



TECHNUM

SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN NR 204 'ALVA'

Memorie van toelichting – Definitief Ontwerp 03/10/2013

Dossier voor definitieve vaststelling

Opdrachtgever: **Stad Hasselt**

Titel	RUP nr. 204 ALVA – Memorie van Toelichting
Opdrachtgever	Stad Hasselt
Contactpersoon opdrachtgever	Ruth Byloos, Nancy Claessen
Opdrachthouder	TECHNUM Ilgalaan 23 - 3500 Hasselt 011/28 86 00
Contactpersoon	Marthe Moris
Datum	03/10/2013
Projectnummer	P.002404

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Versie	Datum	Opmerkingen
Schetsonwerp	1/10/2012	vooroverleg
Voorontwerp	22/10/2012	
Plenaire vergadering	19/12/2012	
Ontwerp	30/01/2013	Dossier voor voorlopige aanvaarding
Openbaar onderzoek	29/04/2013 28/06/2013	
Definitief ontwerp	03/10/2013	Dossier voor definitieve vaststelling



KWALITEIT

GEMEENTE

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (GEMRUP) NR 204 'ALVA'

Op basis van artikel 2.2.13 e.v. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in vergadering van
26/03/2013



De Secretaris,

De Voorzitter van de gemeenteraad

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan
ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van
29/04/2013 tot 28/06/2013

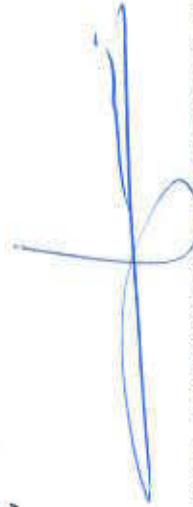


De Secretaris,

De Burgemeester


Opgesteld door TECHNUM – Spatial Planning & Design

Hasselt,



Marthe Moris, Ruimtelijk Planner opgenomen in het register BVR 05.05.2000,
gewijzigd 07.07.2000, 07.11.2003, 23.04.2004 en 23.06.06.

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in vergadering van
26/11/2013



De Secretaris,

De Voorzitter van de gemeenteraad

INHOUD

1. Inleiding	3
1.1 Doelstelling van het gemeentebestuur	3
1.2 Aanleiding tot opmaak RUP	3
1.3 Relatie met het ruimtelijk structuurplan	4
1.4 Dossiersamenstelling	4
1.5 Aanpassingen aan het dossier naar aanleiding van de adviesronde	4
1.6 Aanpassingen aan het dossier naar aanleiding van adviezen en bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek	5
2. Het plangebied in beeld	7
2.1 Situering in de regio	7
2.2 Situering en bestaande toestand van het plangebied	7
2.3 Fotoreportage	9
3. Randvoorwaarden uit planningscontext	14
3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	14
3.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	14
3.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan	14
3.4 Mobiliteitstoets	15
3.5 Veiligheidsrapportage	20
3.6 Gewestplan	20

3.7 BPA's en RUP's	21
3.8 Verkavelingen	21
3.9 Planologisch attest	21
3.10 Vergunningen	21
3.11 Verordeningen	23
3.12 Watertoets	23
3.13 Waterwingebieden en speciale beschermingszones	25
3.14 HAG-gebieden	25
3.15 Biologische waarderingskaart	25
3.16 Habitatrichtlijn- en vogelrichtlijngebieden	26
3.17 VEN – gebieden	26
3.18 Boscompensatie	26
3.19 Erfgoed	26
3.20 Archeologische sites	27
3.21 Landschapsatlas	27
3.22 Atlas van de buurtwegen	27
3.23 Waterlopen	27
4. Gewenste toestand	28
4.1 Op korte termijn	28
4.2 Op lange termijn	32
5. Ruimtelijk UitvoeringsPlan	38
5.1 Grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften	38
5.2 Conclusie watertoets	39

5.3	Ruimtebalans	39	6.3	Schaduwstudie 20/12/2008	41
5.4	Op te heffen bepalingen	39			
5.5	Register planbaten/planschade	40			
6.	Bijlagen	41			
6.1	Het goedkeuringsbesluit van het planologisch attest.	41			
6.2	Mobiliteitseffectenrapport Uitbreiding Alva verse vruchten NV 26 januari 2012	41			

1. INLEIDING

1.1 Doelstelling van het gemeentebestuur

Opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, ingevolge positief planologisch attest met voorwaarden, voor het bedrijf Alva verse vruchten nv.

1.2 Aanleiding tot opmaak RUP

Het college van Burgemeester en Schepenen leverde een planologisch attest af. Conform de vigerende wetgeving dient de stad na het afleveren van een planologisch attest een RUP op te maken dat voorziet in de uitbreidingsbehoeftes en de voorwaarden van dat attest. Voorliggend RUP wordt opgemaakt in uitvoering van het planologisch attest voor het bedrijf Alva verse vruchten NV, Oude Truierbaan 49 te 3500 Hasselt.

Het bedrijf evolueerde van een groothandel in aardappelen, groenten en fruit naar een voedingsbedrijf, waar naast de groothandelsactiviteit ook het verpakken en versnijden van groenten en fruit plaatsvindt. Het bedrijf stelt 337 personen te werk, samen goed voor 197 fulltime equivalenten.

Op 19 november 2009 leverde het College van Burgemeester en Schepenen het planologisch attest 'Alva' af onder volgende voorwaarden:

1. De buffer rondom de bedrijfssite moet op een verantwoorde wijze geïntegreerd worden in het landschap. Daarom moet deze buffer bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn gedetailleerd uitgewerkt worden in samenspraak met de stad Hasselt en het departement Landbouw & Visserij. De buffer moet een breedte hebben van minstens 15m (cfr. artikel 7 §2 b van de omzendbrief van 8 juli 1997 en de latere wijzigingen betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief d.d. 25/01/2002 en 25/10/2002, voor ambachtelijke bedrijven waaronder Alva verse vruchten NV valt) aan de noord- en zuidzijde van het bedrijf. Enkel aan de achterzijde naar het open landschap mag een gereduceerde buffer voorzien worden mits een optimale ruimtelijke integratie (te beoordelen op basis van de gedetailleerde uitwerking te voegen bij de stedenbouwkundige aanvraag).
2. In de lange termijnvisie moet de groene bufferzone doorgetrokken worden tot tegen de Oude Truierbaan. De voorgestelde ontdubbeling van de inrit voor vrachtwagens wordt immers niet aanvaard gezien de potentiële hinder voor de aangrenzende eigendom.
3. Bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn moet een MOBBER (mobiliteitseffectenrapport) gevoegd worden om het mobiliteitsaspect ten gronde te kunnen beoordelen.
4. Bij de volgende bouwaanvraag moet advies ingewonnen worden bij de Vlaamse Milieumaatschappij, cfr. de aanbevelingen van de watertoets. Cfr. het advies van de Watering de Herk dient Alva verse vruchten NV tevens een machtiging aan te vragen bij de provincie om na te gaan of lozing van de buffergracht mogelijk is op de Waanbeek in plaats van op de RWA-riolering.
5. Zowel voor de korte als voor de lange termijn moet de nodige aandacht geschonken worden aan de esthetische uitwerking van de gebouwen en de omgevingsaanleg.

Voor de opmaak van het RUP zijn de punten 1, 2 en 5 relevant.

1.3 Relatie met het ruimtelijk structuurplan

Naar aanleiding van het goedgekeurd planologisch attest gaat de stad Hasselt over tot de opmaak van het RUP voor het bedrijf Alva verse vruchten nv.

Het bedrijf Alva – Vanstraelen (Oude Truierbaan in Sint-Lambrechts-Herk) wordt geselecteerd als zone-eigen KMO in bindende bepaling 8 van het goedgekeurd Ruimtelijk Structuurplan Hasselt (2009).

1.4 Dossiersamenstelling

Het voorontwerp van het RUP omvat volgende documenten:

- Nota met stedenbouwkundige voorschriften
- Grafisch plan
- Toelichtingsnota (deze nota)
- Plannen bestaande toestand
- Nota MER screening

1.5 Aanpassingen aan het dossier naar aanleiding van de adviesronde

Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwoontwikkeling:

- Er wordt gevraagd om de elementen die geleid hebben tot de schorsing van het BPA door de Raad van State in de toelichtingsnota aan te vullen. → *deze informatie wordt toegevoegd.*

- Er wordt gesteld dat de buffer naar het landbouwgebied geen 10m hoeft te zijn. Volgens ADL volstaat een breedte van 5 m. Op die manier wordt er minder landbouwgebied ingenomen. → *op dit advies wordt niet ingegaan omwille van volgende redenen:*
 - *De grens van het RUP valt samen met de grens van het HAG. Door de grens van het RUP te verleggen, zou er een smalle strook van 5 m blijven liggen.*
 - *Omwille van landschappelijke redenen is een buffer van 10m nodig voor het aanplanten van hoogstambomen. Er moet voldoende afstand gehouden worden ten opzichte van het naastliggende landschap.*
 - *De gronden zijn eigendom van de familie Vanstraelen (Alva) en worden niet door een actief landbouwbedrijf gebruikt.*

POM-Limburg:

Er wordt gevraagd naar de eigendomssituatie van de woonhuizen gelegen in de zone voor overdruk te slopen woningen. → *Deze informatie wordt in de toelichtingsnota bijgevoegd.*

Provincie Limburg:

- De ruimtebalans in de toelichtingsnota aanvullen/differentiëren met de oppervlakte voor buffer → *dit werd aangevuld in de tabel*
- Het opheffen van de gemeentelijke verordening op gezinswoningen en woonkwaliteit moet nagekeken worden, omdat de verordening ondergeschikt is aan een RUP. → *deze paragraaf wordt zowel in de toelichtingsnota als stedenbouwkundige voorschriften geschrapt*
- De tabel ivm vrachtwagens op p. 16 in de toelichtingsnota is moeilijk leesbaar → *de kwaliteit van de tabel werd verbeterd*
- Er wordt voorgesteld om de afgeleverde en geweigerde vergunningen op een plan aan te duiden → *omwille van de veelheid aan vergunningen bestaat er een gevaar dat het aanduiden ervan op een plan voor verkeerde interpretaties kan zorgen. Er werd beslist tijdens de plenaire vergadering beslist dat aan deze vraag niet tegemoet hoeft gekomen te worden. De lijst in de toelichtingsnota geeft het verloop weer.*

- Vanaf welke afstand van de dakrand wordt een hogere bouwhoogte toegestaan → *er werd in de stedenbouwkundige voorschriften aangevuld dat de 45°-regel hier toegepast wordt.*
- De ruimte voor water die moet gecreëerd worden onder de vorm van open waterbergingszones moet binnen elk van de voorgestelde zonerings in dit RUP mogelijk zijn. → *deze vraag wordt voldoende ondervangen in de stedenbouwkundige voorschriften. Zowel de algemene bepalingen inzake hemelwater, de voorschriften inzake inrichting van de onbebouwde ruimte en de voorschriften voor de buffer geven voldoende mogelijkheden om aan de verplichtingen volgens de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater te kunnen voldoen. De conclusie van de watertoets in de memorie van toelichting geeft dit ook aan.*

Departement RO, Ruimtelijke Ordening Limburg:

- Vanuit ruimtelijk oogpunt kan in de bufferzone enkel een gracht toegelaten worden. Het is belangrijk dat de bufferzone niet doorbroken wordt voor wateropvang. In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt dit algemeen omschreven. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt enkel een gracht toegelaten. Dit moet aangepast worden om onduidelijkheid te voorkomen. → *Mogelijkheid van voorzien van een wachtbekken is niet gewenst. Onduidelijkheid hieromtrent moet vermeden worden. Dit wordt aangepast.*
- Het departement stelt voor om de schaduwstudie die opgemaakt werd in functie van de aanleg van het talud in bijlage toe te voegen. → *deze werd in de toelichtingsnota bijgevoegd.*

De memorie van toelichting en de stedenbouwkundige voorschriften werden aangepast.

1.6 Aanpassingen aan het dossier naar aanleiding van adviezen en bezwaarschriften tijdens het openbaar onderzoek

Provincie Limburg:

Art. 1: zone voor bedrijventerrein – overdruk te slopen bebouwing: enkel het inschrijven van een uiterste einddatum waarop de woonfunctie uitdooft geeft de zekerheid dat deze zonevrije woningen ook effectief op termijn gesloopt kunnen worden.

→ *Er wordt een uiterste einddatum voor bewoning opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften*

Vanuit de Dienst Water en Domeinen van de provincie Limburg wordt aangegeven dat er geen garanties kunnen gegeven worden dat in alle voorgestelde ruimtelijke bestemmingen open waterberging kan gerealiseerd worden.

→ *In de algemene bepalingen wordt gesteld dat het aanleggen van een hemelwaterinstallatie en/of infiltratievoorziening verplicht is en toegelaten wordt in alle bestemmingszones. De garantie is er dus wel. De stedenbouwkundige voorschriften worden op dit punt aangevuld om de verplichtingen omtrent hemelwaterbuffering te verduidelijken. In de toelichtingsnota wordt inzicht gegeven in de reeds bestaande voorzieningen op het terrein i.f.v. hemelwaterbuffering. Op het plan bestaande toestand wordt de bestaande situatie verduidelijkt.*

Ruimte Vlaanderen:

Het is aangewezen om in het RUP "Alva" de noordwestelijke bufferzone aan te duiden met een nabestemming bedrijventerrein wanneer het bedrijventerrein Groot Hilst is gerealiseerd.

- *Aangezien bij de opmaak van de MER-screening de inrichting van het gebied achter ALVA nog niet bekend was, werd hiermee geen rekening gehouden. Dit is bijgevolg ook niet opgenomen in de MER-screening. Op deze gevraagde aanpassing kan bijgevolg niet ingegaan worden.*

Bezwaarschrift 1:

De bezwaarindiener uit zijn vrees voor mogelijke hinder van in- en uitrijdende vrachtwagens.

- *In de stedenbouwkundige voorschriften worden enkele verduidelijkingen m.b.t. de in- en uitrit aangevuld*

Bezwaarschrift 2:

De bezwaarindiener uit zijn vrees voor mogelijke hinder van toenemend verkeer i.f.v. toegelaten kleinhandel op deze site.

- *De stedenbouwkundige voorschriften worden aangepast, zodat kleinhandel niet toegelaten wordt op dit bedrijventerrein.*

2. HET PLANGEBIED IN BEELD

2.1 Situering in de regio

Het bedrijf Alva verse vruchten nv bevindt zich aan de zuidzijde van de stad Hasselt. Het ligt net zuidelijk van de E313, nabij de verbindingsweg Hasselt - Sint-Truiden.



2.2 Situering en bestaande toestand van het plangebied



Het plangebied omvat de huidige bedrijfsite, de voorliggende ingesloten woonkavels en de aanpalende weilanden.

Langs de Oude Truierbaan bevinden zich, aan weerszijden van de weg, vrijstaande woningen op ruime huiskavels. Ter hoogte van het bedrijf zijn twee kavels ingericht als toegang- en parkeerzone, met daar tussen nog twee effectieve woonkavels. De bedrijfsgebouwen zijn in tweede orde ingeplant.

Aan de noordzijde van de bedrijfsite (rechterzijde van het gebouw) bevindt zich een brede verharde zone die functioneert als vrachtwagenparking met loskade. Deze zone werd aan de noordzijde recent afgeboord met een talud

dat uitloopt in een jonge loofhoutaanplanting. Aan de achterzijde van het gebouw (westen) loopt de verharde zone door en doet hier dienst als laadzone, circulatieruimte, containerstandplaats en beperkte opslag in open lucht. De huidige bedrijfsterreinen zijn volledig omzoomd door een recent aangelegde bufferzone. Tussen de buffer en het bedrijfsgebouw ligt, aan de zuidzijde, een onbenut terreingedeelte. In de toekomst zal hier de uitbreiding op lange termijn worden gerealiseerd.

Aan de noord, west en zuidzijde is het bedrijfsterrein omgeven door weides met verspreid staande bomenrijen en kleine bosjes. In het zuiden ligt, evenwijdig met het bedrijfsterrein, de Waanbeek, een waterloop van tweede categorie. Er loopt, van op de bedrijfsite, in zuidelijke richting een wegje dat de achterzijde van tuinen palend aan de Oude Truierbaan ontsluit. Onder deze verharde private weg ligt het tracé van de riolering die het oppervlaktewater van het bedrijfsterrein naar de beek leidt. Vanaf dit pad loopt een onverharde weg in westelijke richting het weidegebied in. Deze landweg volgt de buitenzijde van de buffer en geeft toegang tot een kleine paardenstal. Aan de noordzijde van de bedrijfsterreinen ligt een graspad op de grens van de tuinzone.

De bedrijfsgebouwen vormen één geheel. Ze zijn opgebouwd met een platenstructuur, hebben een plat dak en een gesloten karakter. Enkel aan de oostzijde van het gebouw zijn vensters aanwezig, hier bevinden zich de kantoren, verkoopsruimtes en personeelsvoorzieningen. Ze zijn georganiseerd in 2 bouwlagen.

De industriële hallen zijn als volgt georganiseerd:

- Aan de noordzijde bevindt zich de aankomsthal. Aangrenzend bevindt zich de loskade onder een luifel.
- Centraal in het gebouw bevinden zich de koelruimtes
- Aan de zuidzijde is de productiehal gelegen. Dit is ondermeer de groentensnijderij en verpakkingseenheid.

- Recent werd aan de westzijde van het gebouw een nieuw gedeelte bijgebouwd met bijhorende los- en laadkades. Dit gedeelte gaat functioneren als klaarzethal.

In functie van hemelwaterbuffering werden volgende inrichting reeds geplaatst:

- Een open gracht aan de achterzijde & linkerzijde van het bedrijfsterrein met een buffercapaciteit van 400m³. Deze gracht vangt het hemelwater op en voert het vertraagd af

Verder werden er in de loop der jaren tijdens verschillende bouwfasen meerdere ondergrondse waterbuffers voorzien voor hergebruik van hemelwater:

- een ondergrondse buffer van ca. 40m³, voor het spoelen van toiletten, ter hoogte van de nieuwe shippinghal
- een ondergrondse buffer van 500m³ voorzien voor het dagelijks wassen van kisten en hier is ook de mogelijkheid voor de brandweer om een kraan op aan te sluiten
- onder de personeelsparking aan de straatzijde is ook een ondergronds waterbuffer voorzien van 150m³ waarop de brandweer kan aansluiten

2.3 Fotoreportage¹



Foto 1: Oude Truierbaan richting Sint-Truiden

Foto 2: Ingang vrachtwagens en pompstation



Foto 3: Ingang en parking personenwagens

Foto 4: Voorzijde bedrijfsgebouw



¹ Terreinopname zomer 2012



Foto 5: Westzijde bedrijfsgebouw



Foto 7: Weilanden grenzend aan achterzijde bedrijfsite

Foto 6: Achterzijde bedrijfsgebouw



Foto 8: Vrachtwagenparking en laad- en loskade (oostzijde gebouw)





Foto 11: Vrachtwagenparking en talud (in aanleg)

Foto 12: uitbreiding eerste fase



Foto 9: Vrachtwagenparking en talud

Foto 10: uitbreiding eerste fase





Foto 13: uitbreiding eerste fase

Foto 14: uitbreiding eerste fase



Foto 15: uitbreiding eerste fase

Foto 16: uitbreiding eerste fase





Foto 17: private weg met ondergronds rioleringsstracé

Foto 18: onverharde landweg met paardenstal



Foto 19: private weg met aansluiting op het bedrijfsterrein

Foto 18: uitbreiding op lange termijn



3. RANDVOORWAARDEN UIT PLANNINGSCONTEXT

3.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)²

Het plangebied ligt ten zuiden van Hasselt, dat samen met Genk geselecteerd is als het regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk. Het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied is nog niet afgerond.

Het plangebied bevindt zich volgens de voorlopige visie op het afbakeningsproces vermoedelijk niet binnen het stedelijk gebied. De Stad Hasselt suggereert in haar Ruimtelijk Structuurplan de hogere overheid echter wel om het plangebied op te nemen in het stedelijk gebied.

In de omgeving van het plangebied zijn nog volgende op Vlaams niveau structurende elementen aanwezig:

- De A13 / E313 als hoofdweg
- De N80 Expressweg Sint-Truiden als primaire weg II vanaf de aansluiting op de A13 tot de N3 in Sint-Truiden
- De R71 ring rond Hasselt

² Het RSV werd definitief vastgesteld door het BVR 23/9/1997. Op 12/12/2003 en 17/12/2011 werden herzieningen definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Deze werden bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij de decreten van resp. 17/12/1997, 19/03/2004 en 25/02/2011

3.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan³

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg werd goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 12 februari 2003. De herziening van het PRSL werd bij Ministerieel Besluit goedgekeurd op 23 juli 2012 en is van kracht sinds 20 september 2012.

Het plangebied bevindt zich in het deelgebied 'Regionaalstedelijk gebied Hasselt - Genk als centrum'. Met betrekking tot de economische ontwikkeling van dit deelgebied wordt ondermeer het volgende gestipuleerd:

'Economische ontwikkeling is een voorwaarde voor de rol van Hasselt - Genk. In het bijzonder Genk kan zich ontwikkelen tot een internationaal multimodaal logistiek knooppunt. De bestaande industrieën (autoassemblage, metaal en voeding) moeten worden ondersteund en verder ontwikkeld (bijvoorbeeld dienstverlening aan bedrijven, beperkte infrastructuuraanpassingen).

Aanvullend op de structurende elementen op Vlaams niveau zijn structurende elementen aangeduid op Provinciaal niveau. In de omgeving van het plangebied is dit de N722 Sint-Truidersteenweg als secundaire weg type III.

3.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan⁴

Het bedrijf is gelegen in de hoofdruimte 'Haspengouw' en de deelruimte 'Steenwegband Sint-Lambrechts-Herk'.

⁴ Goedgekeurd door de deputatie van de provincie Limburg op 29/10/2009

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn algemene bepalingen opgenomen met betrekking op zonevrijebedrijven naast een aantal specifieke bepalingen voor Alva verse vruchten nv:

- De stad wil de hele problematiek van de zonevrijebedrijven en omgevingvrijebedrijven voor heel Hasselt gezamenlijk en structureel onderzoeken. Ze wil dit soort van verspreide bedrijvigheid behouden op voorwaarde dat het bedrijf en de bedrijvigheid kan geïntegreerd worden in zijn omgeving en geen grote conflicten veroorzaakt. Dit zal per bedrijf geëvalueerd worden vanuit hetzelfde afwegingskader.
- Voor Alva verse vruchten nv wordt – gevolgd door aan een planologisch attest: - een RUP opgemaakt waardoor het terrein nog kan uitbreiden (tot aan de grens van het herbevestigd agrarisch gebied). De aspecten draagkracht van de omgeving, mobiliteit, buffering, etc.. zullen behandeld worden bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit bedrijf. De afbakening van de herbevestigde agrarische structuur is grensstellend voor dit bedrijf.

Op kaart 07 van het richtinggevend deel (lokale bedrijventerreinen) wordt de bedrijfssite van Alva verse vruchten nv aangeduid als een historisch gegroeid zone-eigen bedrijf met uitbreidingsmogelijkheden. Op kaart 14 van het richtinggevend deel (synthesekaart van de gewenste ruimtelijke structuur) is de bedrijfssite aangeduid als lokaal bedrijventerrein, op kaart 20 van het richtinggevend deel (uitvergroting van de gewenste ruimtelijke structuur voor de steenwegband Sint-Lambrechts-Herk) is de bedrijfssite aangeduid als lokaal bedrijventerrein met uitbreidingsmogelijkheden en is rondom de site een landschappelijke afwerking van de randen voorzien.

In het bindend deel is het bedrijf Alva verse vruchten nv opgenomen als een zone-eigen kmo.

3.4 Mobiliteitstoets

Op 26 oktober 1999 werd het mobiliteitsplan voor de stad Hasselt goedgekeurd door de Auditcommissie van de Vlaamse Gemeenschap. Dit mobiliteitsplan moest een aanzet geven aan het duurzame mobiliteitsbeleid voor de volgende eeuw.

Aangezien het mobiliteitsplan inmiddels 10 jaar geleden is opgesteld, werd eind 2007 een sneltoets gedaan waarin besloten werd een volledig nieuw mobiliteitsplan op te stellen. Vandaag is de procedure echter nog niet afgerond, waardoor onderstaande beschrijving is ontleend uit het vigerende beleidsplan van 1999.

In de voorwaarden van het goedgekeurd planologisch attest werd de eis gesteld om bij de stedenbouwkundige aanvraag een MOBBER bij te voegen. De stedenbouwkundige vergunning werd reeds afgeleverd, de MOBBER (26/01/2010) werd bijgevoegd. Dit document werd ook in bijlage aan deze memorie van toelichting bijgevoegd. Aandachtspunten bij de MOBBER zijn:

- ontsluiting naar de snelweg
- type eigen vrachtwagens
- tellingen vrachtwagenbewegingen ter hoogte van de in- en uitrit - hoeveel vrachtwagenbewegingen brengt het bedrijf voort
- aantal loskaden en uitbreiding (zie gewenste toestand op korte en lange termijn)
- bruto bedrijfsoppervlakte vandaag en op termijn (zie gewenste toestand op korte en lange termijn én de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan)

3.4.1 Ontsluitingsprofiel

In de omgeving van het plangebied komen volgende **wegencategoriserings** voor:

- De A13 / E313 als hoofdweg, met op- en afrittencomplex Hasselt zuid.
- De N80 Expressweg Sint-Truiden als primaire weg II vanaf de aansluiting op de A13 tot de N3 in Sint-Truiden
- De R71 ring rond Hasselt
- De N722 Sint-Truidersteenweg als secundaire weg type III
- De Oude Truierbaan als woonstraat met plaatselijk verkeer. (Deze straat is halverwege voor gemotoriseerd verkeer afgesloten om sluikverkeer tegen te gaan.)

Het bedrijf wordt dus op korte afstand, met name minder dan 1km, ontsloten op het Vlaamse hoofdwegenet. Ook naar de aangrenzende steden zijn er vlotte ontsluitingen.

De ontsluiting van Alva verse vruchten nv voor gemotoriseerd verkeer gebeurt uitsluitend langs de route Oude Truierbaan-Biezenstraat-N80. Vanaf de N80 wordt dan via de R71 en het hogere wegennet de route verder gezet.

Het **aanbod openbaar vervoer** in de onmiddellijke omgeving omvat de buslijn 21a Hasselt – Sint-Truiden – Landen, de stadslijn H2 Kiewit – Hasselt – Alken/Terkoest

Het tracé van de buslijn 21a Hasselt – Sint-Truiden – Landen volgt de Sint-Truidersteenweg. Er zijn twee haltes op wandelafstand van het bedrijf: de halte Sint-Lambrechts-Herk Oude Truierbaan op 400m wandelafstand en de halte Runkst Weg naar Ter Hilst op 800m wandelafstand.

De stadslijn volgt de Biezenstraat en de Sint-Truidersteenweg. Er is een halte op het kruispunt Oude Truierbaan – Biezenstraat, 350m stappen naar het bedrijfsterrein.

De Sint-Truidersteenweg is ook een onderdeel van het provinciaal fietsroutenetwerk.

Het bedrijf wordt niet ontsloten via een waterweg en spoorweg.

3.4.2 Verkeersgeneratie - parkeerbehoefte

De verkeersgeneratie omvat de bewegingen van het personeel en de goederenbewegingen. In het kader van de aanvraag tot Planologisch Attest liet het bedrijf in de loop van 2007/2008 een mobiliteitsonderzoek uitvoeren. Dit onderzoek omvatte tellingen en een personeelsenquête.

Uit de personeelsenquête kwam naar voor dat 70% van de werknemers (gemiddeld 165 VTE aanwezig op werkdagen) op minder dan 20 km van het bedrijf woont. Eenzelfde aandeel, 70%, doet de woon-werkverplaatsing met de wagen, al dan niet carpoolend. 20% neemt de fiets/brommer/moto, 5% de bus en 5% komt te voet naar het bedrijf. De helft van het personeel werkt volgens een vast uurrooster, de andere helft heeft een glijdend uurrooster.

De verkeersgeneratie is het grootst op weekdagen (Tabel 3 en Tabel 4). Ook op zaterdag is er nog een substantieel aandeel, op zondag is dit verwaarloosbaar. Het gaat in hoofdzaak om personenwagens, vrachtwagens kleiner dan 6 ton en in mindere mate om zware vrachtwagens (+6 ton).

Tabel: Aantal voertuigen per dag in 2007-2008 (Bron: Planologisch Attest)

Type	ma-vr	zat.	zon.	Gem. per dag
Aanvoervrachtwagens (+ 6 ton)	13	4	0	12
Distributievrachtwagens (- 6 ton)	35	30	1	34
Personenwagens+bestelwagens	124	96	17	122
Totalen	172	130	18	168

In de loop van 2009/2010 liet het bedrijf Alva verse vruchten nv een nieuw mobiliteitseffectenrapport opmaken. In 2010 zijn slangtellingen in de Oude Truiierbaan en bij de ingang van Alva uitgevoerd, in het kader van een mobiliteitseffectrapport (Libost-Groep), waarbij onderscheidt wordt gemaakt tussen 3 typen voertuigen: licht, medium, zwaar. Aangezien de impact van het verkeer op de omgeving niet afhankelijk is van de rijrichting, worden de gegevens voor ingaande en uitgaande bewegingen samen weergegeven.

Op een werkdag blijkt de intensiteit op de Truiierbaan het hoogst tussen 13u en 14u, op zaterdag tussen 12u en 13u en op zondag tussen 15u en 16u. Het lichte verkeer is duidelijk overwegend.

Tabel: Intensiteit en verdeling voertuigtype per dag Oude Truiierbaan (Bron: Mober 2010)

	ma-vr	zat.	zon.
Gemiddelde dagintensiteit	798	544	304
Intensiteit drukste uur	69	56	44
Percentage licht	84%	85%	95%
Percentage medium	13%	13%	4%
Percentage zwaar	3%	2%	1%

Tabel: Aantal bewegingen per Vlaarem-periode in 2007-2008 (Bron: Planologisch Attest)

Tijdstip	ma-vr		za		zo		Gem. per dag	
	vracht	auto	vracht	auto	vracht	auto	vracht	auto
7u-19u	62	179	39	137	2	20	58	175
19u-22u	2	7	0	2	2	14	2	9
22u-7u	32	65	27	55	0	0	31	63
Totalen	95	251	67	195	4	34	91	247

De verkeersbewegingen vinden voornamelijk plaats in het tijdskeerder 7u - 19u. Tussen 19u en 22u vindt een beperkt aantal bewegingen plaats, voornamelijk personeelsbewegingen. In de tijdsspanne 22u 's avonds tot 7u 's morgens vinden meerdere bewegingen plaats, ook op zaterdag. Dit betreffen vermoedelijk vooral bewegingen 's ochtends voor 7u.

Onderstaande tabel geeft een beeld van het huidige verkeersgenerend effect van Alva verse vruchten nv.

Tabel: Intensiteit en verdeling voertuigtype per dag Alva (Bron: Mober 2010)

	ma-vr	zat.	zon.
Gemiddelde dagintensiteit	788	493	181
Intensiteit drukste uur	63	48	44
Percentage licht	88%	87%	96%
Percentage medium	11%	12%	3%
Percentage zwaar	1%	1%	1%

In 2011 werd bij het personeel een nieuwe mobiliteitsenquête gedaan. Hieruit blijkt dat van de 152 gemiddeld dagelijkse aanwezigheid (in een 5/6^{de} prestatiesysteem) 74% met eigen wagen komt, alleen of met familie. 7% komt met gemeenschappelijk vervoer (carpool), 3% komt met het openbaar vervoer (bus) en 16% komt te voet, met de fiets of met de moto.

De verkeersgeneratie op basis van tellingen gebeurd in mei, juni, juli en oktober 2012 geeft als gemiddelde:

weekdag	aantal	DAGGEMIDDELEDE PER TIJDPERIODE										totaal					
		personeelwagens		vrachtwagens		vrachtwagens											
		20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99
maandag	20	104	583	33	719	24	18	1	115	854							
dinsdag	21	111	586	55	754	20	96	1	129	863							
woensdag	20	100	557	55	712	25	82	2	108	831							
donderdag	18	98	520	34	671	25	87	6	118	789							
vrijdag	21	116	588	51	756	27	92	1	123	858							
zaterdag	20	83	344	41	466	21	43	2	66	531							
werkdag	120	102	527	31	660	25	81	1	110	791							
zondag	21	45	279	65	389	1	32	1	49	468							

De verkeersgeneratie is het grootst op weekdagen. Ook op zaterdag is er nog een substantieel aandeel, op zondag is dit verwaarloosbaar. Het gaat in hoofdzaak om personenwagens, vrachtwagens kleiner dan 6 ton en in mindere mate om zware vrachtwagens (+6 ton). De verkeersbewegingen vinden voornamelijk plaats in het tijdskader 7u – 19u. Tussen 19u en 22u vindt een beperkt aantal bewegingen plaats, voornamelijk personeelsbewegingen. In de tijdspanne 22u 's avonds tot 7u 's morgens vinden meerdere bewegingen plaats, ook op zaterdag. Dit betreffen vermoedelijk vooral bewegingen 's ochtends vóór 7u.

Het parkeren, zowel voor de personenwagens en de (brom)fietsen van het personeel als de vrachtwagens voor distributie gebeurt volledig op eigen terrein. Er worden 211 parkeerplaatsen voor werknemers en 7 voor bezoekers voorzien. Daarnaast worden ook fietsstallingen aangelegd.

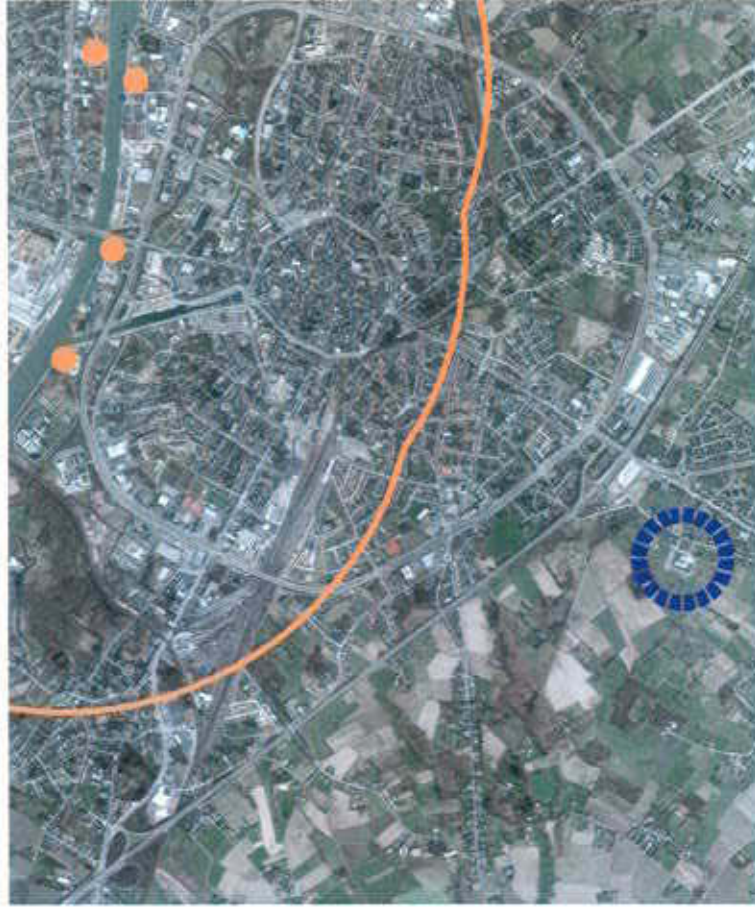
De laatste 5 jaar wijzigde het aantal en type vrachtwagens waarover het bedrijf beschikt. De tabel hieronder geeft een overzicht:

Type gebruik / assen	Laadvermogen (ton)	Aantal vrachtwagens 2008	Aantal vrachtwagens 2012
Distributie	5 à 6	32	20
Gemengd gebruik	14,5	0	2
aanvoer	20 à 25	5	4

Algemeen kan gesteld worden dat de verkeersgeneratie licht gestegen is. Dit heeft te maken met een verhoging van het aantal werknemers. De intensiteit van zwaar verkeer vermindert, maar verschuift naar een hoger aandeel in licht verkeer (auto's en lichte vrachtwagens).

3.5 Veiligheidsrapportage

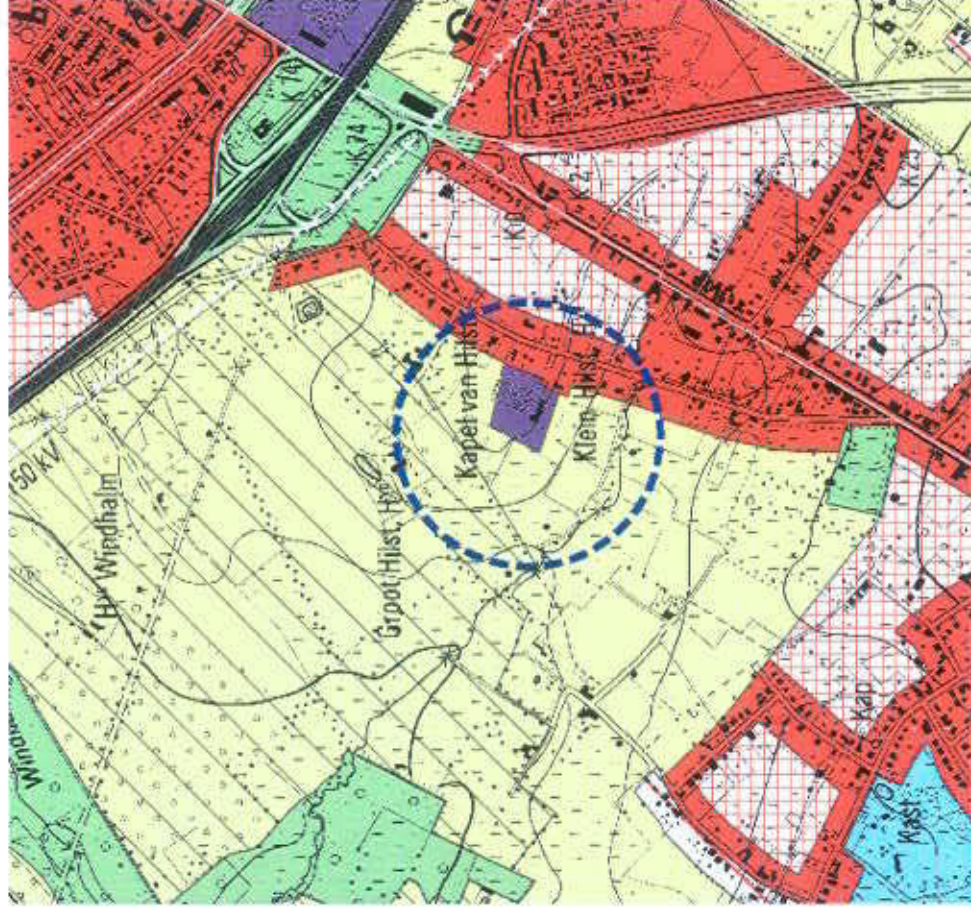
Het plangebied ligt niet binnen de 2 km invloedssfeer van SEVESO-bedrijven. De dichtstbijzijnde SEVESO bedrijven bevinden zich in het noorden aan weerszijden van het Albertkanaal.



Figuur: Snede luchtfoto met aanduiding SEVESO bedrijven met 2km invloedssfeer

3.6 Gewestplan

Het plangebied is gelegen binnen de contour van het gewestplan nr. 19 Hasselt – Genk. De bestemmingszones woongebied, agrarisch gebied en gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's komen voor in het plangebied.



Figuur: snede gewestplan met aanduiding plangebied

3.7 BPA's en RUP's

Het bedrijf was gevat binnen het BPA Alva nr 28. Dit BPA werd goedgekeurd bij MB op 23 juli 1997, maar werd echter vernietigd door de Raad van State op 22 december 1999. Reden voor de vernietiging was dat het BPA niet voldeed aan artikel 14 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996. Dit artikel houdt in dat er slechts op gemotiveerde wijze kan afgeweken worden van het gewestplan.

3.8 Verkavelingen

Aan de Oude Truierbaan zijn een aantal verkavelingen goedgekeurd. Ze zijn aangegeven op het plan bestaande toestand.

3.9 Planologisch attest

Op 19 november 2009 leverde het College van Burgemeester en Schepenen het planologisch attest 'Alva' af onder voorwaarden. Het goedkeuringsbesluit van het planologisch attest wordt in bijlage gevoegd.

3.10 Vergunningen

Volgende stedenbouwkundige vergunningen werden uitgereikt aan **Alva verse vruchten nv**:

Overwegende dat op desbetreffende percelen volgende **bouwvergunningen** werden afgeleverd:

1. dossier 109B1962 voorwaardelijke vergunning dd. 05/05/1962 voor het bouwen van een fruitmagazijn
2. dossier 128B1962 voorwaardelijke vergunning dd. 20/06/1962 voor het bouwen van een magazijn/leeggoedloods

3. dossier 315B1968 voorwaardelijke vergunning dd. **20/12/1968** voor het bouwen van een magazijn
4. dossier 30B1969 voorwaardelijke vergunning dd. **28/02/1969** voor het bouwen van een magazijn en burelen
5. dossier 381B1973 vergunning dd. **25/01/1974** voor het bouwen van een magazijn
6. dossier 607B77 vergunning dd. **02/03/1978** voor de uitbreidingswerken aan bestaande loods
7. dossier 18B87 voorwaardelijke vergunning dd. **19/02/1987** voor het uitbreiden + verbouwen bestaande frigo's en magazijnen
8. dossier 265/B/90 vergunning dd. **28/06/1990** voor een nieuwe toegangsweg met parking
9. dossier 264/B/90 vergunning dd. **28/06/1990** voor het bouwen van een tankstation met brandstofput
10. dossier 709/B/90 voorwaardelijke vergunning dd. **20/12/1990** voor de uitbreiding van de koelcel + de laadplaats
11. dossier 175/B/92 vergunning dd. **04/06/1992** voor het bouwen van een koelruimte + bananenrijperij
12. dossier 626B/1994 voorwaardelijke vergunning dd. **22/12/1994** voor het bouwen van een loods + garage
13. dossier 206B/1995 voorwaardelijke vergunning dd. **08/06/1995** voor het bouwen van een luifel
14. dossier 467B1995 voorwaardelijke vergunning dd. **02/05/1996** voor het aanleggen parking + vernieuwen van inrnt
15. dossier 569B/1997 voorwaardelijke vergunning dd. **16/10/1997** voor het oprichten van een industriehal

16. dossier 413B1998 voorwaardelijke vergunning dd. **01/10/1998** voor de afbraak van een garage + loods, nieuwbouw keuken, garage en werkplaats
17. dossier 2000/00429/KJ voorwaardelijke vergunning dd. **28/12/2000** voor het afbreken van bestaande hal en bouwen van nieuwe koelhal en burelen
18. dossier 2003/00520/KJ vergunning dd. **23/10/2003** voor het bouwen van een luifel
vergunning vernietigd door de Raad van State
19. dossier 2004/00695/KJ voorwaardelijke vergunning dd. **30/09/2004** voor het verbouwen van sociale lokalen van een bestaande groothandel in groenten en fruit
20. dossier 2005/00216/EV voorwaardelijke vergunning dd. **12/05/2005** voor het uitbreiden van een groothandel met een lift en een tochtsas
21. dossier 2007/00711/IS voorwaardelijke vergunning dd. **14/02/2008** voor het uitbreiden van eenbedrijfshal en aanleggen van verharding & regulariseren van betonverharding
vergunning ingetrokken door de stad Hasselt na schorsing van de vergunning door de Raad van State
22. dossier 2008/00313/IS vergunning dd. **17/07/2008** voor het bouwen van een fietsenstalling (30m²)
23. dossier 2008/00646/IS voorwaardelijke vergunning dd. **02/04/2009** voor het aanleggen van een geluidsbuffer
vergunning vernietigd door de Raad van State; intrekking vergunningsaanvraag na vernietiging
24. dossier 2010/00605/PL voorwaardelijke vergunning dd. **28/10/2010** voor het aanleggen van een groenbuffer en waterbuffer, het aanpassen van groen en het bouwen van een snijderij 2. Na beroep bij de Bestendige Deputatie vergund op 16/03/2011.
procedure lopende bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
25. dossier 2010/00855/IS voorwaardelijke vergunning dd. **03/02/2011**voor het uitbreiden van bestaande gebouwen met shipping-hal en centrale gang, overdekte laadocks, bouwen fietsenstalling en aanpassen verharding. Na

beroep bij de Bestendige Deputatie voorwaardelijk vergund op 26/05/2011.
procedure lopende bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

26. dossier 2012/00272/PL/MM voorwaardelijke vergunning dd. **07/06/2012** voor het verhogen van een bestaande bouwdeel.

Overwegende dat op desbetreffende percelen volgende **bouwovertredingen** werden vastgesteld:

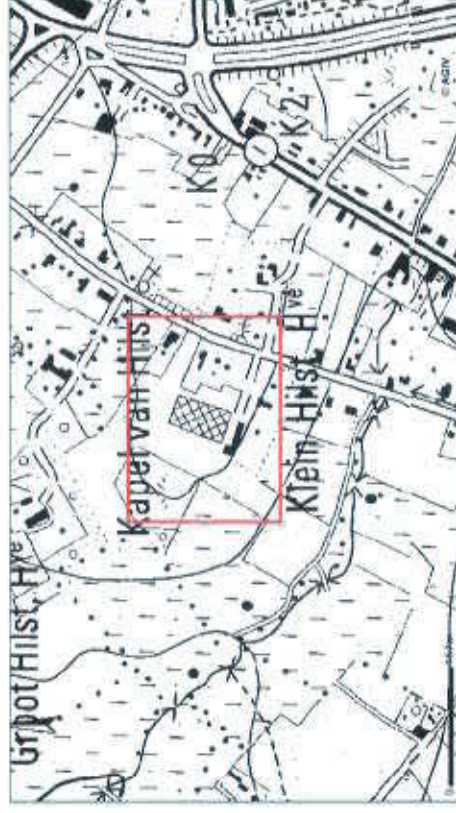
- datum vaststelling: **17.06.2010**; nummer PV 2010/010/EvD ; overtreding: uitbreiden van parking met een weg rondom geluidsbuffer zonder vergunning; status: geregulariseerd door vergunning dd. **03/02/2011** dossier 2010/00855

3.11 Verordeningen

- Gemeentelijke verordening "gezinswoningen", goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 12 juli 2007.
- Gemeentelijke verordening "woonkwaliteit", goedgekeurd door de Bestendige Deputatie op 11 augustus 2011.

3.12 Watertoets

Gelegen in niet overstromingsgevoelig gebied



Heilingen binnen het gebied zijn kleiner dan 0,5%.



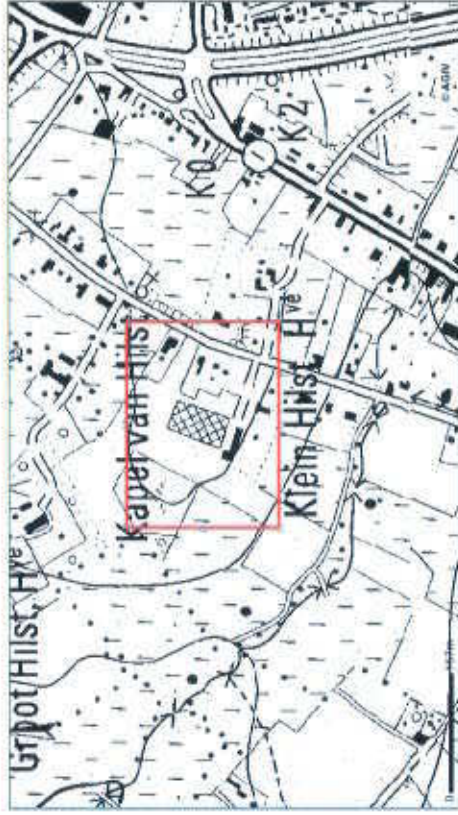
Het plangebied is gelegen binnen niet erosiegevoelig gebied.



Het plangebied behoort niet tot het winterbed van de grote rivieren.



Het plangebied is weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3).



Het plangebied is aangegeven als infiltratiegevoelig.



Conclusie

Gezien de oppervlaktes aan verharding en bebouwing moet voldoende ruimte gecreëerd worden voor waterbuffering met infiltratie mogelijkheid en vertraagde afvoer, zodat de effecten op de omgeving bij hevige buien gereduceerd wordt.

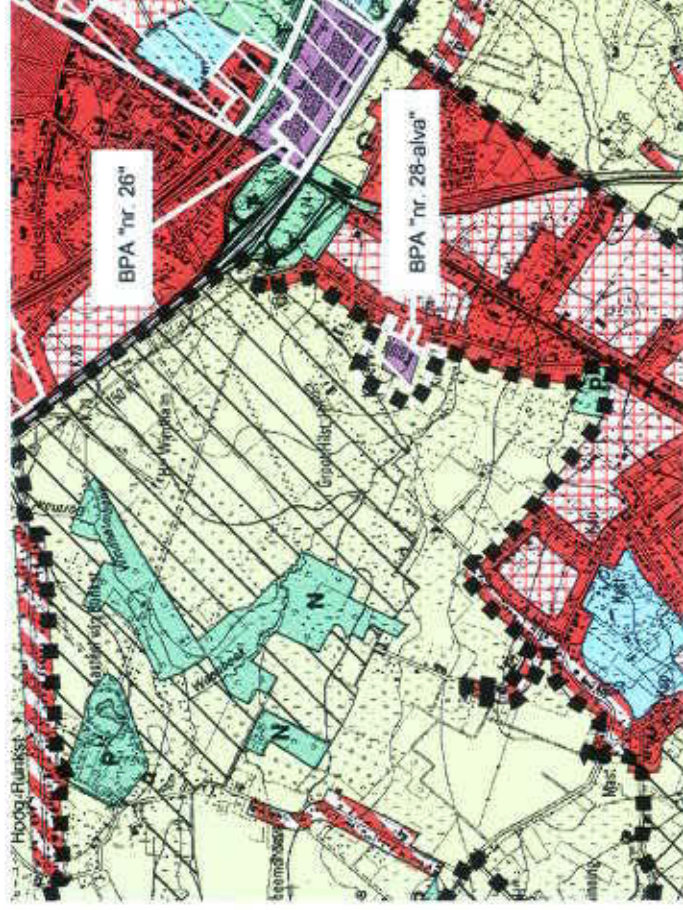
Er moet rekening gehouden worden met de bepalingen van de gewestelijk stedenbouwkundige verordening met betrekking tot hemelwater.

Gezien we hier te maken hebben met productie in de voedingsector, kan herbruik van oppervlaktewater enkel aangewend worden voor het sanitaire gedeelte en niet voor het productieproces.

3.13 Waterwingebieden en speciale beschermingszones

In of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied komen geen waterwingebieden of speciale beschermingszones voor water voor.

3.14 HAG-gebieden



Onmiddellijk grenzend aan het plangebied ligt herbevestigd agrarisch gebied. Deze beleidsmatige herbevestiging is een uitvoeringsactie voor de gewenste ruimtelijke structuur van de afbakening van natuur- en agrarische gebieden van de regio Haspengouw –Voeren. De herbevestiging gebeurde op 5 december 2005.

3.15 Biologische waarderingskaart

Volgens de data van de biologische waarderingskaart, opnames 2005 en 2006, zijn er rondom het plangebied enkele biologische waarden aanwezig.

Onmiddellijk grenzend aan het plangebied is er een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen, meerbepaald 'zeer soortenarme, vaak tijdelijke en ingezaaide graslanden'. Noordelijk komt een biologisch waardevolle bomenrij voor, met wilg en populier, en een biologisch waardevolle loofhoutaanplant. Langs de Waanbeek zijn biologisch waardevolle graslanden gelegen met bomenrijen. Aan de overzijde van de Oude Truierbaan liggen enkele biologisch waardevolle graslanden, al dan niet met bomenrijen.



Figuur: Biologische waarderingskaart (bron AGIV)



3.16 Habitatrichtlijn- en vogelrichtlijngebieden

Er zijn geen habitat- of vogelrichtlijngebieden gelegen in of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

3.17 VEN – gebieden

Er zijn geen VEN - gebieden gelegen in of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied.

3.18 Boscompensatie

Niet van toepassing.

3.19 Erfgoed

3.19.1 Beschermingsbesluiten: monumenten en dorpsgezichten, landschappen

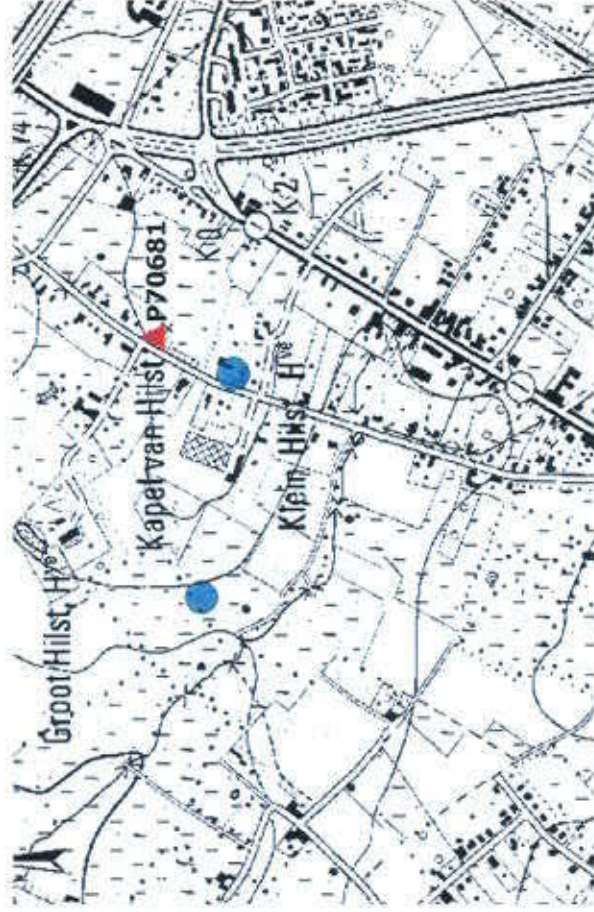
Er zijn geen beschermingen van onroerend erfgoed aanwezig in of onmiddellijk grenzend aan het plangebied.

3.19.2 Inventaris bouwkundig erfgoed

In het plangebied komen geen elementen voor die opgenomen zijn in de inventaris bouwkundig erfgoed.

In de omgeving van het plangebied is de kapel Ter Hilist opgenomen in de inventaris. De kapel werd opgericht na de ontdekking van een massagraf in 1850 afkomstig uit de Boerekrig in 1798. De Kapel werd in 1938 zo'n 100m verplaatst naar zijn huidige locatie.

3.20 Archeologische sites



De centrale archeologische inventaris geeft twee vindplaatsen weer in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Het betreft de locaties het Klein Hilsthof en de Hilstvoetweg.

Het Klein Hilsthof is gelegen aan de overzijde van de Oude Truierbaan. Het betreft een laat Middeleeuwse versterkt kasteel waarvan sporen van twee slotgrachten werden teruggevonden.

De locatie Hilstvoetweg bevindt zich westelijk van het plangebied. Het betreft een vondstenconcentratie uit de Romeinse tijd, meerbepaald dakpannen.

3.21 Landschapsatlas

Het plangebied is niet gelegen in een ankerplaats en bevat geen punt-, lijn- of vlakrelict. Zuidelijk van het plangebied bevindt zich het puntrelict P70681 Groot Hilst (aangegeven op de kaart 3.20 Archeologische sites).

3.22 Atlas van de buurtwegen

De buurtwegen zijn aangegeven op het plan bestaande toestand, ze volgen hoofdzakelijk het bestaande wegenpatroon.

3.23 Waterlopen

Zuidwestelijk van het plangebied loopt de Waanbeek, VHAG 8141, een waterloop van tweede categorie. Waterlopen van tweede categorie worden beheerd door de provincie.

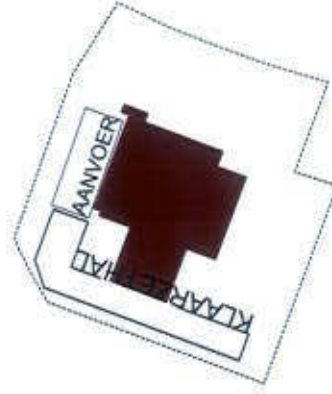
4. GEWENSTE TOESTAND

Het historisch gegroeid, zone eigen, bedrijf wenst uit te breiden en komt hierdoor gedeeltelijk in agrarisch gebied te liggen. Door het goedgekeurd planologisch attest van 19 november 2009 zijn de contouren van de uitbreiding vastgelegd.

Door de circulatie op het terrein en in de gebouwen te optimaliseren, kan het bedrijf bovendien efficiënter werken. Hieronder wordt de gewenste toestand toegelicht.

4.1 Op korte termijn

De laad- en loszone voor distributie wordt verplaatst van de zijkant naar de achterkant van het bedrijf, op een grotere afstand van de woningen aan de Oude Truierbaan. Daarbij verhuist de klaarzethal naar de nieuwe uitbreiding aan de achterzijde van het gebouw. De huidige aanvoer- en klaarzethal wordt dan omgevormd tot een aanvoerhal. De laad- en loskade aan de noordzijde wordt omgebouwd tot een gesloten constructie.

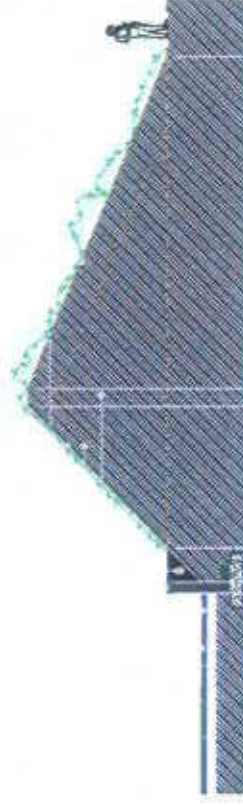


De circulatie verloopt dan volgens een eenrichting circuit rond het gebouwcomplex.

Er is ook nog een uitbreiding van de gebouwen voor de productie-eenheid. De groentensnijderij bevindt zich aan de zuidzijde van het huidige gebouw, en zou ook in die richting uitbreiden.

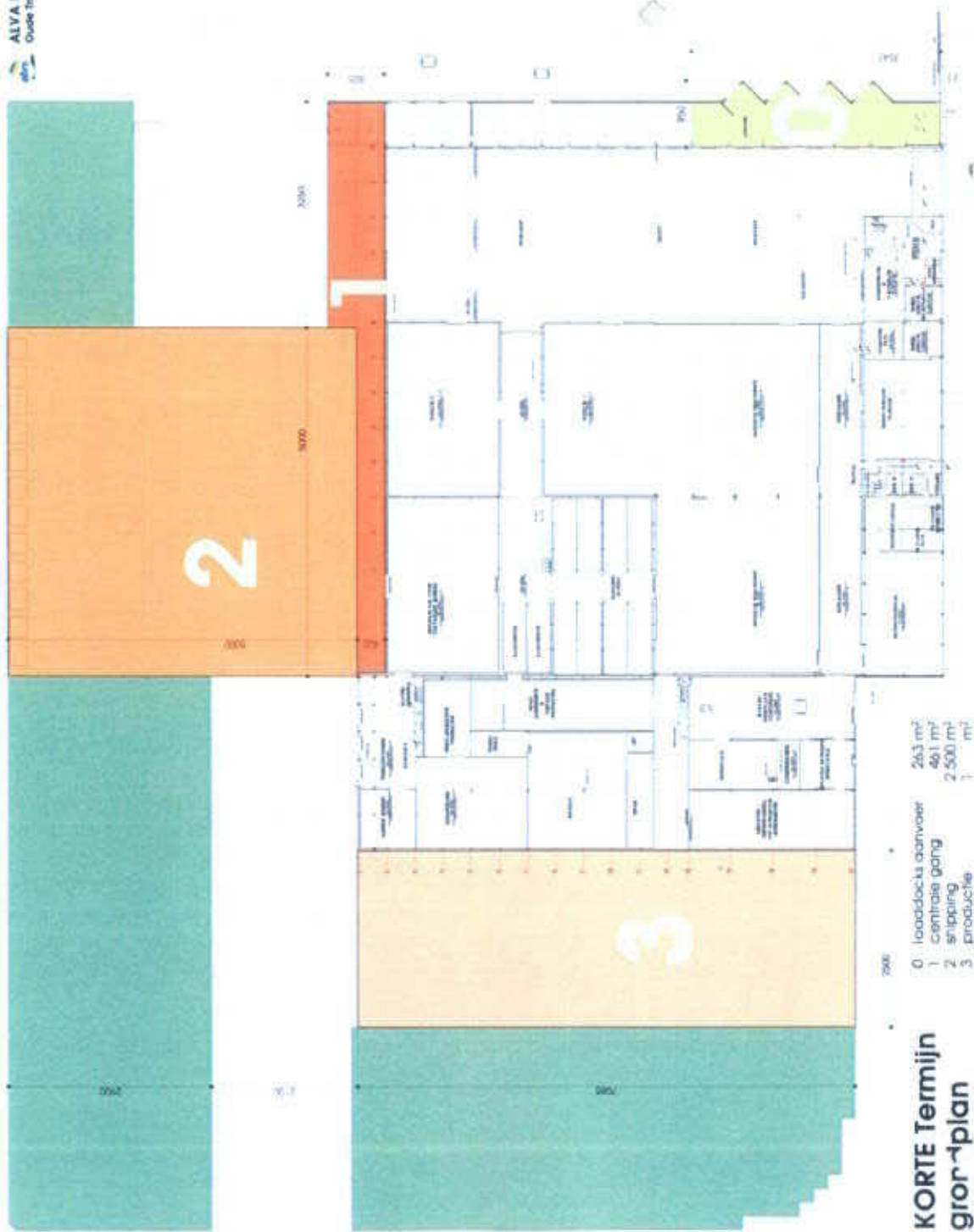
Ook wordt een uitbreiding van de parking aan de voorzijde van het bedrijf gepland. De woning op perceel 580b7, onmiddellijk grenzend aan het bedrijf, wordt gesloopt. Het perceel wordt opgenomen in de parking.. De parkeerstrook tussen de woningen op percelen 580L5 en 580n4 en het bedrijf wordt vervangen door een groenstrook en parking voor (brom)fietsen.

Daarnaast wordt een groene buffer rondom het gehele terrein aangelegd. Aan de noordzijde bevat deze gedeeltelijk een aarden wal.



Een gedeelte van deze gewenste toestand op korte termijn werd reeds aangevraagd, vergund en gerealiseerd (aanleg groenbuffer, uitbreiden productiehal). Deze vergunning werd in beroep door de Deputatie bevestigd. De uitbreiding werd gerealiseerd eind 2011/begin 2012 en omvat de loods met aansluitend de verharding en de watergracht. De volledige plantbedden en de beplanting van de noordelijke buffer werden al aangelegd.

Volgende afbeelding geeft de geplande situatie weer zoals ze werd aangevraagd binnen het planologisch attest. Bij de goedkeuring van dit planologisch attest werd de voorwaarde gesteld dat de noordelijke en zuidelijke buffers naar 15 m uitgebreid dienden te worden, voor de westelijke buffer is 10 m voldoende.



**Figuur: Gewenste
toestand gebouw op
korte termijn (bron
PA); 1 en 2 zijn
reeds gebouwd (juli
2012), voor 3 is nog
geen
stedenbouwkundige
aanvraag gebeurd**

4.2 Op lange termijn

Op lange termijn wenst het bedrijf de productiezone aan de zuidzijde van het bedrijf verder uit te breiden, dit naar de zuidzijde. De gekoelde opslagruimte wordt eveneens uitgebreid, dit naar de achterzijde (grenzend aan de nieuwe klaarzethal). Aan de andere zijde van de klaarzethal, eveneens aan de achterzijde maar dan noordelijker van de nieuwe klaarzethal, wordt een leeggoedloods gepland. Aan de voorzijde van het gebouw wordt eveneens een uitbreiding voorzien, dit voor een uitbreiding van de sociale ruimtes. Er wordt een kantine, douches en verkleedruimte voorzien naast kantoren en vergaderzalen. Alle bouwdelen vormen samen één geheel.

De parkeerverziening aan de straatzijde wordt eveneens verder uitgebreid. De twee vrijstaande woningen, op percelen 580 N4 en 580L5, die omringd worden door het bedrijf, worden daarbij omgezet naar parking. Ook het woonperceel 580X5 aan de noordzijde, dat via de achterzijde aan het terrein grenst, wordt opgenomen in de bedrijfsite. Dit laatste woonperceel is eigendom van Alva; de woonpercelen 580N4 en 580L5 zijn in privé-eigendom. Over de verkoop aan Alva werden reeds overeenkomsten gemaakt. De woning op perceel 580B7 is eigendom van de vennootschap Alva Immo.

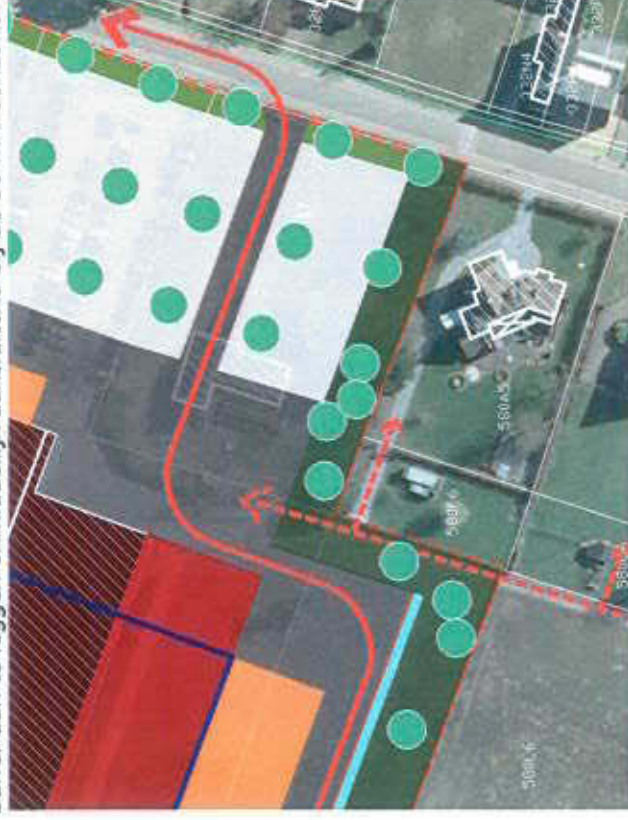
Volgende afbeelding uit het planologisch attest geeft een ontubbelde toegang weer voor vrachtwagens, zodat er een tweede inrit / wegvak ontstaat voor het pompstation. In het goedkeuringsbesluit van het planologisch attest wordt deze ontubbeling niet weerhouden.

Om tegemoet te komen aan de voorwaarden van het planologisch attest, wordt als laatste een aangepast inrichtingsvoorstel bijgevoegd dat aangeeft hoe de site in de toekomst wordt ingericht.

- De buffers worden aangelegd als 10 tot 15 m brede groenstroken. Conform het advies van VMM werden reeds maatregelen

doorgevoerd om het hemelwater te beheren. Om die reden werd een gracht aangelegd als onderdeel van de buffer.

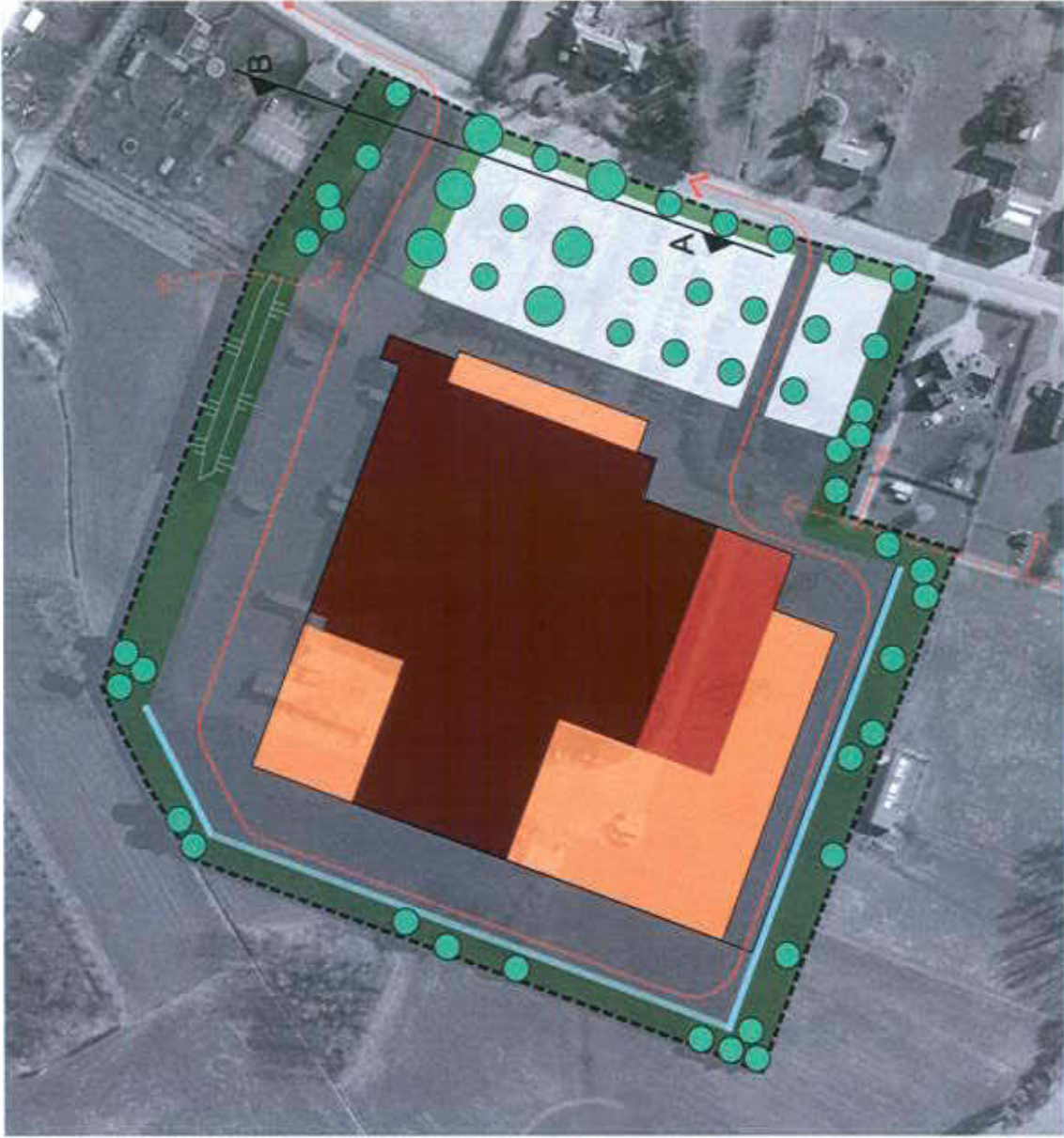
De buffers worden doorgetrokken tot tegen de Oude Truierbaan. Aan de noordzijde wordt een breedte van 15 m aangehouden. Aan de zuidzijde blijft de buffer, binnen de 50m zone, beperkt tot 10 m om zo de circulatie rond de bedrijfsgebouwen, ook in het kader van brandveiligheid, te kunnen garanderen. Door de diepe huiskavel van ca 58 m voor perceel 580a5, en door de aanwezigheid van het smalle perceel 580f6 dat in aanleg bij de voorliggende huiskavel behoort, wordt er van uitgegaan dat er voldoende afstand is tussen het woongebeuren en de circulatiezone. Daarom wordt hier geopteerd om de buffer te beperken tot 10 m breedte op het bedrijventerrein en de smalle agrarische zone als landschappelijke buitenruimte bij de woning te laten functioneren, in plaats van 15 m buffer aan te leggen onmiddellijk aansluitend bij de 50 m woonzone.



- Ook de buffer van 10 m tussen het representatief voorgebied en woonperceel 580a5 wordt voldoende breed geacht. Om de draaicirkel van het bedrijfsverkeer te kunnen garanderen zal de uitrit verder van de woonkavel verwijderd zijn, zodat hinder ook hier niet verwacht wordt.
- Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden de hoogtes van de buffers bepaald. Voor de inplanting van hoogstambomen geldt het Veldwetboek waarbij een hoogstamboom op een afstand van 2 m van de perceelsgrens kan ingeplant worden.
- Om tot een esthetische uitwerking van de bebouwing te komen wordt slechts één volume toegestaan. Alle bouwdelen worden op elkaar afgestemd naar vormgeving en materiaalgebruik. Dit kadert

eveneens binnen de visie van compact bouwen, wat een duurzaam beleid onderschrijft.

- De omgevingsaanleg beoogt een bouwrijze 55 m zone als onderdeel van het bouwint aan de Oude Truierbaan. Deze zone wordt aangelegd als representatief voorgebied met toegangsinfrastructuur en parkeervoorzieningen. Het gebied wordt beplant met verspreid staande hoogstambomen die de bedrijfsgebouwen inkleden in de omgeving. In deze zone is geen bedrijfsbebouwing toegestaan, enkel de inplanting van overdekte fietsenstalling is mogelijk. Deze wordt geïntegreerd in de totaalaanleg van het voorgebied.

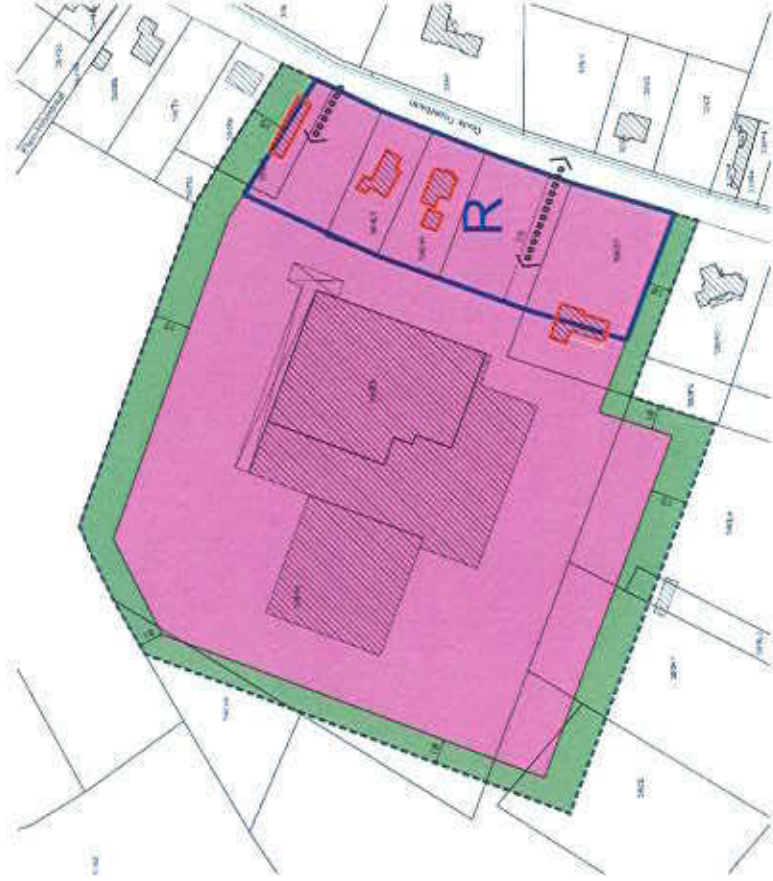


- bestaande bebouwing
- uitbreiding korte termijn
- uitbreiding lange termijn
- gracht
- buffer
- parkeerzone
- circulatielijn

5. RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Het grafisch plan geeft de zonering weer, als juridische vertaling van de gewenste bedrijfssite (i.e. de lange termijnvisie).

5.1 Grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften



Paarse zone: **Zone voor bedrijventerrein**. Deze zone komt overeen met de bestaande bedrijfssite van *Alva verse vruchten NV*, inclusief een beperkte uitbreiding. De uitbreiding van de bedrijfsgebouwen en -terreinen gebeurt conform de stedenbouwkundige vergunningen, reeds verkregen en nog aan te vragen op basis van het goedgekeurd planologisch attest. De bestemming omvat de bestemming en uitbreiding van de bestaande activiteit, nl. groothandel distributie, opslag en be-/verwerking van groenten en fruit. Andere bedrijfsactiviteiten die geen hinder voor de woonomgeving meebrengen, kunnen in de toekomst worden toegestaan. **Overdruk zone R – representatief voorgebied**: deze zone wordt ingericht als representatief voorgebied. De inrichting van parkeervoorzieningen voor personeel en bezoekers wordt enkel in deze zone toegestaan. Ook de ontsluiting van de bedrijfssite wordt via deze zone gerealiseerd en is aangegeven met een overdruk ontsluiting gemotoriseerd verkeer. Binnen deze zone is de aanplanting van hoogstambomen verplicht. De overdruk **te slopen bebouwing** geeft aan welke gebouwen op termijn gesloopt zullen worden.

Het bedrijventerrein wordt omringd door **een zone voor buffer**. De buffer wordt conform het planologisch attest uitgevoerd in streekeigen, standplaatsgebonden soorten. Naast de esthetische en afscherpende functie van de groenaanplantingen zal de buffer ook dienst doen om water op te vangen, daarom zal eveneens een begeleidende watergracht worden toegestaan. De hoofdfunctie van de buffer blijft groenbuffer. Wateropvang zijn ondergeschikte bestemmingen. Omdat laden en lossen aan de noord- en westzijde van het gebouw plaatsvindt, wordt ter bescherming van de noordoostelijk gelegen woningen een aarden wal aangelegd, zodat mogelijke geluidshinder voor omwonenden beperkt blijft. Deze ophoging gebeurt achter de 50m woonzone, zodat visuele hinder en beperkte lichtinval (schaduw) geen invloed hebben op de aanpalende (woon)kavel. Doorbrekingen worden enkel toegestaan voor het tracé van de riolering met begeleidend pad en om de ontsluiting van het noordelijk gelegen weidegebied te garanderen.

5.2 Conclusie watertoets⁵

Het plangebied is volgens de watertoetskaarten grotendeels infiltratiegevoelig en matig gevoelig voor grondwaterstroming. Mogelijke schadelijke effecten zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater en kwaliteitsverlies van grondwater.

In overleg met de dienst Water van de provincie Limburg werd als begeleiding van de buffer een gracht aangelegd die instaat voor de opvang van het hemelwater afkomstig van de verhardingsoppervlakte. Deze gracht zorgt enerzijds voor waterbuffering met vertraagde afvoer en laat anderzijds infiltratie toe. Onder de huidige personeelsparking bevindt zich een waterreservoir dat functioneert als waterbuffering met een overloop naar het RWA-stelsel. Verder is de noordelijke laad- en loszone zo aangelegd dat bovengrondse waterbuffering mogelijk is (verhoogde laadkaaien, opstaande randmuurtjes, komvormige aanleg).

Hergebruik van hemelwater kan enkel worden aangewend voor het sanitaire gedeelte, vermits de hygiënenormen in de voedselsector het gebruik van dit water in het verwerkingsproces niet toelaten. De nieuwe parkings zullen aangelegd worden als waterdoorlatende verharding. De aanleg van de parking zal dan ook geen significante schadelijke effecten veroorzaken op het infiltratieregime.

Voor het aspect grondwaterstroming kunnen we stellen dat er geen uitgravingen gebeuren, gezien het natuurlijke verloop van het terrein eerder aangevuld dient te worden.

Voor het aspect grondwaterkwaliteit worden geen significant schadelijke effecten verwacht.

5.3 Ruimtebalans

RUP		
Categorie bedrijvigheid		
GWP	Bedrijvigheid / m ²	Buffer / m ²
Agrarisch	20 711	7 495
Wonen	8 886	1 452
Bedrijvigheid	13 262	0
Totaal	42 859	8 947
Totaal RUP		51 806

Er wordt 1,33ha bestemd onder de categorie bedrijvigheid, 2,82ha agrarisch gebied en 1,04ha woongebied wordt omgezet naar de categorie bedrijvigheid.

5.4 Op te heffen bepalingen

Voor de zones gelegen binnen de afbakening van het RUP worden de bepalingen van het gewestplan opgeheven voor :

- Agrarisch gebied
- KMO-zone
- Woongebied

⁵ Advies Vlaamse Milieu Maatschappij op planologisch attest 04/03/2010

5.5 Register planbaten/planschade

Dit register is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding **kan** geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Volgende percelen of delen van percelen komen in aanmerking voor planbaten:

Agrarisch → bedrijvigheid: 580y6 deel, 580x6 deel, 580z6 deel, 582B deel, 580A7 deel, 580G3 deel, 580L6 deel

Volgende percelen of delen van percelen komen in aanmerking voor planschade: 580X5, 580B7 deel, 580X6 deel, 580N4 deel, 580L5 deel.

De overige zone (grijs) blijft functioneren binnen de categorie **bedrijvigheid** en geeft geen aanleiding tot mogelijke planbaten, planschade of gebruikersschade.



geen planbaten, planschade verschuldigd

PLANBATEN MOGELIJK

agrarisch → bedrijvigheid

PLANSCHADE MOGELIJK

wonen → bedrijvigheid

6. BIJLAGEN

- 6.1 Het goedkeuringsbesluit van het planologisch attest.**
- 6.2 Mobiliteitseffectenrapport Uitbreiding Alva verse vruchten NV 26 januari 2012**
- 6.3 Schaduwestudie 20/12/2008**

PLANOLOGISCH ATTEST

Het college van burgemeester en schepenen heeft de aanvraag, ingediend door **Dhr . Willy Vanstraelen** voor **ALVA verse vruchten NV** , met als adres **Oude Truierbaan 49, 3500 Hasselt** , van de gedelegeerd planologisch ambtenaar ontvangen op **23 april 2009**.

De aanvraag werd bij de gedelegeerd planologisch ambtenaar ingediend op **26 maart 2009**.

Het stadsbestuur van Hasselt werd als bevoegde overheid aangeduid. Op basis van de eerdere opname in een gemeentelijk BPA, de toewijzing van de vorige aanvraag tot een planologisch attest aan de stad, de aard van de activiteiten en de aard van de aanvraag, werd door de gewestelijk planologisch ambtenaar van het agentschap RO Vlaanderen besloten dat een afweging op lokaal niveau, rekening houdend met de planningscontext, aangewezen is. De behandeling van de aanvraag werd dan ook aan de stad Hasselt toegewezen. Bijgevolg staat de stad in voor de verdere organisatie van de procedure en voor de beoordeling en de beslissing van deze aanvraag tot planologisch attest, zoals geregeld door de betrokken bepalingen van art. 7.5.2 van de Vlaamse Codex en artikel 145 ter van het decreet Ruimtelijke Ordening en door het besluit van de Vlaamse Regering van 4 juni 2004 tot bepaling van de nadere regels voor het planologisch attest en haar latere wijzigingen.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein met als adres **Oude Truierbaan 49** en met als kadastrale omschrijving **5de afdeling, sectie F, nrs. 580a7-580b7, 580e6, 580g3, 580i6, 580x6, 580y6, 580z6, 582b**

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en de uitvoeringsbesluiten.

PLANNINGSCONTEXT

- **Gewestplan**
De bedrijfssite is, volgens het gewestplan Hasselt-Genk dd. 3 april 1979 en wijzigingen, gelegen in een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, woongebied en agrarisch gebied.
Het gebruik van deze gebieden wordt geregeld in het inrichtingsbesluit van 28 december 1972 en in de omzendbrief van 08/07/97 gewijzigd dd. 25/01/2002 en 25/10/2002 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.
- **Plan van aanleg**
Het bedrijf Alva is een historisch gegroeid distributie- en versnijdingsbedrijf van vers fruit en groenten. Het bedrijf is op deze locatie gevestigd sinds 1962. De omliggende gronden en panden zijn grotendeels in eigendom van Alva.
Het bedrijf werd opgenomen in een BPA "Alva" (nr. 28) dat werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 23 juli 1997. Dit besluit werd echter vernietigd door de Raad van State op 22 december 1999 (arrest nr. 82.347). Reden voor de vernietiging was dat het BPA niet voldeed aan artikel 14 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.
- **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)**
De bedrijfssite ligt ten zuiden van de kern van Hasselt. Hasselt werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, samen met Genk, geselecteerd als het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk.
Het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk is nog niet afgerond. Volgens de voorlopige visie op het afbakeningsproces zal het bedrijf vermoedelijk buiten het stedelijk gebied gelegen zijn. De stad Hasselt heeft evenwel in haar structuurplan een suggestie gedaan aan de Vlaamse overheid met betrekking tot de afbakening van het stedelijk gebied. In dit afbakeningsvoorstel zal het bedrijf wel mee opgenomen worden in het stedelijk gebied.
In de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos, regio Haspengouw - Voeren, is het bedrijf gelegen in het deelgebied 'Vochtig Haspengouw'.
- **Afbakeningsproces van de natuurlijke & agrarische structuur**
Het planningsproces voor landbouw, natuur en bos in de regio Haspengouw-Voeren werd afgerond. Gronden rondom het bedrijf werden opgenomen in de herbevestiging van de agrarische structuur cfr. het

gewestplan (beslissing Vlaamse Regering van 2 december 2005). Een ruime perimeter rond het bedrijventerrein van NV ALVA Verse vruchten werd niet opgenomen binnen de afbakening van de herbevestiging vande agrarische structuur cfr. het gewestplan (de contouren van het vroegere BPA werden gerespecteerd).

▪ **Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (PRSL)**

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg is het bedrijf gelegen in het deelgebied 'Regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk als centrum'.

▪ **Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Hasselt (GRSH)**

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Hasselt werd door de deputatie goedgekeurd op 29 oktober 2009.

In het GRSH is het bedrijf gelegen in de hoofdruimte 'Haspengouw' en in deelruimte "3.2 steenwegband St-Lambrechts-Herk". Het GRSH stelt voor de zonevreemde bedrijven in het algemeen op pagina 224-225 en voor Alva nv in het bijzonder op pagina 223 (richtinggevend deel) het volgende:

- 'De stad wil de hele problematiek van de zonevreemde en omgevingvreemde bedrijven voor heel Hasselt gezamenlijk en structureel onderzoeken. Ze wil dit soort van verspreide bedrijvigheid behouden op voorwaarde dat het bedrijf en de bedrijvigheid kan geïntegreerd worden in zijn omgeving en geen grote conflicten veroorzaakt. Dit zal per bedrijf geëvalueerd worden vanuit hetzelfde afwegingskader.'
- 'Omdat de procedure voor het opstellen van een Ruimtelijke Uitvoeringsplan tijd in beslag neemt, kan - tot de goedkeuring van het RUP - de procedure van het Planologisch attest verder gevolgd worden voor bedrijven die een acuut ruimteprobleem hebben.'
- 'Voor dit bedrijf wordt – gevolggend aan een planologisch attest - een RUP opgemaakt waardoor het terrein nog kan uitbreiden (tot aan de grens van het herbevestigd agrarisch gebied). De aspecten draagkracht van de omgeving, mobiliteit, buffering, etc.. zullen behandeld worden bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit bedrijf. De afbakening van de herbevestigde agrarische structuur is grensstellend voor dit bedrijf.'

Op kaart 07 van het richtinggevend deel (lokale bedrijventerreinen) wordt de bedrijfssite van Alva nv aangeduid als een historisch gegroeid zone-eigen bedrijf met uitbreidingsmogelijkheden.

Op kaart 14 van het richtinggevend deel (synthesekaart van de gewenste ruimtelijke structuur) is de bedrijfssite aangeduid als lokaal bedrijventerrein.

Op kaart 20 van het richtinggevend deel (uitvergroting van de gewenste ruimtelijke structuur voor de steenwegband Sint-Lambrechts-Herk) is de bedrijfssite aangeduid als lokaal bedrijventerrein met uitbreidingsmogelijkheden en is rondom de site een landschappelijke afwerking van de randen voorzien.

Op pag. 321 van het bindend deel van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan is het bedrijf onder bepaling 8 geselecteerd als zone-eigen KMO.

HET BEDRIJF

Alva verse vruchten nv is een onderneming die Belgische en ingevoerde verse aardappelen, groenten, fruit en exoten aankoopt, eventueel conditioneert, verpakt en/of verwerkt, en die verdeelt aan meer dan 400 klanten en collectiviteiten, verspreid over België (90%) en het buitenland (10%). Het bedrijf is sinds zijn bestaan in 1945 gevestigd in Hasselt.

Het bedrijf is sinds 1962 deels en sinds 1965 helemaal gevestigd op de huidige locatie. Het bedrijf beschikt over een tweede, tijdelijke, locatie te Lummen (leeggoedafhandeling).

Op het terrein bevindt zich een bedrijfsgebouw achter de woningen aan de straatzijde. De parking en toegang bevindt zich aan de straatzijde (de parking heeft 123 plaatsen). De toegang voor personenwagens ligt links, de toegang voor vrachtwagens rechts.

De huidige bebouwde oppervlakte van het bedrijf bedraagt momenteel ongeveer 8.540m². Het terrein rondom het bedrijfsgebouw werd grotendeels verhard (14.190m²). De overdekte loskades bevinden zich momenteel rechts van het gebouw.

In het bedrijf werken 337 werknemers (= 197 VTE). Het bedrijf heeft een verkeersstudie laten uitvoeren. Hieruit blijkt dat het gemiddeld aantal dagelijkse vervoersbewegingen 338 bedraagt, waarvan 247 door personenvervoer en 91 door vrachtverkeer.

Het bedrijf beschikt over een milieuvergunning klasse 2. Het bedrijf heeft een omzet geboekt van meer dan 250.000 euro in het boekjaar dat de aanvraag vooraf gaat.

Adviezen

Het college van burgemeester en schepenen heeft het advies ingewonnen van de onderstaande instellingen en administraties. De adviezen worden als bijlage bij het attest gevoegd.

instelling of administratie	datum adviesaanvraag	datum advies
Departement Landbouw en Visserij, Duurzame landontwikkeling Limburg	04/05/2009	25/05/2009
Watering de Herk	04/05/2009	04/06/2009
Bestendige deputatie van de Provincie Limburg	04/05/2009	29/05/2009
Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg	04/05/2009	03/07/2009
Vlaamse overheid departement Leefmilieu, Natuur & Energie	04/05/2009	02/06/2009
Vlaamse overheid departement Ruimtelijke Ordening	04/05/2009	20/07/2009
De Lijn	03/06/2009	29/06/2009

De bevoegde commissie voor ruimtelijke ordening is de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO). Het college van burgemeester en schepenen heeft over de aanvraag een **openbaar onderzoek** gehouden van 12/05/2009 tot en met 10/06/2009. Bij de bevoegde commissie voor ruimtelijke ordening werden 2 bezwaren ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen heeft op 16/07/2009 kennis genomen van **het eenparig voorwaardelijk gunstig advies** van de bevoegde Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO), uitgebracht op 08 juli 2009, nadat de Gecoro alle adviezen, bezwaren en opmerkingen betreffende voornoemde aanvraag heeft gecoördineerd.

Het gemotiveerde advies van de Gecoro luidt als volgt:

**DOCUMENT GECORO
BEHANDELING VAN DE ADVIEZEN EN BEZWAREN
PLANOLOGISCH ATTEST NV ALVA**

ADVIEZEN		
Index	Adviesinstantie & Inhoud advies - bezwaar	Behandeling
A1	Departement Landbouw en Visserij, Duurzame Landbouwontwikkeling Limburg – dd. 25/05/2009	
	<p>Voorwaardelijk GUNSTIG advies om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alva is een historisch gegroeid distributie- en versnijdingsbedrijf van vers fruit en groenten (op deze locatie gevestigd sinds 1962). De omliggende gronden en panden zijn grotendeels in eigendom van Alva. ▪ Grotendeels gelegen in KMO-zone (enkel 	<p>Het voorwaardelijk gunstig advies wordt bijgetreden</p> <p>Wat betreft de 2^{de} voorwaarde wordt geadviseerd om de bufferstroken loodrecht op de woonzone langs de Oude Truierbaan alsnog 15m breed te voorzien – dit teneinde eventuele hinder ten aanzien van de woningen aan de Oude Truierbaan te</p>

	<p>verhardingen in agrarisch gebied). De gehele Oude Truierbaan is woonzone zodat de bedrijfssite deels in woongebied ligt (parking en oprit). De site en een ruime perimeter zijn bewust buiten het herbevestigd agrarisch gebied gehouden (perimeter van oorspronkelijke BPA).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Door acuut plaatsgebrek van het groeiende bedrijf en opeenvolgende procedures Raad van State m.b.t. BPA en planologisch attest, huurt de NV momenteel een loods voor leeggoedpaletten en wasstraat in Lummen. Op termijn wenst men deze activiteit op de huidige bedrijfssite te vestigen. Herlocalisatie van het bedrijf is geen optie gezien de reeds aanwezige zone-eigen en regelmatig vernieuwde infrastructuur op deze site. • De omliggende weiden waren, volgens de beschikbare gegevens, in 2007 nog in actief landbouwgebruik als weiland. Op pagina 27 van het aanvraagdossier wordt echter aangegeven dat deze niet verpacht zouden zijn. <p>OP KORTE TERMIJN wenst Alva nv achter de bestaande hallen een bijkomende hal van 50 op 50 meter op te trekken, alsook vooraan links bijkomende parkeermogelijkheden te voorzien op de plek van de voormalige bedrijfsleiderswoning.</p> <p>De parkeermogelijkheden rechts van de site worden vervangen door een brede groen- en geluidsbuffer die doorgetrokken wordt rond heel de bedrijfssite.</p> <p>De bijgevoegde documenten scheppen echter weinig duidelijkheid over het type buffer (4 soorten voorgesteld) dat zal aangelegd worden. De voorgestelde aarden wal moet ons inziens beperkt blijven tot het strikte minimum nodig voor de geluidsbuffer naar omwonenden. Waar mogelijk moet gewerkt worden met een struiklaag met 1 tot maximaal 2 hoogstammige bomenrijen of een eenvoudige haag aan de achterkant van de site.</p> <p>OP LANGE TERMIJN wenst men de site verder uit te breiden binnen de bestaande groen- en geluidsbuffer zowel voor, links als rechts achteraan de bestaande gebouwen. De parkeergelegenheid wordt uitgebreid door het afbreken van de bestaande woonhuizen die nu door in- en uitrit worden omringd.</p> <p>De afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling kan de uitbreiding van het huidige historisch gevestigd distributiebedrijf aanvaarden op voorwaarde dat de bedrijfssite volledig buiten herbevestigd agrarisch gebied gelegen is en op voorwaarde dat de groen- en geluidsbuffer beperkt blijft tot de zichtzones vanuit het aanpalend woongebied. Een brede bufferzone naar het achterliggende landbouwgebied is voor de afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling geen noodzakelijke vereiste. Landschappelijke inpassing van het geheel kan ook door een eenvoudige smalle haag.</p>	<p>beperken.</p> <p>De bufferstrook naar het achterliggende agrarisch gebied kan – tevens rekening houdend met het advies van het departement Landbouw & Visserij – eventueel wel gereduceerd worden.</p>
A2	<i>Watering de Herk – dd. 04/06/2009</i>	
	Het bestuur van watering De Herk heeft geen bezwaar geuit tegen het gevraagde planologisch	Het advies wordt bijgetreden

	<p>attest van ALVA NV Besluit: <i>Op pagina 39 'waterhuishouding' geeft men aan dat de percelen afstromen via de Waanbeek 197 naar de Windhalmbeek 557. Het is de Windhalmbeek 557 die uitmondt in de Waanbeek 197.</i></p> <p><i>Bij de volgende bouwaanvraag zal men de watertoets moeten aanvragen bij de provincie Limburg om na te gaan of de voorziene buffering van het oppervlaktewater volstaat. Men kan best al nagaan of een lozing van de buffergracht mogelijk is op de Waanbeek (machtiging aan te vragen bij de provincie) in plaats van op de RWA-riolering.</i></p>	
A3	Bestendige deputatie Provincie Limburg – dd. 28/05/2009	
	<p>GUNSTIG voor het BEHOUD van het bedrijf OP DEZE LOCATIE omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ voor de provincie, het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk het voornaamste gebied van stedelijke ontwikkeling en het sluitstuk van de ruimtelijk-economische structuur van de provincie is ▪ het bedrijf gelegen is op de overgang tussen de hoofdruimte netwerk Midden-Limburg en Haspengouw & Voeren, hetgeen de locatie van dit soort bedrijvigheid (voedingsbedrijf dat verse aardappelen, groenten, fruit en exoten (AGF) aankoopt, eventueel conditioneert, versnijdt, verwerkt, vermengt en/of verpakt en de bestellingen in eigen beheer dagelijks toelevert aan afnemers in de retail en de foodservicemarkt, verspreid over België en het buitenland) verantwoordt <p>GUNSTIG voor de uitbreiding OP KORTE TERMIJN omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ter hoogte van de bedrijfssite en de gevraagde uitbreiding er zich geen provinciale selecties van natuurverbindingen, open ruimte verbindingen, markante terreinovergangen, reliëfelementen, bakens, ... situeren. De uitbreidingszone is gelegen in provinciaal belangrijk landbouwgebied, maar ligt buiten de begrenzing van de herbevestigde natuurlijke en agrarische structuur Haspengouw en Voeren. ▪ de buffering naar de woningen en het landschap en de waterhuishouding (incl. de vertraagde afwatering via de Waanbeek naar de Windhalmbeek) reeds in deze fase wordt opgenomen ▪ door de compacte bouw (aangrenzend aan bestaande bedrijf en over meerdere lagen) zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd. <p>GUNSTIG voor de uitbreiding OP LANGE TERMIJN omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het een verder uitbouwen betreft van het bedrijf grotendeels binnen de vastgelegde contouren van de korte-termijnfase ▪ door de compacte bouw (aangrenzend aan bestaande bedrijf en over meerdere lagen) zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd. 	<p><i>Het advies wordt bijgetreden</i></p>

A4	Departement Leefmilieu, natuur en energie - dd. 02/06/2009	
	<p>GUNSTIG advies De huidige exploitatie van ALVA VERSE VRUCHTEN is volgens het gewestplan gelegen in een KMO-gebied. Het bedrijf wenst zijn bedrijfszone uit te breiden met een deel van de naastliggende gronden. De Vlaamse minister bevoegd inzake ruimtelijke ordening heeft hiervoor het BPA 28-ALVA goedgekeurd. Dit werd door de Raad van State in 1999 vernietigd</p> <p>Het bedrijf koopt Belgische (78%) en ingevoerde (22%) verse aardappelen, groenten, fruit en exoten aan, die geconditioneerd, versneden, verwerkt, vermengd en/of verpakt worden en de bestellingen dagelijks in eigen beheer met koelwagens toelevert aan afnemers in de retail- en foodservicemarkt verspreid over België en het buitenland.</p> <p>Het bedrijf heeft zeer dringend meer ruimte nodig om de organisatie en exploitatie van zijn activiteiten efficiënter te maken, om meer verse vruchten gekoeld te kunnen opslaan en om door conditionering, bewerking en/of verpakking meer convenience food te kunnen produceren en aan te bieden op de versmarkt. Hiervoor heeft het bedrijf de toekomstige uitbreidingen, zowel op korte als lange termijn, grondig herbestudeerd en kritisch geëvalueerd en die tenslotte aangepast en/of herzien in evenwicht met het 'buur en milieu'-aspect.</p> <p>OP KORTE TERMIJN wenst de exploitant de gehele distributieactiviteit, inclusief het klaarzetten van de bestellingen en het laden en lossen van de distributievrachtwagens te verleggen van de noordzijde naar de westzijde (achterkant) van het bedrijfsgebouw. De leeggoedafhandeling wordt (tijdelijk) gehertokaliseerd. De huidige klaarzethal aan de noordzijde wordt omgebouwd tot aanvoerhal met "hermetisch afgesloten" laadsluizen. De uitbreiding van de productiezone komt geheel aan de zuidzijde. De aan- en afrijdende distributie- en aanvoerwagens worden allen in één richting geleid, in langs de noordzijde en uit langs de zuidzijde. De aanleg van een groene buffer rondom het gehele terrein wordt eveneens op korte termijn ingepland.</p> <p>OP LANGE TERMIJN wordt voorzien in de verdere uitbreiding van de productiezone aan de zuidzijde en in de aanleg van bijkomende parking aan de oostelijke voorkant van het bedrijfsterrein.</p> <p>Het bedrijf beschikt over de volgende nog lopende milieuvergunningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Besluit van het college van burgemeester en schepenen dd. 12.03.1992 voor de exploitatie van een fruitverwerkend bedrijf, omvattende een ondergrondse dubbelwandige houder met 3 compartimenten voor 32.000 liter mazout, 4.000 liter benzine en 4.000 liter motorolie, een stelplaats voor 	<p><i>Het advies wordt bijgetreden</i></p>

	<p>40 autovoertuigen andere dan personenwagens, behandeling van groenten en vruchten met een vermogen van 80,37 kW en het lozen van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering, voor een termijn eindigend op 12.03.2012;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Besluit van de deputatie dd. 01.09.1994 voor het veranderen van het vergunde bedrijf door uitbreiding, voor een termijn eindigend op 12.12.2011; ▪ Besluit van de deputatie dd. 07.09.1995 voor het veranderen van het vergunde bedrijf door uitbreiding, voor een termijn eindigend op 12.12.2011; ▪ Besluit van de deputatie dd. 19.06.1996 strekkende tot het wijzigen van de exploitatievoorwaarden, opgelegd in het besluit van 07.09.1995 i.v.m. het lozen van huishoudelijk afvalwater; ▪ Besluit van de deputatie dd. 28.02.2008 waarbij akte wordt genomen van de mededeling van verandering, voor een termijn eindigend op 12.12.2011; ▪ Ministerieel Besluit dd. 27.08.2008 houdende uitspraak over het beroep aangetekend tegen de beslissing van 28.02.2008; ▪ Besluit van de deputatie dd. 10.07.2008 voor het veranderen door uitbreiding en wijziging, voor een termijn eindigend op 12.12.2011; <p>Voor wat de uitbreiding betreft wordt een bijkomende stijging van het aantal vervoersbewegingen verwacht, zodat het niet is uitgesloten dat de omgeving bijkomende hinder zal ondervinden.</p> <p>Op basis van de gegevens in de aanvraag tot het planologisch attest kan worden gesteld dat de uitbreidingen op korte en lange termijn rekening houden met de omgeving door het verleggen van de distributieactiviteiten en de productiezone en dat er geen overdreven hinder zal verwacht worden.</p> <p>Over de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting dewelke kunnen worden veroorzaakt ingevolge de geplande veranderingen van de exploitatie, kan echter slechts ten gronde worden geoordeeld op basis van de nog in te dienen milieuvergunningaanvraag.</p> <p>Overwegende het voorgaande wordt voor de onderhavige aanvraag van een planologisch attest een GUNSTIG advies verleend.</p>	
A5	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg	
	<p>Alva Verse Vruchten NV is een groothandelsbedrijf in verse groenten en fruit. De onderneming is gespecialiseerd in de verwerking (versnijden, bewerken, mengen en verpakken) van groenten en fruit, de zogenaamde 4de gamma producten, de maaltijdcomponenten en kant-en-klaar gerechten. Het</p>	Het advies wordt bijgetreden

<p>bedrijf werd in 1962 opgericht op percelen gelegen langs de Oude Truierbaan en heeft sindsdien een continue groei doorgemaakt. Deze betreffende percelen werden in 1954 aangekocht door de zaakvoerder.</p> <p>De huidige bedrijfsgebouwen van ALVA vormen een aaneengesloten en compact gebouwencomplex van 10.430m². De percelen hebben een totale oppervlakte van 22.730m², waarvan 14.190m² werd verhard.</p> <p>Het bedrijf is bij ons gekend uit een inventarisatie-oefening van historisch gegroeide bedrijven die in de periode 2004-2005 werd uitgevoerd door de toenmalige GOM-Limburg in overleg met het Provinciebestuur en AROHM-Limburg. Het historisch gegroeide bedrijf ALVA is hieruit gekend als een knelpunt met een behoefte aan een regeling in functie van het kunnen verder bestaan in de toekomst.</p> <p>Eerder is er een BPA nr. 28 (ALVA) goedgekeurd (23/07/1997), doch dit BPA werd nadien ingevolge een klacht vernietigd door de Raad van State. In 2007 startte de onderneming de procedure tot het bekomen van een planologisch attest. Na het verkrijgen van een positief attest, keurde het college van Burgemeester en Schepenen van Hasselt in 2008 de stedenbouwkundige vergunning goed voor de uitbreiding op korte termijn. Deze bouwvergunning werd echter ingetrokken door de Stad Hasselt ingevolge een nietigverklaring door de Raad van State.</p> <p>Rekening houdend met de nietigverklaring en in het kader van een hernieuwde aanvraag tot planologisch attest heeft ALVA de toekomstplannen, zowel op korte als op lange termijn, grondig herbestudeerd en kritisch geëvalueerd. Er werden ook twee extra hoofdstukken in de informatiebundel opgenomen met betrekking tot de groeioprognose, het huidige mobiliteitsprofiel en de verkeersleefbaarheidsindex. Waar bedrijfskundig, financieel en praktisch mogelijk wordt maximaal gestreefd naar een optimaal evenwicht 'buur' en 'milieu'.</p> <p>Eind 2008 bedroeg de omzet volgens de samenvattende BTW-aangiften ca. 40 miljoen euro. Het aandeel van CFood ('convenience food': verse groenen en vruchten die in de productieafdelingen worden geconditioneerd, bewerkt, gewassen, versneden, gedroogd, gemengd, gebundeld en/of verpakt) heeft een aandeel in het omzetcijfer van meer dan 40%.</p> <p>ALVA levert dagelijks aan meer dan 400 klanten verspreid over België en Nederland. 75% van het klantenbestand ligt binnen een straal van 100 km van de huidige geografische inplanting.</p>	
--	--

<p>Het bedrijf stelde eind 2008 337 verschillende personen tewerk of een equivalent van ongeveer 197 voltijdse personeelsleden. Het bedrijf is behoorlijk vergund.</p> <p>De huidige inplantingsplaats van het bedrijf is optimaal in termen van bedrijfsefficiëntie, mobiliteitsafwikkeling, arbeidsmarkt en beperkte impact op de omwonenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ een zeer dichte nabijheid van belangrijke wegen, vnl. E313 en N80 alsmede de ring van Hasselt die dienst doet als verdeelpunt naar andere delen van de provincie ▪ nabijheid van belangrijke aanvoergebieden van producten (Limburgse en Vlaamse groenten- en fruitveilingen) ▪ een lokale tewerkstellingspool met vrij veel on- of laaggeschoolde arbeid(st)ers (arbeidsintensief bedrijf) ▪ beperkte raak- of nabijheidszones t.o.v. omwonenden of andere verblijfsfuncties. <p>Om de toekomst veilig te stellen is het noodzakelijk dat het bedrijf de gestage groei, die het ook de afgelopen jaren doormaakte, verder kan zetten. Een herlokalisatie van het bedrijf wordt niet als een optie beschouwd gezien - inherent aan verhandel - alle essentiële bedrijfstakken (van opslag, koeling, productie, klaarzet tot distributie) omwille van de vereiste continue koelketen in één site samen horen. De realisatie van een totaal nieuw gebouwencomplex op een andere site is financieel niet haalbaar, praktisch onuitvoerbaar en sociaal onverantwoord.</p> <p>Het aanvraagdossier schetst de uitbreidingsbehoeften van het bedrijf op korte (2 jaar) en op de lange (10 jaar) termijn. ALVA schetst in het aanvraagdossier uitvoerig de groeiprognoses op zowel korte als lange termijn.</p> <p>Op de korte termijn acht het bedrijf een verdere uitbreiding noodzakelijk om de diverse knelpunten door ruimtegebrek op te heffen waardoor de bedrijfsefficiëntie verhoogd kan worden. ALVA wil tevens blijven voldoen aan de wettelijke normen inzake voedselveiligheid (HACCP, traceability). Door middel van <i>'process reengineering'</i>, aanpassing aan bestaande bedrijfsinfrastructuur en uitbreidingen door middel van nieuwbouw, wil het bedrijf 6.720 m² vloeroppervlakte extra realiseren. Het totale investeringsbedrag hiervoor wordt geraamd op meer dan €5.400.000.</p> <p>ALVA heeft bij het ontwerp van de uitbreidingsplannen gezocht naar een oplossing die voldoet aan zowel de minimalisatie van het ruimtegebruik als aan een maximale inperking van de toekomstige impact van de bedrijfsactiviteiten op de leefbaarheid in de buurt en op het milieu in de omgeving.</p>	
---	--

<p>Belangrijkste elementen binnen de herstructurering en uitbreiding op korte termijn zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanpassing: Herinrichting & Koeling (2.000m²) - Nieuwbouw: Centrale gang (450m²) - Nieuwbouw: Shippinghal (2.500m²) - Nieuwbouw: Groenteversnijderij (1.770m²) - Aanpassing en Aanleg verhardingen (2.900m²) - Realisatie groenbuffer - Aanleg en Optimalisatie waterhuishoudingssysteem <p>Binnen de voorliggende plannen wordt duidelijk geopteerd voor een verplaatsing van de huidige externe laad- en losactiviteiten m.b.t. de distributie naar de achterzijde, verder van de woonzone verwijderd. Verder worden de aan- en afrijdende distributie- en aanvoerwagens in één richting rond het gebouwencomplex geleid en worden alle uitbreidingen beperkt tot de west- en zuidzijde van de bestaande bedrijfsgebouwen. Ook de aanleg van een volledige groene buffer rondom het gehele terrein wordt op korte termijn ingepland.</p> <p>Op korte termijn zullen deze investeringen werkgelegenheid bieden aan 40 extra voltijdse werknemers. In het dossier wordt de impact van de uitbreiding op het mobiliteitsprofiel (aanvoer, distributie en personeel) van de onderneming, op het milieu en op de leefbaarheid in de omgeving grondig geanalyseerd en besproken. Uit alle gegevens blijkt dat de te verwachten impact op de omgeving uiterst beperkt zal zijn.</p> <p>Op de lange termijn wordt een verdere uitbreiding voorzien tot 21.630m² gebouwen en 19.860m² verharde oppervlakte. Het aantal voltijdse personeelsleden zou in de periode 2011 – 2020 stijgen met 70 extra eenheden. Het totale investeringsbedrag om de lange termijn doelstellingen te realiseren wordt geraamd op €6.420.000.</p> <p>In de plannen op lange termijn wordt voorzien in de verdere uitbreiding van de productiezone aan de zuidzijde en in de aanleg van bijkomende parking aan de oostelijke voorkant van het bedrijfsterrein.</p> <p>De belangrijkste componenten van de lange termijn uitbreiding zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nieuwbouw: Versnijderij (2.500m²) - Nieuwbouw: Frigo- en opslagruimte (2.500m²) - Nieuwbouw: Leeggoedloods (1.500m²) - Uitbreiding: Kantoren en sociale ruimten (600m²) - Uitbreiding: Verharding / parking <p>Aansluitend op de verantwoording wordt in het dossier de impact van de uitbreiding op het mobiliteitsprofiel (aanvoer, distributie en personeel) van de onderneming, op het milieu en op de leefbaarheid in de omgeving kritisch beoordeeld. Uit alle gegevens blijkt dat ook de te</p>	
---	--

verwachten impact op lange termijn uiterst beperkt zal zijn.

De weergegeven korte en lange termijn plannen lijken ons degelijk onderbouwd en doordacht.
Ze zijn vergezeld van scenario's met ramingen van investeringsbedragen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ruimtebalans per zone (lange termijn):

Oppervlakte	Bestaand (m ²)	%	Toekomstig (m ²)	%	Vershil (m ²)	%
Woonzone	14.370,00	13,00	3.160,00	3,00	-11.210,00	-10,00
KMO-zone	14.280,00	13,00	50.100,00	45,00	35.820,00	32,00
Landbouwzone	81.770,00	74,00	57.160,00	52,00	-24.610,00	-22,00
Totaal	110.420,00	100,00	110.420,00	100,00	0,00	0,00

Uitgaande van de uitbreidingsplannen op lange termijn wordt de planologische ruimte uitgebreid van 1,4 ha KMO-zone en 1,4 ha Woonzone naar 5 ha KMO-zone. Dit betekent per saldo het innemen van ca. 2,4 ha landbouwzone.

De lange termijn plannen voorzien in het verwerven van 2 woningen aan de voorzijde van het bedrijf die in het bedrijfsgeheel zullen geïncorporeerd worden, voornamelijk om dienst te doen als parkingzone voor personeel en bezoekers. Via deze oplossing wordt de hinder van het bedrijf voor de onmiddellijke omwonenden gereduceerd.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling wordt in het hoofdstuk 11 '*Mobiliteitsprofiel en verkeersleefbaarheidsindex*' een grondige analyse gemaakt van de huidige en toekomstige situatie. Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de impact van ALVA op het vlak van mobiliteit en verkeersleefbaarheid op zijn directe omgeving erg beperkt is en zal zijn.

Wij concluderen uit het dossier :

- dat het wel degelijk gaat om een historisch gegroeid bedrijf van behoorlijke omvang en met economisch en tewerkstellingsbelang, en een belangrijke immateriële investering in gebouwen en installaties;
- dat het bedrijf een optimale inplanting kent in termen van bedrijfsefficiëntie, mobiliteitsafwikkeling, arbeidspool, en beperkte impact t.o.v. omwonenden;
- dat het bedrijf ruimtelijk is gekenmerkt door compactheid en een zeer aanvaardbaar visueel voorkomen;
- dat het bedrijf behoefte heeft aan uitbreiding om op korte termijn knelpunten van ruimtegebruik op te lossen vanuit oogpunt van bedrijfsefficiëntie alsmede van voldoen aan wettelijke normen inzake voedselveiligheid (behoorlijk gedocumenteerd);
- dat uitbreidingsbehoefte op langere termijn is geprojecteerd aan de hand van goed

	<p>gedocumenteerde en onderbouwde groeiprognozes;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dat de gevraagde bijkomende planologische ruimte 3,5 ha betreft om te zetten uit 2,4 ha landbouwzone en 1,1 ha uit woonzone en dat ook in de uitbreiding een compacte configuratie van het bedrijf wordt vooropgesteld; ▪ dat het bedrijf een volledige doorlichting heeft gemaakt van de bedrijfsprocessen in het kader van 'process reengineering' en zodoende grondige inspanningen levert om de productieprocessen te optimaliseren en de impact op de omgeving te minimaliseren (goed nabuurschap); ▪ dat er geen specifieke landschappelijke beperkingen spelen, en dat het bedrijf op korte termijn een goede landschappelijke integratie via een groenbuffer voorstelt; ▪ dat 'Mobiliteit en Verkeersleefbaarheid' gronding werden bestudeerd en dat de impact van ALVA op het vlak van mobiliteit en verkeersleefbaarheid op zijn directe omgeving erg beperkt is . <p>De bovenstaande elementen laten ons besluiten dat de vraag van een planologisch attest zeer gewettigd is om het bedrijf ter plaatse te laten continueren en uitbreiden, en dat reeds vele elementen zijn aangedragen om een degelijke stedenbouwkundige oplossing te voorzien via een geëigend R.U.P., door de Stad Hasselt op te stellen.</p> <p>POM Limburg verleent een gunstig advies aan deze aanvraag voor een planologisch attest.</p>	
A5	<i>De Lijn</i>	
	<p><i>het bedrijf Alva Verse Vruchten nv, met de ligging van de halte Runkst-Biezenstraat op ca. 400m, is goed ontsloten per openbaar vervoer. De halte Runkst-Biezenstraat wordt bediend door lijn H2 van het stadsnet Hasselt met een haluurfrequentie, tijdens de spits zelfs met een kwartierfrequentie, en dit van omstreeks kwart voor zeven 's morgens tot half acht 's avonds.</i></p> <p><i>Gelet op de huidige organisatie van de arbeidstijd in het bedrijf kan minimaal 30% van de werknemers hiervan gebruik maken; 3 % van de werknemers doet dit ook effectief.</i></p> <p><i>Er wordt door het bedrijf zelf geen collectief vervoer aangeboden.</i></p> <p><i>Wij besluiten dan ook dat gezien de geïsoleerde ligging van het bedrijf het aanbod aan openbaar vervoer vrij hoog is gezien zijn positie in de nabijheid van het stadsnet Hasselt.</i></p> <p><i>Anderszijds is de geïsoleerde ligging een nadeel om in samenwerking met andere bedrijven een eigen collectief vervoer voor werknemers te organiseren.</i></p>	<i>Het advies wordt bijgetreden</i>

BEZWAREN		
Bezwaar 1 - Dr. Jaak & Magda Janssens-Buttiens wonende te Hasselt, Kleine Hiltstraat 5		
B.1	Verzoek om de nodige maatregelen op te nemen zodat mogelijke geluidshinder uitgeschakeld wordt	
B.S.1	Bezwaarschrijver stelt zich vragen bij de geluidshinder die deze uitbreiding met zich zal brengen en vraagt aan de bouwheer en de verantwoordelijken de nodige maatregelen te nemen zodat deze geluidshinder uitgeschakeld wordt.	De eventuele geluidshinder is een aspect dat dient behandeld te worden in de milieuvergunningsaanvraag. Tevens zal bij de beoordeling van de stedenbouwkundige aanvraag rekening gehouden worden met dit aspect, in die zin dat er een voldoende ruimte bufferzone moet voorzien worden.
Bezwaar 2 - Dhr. & mevr. Verhelst wonende te Hasselt, Oude Truierbaan 29 en Dokter Verhelst met praktijk te Hasselt, Oude Truierbaan 31, en de stad Hasselt, met als raadsman Dirk Lindemans		
	Onontvankelijkheid van het bezwaar voor zover ingediend namens de stad Hasselt	Het bezwaar is voor zover het uitgaat van de stad Hasselt onontvankelijk aangezien de toepassings-voorwaarden van artikel 194 Gemeentedecreet en van de wet van 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake de bescherming van het leefmilieu, in casu niet voldaan zijn. In de huidige stand van de aanvraag voor een planologisch attest kan er geen sprake zijn van enig vorderingsrecht.
	De bezwaarschrijver schetst onder punt I van zijn bezwaarschrift de feitelijke en juridische voorgeschiedenis. Aangezien hij hieruit geen argumenten put wordt hier dan ook niet op in gegaan. Onder punt II worden de bezwaren toegelicht die hieronder achtereenvolgend worden behandeld.	
II.1	LEEMTEN & ONVOLLEDIGHEDEN IN HET AANVRAAGDOSSIER	Het bezwaar wordt weerlegd
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deels onjuiste weergave van de feitelijke en juridische toestand. Alva is geen 'hoofdzakelijk vergund' bedrijf. 	Nazicht van de vergunningstoestand op basis van de vergunde plannen toont aan dat het bedrijf ALVA wel degelijk hoofdzakelijk vergund is (zie lijst vergunningen in bijlage). Niet alleen de gebouwen zijn vergund, doch ook de laad- en loskade alsmede de stelplaats. Enkel de vergunning van 23/10/2003 voor het bouwen van een luifel werd door de Raad van State vernietigd, wat geenszins de essentie van de vergunning en

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het bedrijf is niet wettig gebufferd ▪ De aanvraag voor het planologisch attest moet geweigerd worden omdat dit niet mag aangewend worden om alles te regulariseren (gezien het bedrijf niet als een hoofdzakelijk vergund bedrijf beschouwd wordt - zie a) ▪ Een essentieel onderdeel van haar activiteiten wordt uitgebraat in strijd met het milieuvergunningsrecht. 	<p>de bestemming van de loskade aantast. In het bijzonder wordt verwezen naar de vergunningen dd. 19/02/1987 (inclusief een loskade van 3m breed en een 22m brede stelplaats) en dd. 16/10/1997 ('uitbreiding in kiezel') met de bijhorende plannen.</p> <p>De vermelding 'bestaand' op vergund plan dd. 19/02/1987 staat bij de maatlijn van de bestaande bebouwing en verwijst als zodanig naar de bebouwing zelf en niet naar het al of <u>niet</u> bestaan van de loskade. De loskade inclusief stelplaats met een gezamenlijke breedte van 25m werd hier mee aangevraagd en vergund. In de vergunning dd. 16/10/1997 werd een uitbreiding van 16m aangevraagd en vergund. De latere verharding ervan doet geen afbreuk aan het hoofdzakelijk vergund zijn, vermits de basisbestemming behouden blijft.</p> <p>Voor de noordelijke buffering werd een vergunning afgeleverd op 02/04/2009. Er werd een vordering tot schorsing en vernietiging ingediend bij de Raad van State. Deze procedure is momenteel nog lopende.</p> <p>Betreffende aanvraag heeft geenszins een volledig regulariserend oogmerk gelet op het hoofdzakelijk vergund karakter van het bedrijf zoals hierboven werd aangetoond.</p> <p>Het planologisch attest is daarbij het instrument bij uitstek om deze hoofdzakelijk vergunde bedrijven op ruimtelijk vlak te evalueren en hun al of niet ontwikkeling planmatig en ruimtelijk af te wegen.</p> <p>In dit verband verwijzen we naar het advies van het departement Leefmilieu, Natuur & energie: "<i>Over de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting dewelke kunnen worden veroorzaakt ingevolge de geplande veranderingen van de exploitatie, kan echter slechts ten gronde worden geoordeeld op basis van de nog in te dienen milieuvergunningsaanvraag.</i>"</p>
II.2	MOBILITEITSPROFIEL	<i>Het bezwaar wordt weerlegd</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Er wordt geen betrouwbaar beeld weergegeven van de aard en het aantal verplaatsingen van werknemers, leveranciers & klanten ▪ ALVA minimaliseert het aantal vrachtwagens ▪ Dergelijk intens verkeer is onaanvaardbaar in een woonstraat 	<p>De aanvraag tot planologisch attest bevat een beschrijving van het te verwachten mobiliteitsprofiel op korte en op lange termijn zoals voorgeschreven in artikel 2, §3,4° van het uitvoeringsbesluit van 4 juni 2004.</p> <p>De aanvraag bevat tevens volgende studies:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ juni 2008 - beperkte verkeersstudie door Libost-Groep nv

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ december 2008 - dBA Plan noise & vibrations heeft metingen uitgevoerd in opdracht van Libost-Groep nv inzake het omgevingsgeluid door het wegverkeer van de Oude Truierbaan ▪ januari 2009 - objectieve verkeersleefbaarheidsindex door Libost-Groep nv. <p>Deze studies geven een realistisch & objectief beeld van de huidige verkeerssituatie. De conclusie uit deze studies is dat de impact van Alva op vlak van mobiliteit en verkeer op zijn directe omgeving erg beperkt is.</p> <p>Op basis hiervan heeft het bedrijf dus een realistische prognose gemaakt van het te verwachten mobiliteitsprofiel op korte en lange termijn.</p> <p>Hiervoor verwijzen we tevens naar het advies van POM-Limburg</p> <p>De uitgevoerde studies en de prognoses vormen de basis voor de beoordeling en de behandeling van de aanvraag van het planologisch attest.</p> <p>Aan het planologisch attest kunnen voorwaarden gekoppeld worden. Teneinde een verantwoorde oplossing inzake de verkeerssituatie te garanderen zal als voorwaarde opgelegd worden dat zowel bij vergunningsaanvragen op korte termijn als bij het latere RUP op lange termijn een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) moet opgemaakt worden, waarin de randvoorwaarden voor de verkeersontwikkelingen zowel op korte als op lange termijn zullen bepaald worden.</p>
II.3	EVENWICHT VAN DE RUIMTELIJKE BEHOEFEN WORDT IN HET GEDRANG GEBRACHT	Het bezwaar wordt weerlegd
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ er is enkel oog voor de economische behoeften ▪ penetratie in biologisch waardevol gebied 	<p>De procedure van een planologisch attest gaat net uit van een globale ruimtelijke benadering. Het ruimtelijk uitvoeringsplan dat onderdeel is van deze procedure biedt de nodige garanties dat wel degelijk rekening gehouden wordt met alle facetten van de ruimtelijke ordening. Zo wordt o.m. rekening gehouden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het herbevestigde agrarische gebied (dat grensstellend zal zijn voor de uitbreidingsplannen van Alva). In dit verband verwijzen we ook naar het voorwaardelijk gunstig advies van het departement Landbouw & Visserij en de bestendige deputatie. ▪ de biologische waardering van de omgeving. In dit verband verwijzen we ook naar het advies van het departement

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aanpassing loskades aan de noordzijde = misleidend ▪ geen toelichting waarom de buffer gereduceerd is van 15m naar 10m ▪ geluidsmeting rond de bedrijfssite niet in openbaar onderzoek ▪ het bedrijf is geografisch niet ideaal ingeplant ▪ de objectieve verkeersleefbaarheidsindex bevat terzake geen enkele pertinente informatie ▪ de geluidsstudie geeft geen getrouw beeld weer ▪ sociale gevolgen kunnen niet beperkt worden tot een beweerd goed personeelsbeleid en een logistieke steun aan de lokale buurtwerking ▪ de verhouding tot het leefmilieu en de esthetische invloed worden niet toegelicht 	<p>Leefmilieu, natuur en energie</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het behoud van de woonkwaliteit in deze straat <p>In dit verband verwijzen we tevens naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het advies van het departement Leefmilieu, natuur & energie: <i>'Hiervoor heeft het bedrijf de toekomstige uitbreidingen, zowel op korte als lange termijn, grondig herbestudeerd en kritisch geëvalueerd en die tenslotte aangepast en/of herzien in evenwicht met het 'buur en milieu'-aspect.'</i> ▪ weerlegging II.1 voor wat betreft de bewering dat geen enkele loskade wettig vergund is. <p>Met betrekking tot de aanpassing van de loskades kan gesteld worden dat uitgegaan moet worden van het aanvraagdossier - waarin duidelijk de verplaatsing van de kades van de noord- naar de westzijde wordt omschreven - en niet van veronderstellingen die de bezwaarschijver doet.</p> <p>Rekening houdend met de woonzone (cfr. gewestplan) grenzend aan de Oude Truierbaan wordt geadviseerd om de bufferstroken loodrecht op deze zone alsnog 15m breed te voorzien – dit teneinde eventuele hinder ten aanzien van de woningen aan de Oude Truierbaan te beperken. De bufferstrook naar het achterliggende agrarisch gebied kan – tevens rekening houdend met het advies van het departement Landbouw & Visserij – eventueel wel gereduceerd worden.</p> <p>Omtrent de geluidsmeting(en) stellen we vast dat dit cfr. het uitvoeringsbesluit van 4 juni 2004, geen verplicht onderdeel vormt voor de beoordeling / behandeling van een planologisch attest. In dit verband wordt tevens verwezen naar het advies van het departement leefmilieu, Natuur & energie, waarin gesteld wordt dat dit aspect mede onderzocht moet worden in het kader van de milieuvergunning.</p> <p>Alva is een historisch gegroeid bedrijf in de directe omgeving van primaire ontsluitingswegen type 2 namelijk de N 80, de grote Ring en de oprit van de autostrade E131. Het bedrijf is eveneens ingeplant in de directe nabijheid van de plaatselijke telers en de grootste Belgische veilingen waarmee ze samenwerkt voor de aanvoer van de verse dagproducten.</p> <p>De Oude Truierbaan werd een 10-tal jaar geleden ter hoogte van de beek afgesloten voor doorgaand verkeer. Aanleiding hiervoor waren klachten omtrent sluipverkeer via de</p>
--	---	--

	<p>Oude Truierbaan als bypass voor de Sint-truidersteenweg.</p> <p>Langs de Oude Truierbaan tussen de afsluiting ter hoogte van de beek en de Biezenstraat zijn er heden 80 inwoners ingeschreven in het bevolkingsregister, die sinds de afsluiting van de straat geen klachten meer over de verkeerssituatie hebben geformuleerd bij de verkeersdienst van de stad Hasselt.</p> <p>Ook wat de eventuele geluidshinder betreft zijn er bij de milieudienst van de stad Hasselt geen klachten gekend betreffende de bedrijfsactiviteiten van Alva Verse Vruchten nv.</p> <p>Inzake de objectieve verkeersleefbaarheidsindex wordt verwezen naar de weerlegging van punt II.2</p> <p>Inzake de geluidsstudie wordt verwezen naar de weerlegging omtrent de geluidsmeting(en) hierboven.</p> <p>Inzake de sociale gevolgen wordt verwezen naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de afsluiting van de Oude Truierbaan (zie II.3 hierboven) ▪ de heroriëntatie van het bedrijf i.f.v. het 'buur & milieuaspect' (zie citaat advies dep. Leefmilieu onder II.3 hierboven) <p>Inzake de verhouding tot het leefmilieu verwijzen we naar het gunstig advies van het departement, Leefmilieu, Natuur & Energie en ook naar het eerste punt van bovenstaande weerlegging van bezwaar II.3.</p> <p>Inzake de esthetische invloed van de gebouwen en de buffer wordt gesteld dat de evaluatie van de esthetische kwaliteiten en de landschappelijke integratie van de buffer zal gebeuren bij de desbetreffende bouwaanvragen.</p> <p>Het decreet van 18 mei 1999 voorziet in artikel 145 Ter de mogelijkheid tot het aanvragen van een planologisch attest. Bedoeling van het planologisch attest is immers uitspraak te doen over de principiële basiskeuzes, meer bepaald of het bedrijf behouden kan blijven op de plaats waar het gevestigd is en in geval van behoud of de ruimtelijke ontwikkelingsvisie op korte en op lange termijn verenigbaar is met de ruimtelijke context met daaraan gekoppeld eventuele randvoorwaarden. In dat opzicht zal o.m. de exacte uitwerking van de buffer indien nodig opgelegd worden bij de latere bouwaanvragen.</p> <p>Tevens moeten we vaststellen dat een buffer van 4m hoog onmogelijk schaduw kan</p>
--	--

		werpen op een gebouw dat minstens 60m verwijderd is van deze buffer (zie inplantingsplan uitbreiding korte termijn – bladnr. 02).
II.4	RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNING & GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING	Het bezwaar wordt weerlegd
	Het voorwerp van de aanvraag is onverenigbaar met de ruimtelijke structuurplanning en de goede ruimtelijke ordening	<p>Gezien het gunstig advies van de provincie Limburg met betrekking tot het behoud op de huidige locatie, de uitbreiding op korte en op lange termijn, kan gesteld worden dat de aanvraag voor het planologisch attest verenigbaar is met de visie zoals goedgekeurd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg.</p> <p>De aanvraag is tevens in overeenstemming met het op 23/06/2009 door de gemeenteraad definitief vastgestelde gemeentelijk structuurplan.</p> <p>Het bedrijf Alva wordt op pag. 321 onder bepaling 8 van de bindende bepalingen geselecteerd als zone-eigen KMO.</p> <p>In het gemeentelijk structuurplan wordt voor zonevreemde bedrijven in het algemeen op pagina 224-225 en voor Alva nv in het bijzonder op pagina 223 (richtinggevend deel) het volgende gesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>'De stad wil de hele problematiek van de zonevreemde en omgevingvreemde bedrijven voor heel Hasselt gezamenlijk en structureel onderzoeken. Ze wil dit soort van verspreide bedrijvigheid behouden op voorwaarde dat het bedrijf en de bedrijvigheid kan geïntegreerd worden in zijn omgeving en geen grote conflicten veroorzaakt. Dit zal per bedrijf geëvalueerd worden vanuit hetzelfde afwegingskader.'</i> ▪ <i>'Omdat de procedure voor het opstellen van een Ruimtelijke Uitvoeringsplan tijd in beslag neemt, kan - tot de goedkeuring van het RUP - de procedure van het Planologisch attest verder gevolgd worden voor bedrijven die een acuut ruimteprobleem hebben.'</i> ▪ <i>'Voor dit bedrijf wordt – gevolggend aan een planologisch attest - een RUP opgemaakt waardoor het terrein nog kan uitbreiden (tot aan de grens van het herbevestigd agrarisch gebied). De aspecten draagkracht van de omgeving, mobiliteit, buffering, etc., zullen behandeld worden bij de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit bedrijf. De</i>

		<i>afbakening van de herbevestigde agrarische structuur is grenstellend voor dit bedrijf.</i>
II.5	BEVOEGDHEID	Het bezwaar wordt weerlegd
	Hasselt is niet de bevoegde overheid	Het departement Ruimtelijke Ordening , Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, agentschap Ruimtelijke Ordening verklaarde op 22/04/2009 het planologisch attest ontvankelijk en volledig en heeft de stad Hasselt als bevoegde overheid aangeduid.
II.6	AD HOC BENADERING VAN EEN BREDERE PLANOLOGISCHE PROBLEMATIEK	Het bezwaar wordt weerlegd
		<p>Uit art 145 ter van het decreet van 18 mei 1999 en de toelichtingen bij het wijzigingsdecreet van 19/07/2002, stuk 1203(2001-2002) - Nr. 1, blijkt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Het planologisch attest is een instrument dat werd ingevoerd door het decreet en het latere wijzigingsdecreet van 26/04/2000 om het bedrijf zelf de mogelijkheid te geven om een positieve dwang op de bevoegde overheid uit te oefenen ten einde uitspraak te bekomen in functie van het behoud en de mogelijke uitbreidingen op korte en op lange termijn.</i> <p>Hieruit blijkt dat de bovenvermelde behandeling geen ad hoc benadering is.</p> <p>De verplichte opmaak van een RUP biedt net de nodige garanties om de ad hoc benadering te voorkomen.</p>

ADVIES GECORO:

De Gecoro geeft een **voorwaardelijk GUNSTIG advies op basis van bovenstaande behandeling van de bezwaarschriften en uitgaande van volgende overwegingen en aandachtspunten:*

- *Overwegende dat het bedrijf Alva Verse Vruchten nv een historisch gegroeid bedrijf is en sedert haar vestiging op deze lokatie in 1962 voor alle realisaties en uitbreidingen een geldige stedenbouwkundige vergunning heeft verkregen (zie lijst in bijlage); dat pas sedert 2003 een aantal vergunningen zijn aangevochten.*
- *Overwegende dat de bedrijfssite inclusief de omliggende weilanden niet zijn opgenomen in de herbevestigde agrarische structuur, cfr. de beleidsmatige herbevestiging van de agrarische structuur voor de regio Haspengouw-Voeren in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Besluit van de Vlaamse Regering dd. 02/12/2005); dat deze afbakening grenstellend is voor de ontwikkeling van Alva buiten haar geëigende bestemmingszone.*
- *Overwegende dat de bedrijfssite en haar werking kritisch bestudeerd werd, rekening houdend met het buur en milieu-aspect en met de bezwaren die in het verleden herhaaldelijk zijn geformuleerd naar aanleiding van de stedenbouwkundige aanvragen; dat noch bij de milieudienst, noch bij de verkeersdienst klachten werden ingediend inzake milieu-aspecten of verkeersaspecten; dat zowel de korte termijnvisie als de lange termijnvisie aanvaardbaar zijn, mits onderstaande voorwaarden gerespecteerd worden; dat door een heroriëntatie van de bedrijfsactiviteiten naar de westzijde maximaal tegemoet gekomen wordt aan de bemerkingen omtrent geluid en visuele hinder; dat de geplande reorganisatie mede geconcipeerd werd in functie van het respect voor de woonkwaliteit van de omliggende woningen; dat daarenboven op korte*

termijn een buffer voorzien wordt rondom de gehele bedrijfssite; dat de huidige klaarzethal aan de noordzijde eveneens op korte termijn omgebouwd wordt naar een aanvoerhal met hermetisch afgesloten laadsluizen, hetgeen eveneens een positieve impact zal genereren op de vermeende hinder; dat de shippingzone voor laden- en lossen naar de achterzijde verhuist en ook hier een afgesloten laad- en loskade voorzien wordt; dat aldus gesteld kan worden dat het bedrijf de nodige milderende maatregelen treft om eventuele hinder naar de omgeving tot een minimum te beperken.

- Overwegende dat de buffer op een ruimtelijk verantwoorde wijze geïntegreerd dient te worden in het landschap; dat het aangewezen is dat bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn de verdere gedetailleerde uitwerking in samenspraak gebeurt met de stad Hasselt enerzijds en het departement Landbouw & Visserij anderzijds;
- Overwegende dat de bedrijfssite vandaag een compact geheel vormt; dat de geplande uitbreidingen op korte én op lange termijn vanuit hetzelfde uitgangspunt werden geconcipteerd zodat ook op lange termijn de compactheid van het bedrijf gegarandeerd blijft.
- Overwegende dat wat betreft het mobiliteitsaspect en de mogelijke hinder ervan, de Gecoro van oordeel is dat bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn een MOBBER (mobiliteitseffectenrapport) dienst opgemaakt te worden.
- Overwegende dat de ontdubbeling van de inrit voor vrachtwagens zoals voorgesteld in de lange termijnvisie, door inname van een gedeelte van het woongebied, ruimtelijk niet verdedigbaar is gezien de nabijheid van de eerstvolgende bebouwing in woongebied; dat dit geen noodzaak is voor het functioneren van het bedrijf en dat gezien de mogelijke hinderende impact op de aangrenzende bebouwing wordt voorgesteld om de groene bufferzone door te trekken tot tegen de Oude Truierbaan.
- Overwegende dat de adviezen van alle geconsulteerde instanties gunstig waren, zowel wat betreft het behoud van het bedrijf op de huidige locatie, als wat betreft de voorgestelde ruimtelijke visie op korte en lange termijn (zie hoger); dat deze adviezen als zodanig door de Gecoro worden bijgetreden; dat enkel het standpunt van het departement Landbouw & Visserij genuanceerd moet worden voor wat betreft de buffer rondom het bedrijf; dat het toch aangewezen is om een voldoende ruime buffer van minstens 15m te voorzien aan de noord- en zuidzijde van het bedrijf en dat aan de achterzijde naar het open landschap een reductie van deze buffer aanvaardbaar kan zijn, mits de nodige aandacht gaat naar een optimale ruimtelijke integratie zoals hoger beschreven.
- Overwegende dat de Gecoro stelt dat bijzondere aandacht dient geschonken te worden aan de esthetische uitwerking van zowel de gebouwen als de omgevingsaanleg."

BIJLAGE: vergunningen

1. dossier 109B1962 voorwaardelijke vergunning dd. **05/05/1962** voor het bouwen van een fruitmagazijn
2. dossier 128B1962 voorwaardelijke vergunning dd. **20/06/1962** voor het bouwen van een magazijn/leeggoedloods
3. dossier 315B1968 voorwaardelijke vergunning dd. **20/12/1968** voor het bijbouwen van een magazijn
4. dossier 30B1969 voorwaardelijke vergunning dd. **28/02/1969** voor het bouwen van een magazijn en burelen
5. dossier 381B1973 vergunning dd. **25/01/1974** voor het bijbouwen van een magazijn
6. dossier 607B77 vergunning dd. **02/03/1978** voor de uitbreidingswerken aan bestaande loods
7. dossier 18B87 voorwaardelijke vergunning dd. **19/02/1987** voor het uitbreiden + verbouwen bestaande frigo's en magazijnen
8. dossier 265/B/90 vergunning dd. **28/06/1990** voor een nieuwe toegangsweg met parking
9. dossier 264/B/90 vergunning dd. **28/06/1990** voor het bouwen van een tankstation met brandstofput
10. dossier 709/B/90 voorwaardelijke vergunning dd. **20/12/1990** voor de uitbreiding van de koelcel + de laadplaats
11. dossier 175/B/92 vergunning dd. **04/06/1992** voor het bijbouwen van een koelruimte + bananenrijperij
12. dossier 626B/1994 voorwaardelijke vergunning dd. **22/12/1994** voor het bouwen van een loods + garage
13. dossier 206B/1995 voorwaardelijke vergunning dd. **08/06/1995** voor het bijbouwen van een luifel
14. dossier 467B1995 voorwaardelijke vergunning dd. **02/05/1996** voor het aanleggen parking + vernieuwen van inrit

- | | |
|--|--|
| 15. <u>dossier 569B/1997</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 16/10/1997 voor het oprichten van een industriehal |
| 16. <u>dossier 413B1998</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 01/10/1998 voor de afbraak van een garage + loods, nieuwbouw keuken, garage en werkplaats |
| 17. <u>dossier 2000/00429/KJ</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 28/12/2000 voor het afbreken van bestaande hal en bouwen van nieuwe koelhal en burelen |
| 18. <u>dossier 2003/00520/KJ</u> | vergunning dd. 23/10/2003 voor het bouwen van een luifel
Vergunning vernietigd door de Raad van State |
| 19. <u>dossier 2004/00695/KJ</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 30/09/2004 voor het verbouwen van sociale lokalen van een bestaande groothandel in groenten en fruit |
| 20. <u>dossier 2005/00216/EV</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 12/05/2005 voor het uitbreiden van een groothandel met een lift en een tochtsas |
| 21. <u>dossier 2007/00711/IS</u> | voorwaardelijke vergunning dd. 14/02/2008 voor het uitbreiden van een bedrijfshal en aanleggen van verharding & regulariseren van betonverharding
Vergunning ingetrokken door de stad Hasselt na schorsing van de vergunning door de Raad van State |
| 22. <u>dossier 2008/00313/IS</u> | vergunning dd. 17/07/2008 voor het bouwen van een fietsenstalling (30m ²) |
| 23. <u>dossier 2008/00646/IS</u> | vergunning dd. 02/04/2009 voor het aanleggen van een geluidsbuffer
Procedure tot nietigverklaring lopende bij de Raad van State – procedure tot schorsing werd inmiddels verworpen |

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het **advies van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar**, uitgebracht op 20 juli 2009.

Het advies luidt als volgt:

"Er wordt een gunstig advies uitgebracht voor de aanvraag van dit planologisch attest.

1. *Het bedrijf kan op de huidige locatie behouden blijven aangezien het bedrijf als historisch gegroeid bedrijf behoorlijk vergund is en bovendien gelegen is binnen een gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen volgens het bij koninklijk besluit van 3 april 1979 goedgekeurd gewestplan Hasselt-Genk. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is het bedrijventerrein goed gelegen ten opzichte van een aantal belangrijke verkeersinfrastructuren.*
2. *Korte termijn: de werken die in de korte termijn voorzien worden houden voldoende rekening met de eerder geformuleerde bemerkingen en kunnen derhalve vanuit ruimtelijk oogpunt aanvaard worden.*
3. *Lange termijn: de lange termijnopties dienen verder onderzocht te worden in een RUP. "*

Het college van burgemeester en schepenen motiveert haar standpunt als volgt:

Algemeen standpunt

Bespreking van alle adviezen van de instellingen en administraties, van het advies van de bevoegde commissie voor advies, van de bezwaren, en van het advies van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar

Het planologisch attest van ALVA verse vruchten NV werd ingediend bij de gewestelijk planologisch ambtenaar op 26 maart 2009. Het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, agentschap Ruimtelijke Ordening verklaarde op 22 april 2009 de aanvraag voor een planologisch attest ontvankelijk en volledig en wees de Stad Hasselt aan als bevoegde overheid.

Volgens de procedure vermeld in het decreet organiseert de bevoegde overheid (de stad Hasselt) het openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 12 mei 2009 tot en met 10 juni 2009.

Tijdens het openbaar onderzoek werden 2 bezwaren ingediend:

Bezwaar 1 van Dr. Jaak & Magda Janssens-Buttiens wonende te Hasselt, Kleine Hilststraat 5

Bezwaar 2 van advocaat Dirk Lindemans optredend als raadsman voor:

- dhr. en mevr. J. Verhelst, wonende aan de Oude Truierbaan 27 (kadastraal perceel nr. 580B6) en eigenaars van het perceel gelegen aan de Oude Truierbaan 29
- dokter J. Verhelst wiens dokterspraktijk is opgericht aan de Oude Truierbaan 31 (kadastraal perceel nr. 580A6), te 3500 Hasselt.

- de stad Hasselt, voor wie de heer J. Verhelst met toepassing van art. 194 Gemeentedecreet en op grond van de wet d.d. 12 januari 1993 betreffende een vorderingsrecht inzake de bescherming van het leefmilieu tegen o.m. de nv ALVA Verse vruchten een vordering heeft ingesteld voor de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Hasselt, thans in graad van beroep voor het Antwerpse Hof van Beroep.

De bezwaren werden behandeld door de GECORO in zitting van 08 juli 2009.

De stad Hasselt treedt het gemotiveerde advies van de GECORO zoals hierboven geciteerd, ter zake bij, maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald.

De bevoegde overheid (de stad Hasselt) wint de adviezen in van de instellingen en administraties die over het RUP advies moeten verstrekken:

- ▶ **Het Departement Landbouw & Visserij, afd. Duurzame Landbouwontwikkeling** deelde op 25 mei 2009 mee dat zij *"de uitbreiding van het huidige historisch gevestigd distributiebedrijf aanvaarden op voorwaarde dat de bedrijfssite volledig buiten herbevestigd agrarisch gebied gelegen is en op voorwaarde dat de groen- en geluidsbuffer beperkt blijft tot de zichtzones vanuit het aanpalend woongebied. Een brede bufferzone naar het achterliggende landbouwgebied is voor de afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling geen noodzakelijke vereiste. Landschappelijke inpassing van het geheel kan ook door een eenvoudige smalle haag"*

Het voorwaardelijk advies van het Agentschap Duurzame Landontwikkeling Limburg wordt bijgetreden door de stad Hasselt. Ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald met dien verstande dat de voorwaarden met betrekking tot de buffer hierna worden gespecificeerd en opgenomen voor de korte termijn visie en in het latere RUP voor de lange termijn visie.

- ▶ **Het bestuur van de Watering De Herk** meldde op 04 juni 2009 dat
 - *"de Windhalmbeek 557 uitmondt in de Waanbeek 197"*
 - *"bij de volgende bouwaanvraag men de watertoets zal moeten aanvragen bij de provincie Limburg om na te gaan of de voorziene buffering van het oppervlaktewater volstaat. Men kan best al nagaan of lozing van de buffergracht mogelijk is op de Waanbeek (machtiging aan te vragen bij de provincie) in plaats van op de RWA-riolering".*

Cfr. de aanstiplijst voor het hemelwater (cfr. gewestelijke verordening hemelwater) is de voorziene buffering van het oppervlaktewater voldoende voor zowel de korte als de lange termijn. Hierbij werd uitgegaan van de maximale bebouwing & verharding zoals aangegeven op het inplantingsplan lange termijn.

Gelet op het artikel 8 van het decreet Integraal Waterbeleid van 18/07/2003 en haar latere wijzigingen werd de watertoets reeds bij het planologisch attest uitgevoerd.

Waterparagraaf:

Het voorliggende project voorziet een buffer- of infiltratievoorziening, ligt niet in overstromingsgebied en is evenmin een ingedeelde ingreep, zodat in alle redelijkheid kan geoordeeld worden dat er geen schadelijk effect op het watersysteem optreedt. Het ontwerp is dan ook verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

Cfr. de aanbevelingen van deze watertoets zal het advies van de Vlaamse Milieumaatschappij ingewonnen worden bij de bouwaanvraag.

- ▶ **De Bestendige deputatie van de Provincie Limburg** heeft in zitting van 28 mei 2009 beslist om over deze aanvraag het volgende advies uit te brengen:

Gunstig voor het behoud van het bedrijf op deze locatie omdat:

- *voor de provincie het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk het voornaamste gebied van stedelijke ontwikkeling en het sluitstuk van de ruimtelijk-economische structuur van de provincie is*
- *het bedrijf gelegen is op de overgang tussen de hoofdruimte netwerk Midden-Limburg en Haspengouw en Voeren, hetgeen de locatie van dit soort bedrijvigheid (voedingsbedrijf dat verse aardappelen, groenten, fruit en exoten (AGF) aankoopt, eventueel conditioneert, versnijdt, verwerkt, vermengt en/of verpakt en de bestellingen in eigen beheer dagelijks toelevert aan afnemers in de retail en de foodservicemarkt, verspreid over België en het buitenland) verantwoordt*

Gunstig voor de uitbreiding op korte termijn omdat:

- ter hoogte van de bedrijfssite en de gevraagde uitbreiding er zich geen provinciale selecties van natuurverbindingen, open ruimte verbindingen, markante terreinovergangen, reliëfelementen, bakens, ... situeren. De uitbreidingszone is gelegen in provinciaal belangrijk landbouwgebied, maar ligt buiten de begrenzing van de herbevestigde natuurlijke en agrarische structuur Haspengouw en Voeren.
- de buffering naar de woningen en het landschap en de waterhuishouding (incl. de vertraagde afwatering via de Waan beek naar de Windhalmbeek) al in deze fase wordt opgenomen
- door de compacte bouw (aangrenzend aan bestaand bedrijf en over meerdere lagen) zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd.

Gunstig voor de uitbreiding op lange termijn omdat:

- het een verder uitbouwen betreft van het bedrijf grotendeels binnen de vastgelegde contouren van de korte-termijn fase
- door de compacte bouw (aangrenzend aan bestaande bedrijf en over meerdere lagen) zuinig ruimtegebruik wordt nagestreefd.

Het gunstig advies van de Bestendige deputatie van de Provincie Limburg wordt bijgetreden door de stad Hasselt. Ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald.

- ▶ **De Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg** verleent op 3 juli 2009 een **gunstig advies** met betrekking tot de aanvraag voor een planologisch attest en concludeert uit het dossier:

- "dat het wel degelijk gaat om een historisch gegroeid bedrijf van behoorlijke omvang en met economisch en tewerkstellingsbelang, en een belangrijke immateriële investering in gebouwen en installaties;
- dat het bedrijf een optimale inplanting kent in termen van bedrijfsefficiëntie, mobiliteitsafwikkeling, arbeidspool, en beperkte impact t.o.v. omwonenden;
- dat het bedrijf ruimtelijk is gekenmerkt door compactheid en een zeer aanvaardbaar visueel voorkomen;
- dat het bedrijf behoefte heeft aan uitbreiding om op korte termijn knelpunten van ruimte gebruik op te lossen vanuit oogpunt van bedrijfsefficiëntie alsmede van voldoen aan wettelijke normen inzake voedselveiligheid (behoorlijk gedocumenteerd);
- dat uitbreidingsbehoefte op langere termijn is geprojecteerd aan de hand van goed gedocumenteerde en onderbouwde groeiprognozes;
- dat de gevraagde bijkomende planologische ruimte 3,5 ha betreft om te zetten uit 2,4 ha landbouwzone en 1,1 ha uit woonzone en dat ook in de uitbreiding een compacte configuratie van het bedrijf wordt vooropgesteld;
- dat het bedrijf een volledige doorlichting heeft gemaakt van de bedrijfsprocessen in het kader van 'process reengineering' en zodoende grondige inspanningen levert om de productieprocessen te optimaliseren en de impact op de omgeving te minimaliseren (goed nabuurschap);
- dat er geen specifieke landschappelijke beperkingen spelen, en dat het bedrijf op korte termijn een goede landschappelijke integratie via een groenbuffer voorstelt;
- dat 'Mobiliteit en Verkeersleefbaarheid' gronding werden bestudeerd en dat de impact van AL V A op het vlak van mobiliteit en verkeersleefbaarheid op zijn directe omgeving erg beperkt is.

Uit bovenstaande elementen besluit de POM-Limburg dat de vraag van een planologisch attest zeer gewettigd is om het bedrijf ter plaatse te laten continueren en uitbreiden, en dat al vele elementen zijn aangedragen om een degelijke stedenbouwkundige oplossing te voorzien via een geëigend RUP, door de Stad Hasselt op te stellen."

Het gunstig advies van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg wordt bijgetreden door de stad Hasselt. Ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald.

- ▶ **Departement Leefmilieu, Natuur & Energie van de Vlaamse overheid, milieuvergunningen Limburg** verleent op 2 juni 2009 een **gunstig advies** dat als volgt luidt:

"Op basis van de gegevens in de aanvraag tot het planologisch attest kan worden gesteld dat de uitbreidingen op korte en lange termijn rekening houden met de omgeving door het verleggen van de distributieactiviteiten en de productiezone en dat er geen overdreven hinder zal verwacht worden.

Over de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de

natuur en op de mens buiten de inrichting die kunnen worden veroorzaakt als gevolg van de geplande veranderingen van de exploitatie, kan echter slechts ten gronde worden geoordeeld op basis van de nog in te dienen milieuvergunningaanvraag."

Het gunstig advies van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie wordt bijgetreden door de stad Hasselt. Ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald. De stedenbouwkundige vergunning is overigens gekoppeld aan het bekomen van een milieuvergunning zoals voorgeschreven in artikel 128 van het decreet op de ruimtelijke ordening.

- ▶ **De Lijn** concludeerde op 29 juni 2009 dat: "gezien de geïsoleerde ligging van het bedrijf het aanbod aan openbaar vervoer vrij hoog is gezien zijn positie in de nabijheid van het stadsnet Hasselt. Anderzijds is de geïsoleerde ligging een nadeel om in samenwerking met andere bedrijven een eigen collectief vervoer voor werknemers te organiseren."

Het gunstig advies van de Lijn wordt bijgetreden door de stad Hasselt. Ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald.

- ▶ **De GECORO** heeft alle adviezen en bezwaren gebundeld en gecoördineerd en op basis hiervan op 8 juli 2009 gemotiveerd eenparig voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht over het planologisch attest aangevraagd door de heer Willy Vanstraelen voor Alva verse vruchten NV. Het college van burgemeester en schepenen heeft op 16 juli 2009 kennis genomen van dit advies.

De stad Hasselt treedt het eenparig gunstig advies van de GECORO bij.

- ▶ Op 20 juli 2009 heeft **de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar** een positief advies uitgebracht, voor de aanvraag van dit planologisch attest. Het advies luidt als volgt:

"De impact van de gevraagde uitbreiding op korte en lange termijn

Naar aanleiding van de arresten van de Raad van State voor het BPA 'Alva' en de stedenbouwkundige vergunning die verleend werd op basis van het gunstig planologisch attest van 10 mei 2007, heeft het bedrijf gezocht naar een inplanting/herinrichting van de bestaande activiteiten die zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt voor het milieu en de omwonenden.

Ten opzichte van het planologisch attest van 2007 werden in de huidige aanvraag een aantal aanpassingen doorgevoerd. Zo zal de distributieactiviteit van de noordzijde naar de westzijde (achterkant) verhuizen, zal de breedte van de buffer beperkt worden tot 10 m en wordt ook de inplanting van de buffer licht gewijzigd. Verder wordt de bestaande personeelsparking achter het perceel nr. 580x5 vervangen door een groenbuffer. Door deze wijzigingen wordt de afstand ten opzichte van de aanpalende woningen in het woongebied en het agrarisch gebied vergroot tot minimum 100 m.

Op korte termijn wenst men de volgende werken uit te voeren:

- *De luifel ter hoogte van de huidige loskade (noorden) wordt vervangen door volledig afgesloten laadsluizen. De bestaande aanvoerhal zal worden omgevormd tot leeggoedloods.*
- *In het westen wordt een nieuwe interne doorgang (461m²) en een shippinghal (2.500m²) ingeplant. Beide constructies zijn gekoeld.*
- *De bestaande groentensnijderij wordt uitgebreid in zuidelijke richting. Deze uitbreiding heeft een oppervlakte van 1.771m². Het gebied tussen deze uitbreiding en de nieuwe shippinghal wordt verhard.*
- *De personeelsparking aan de Oude Truierbaan zal worden uitgebreid in zuidelijke richting. De nieuwe parking zal 149 plaatsen hebben. De kleine personeelsparking achter het perceel nr. 580x5 wordt verwijderd en vervangen door een brede groen- en geluidsbuffer.*
- *Rondom het volledige bedrijf wordt een groenbuffer voorzien van ca. 10m breed en ca. 4m hoog. Deze groenbuffer zal worden aangelegd als houtwal.*

Door de uitbreidingen op korte termijn zullen er 40 arbeidsplaatsen bijkomen. Het gemiddeld aantal dagelijkse voertuigbewegingen zal toenemen tot 382. De uitbreidingen op korte termijn hebben weinig invloed op het vrachtwagenverkeer.

Op lange termijn vraagt het bedrijf een bijkomende uitbreiding van de zuidelijke versnijderij. Deze uitbreiding heeft een oppervlakte van 2.500m². Tussen de versnijderij en de shippinghal (korte termijn) wordt een frigo- en opslagruimte voorzien (2.500m²). Ten noorden van de shippinghal wenst men een overdekte leeggoedloods (1500m²). In het oosten voorziet men een uitbreiding van de kantoren en sociale

ruimten (600m²). De parking aan de Oude Truierbaan wordt verder uitgebreid. De twee woningen zullen door het bedrijf worden aangekocht en vervangen worden door parkeerplaatsen (211 plaatsen). De noordelijke toegang tot de loskades wordt verbreed zodat er twee in- en uitritten zijn.

Door de uitbreidingen op lange termijn zullen er 70 arbeidsplaatsen bijkomen. Het gemiddeld aantal dagelijkse voertuigbewegingen zal toenemen tot 480.

Ruimtelijke afweging

ALVA verse vruchten NV kan op deze plaats, in de onmiddellijke omgeving van de Hasseltse binnenstad, behouden blijven omwille van het feit dat het historisch gegroeid bedrijf in 1962 naar deze site geherlokaliseerd werd en dat de aanwezigheid van het bedrijf destijds bevestigd werd in het gewestplan door de aanduiding van een gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Met een mogelijke uitbreiding van het bedrijf op deze site werd rekening gehouden bij de afbakening van de herbevestigde agrarische gebieden (Besluit van de Vlaamse regering van 2 december 2005).

Het bedrijf kan ook op deze plaats behouden blijven omdat het bedrijf vanuit verkeerstechnisch oogpunt goed gelegen is ten opzichte van de bestaande verkeersinfrastructuur. Het bedrijfsterrein ligt immers op korte afstand van het op- en afrittencomplex Hasselt Zuid (Hasselt - St.-Truiden) van de E313, van de Expresweg Hasselt - St.-Truiden (de NBO) en van de Grote Ring rond Hasselt, waardoor grote delen van Limburg en Vlaanderen en Nederland vlot bereikbaar zijn.

Ten opzichte van de eerste aanvraag van planologisch attest werd het ontwerp o.m. aangepast aan de bemerkingen die door de verschillende adviserende instanties geformuleerd werden. Een overzicht van deze aanpassingen werd opgenomen in het voorliggend hoofdstuk "de impact van de gevraagde uitbreiding op korte en lange termijn". Door deze wijzigingen zal de mogelijke hinder voor het bedrijf en de omwonenden beperkt worden.

Door deze wijzigingen zal de afstand ten opzichte van de aanpalende woningen in het voorliggend woongebied en in het achterliggend agrarisch gebied tot minimum 100m vergroot worden.

Door de compacte bouw (aangrenzend aan het bedrijf en over meerdere lagen) wordt bovendien een zuinig ruimtegebruik nagestreefd, zodat rekening gehouden wordt met een goede ruimtelijke ordening en met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen."

De stad Hasselt treedt dit advies volledig bij, ze maakt de motieven tot de hare en beschouwt ze hier als volledig herhaald met dien verstande dat de stad Hasselt in haar besluit een aantal voorwaarden oplegt.

Evaluatie van de ruimtelijke behoeften op korte termijn en op lange termijn.

Het bedrijf ALVA verse vruchten NV is gekend als een historisch gegroeid bedrijf bij de Gorn-Limburg en het provinciebestuur. Ook in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Hasselt is het bedrijf geselecteerd als een zone-eigen KMO. De huidige exploitatie is volgens het gewestplan Hasselt-Genk gelegen in een KMO-gebied. De oostzijde van het KMO-gebied grenst aan een woongebied, langs de overige zijden is dit KMO-gebied omgeven door agrarisch gebied.

De aanvraag van het planologisch attest heeft betrekking op de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein binnen het omliggende agrarisch gebied met een oppervlakte van 2ha46a (pag. 48 van bijlage 1 (Documentatie – aanvraagdossier – tekst) bij de aanvraag) en binnen de woonzone met een oppervlakte van 1ha 12a (voor in totaal 3ha 58a nieuwe KMO-zone. D.i. inclusief de groene buffer van 5.535 m²).

Het bedrijf ALVA verse vruchten NV toont aan de hand van een uitgebreide verantwoording uit de dagelijkse praktijk de noodzaak tot uitbreiding aan. Het bedrijf heeft gezocht naar een inplanting/ herinrichting van de bestaande activiteiten die zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt voor het milieu en de omwonenden. Hiervoor zal de distributieactiviteit van de noordzijde naar de westzijde (achterkant) verhuizen. Zo heeft ALVA het gehele fysische afhandelingproces van zijn handelsactiviteit opnieuw grondig bestudeerd en heeft men gezocht naar een oplossing die voldoet aan zowel de minimalisatie van het ruimtegebruik als aan een maximale inperking van de toekomstige impact van zijn activiteiten op de leefbaarheid in de buurt én op het milieu in de omgeving.

Er wordt daarmee gekozen voor een verregaande process reengineering in de aanvoer, het klaarzetten van de bestellingen, de los- en laadactiviteiten en de daarbij horende verkeersstromen, in en uit.

Het bedrijf heeft de uitbating van de gebouwen en stelplaatsen in zijn nieuwe uitbreidingsplannen gewijzigd of volledig herschikt. Daarin wordt nu geopteerd voor een verplaatsing van de huidige externe laad- en losactiviteiten betreffende het distributiegebeuren naar de achterzijde, verder van de woonzone verwijderd, en voor een beperking van alle uitbreidingen tot de west- en de zuidzijde van het bestaande bedrijfsgebouw.

In de huidige constellatie is er immers onvoldoende ruimte beschikbaar om de bedrijfsprocessen (aanvoer, opslag, versnijderij/verpakking, klaarzet en leeggoed) efficiënt te organiseren. Zo wordt o.m. gewezen op volgende nadelheden in de huidige constellatie:

- *Er zijn slechts 3 loskades uitgerust met "dockshelters" (nodig voor een continue koude lijn van 4°C tijdens het lossen), waardoor slechts 3 frigowa gens gelijktijdig kunnen lossen.*
- *Veelal zijn de doorgangen te smal voor de heftrucks, klaarzetbrommers of pallettrekkers waarmee het interne transport gebeurt. Hierdoor ontstaan er opstoppingen en onveilige situaties in de interne vervoersorganisatie.*
- *Voor de dagelijkse leveringen worden er iedere dag +/- 925 rolcontainers van 80/80 cm klaar gezet in de klaarzethal. Hiervoor is slechts een ruimte beschikbaar van 750m², waardoor de bestellingen in 2 shifts moeten klaar gezet te worden. De bewegingsruimte voor de heftrucks is anders immers te beperkt. Deze dubbele werkwijze resulteert in nachtwerk en dus extra kosten. Daarenboven moeten de geladen producten gekoeld worden in de distributievrachtwagens, wat voor geluidsoverlast zorgt van de koelinstallaties die de nacht door moeten draaien.*
- *In de shippinghal doet zich het hetzelfde voor. Opnieuw door gebrek aan ruimte wordt er inefficiënt gewerkt. Slechts voor de helft van de terugkerende rolcontainers (met leeggoedkisten) is er plaats. De andere helft, moet na zuivering en sortering, terug geplaatst worden in de distributiewagens om er nadien voor het begin van de 2°klaarzetshift, weer uitgeladen en vervangen te worden door de 1° shift.*
- *Zowel in de klaarzethal van 750 m² als in de shippinghal is er vandaag onvoldoende ruimte om zowel de aanvoer-, de leeggoedverwerking-, de klaarzetactiviteiten als de distributie op een efficiënte manier te organiseren. Omwille van de beperkte ruimte in de diverse opslagruimtes kunnen niet alle artikels op een aparte locatie gezet worden, waardoor het verwerkingsproces veelal in 2 shifts moet uitgevoerd worden.*
- *Ook de vloeroppervlakte in de diverse frigo's en stapelplaatsen volstaan niet meer.*
- *Door ruimtegebrek kunnen niet alle verschillende artikels (+/- 1.000 tal) op een aparte locatie geplaatst worden, waardoor ze terecht komen op 'gedeelde' locaties, wat meer werk met zich mee brengt en de productiviteit niet ten goede komt.*

Het is duidelijk dat het gebrek aan ruimte voor een bijzonder inefficiënte werkwijze zorgt.

OP KORTE TERMIJN wenst de N.V. ALVA Verse Vruchten volgende (bouw)plannen te realiseren:

1. Aanpassingen – herinrichting & koeling:

De noordelijke luifel vooraan op de laadkade vervangen door volledig afgesloten laadsluizen, onder een hoek van 45°. Zo zal er aan de aanvoerkade enkel nog plaats zijn voor aanvoeractiviteiten op werkdagen tussen 7u00 en 19u00.

De noordelijke luifel achteraan op de loskade vervangen door gesloten laadsluizen (i.f.v. het lossen van de teruggekeerde distributiewagens tussen 9u00 en 15u00). Hier wordt ook een volautomatische leeggoedsorteermachine geïnstalleerd en zal de opslag (van het leeggoed en de afvalsortering) in gesloten perscontainers een plaats krijgen.

2. Uitbreiding (nieuwbouw 461m² + 2.500m²) centrale doorgang + Shippinghal

Nieuwe uitbreidingen aan de westzijde (achter de bestaande gebouwen):

- een gekoelde interne doorgang (461m²)
- een nieuwe gekoelde shippinghal (2.500 m²), die voldoende ruim is om het klaar zetten in 1 shift te kunnen organiseren.

3. Uitbreiding (nieuwbouw 1.771m²) groentesnijderij

Nieuwe uitbreiding aan de zuidzijde:

- gekoelde uitbreiding van de groentesnijderij (1.771m²) met 2 nieuwe productielijnen

4. Aanpassing & uitbreiding verhardingen:

Enkel de verhardingen die nodig zijn voor de bereikbaarheid en de bruikbaarheid van de nieuwe uitbreidingen zullen verhard worden op korte termijn. De overige zones blijven groene zone. De personeelsparking aan de Oude Truierbaan zal wordt uitgebreid in zuidelijke richting. De nieuwe parking zal 149 plaatsen hebben.

5. Aanleg groenbuffer + waterhuishoudingsstelsel:

NV ALVA Verse Vruchten stelt voor om rondom het volledige bedrijf een groenbuffer te voorzien van ca. 10m breed en ca. 4m hoog. Deze groenbuffer zal worden aangelegd als houtwal. Door de realisatie van de laadsluizen – vermeld onder punt 1 – kan de noordelijke stelplaats tevens versmald worden ten voordele van het agrarisch gebied. Langs de groene buffer wordt, aan de binnenzijde van de bedrijfssite, een watergracht van 1m breed en 1,5m diep voorzien als buffergracht voor het hemelwater, zodat het water op een natuurlijke wijze door bezinking kan zuiveren, en via vertraagde afvoer geloosd kan worden in de Waanbeek/Windhalmbeek.

Samengevat wil ALVA op korte termijn de gehele distributieactiviteit, inclusief het klaarzetten van de bestellingen en het laden en lossen van de distributievrachtwagens verleggen van de noordzijde naar de westzijde (achterkant) van het bedrijfsgebouw. De leeggoedafhandeling werd daarvoor tijdelijk geherlocaliseerd naar een complex in Lummen. De huidige klaarzetthal aan de noordzijde wordt omgebouwd tot aanvoerhal, met "hermetisch afgesloten" laadsluizen. Aan de achterzijde van het bestaande gebouw komt een grote nieuwe klaarzetthal met een afgesloten laad- en loskade, annex (later opnieuw) de leeggoedverwerking en -opslag. De uitbreiding van de productiezone komt geheel aan de zuidzijde.

De aan- en afrijdende distributie- en aanvoerwagens worden alle in één richting geleid: in langs de noordzijde en uit via de zuidzijde, in een éénrichting verkeersstroom rond het gehele gebouwencomplex heen.

De aanleg van een groene buffer rondom het gehele terrein wordt op korte termijn ingepland. De noordelijke stelplaats wordt smaller door het wegnemen van een gedeelte van de bestaande verharding.

Door de uitbreidingen op korte termijn zullen er 40 arbeidsplaatsen bijkomen. Het gemiddeld aantal dagelijkse voertuigbewegingen zal toenemen tot 191 (toename met 14% ten aanzien van de huidige situatie).

De uitbreidingen op korte termijn hebben aldus een eerder beperkte invloed op de vervoersbewegingen.

OP LANGE TERMIJN wenst de N.V. ALVA Verse Vruchten volgende (bouw)plannen te realiseren:

1. Uitbreiding (nieuwbouw 2.500m²) versnijderij:

Aan de zuidzijde wordt ruimte voorzien voor 6 nieuwe productielijnen, die een productieverhoging van 100% mogelijk maken. Het lange termijnobjectief gaat er immers van uit dat tegen 2020 circa 90% van de omzet uit 'convenience food' zal bestaan.

2. Uitbreiding (nieuwbouw 2.500m²) koelcellen & opslag:

Ten gevolge van de productieverhoging inzake convenience food is tevens een proportionele uitbreiding van de frigo's noodzakelijk. De nood aan aparte koelcellen met meer opslaglocaties, (één per artikel / verpakkingsvorm) stijgt immers.

3. Uitbreiding (nieuwbouw 1.500m²) leeggoedhal:

De nieuwe leeggoedhal wordt ingeplant tussen de shippinghal (zie KT punt 2) en de aangepaste aanvoerhal (zie KT punt 1). De volautomatische leeggoedsorteerinstallatie die nu tijdelijk is opgesteld in Lummen kan dan verplaatst worden naar de nieuwe leeggoedhal. Hermetisch aangesloten aan deze nieuwe hal wordt tevens plaats voorzien voor de gesloten perscontainers voor het afval.

4. Uitbreiding (nieuwbouw 640m²) administratie & sociale lokalen:

Op korte en lange termijn zullen er 110 bijkomende voltijdse arbeidsplaatsen gerealiseerd worden. Daardoor is er ook behoefte aan de uitbreiding van de sociale lokalen, inclusief kantine, sanitair- en omkleedlokalen, kantoorruimten en vergaderlokalen.

5. Uitbreiding verhardingen & parking

Uitbreiding van de parking voor het personeel vóór het gebouwencomplex, inclusief bijkomende stelplaatsen voor motoren, brommers en fietsen.

Samengevat wordt op lange termijn voorzien in de verdere uitbreiding van de productiezone aan de zuidzijde en in de aanleg van bijkomende parking aan de oostelijke voorkant van het

bedrijfsterrein.

Door de uitbreidingen op lange termijn zullen er 70 arbeidsplaatsen bijkomen. Het gemiddeld aantal dagelijkse voertuigbewegingen zal toenemen tot 240 (toename met 26% ten aanzien van de huidige situatie).

De uitbreiding van de bedrijfsgebouwen gebeurt zowel binnen de korte termijnvisie als binnen de lange termijnvisie op een efficiënte wijze en in een compacte bouwvorm, door aan te sluiten met de bestaande bebouwing.

De nieuwe uitbreidingen zullen in zuidwestelijke richting gerealiseerd worden, rekening houdend met de begrenzingen bepaald door de herbevestigde agrarische structuur, waardoor de mogelijke hinder die de exploitatie van het bedrijf veroorzaakt ten opzichte van de omliggende eigendommen, beperkt kan worden. De nieuwe uitbreidingen aan de west- en zuidzijde zullen in hoogte ook lager zijn dan de bestaande gebouwen, zodat er samen met de aan te leggen buffer op korte termijn, een aanvaardbare stedenbouwkundige overgang wordt gerealiseerd naar het herbevestigde agrarische gebied.

Met betrekking tot het **mobiliteitsprofiel** wordt op basis van 3 representatieve 'methodologische' tellingen, geraamd dat er op korte termijn 47 (+14%) voertuigbewegingen per dag meer zijn dan in de huidige situatie (338 voertuigbewegingen per dag gegenereerd door aanvoer, distributie en personeel). Op lange termijn zouden er 147 (+26%) voertuigen per dag meer zijn dan in de huidige situatie. De belangrijkste verkeersstroom wordt veroorzaakt door het personeelsverkeer (inclusief afhaalclients + bezoekers). Verwacht wordt dat het vrachtverkeer zal aangroeien met 25% en het personenverkeer met 50%. Dat geeft een totale aangroei van het vervoersgebeuren met 43%.

Uit de bijgevoegde cijfers tot 2008 blijkt daarenboven dat het bedrijf sterk inzet op het verhogen van de efficiëntie in het vervoersgebeuren. Het aantal afgelegde kilometers daalt stelselmatig terwijl het aantal vervoerde colli stijgt in verhouding tot het aantal distributiewagens. In de voorgelegde mobiliteitsprofielen voor de korte en de lange termijn werd dit aspect evenwel niet in rekening gebracht, wat uiteraard een verdere afzwakking van de cijfers zou opleveren.

NV Alva Verse Vruchten legt vandaag al **bijzondere maatregelen** op om eventuele geluidsoverlast optimaal te beperken:

- *"Op de noordelijke stelplaats kunnen binnen de 100m-zone geen vrachtwagens manoeuvreren, noch parkeren of koelinstallaties functioneren*
- *Alle laad activiteiten op de stelplaats moeten beëindigd zijn om 22u00*
- *Er mogen geen (personen)wagens parkeren op de parking rechts van de inrit, achter de woonzone. Die parking wordt tijdens de uitbreiding op KT volledige als groen buffer beplant met struiken en bomen.*
- *Het verlaten/binnenrijden van het bedrijf gebeurt tegen maximaal 30km/uur én met een zeer laag toerental; een opvallend verkeerslicht waarschuwt elke overtreder...*
- *Geen overdreven geluid, geroep, of getoeter, is toegelaten op de personeelsparking.*
- *In de toegangszones mogen geen wagens stationeren met draaiende motor of koelinstallatie.*
- *Er kan aan het tankstation op de inrit niet getankt worden vóór 07u00 of ná 19u00.*
- *op weekdays is aanvoer verboten vóór 07u00 of ná 19u00.*
- *tijdens het weekend of op feestdagen is enkel aanvoer toegestaan om 'dwingende' of 'onvoorziene' omstandigheden."*

Om de verkeerstoename in de toekomst te beperken zal het bedrijf met de stad Hasselt onderhandelen over de bestaande verkeersregeling in de Oude Truierbaan (de "enkel plaatselijk gebruik"-regeling). Er wordt in samenwerking met "De Lijn" naar een oplossing gezocht om het gebruik van het openbaar vervoer bij de werknemers te stimuleren. Voor het woon-werkverkeer wordt ook gedacht aan het stimuleren van de verplaatsingen per fiets of via carpooling.

Bij het indienen van de nieuwe aanvraag in maart 2009 voor planologisch attest was de Oude Truierbaan nog niet opnieuw afgesloten voor doorgaand verkeer. De weg heeft immers tijdelijk gefungeerd als omleidingsroute gedurende de werken aan de parallellopende Sint-truidersteenweg. De verkeersleefbaarheidsindex werd objectief gekwantificeerd aan de hand van 4 verkeerskundige parameters en 3 ruimtelijke parameters (geluidshinder, oversteekbaarheid, verkeerssnelheid, ongevallendichtheid, oppervlakteverdeling, voetpadbreedte en groenvoorziening). Elke parameter werd beoordeeld op een schaal van 0 (zeer zwak) tot en met 5 (zeer goed). Dit resulteerde in een verkeersleefbaarheidsindex van 71,4% zowel in de periode 27/09/2008 – 03/10/2008 als in de periode 24/11/2009-09/12/2008. Bij nazicht van de resultaten per parameter blijkt dat er zich enkel met betrekking tot de verkeerssnelheid een ernstig probleem voordoet. Inmiddels werd de Oude Truierbaan evenwel opnieuw afgesloten voor doorgaand verkeer zodat kan aangenomen worden dat de snelheid evenmin nog een probleem hoeft te vormen. Wel kan gesteld worden dat in de bij

de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn toe te voegen MOBER de verkeersleefbaarheidsindex alsnog moet gekwantificeerd worden binnen de huidige verkeerssituatie (met afsluiting voor doorgaand verkeer).

Standpunt met betrekking tot het behoud van het bedrijf op de huidige locatie:

Gunstig voor het behoud van het bedrijf Alva Verse Vruchten NV op de huidige locatie omdat:

- Het bedrijf ALVA Verse vruchten NV een historisch gegroeid bedrijf van behoorlijke omvang is met economisch en tewerkstellingsbelang en een belangrijke immateriële investering in gebouwen en installaties.
- Het bedrijf gelegen is ten zuiden van de Grote Ring rond Hasselt en de E313 in de nabijheid van het open afrittencomplex Hasselt-zuid en de expresweg Hasselt-Sint Truiden.
- Het bedrijf een goede inplanting in termen van bedrijfsefficiëntie, mobiliteitsafwikkeling, arbeidspool kent en een beperkte impact op de omwonenden heeft.
- het bedrijf gelegen is binnen het regionaal stedelijk gebied Hasselt-Genk en op de overgang tussen de hoofdruimte "netwerk midden Limburg en Haspengouw-Voeren", een zone die bedrijven toelaat die relatie hebben met de landbouwsector.
- Op de huidige locatie geen landschappelijke beperkingen spelen, gezien deze zone niet opgenomen werd in de afbakening van de herbevestiging van het gewestplan. De herbevestigde agrarische structuur is evenwel grensstellend ten aanzien van de bedrijfssite.
- het een behoorlijk vergund bedrijf betreft. In het advies van de Gecoro van 08/07/2009 werd een overzicht gegeven van de verschillende stedenbouwkundige vergunningen die de N.V. ALVA Verse Vruchten in de loop van de jaren op deze site bekomen heeft. Met betrekking tot de vergunningstoestand wordt andermaal verwezen naar de behandeling van het bezwaar van dhr. Verhelst door de Gecoro. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de N.V. ALVA Verse Vruchten als behoorlijk stedenbouwkundig vergund bedrijf kan beschouwd worden. Het bedrijf wordt ruimtelijk gekenmerkt door zijn compactheid en aanvaardbaar visueel voorkomen.
- het bedrijf volgens het huidige mobiliteitsprofiel 168 vervoersbewegingen per dag genereert. Het bedrijf werkt dagdagelijks aan een verhoogde bedrijfsefficiëntie (ook met betrekking tot het vervoersgebeuren) en werkt met een Just-in-time aanvoerbeleid. Door de integratie van zeer geavanceerde computers, GPS en diverse hoogtechnologische on-line tracking & tracing systemen wordt de dagelijkse tijdige bevoorrading van de klanten steeds meer gesofistikeerd.

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op korte termijn:

Gunstig voor de uitbreiding op korte termijn omdat:

- er geen specifieke ruimtelijke beperkingen liggen op het omliggende agrarische gebied,
- het herbevestigde agrarische gebied als grensstellende structuur wordt gerespecteerd,
- de gevraagde bijkomende planologische uitbreidingen cfr. de ruimtebalans slechts 2ha 46a van het omliggende agrarisch gebied innemen en 1ha 12a van het woongebied, zodat in totaal 3ha 58a nieuw KMO-gebied gerealiseerd wordt.
- in deze fase met betrekking tot het mobiliteitsprofiel van het bedrijf slechts een toename van 14% wordt verwacht
- er gestreefd wordt naar een beperkt ruimtegebruik door compacte bebouwing
- de nieuwe uitbreidingen verder verwijderd worden van de woonzone zodat de eventuele hinder ten aanzien van de woonzone bijkomend beperkt kan worden
- de groen- en geluidsbuffer rond de bedrijfssite in de eerste fase wordt aangelegd, in samenspraak met het Agentschap Duurzame Landbouwontwikkeling Limburg, de provincie Limburg en de stad Hasselt.
- voor toekomstige uitbreidingen op korte termijn een aantal voorwaarden worden geformuleerd met betrekking tot de buffer, het mobiliteitsaspect

Standpunt met betrekking tot de uitbreiding op lange termijn

Gunstig voor de uitbreiding op lange termijn omdat:

- het een verdere uitbouw betreft van het bedrijf binnen de vastgestelde contouren van de korte termijnfase
- de lange termijnopties kunnen onderzocht worden in een RUP.
- voor toekomstige uitbreidingen op lange termijn een aantal voorwaarden worden geformuleerd met betrekking tot de buffer, het mobiliteitsaspect

BIJGEVOLG LEVERT HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 19 november 2009 HET PLANOLOGISCH ATTEST AF onder volgende voorwaarden:

1. De buffer rondom de bedrijfssite moet op een verantwoorde wijze geïntegreerd worden in het landschap. Daarom moet deze buffer bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn gedetailleerd uitgewerkt worden in samenspraak met de stad Hasselt en het departement Landbouw & Visserij. De buffer moet een breedte hebben van minstens 15m (cfr. artikel 7 §2 b van de omzendbrief van 8 juli 1997 en de latere wijzigingen betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief d.d. 25/01/2002 en 25/10/2002, voor ambachtelijke bedrijven waaronder ALVA verse vruchten NV valt) aan de noord- en zuidzijde van het bedrijf. Enkel aan de achterzijde naar het open landschap mag een gereduceerde buffer voorzien worden mits een optimale ruimtelijke integratie (te beoordelen op basis van de gedetailleerde uitwerking te voegen bij de stedenbouwkundige aanvraag).
2. In de lange termijnvisie moet de groene bufferzone doorgetrokken worden tot tegen de Oude Truierbaan. De voorgestelde ontubbeling van de inrit voor vrachtwagens wordt immers niet aanvaard gezien de potentiële hinder voor de aangrenzende eigendom.
3. Bij de stedenbouwkundige aanvraag op korte termijn moet een MOBER (mobiliteitseffectenrapport) gevoegd worden om het mobiliteitsaspect ten gronde te kunnen beoordelen.
4. Bij de volgende bouwaanvraag moet advies ingewonnen worden bij de Vlaamse Milieumaatschappij, cfr. de aanbevelingen van de watertoets. Cfr. het advies van de Watering de Herk dient ALVA tevens een machtiging aan te vragen bij de provincie om na te gaan of lozing van de buffergracht mogelijk is op de Waanbeek in plaats van op de RWA-riolering.
5. Zowel voor de korte als voor de lange termijn moet de nodige aandacht geschonken worden aan de esthetische uitwerking van de gebouwen en de omgevingsaanleg.

Het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan wordt binnen een jaar na afgifte van het attest verstuurd naar de instanties in kwestie.

Het college van burgemeester en schepenen zendt op dezelfde dag een afschrift van dit planologisch attest aan de aanvrager, de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar, de gedelegeerd planologisch ambtenaar, de bevoegde commissie voor ruimtelijke ordening en de adviserende instellingen en administraties.

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar en de gedelegeerd planologisch ambtenaar kunnen, binnen 30 dagen na ontvangst van een afschrift van een attest, bij de Vlaamse regering beroep aantekenen tegen de afgifte van een planologisch attest door het college van burgemeester en schepenen.

Er kan alleen beroep worden aangetekend tegen het planologisch attest als het onverenigbaar is met een ruimtelijk structuurplan of met de goede ruimtelijke ordening.

Tegelijk met het instellen van het beroep stuurt de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar of de gedelegeerd planologisch ambtenaar een afschrift van zijn beroepschrift aan de aanvrager en aan het college van burgemeester en schepenen. Het beroep werkt schorsend.

De Vlaamse regering beslist over het beroep binnen 60 dagen na het instellen ervan. Ze brengt de aanvrager en het college van burgemeester en schepenen onmiddellijk op de hoogte van haar beslissing.

Indien de Vlaamse regering geen beslissing verstuurd heeft binnen 60 dagen na het instellen van het beroep, wordt het beroep geacht te zijn verworpen.

Dit planologisch attest houdt niet in dat de aanvrager wordt vrijgesteld van het verkrijgen van welke vergunning ook.

Privacywaarborg

De gegevens die u meedeelt, worden opgeslagen in een of meer bestanden. Ze kunnen bewaard worden bij de gemeente waar u de aanvraag indient, bij de provincie waarin de grond gelegen is en bij de administratie, bevoegd voor de ruimtelijke ordening.

De bestanden zijn nodig voor de behandeling van uw dossier en kunnen ook gebruikt worden voor statistieken of wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

De gemeentesecretaris J.P. Houben,

De burgemeester H. Claes,

Uitbreiding Alva verse vruchten NV

Mobiliteitseffectenrapport

Concept



ALVA verse vruchten NV
Oude Truierbaan 49
3500 Hasselt

Libost-Groep
Hasselt, 26 januari 2010

Verantwoording

Titel : Uitbreiding Alva verse vruchten NV
Subtitel : Mobiliteitseffectenrapport
Projectnummer : 09541.03
Referentienummer :
Revisie :
Datum : 28 januari 2010

Auteur(s) : Stijn Van Pee
E-mail adres : stijn.van.pee@libost.be
Gecontroleerd door : Rob Smeets
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Rob Smeets
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Herckenrodesingel 101
B-3500 Hasselt
T +32 11 26 08 70
F +32 11 26 08 80
info@libost.be
www.libost.be

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Algemeen.....	5
1.2	Toetsing aan de MER-plicht.....	5
1.3	Toetsing aan de MOBER-plicht.....	5
2	Bereikbaarheidsprofiel.....	7
2.1	Situering van het project.....	7
2.2	Planningscontext.....	8
2.2.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	8
2.2.2	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg.....	8
2.2.3	Gemeentelijk Structuurplan Hasselt.....	9
2.2.4	Mobiliteitsplan Hasselt.....	10
2.2.5	Gewestplan.....	10
2.2.6	BPA's/RUP's.....	10
2.2.7	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.....	11
2.3	Bestaande en geplande infrastructuur.....	11
2.3.1	Gemotoriseerd verkeer.....	11
2.3.2	Openbaar vervoer.....	13
2.3.3	Fietsers.....	14
2.3.4	Voetgangers.....	14
2.4	Gebruik verkeersnetwerken.....	14
2.4.1	Telling verkeer Alva.....	14
2.4.1.1	Verkeer Oude Truierbaan.....	14
2.4.1.2	Verkeer Alva.....	15
2.4.2	Kruispunt N80 x op- en afrit E313 zuid.....	16
2.4.3	Ongevalgegevens politie.....	17
2.5	Knelpunten.....	17
3	Mobiliteitsprofiel.....	18
3.1	Aard/doelstelling/omvang van het project.....	18
3.2	Verkeersproductie en -attractie.....	19
3.3	Keuze van de vervoerswijze van het personeel.....	20
3.4	Ritgeneratie.....	20
3.4.1	Verwachte verkeersproductie en -attractie op korte termijn.....	20
3.4.2	Verwachte verkeersproductie en -attractie op lange termijn.....	21
3.5	Parkeerbehoefte.....	21
4	Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel.....	22
4.1	Routekeuze en toedeling aan het wegennet.....	22
4.2	Totale belasting en capaciteitstoets.....	22
4.3	Overige effecten.....	22
4.3.1	Verkeersveiligheid.....	22
4.3.2	Verkeersleefbaarheid.....	23
4.3.3	Oversteekbaarheid.....	26
4.3.4	Parkeerdruk.....	26
5	Verkeerstechnische en flankerende maatregelen.....	27

5.1	Korte termijn.....	27
5.2	Lange termijn.....	27
6	Sensitiviteitstoets	28
7	Besluit.....	29

1 Inleiding

1.1 Algemeen

ALVA verse vruchten NV is een historisch gegroeid bedrijf dat (hoofdzakelijk) Belgische en ingevoerde verse aardappelen, groenten, fruit en exoten aankoopt, eventueel conditioneer, versnijdt, verwerkt, vermengt en/of verpakt, en de bestellingen met koelwagens, in eigen beheer, dagelijks toelevert aan afnemers in de retail- en de foodservicemarkt, verspreid over België en in het buitenland (10%).

Het bedrijf is gelegen aan de Oude Truierbaan in Hasselt, ten zuiden van het centrum en eveneens ten zuiden van de E313. De bedrijfszone heeft momenteel een grondoppervlakte van 22730m², waarvan 8540m² bebouwd en 14190m² verhard.

Het bedrijf heeft dringend meer ruimte nodig om de organisatie en de exploitatie van zijn activiteiten efficiënter te kunnen maken, om meer verse vruchten gekoeld te kunnen opslaan, en om, door conditionering, bewerking en/of verpakking, meer convenience food te kunnen produceren en aan te bieden op de versmarkt.

Om deze reden wenst Alva dan ook uit te breiden. De uitbreiding van de productiegebouwen zal gefaseerd gebeuren.

1.2 Toetsing aan de MER-plicht

De geplande ontwikkelingen worden getoetst aan het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (MER). Dit besluit volgde op het decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage d.d. 18 december 2002.

In bijlage I van dit besluit worden de categorieën van projecten aangehaald waarvoor een project-MER moet worden opgesteld. Onderhavig project valt niet onder de bepalingen van deze bijlage I. Bijlage II van hetzelfde besluit van de Vlaamse Regering bevat de categorieën van projecten waarvoor de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen. Het project valt ook niet binnen de grenzen van deze bepalingen, zodat besloten moet worden dat de uitbreiding van Alva verse vruchten NV niet MER-plichtig is.

1.3 Toetsing aan de MOBER-plicht

Het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning geeft aan voor welke projecten de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning vergezeld moet worden van een mobiliteitsstudie (MOBER):

- a) het bouwen van ten minste 250 woonegelegenheden;
- b) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden

van ten minste 7500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;

c) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, kmo en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15.000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15.000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.

d) het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt.

De door Alva geplande ontwikkelingen vallen op 2 manieren onder deze bepalingen, namelijk 1) het gaat om een uitbreiding van gebouwcomplexen voor de vestiging van industrie, kmo en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte die door de uitbreiding de drempel van 15.000 m² overschrijdt; 2) de parking wordt heraangelegd/uitgebreid zodat de totale parkeergelegenheid de drempel van 200 parkeerplaatsen overschrijdt.

De geplande uitbreiding van Alva verse vruchten NV is dus **MOBER-plichtig** bij een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

2 Bereikbaarheidsprofiel

2.1 Situering van het project

Alva verse groenten NV is gelegen op het grondgebied van Hasselt, meer bepaald ten zuidoosten van Hasselt-centrum. Het bedrijf ligt op korte afstand van de E313, de N80 en de R71.



Figuur 1: Situering Alva in ruimere omgeving (links), directe ontsluiting (rechts)

Het bedrijfsterrein van Alva ligt aan de Oude Truiërbaan. Deze straat is halverwege afgesloten voor gemotoriseerd verkeer zodat de ontsluiting van Alva volledig via de Biezenstraat en de N80 verloopt. De afsluiting kwam er om sluisverkeer te vermijden.



Figuur 2: Bedrijfsite Alva (Bron: bing.maps)

Alva beschikt over 2 in- en uitgangen, namelijk voor vrachtverkeer en voor personenwagens (werknemers en eventuele bezoekers). De personenwageningang is door middel van een poort beperkt in hoogte.

Het beschouwde onderzoeksgebied omvat de Oude Truierbaan (ten noorden van de afsluiting), de Biezenstraat en de N80. De invloed van een wijziging in het mobiliteitsprofiel van Alva zal door de spreiding van de routes en de aanwezigheid van de E313 niet verder reiken.

2.2 Planningscontext

2.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dateert van 1996 en is in 2004 herzien. Momenteel ondergaat het RSV een actualisatie. Het addendum hiervan werd voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering.

In het RSV wordt de bipool Hasselt-Genk geselecteerd als regionaalstedelijk gebied.

Qua wegencategorisering zijn volgende selecties relevant:

- E313-A13: hoofdweg (verbinden op (inter)nationaal niveau)
- R71 en N80: primaire weg type II (verzamelen op Vlaams niveau)

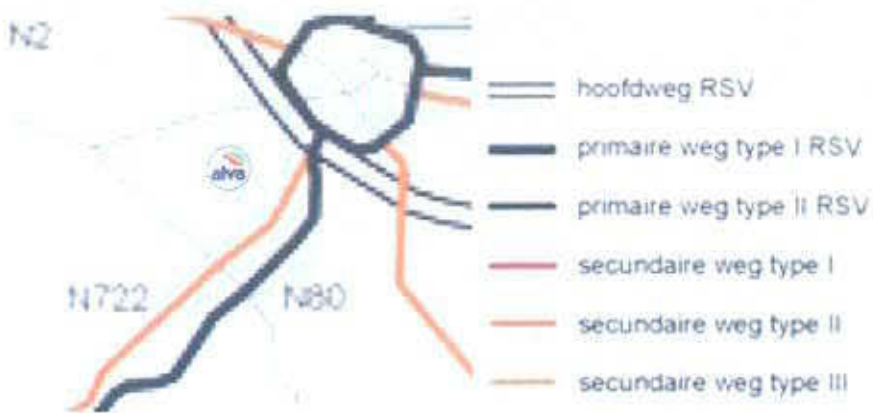
2.2.2 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg

Het Ruimtelijk Structuurplan van Limburg (PRSL) is bij Ministerieel Besluit goedgekeurd op 12 februari 2003. De provincieraad stelde het definitief vast op 18/09/2002.

Sint-Lambrechts-Herk werd aangeduid als woonkern.

Qua wegencategorisering zijn volgende selecties relevant:

- N722: secundaire weg type III (belangrijke fiets- en openbaar vervoersas met een lokale en boventokale verbindingfunctie)



Figuur 3: Wegencategorisering RSV en RSP-1

2.2.3 Gemeentelijk Structuurplan Hasselt

Het gemeentelijk structuurplan Hasselt (GRS) werd op 29/10/2009 goedgekeurd door de provincie. Alva wordt in de bindende bepalingen geselecteerd als zone-eigen kmo.

De stad spreekt in het GRS de wens uit om een carpoolparking te voorzien aan de op- en afrit van de E313 (complex 28 Hasselt-Zuid).

Relevante wegcategorisering:

- Lokale weg type II (verzamelen op lokaal niveau) (blauw op kaart):
 - o Trekschurenstraat
 - o Sint-Lambrechts- Herkstraat



Figuur 4: Wegencategorisering GRS:Bron: GRS Hasselt

2.2.4 Mobiliteitsplan Hasselt

Het 1^{ste} generatie mobiliteitsplan Hasselt werd conform verklaard op 26/10/1999. Het mobiliteitsplan wordt momenteel vernieuwd (spoor 1) in samenwerking met de stad Genk. Dit nieuwe mobiliteitsplan is nog niet conform verklaard, zodat het 1^{ste} generatie mobiliteitsplan nog van kracht is.

De Oude Truierbaan werd aangeduid als te optimaliseren utilitaire fietsas. Een afsluiting om doorgaand verkeer te weren was opgenomen in het actieplan en is gerealiseerd.

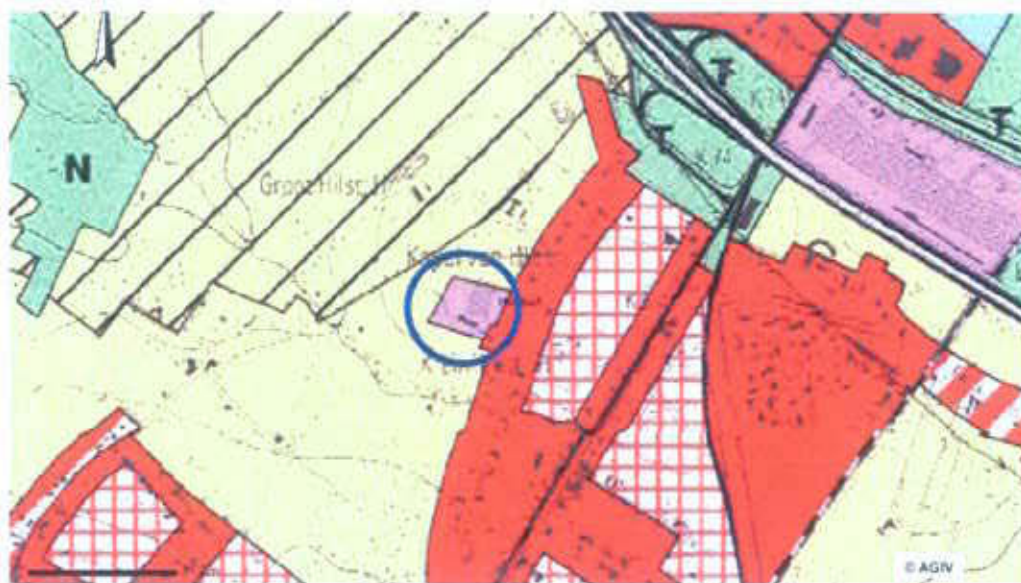
Relevante wegcategorisering:

- Lokale weg type II:
 - o N722-St. Truidersteenweg
 - o St. Lambrechts-Herkstraat
 - o Trekschurenstraat

Hierbij dient opgemerkt dat de N722-St. Truidersteenweg door de provincie als secundaire weg type III is geselecteerd.

2.2.5 Gewestplan

De bedrijfssite is, volgens het gewestplan Hasselt-Genk dd. 3 april 1979 en wijzigingen, gelegen in een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (paars), woongebied (rood) en agrarisch gebied (bruin).



Figuur 5: Uitsnede gewestplan (Bron: AGIV)

2.2.6 BPA's/RUP's

In 1996 heeft de Vlaamse Minister bevoegd inzake ruimtelijke ordening het BPA 28-Alva goedgekeurd. De Raad van State vonniste in 1999 de nietigverklaring van het goedgekeurde BPA 28-ALVA.

2.2.7 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

In opdracht van de Vlaamse Overheid heeft de provincie Limburg een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk opgemaakt. Uitgangspunten zijn het vermijden van omwegen, het inlassen van overstapmogelijkheden op andere vervoerswijzen en het kiezen van routes waar sociale controle mogelijk is.

Het doel van duidelijke fietsnetwerken is drieledig:

- vermindering fietsslachtoffers
- verhoging aandeel fiets in korte verplaatsingen
- inkorting van de reistijd met de fiets



Figuur 6: Uitsnede bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Provincie Limburg)

Voor dit project zijn de volgende selecties relevant:

- Hoofdroute:
 - o N722 – N80 ten noorden van de N722
- Alternatieve functionele fietsroute:
 - o Route langs de E313 – Trekschurenstraat

2.3 Bestaande en geplande infrastructuur

2.3.1 Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van Alva voor gemotoriseerd verkeer gebeurt uitsluitend langs de route Oude Truierbaan – Biezenstraat – N80. Vanaf de N80 wordt dan via het hogere wegennet de route verder gezet.

De N80 heeft een 2x2 profiel. Het kruispunt van de N80 met de N722 is uitgevoerd als dubbelstrooksrotonde met dubbele toe- en afritten in de N80. De kruispunten met de op- en afritten van de E313 met de N80 worden door middel van verkeerslichten geregeld. Er zijn telkens bypasses van en naar de E313 en een linksafstrook naar de snelweg.



Figuur 7: Links: N80 x N722, rechts: N80 x op- en afrit E313 zuid (Bron: bing maps)

De Biezenstraat heeft een 2x1 profiel. Het kruispunt met de N80 heeft een rechts-in – rechts-uitconfiguratie. Een enkelrichtingsweg zorgt voor de verbinding tussen de N722 en de Biezenstraat. Het kruispunt Biezenstraat x Oude Truierbaan is verhoogd. Er geldt voorrang van rechts.



Figuur 8: Links: N80 x Biezenstraat, rechts: Biezenstraat x Oude Truierbaan (Bron: bing maps)

De Oude Truierbaan heeft een 2x1 profiel. De weg is halverwege afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De maximumsnelheid bedraagt 50km/u.



Figuur 9. Oude Truierbaan ter hoogte van afsluiting (Bron: bing.maps)

Ter hoogte van op- en afritcomplex 28 is een nieuwe carpoolparking gepland. De werken zouden in de loop van 2010 van start gaan.

2.3.2 Openbaar vervoer

Voor de ontsluiting van Alva met het openbaar vervoer zijn 2 lijnen relevant. De lijn 21a Hasselt – St. Truiden – Landen volgt de N722 en N80 en heeft een halte aan het kruispunt Oude Truierbaan x N722. De 2^{de} relevante buslijn behoort tot het stadsnet van Hasselt. Buslijn H2 Kievit Domein – Hasselt Station – St.Lambrechts-Herk – Alken/Terkoest maakt gebruik van de N722 en de Biezenstraat. Er is een halte ter hoogte van het kruispunt Biezenstraat x Oude Truierbaan (ongeveer 400m van het bedrijf).



Figuur 10: Uitsnede netplan (Bron: De Lijn)

Tabel 1: Frequentie openbaar vervoer

Lijnnr.	Traject	Ochtend	Dal	Avond
21a	Hasselt – St. Truiden – Landen	2/u	1/u	2/u
H2	Kievit Domein – Hasselt Station – St.-Lambrechts-Herk – Alken/Terkoest	4/u	2/u	4/u

2.3.3 Fietsers

Er is een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de N80 langs het wegvak ten noorden van N722. Aan de rotonde N80 x N722 zijn fietstunnels voorzien.

De Oude Truierbaan heeft overal hetzelfde symmetrische dwarsprofiel. Er zijn fietspaden (breedte 1,45m elk) aan beide zijden van de rijweg. De Biezenstraat heeft gelijkaardige fietsvoorzieningen.

2.3.4 Voetgangers

Er zijn geen voetpaden in de Oude Truierbaan en de Biezenstraat.

2.4 Gebruik verkeersnetwerken

2.4.1 Telling verkeer Alva

In de week van maandag 18 januari 2010 t/m zondag 24 januari 2010 werd door middel van slangtellingen een inzicht verkregen in de huidige hoeveelheid verkeer in de Oude Truierbaan en het verkeer gegenereerd door Alva. Er wordt onderscheid gemaakt tussen 3 typen voertuigen, namelijk licht, medium en zwaar.

De gegevens worden telkens weergegeven voor ingaande en uitgaande bewegingen samen, aangezien de impact van het verkeer op de omgeving niet afhankelijk is van de rijrichting.

2.4.1.1 Verkeer Oude Truierbaan

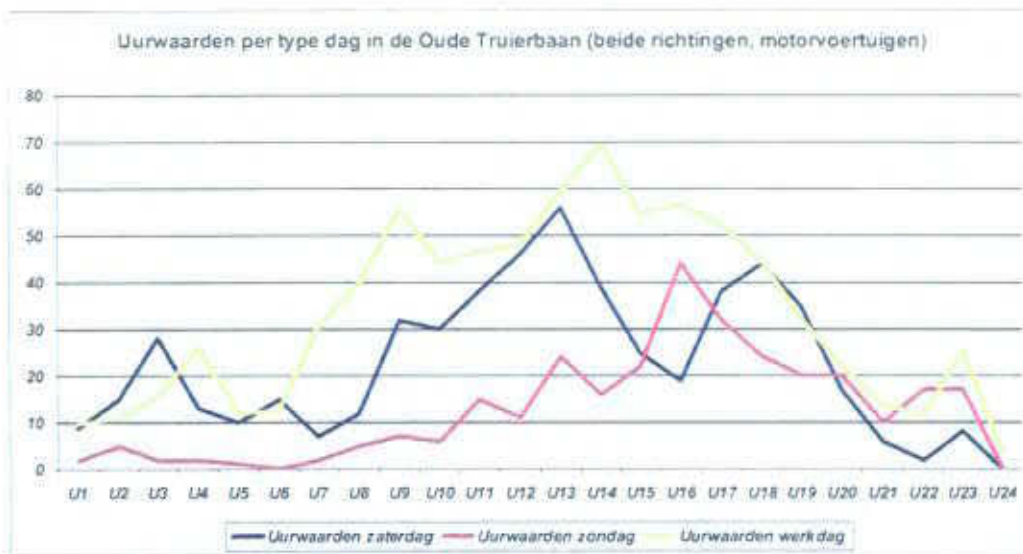
Het verkeer werd geteld ter hoogte van huisnummer 25. Het gaat om het verkeer gegenereerd door Alva en het verkeer gegenereerd door de woningen in de Oude Truierbaan (van huisnr. 25 tot de afsluiting).

In onderstaande tabel worden de gegevens weergegeven gesommeerd over beide rijrichtingen. Op een werkdag blijkt de intensiteit het hoogst tussen 13u en 14u, op zaterdag is dit tussen 12u en 13u en op zondag tussen 15u en 16u.

Tabel 2: Gemiddeld aantal voertuigen per type dag.

	Werkdag	Zaterdag	Zondag
Gemiddelde dagintensiteit (mvt)	798	544	304
Intensiteit drukste uur (mvt)	69	56	44

De grafiek geeft het verloop van de intensiteit doorheen de dag weer per uur en per type dag.



Uit de telgegevens kan ook de verdeling qua type voertuig gepuurd worden. Het lichte verkeer is duidelijk overheersend. In het weekend (vooral op zondag) neemt het aandeel zwaar verkeer verder af.

Tabel 3: Verdeling voertuigtype per type dag:

	Licht	Medium	Zwaar
Weekdag	84%	13%	3%
Zaterdag	85%	13%	2%
Zondag	95%	4%	1%

Uit de snelheidsgegevens blijkt dat de V85¹ in de Oude Truierbaan op een werkdag 55,8 km/u bedraagt. Op zaterdag en zondag verschilt de V85 amper (55,2 km/u respectievelijk 54,9 km/u).

2.4.1.2 Verkeer Alva

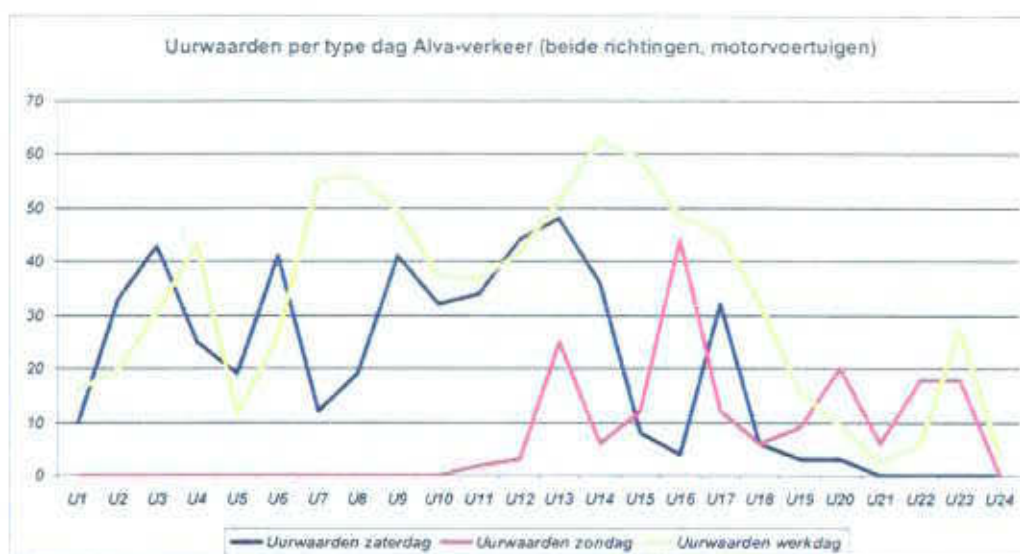
Beide ingangen van Alva werden eveneens geteld om een beeld te krijgen van het huidige verkeersgenererend effect van Alva. De gegevens worden hieronder samengevat voor beide ingangen.

Tabel 4: Gemiddeld aantal voertuigen gegenereerd door Alva per type dag:

	Weekdag	Zaterdag	Zondag
Gemiddelde dagintensiteit (mvt)	788	493	181
Intensiteit drukste uur (mvt)	63	48	44

De grafiek geeft het verloop van de intensiteit doorheen de dag weer per uur en per type dag.

¹ 85% percentielwaarde: snelheid waar 85% van de voertuigen onder blijft



Ook de gemiddelde voertuigverdeling van het door Alva gegenereerde verkeer kan uit de telgegevens afgeleid worden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat alle geregistreerde voertuigen aan de ingang voor personenwagens tot de categorie 'licht' gerekend worden, dit omdat vrachtwagens en bestelwagens geen toegang hebben langs deze ingang aangezien er een hoogtebeperking is.

Tabel 5: Verdeling voertuigtype per type dag:

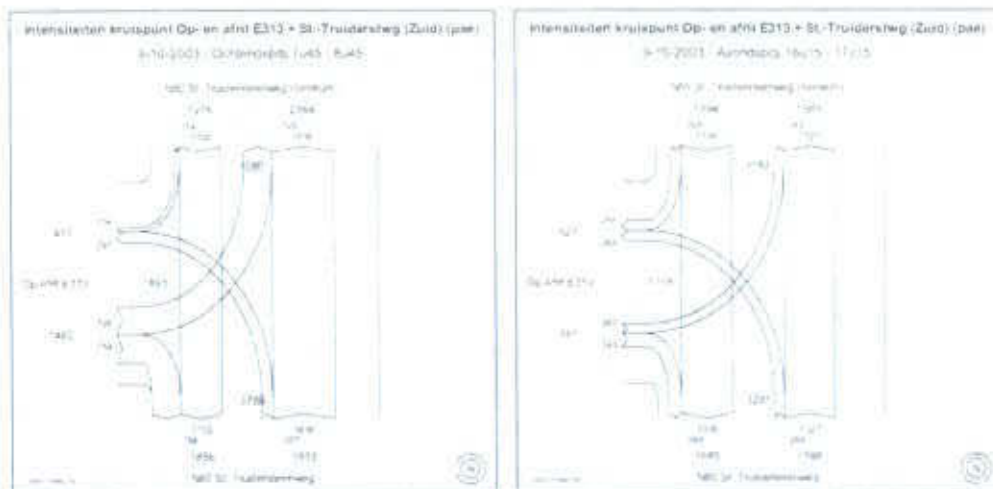
	Licht	Medium	Zwaar
Weekdag	88%	11%	1%
Zaterdag	87%	12%	1%
Zondag	96%	3%	1%

Uit de tabel blijkt dat op een weekdag 88% van het door Alva gegenereerde verkeer lichte voertuigen betreffen. Op een zaterdag is dit amper verschillend. Op zondag blijkt het aandeel licht verkeer zelfs 96% te zijn.

2.4.2 Kruispunt N80 x op- en afrit E313 zuid

Uit een telling van dit kruispunt kan het verkeer in de N80 ter hoogte van de aansluiting met de Biezenstraat afgeleid worden. Dit kruispunt ligt namelijk net ten zuiden van het getelde kruispunt. De drukste uren voor zowel ochtend- als avondspits worden weergegeven in pae².

² Pae: Personen AutoEquivalent



Figuur 11: Stroomdiagrammen N80 x E313 zuid (Bron: Streetbeeld N80)

Uit de telling blijkt dat 's ochtends bijna 2400 pae richting Hasselt centrum rijdt. Richting St. Truiden rijdt iets minder verkeer, namelijk ± 1850 pae. In de avondspits rijdt er globaal minder verkeer in de N80 zuidzijde. De intensiteit naar St. Truiden (± 1700 pae) is iets groter dan naar Hasselt centrum (± 1600 pae).

De telling vond plaats in 2003 en is dus al enkele jaren uit. Uit het rapport 'Verkeerstellingen', dat jaarlijks door de Afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt gepubliceerd, kunnen de algemene ontwikkelings-trends van het verkeer op gewest- en autosnelwegen wordt beschreven. Hieruit blijkt dat er de laatste jaren een duidelijk negatieve trend waargenomen werd op de gewestwegen. Veiligheidshalve wordt voor dit project uitgegaan van een 0-groei.

2.4.3 Ongevalgegevens politie

De ongevalgegevens van 2003 tot halverwege 2008 worden ter beschikking gesteld door de politiezone HAZODI voor de ganse Oude Truierbaan:

- 2003: geen ongevallen
- 2004: 1 ongeval met stoffelijke schade
- 2005: geen ongevallen
- 2006: 1 ongeval tussen 2 fietsers waarvan één zwaargewond raakte
- 2007: geen ongevallen
- 1^{ste} helft 2008: 3 ongevallen telkens met één lichtgewonde

Het aantal ongevallen en de ernst ervan blijken beperkt (wellicht door de afsluiting van de straat).

2.5 Knelpunten

Als mogelijke knelpunten kunnen aangehaald worden:

- Ontbreken van de voetpaden in de Biezenstraat en de Oude Truierbaan.
- Beperkte bediening met het openbaar vervoer³.
- Mogelijke conflicten tussen het transportverkeer van Alva en zwakke weggebruikers.

³ Er zijn contacten met De Lijn over een ALVA halte

3 Mobiliteitsprofiel

3.1 Aard/doelstelling/omvang van het project

Alva verse groenten nv wenst uit te breiden om op deze wijze de organisatie en de exploitatie van zijn activiteiten efficiënter te kunnen maken, om meer verse vruchten gekoeld te kunnen opslaan, en om meer convenience food te kunnen produceren en aan te bieden op de versmarkt.

De uitbreiding zal gefaseerd uitgevoerd worden. In een eerste fase wordt een stuk groenvoorziening aangelegd. De aanleg van de groenvoorziening heeft geen effect op het vlak van mobiliteit, zodat dit verder niet wordt beschouwd.

Op korte termijn (2 jaar) worden volgende zaken gerealiseerd:

- Herinrichting klaarzethal tot aanvoerhal (gekoeld) & aanvoerhal tot leeggoedloods: De bestaande luifel wordt vooraan op de kade vervangen door volledig afgesloten laadsluizen, geplaatst in een hoek van 45°. Na de aanpassingswerken zal er enkel nog plaats zijn voor aanvoeractiviteiten op werkdagen tussen 7u00 en 19u00. Ook de luifel en de bestaande poorten achteraan op de laadkade worden vervangen door gesloten laadhuizen. Daaraan zal men tussen 9u00 en 15u00 het leeggoed van de teruggekeerde distributiewagens lossen.
- Nieuwbouw van een interne doorgang (461m² - gekoeld) en een shippinghal (2500m² - gekoeld): Achter het gebouw (westkant) komt een nieuwe shippinghal die via een brede gang is verbonden met de bestaande koelcellen en de aanvoerhal.
- Uitbreiding groentever snijderij (1771m² - gekoeld): De uitbreiding van de versnijderij komt in een nieuw productiegebouw dat aansluit tegen de bestaande productiehal. Dat nieuwe gebouw van ± 71m x 25m komt aan de zuidkant van de site. In de nieuwe hal worden 2 nieuwe productielijnen geïnstalleerd.
- Er wordt een fietsstalling aangelegd.

Op lange termijn (10 jaar) wordt het volgende gerealiseerd:

- Nieuwbouw versnijderij (2500m² - gekoeld): In de geplande nieuwe productiehal, aan de zuidzijde van de bestaande productie- en inpakafdeling, is er plaats voor 6 bijkomende productielijnen, inclusief de benodigde snijmachines, was- en droogtunnels, inpaktransportbanden enz. die een productieverhoging van 100% mogelijk moeten maken.
- Nieuwbouw frigo- en opslagruimte (2500m² - gekoeld): ALVA beoogt op lange termijn de uitbreiding van zijn frigo- en opslagruimte met 50%, en wil dat realiseren met de bouw van een nieuwe hal van 2500m² met een opslagvolume van ongeveer 15 000m³.
- Bouw van overdekte leeggoedloods (1500m² - niet-gekoeld): Na de realisatie van de bijkomende productie- en opslagruimte, dient ook een nieuwe overdekte leeggoedloods gebouwd.
- Uitbreiding van kantoren en sociale ruimten (600m²): Samen met de aangroei van het aantal personeelsleden op korte en lange termijn (110 voltijdse arbeidsplaatsen meer dan in 2008) is er behoefte aan een forse uitbreiding van de sociale lokalen, inclusief kantine, sanitair- en omkleediokalen, en van de kantoorruimtes en vergaderzalen.
- Heraanleg en uitbreiding van de parking: Er zullen 211 parkeerplaatsen voor werknemers en 7 voor bezoekers zijn. Er wordt ook een 2^{de} fietsstalling gebouwd.

Op langere termijn zal het vrachtverkeer tengevolge van een omzetstijging toenemen met 25% (t.o.v. het huidige mobiliteitsprofiel). Qua personen- en bestelwagens wordt een aangroei met 50% verwacht. Er worden ongeveer 110 extra arbeidskrachten ingezet (70 bovenop de 40 op korte termijn).

3.3 Keuze van de vervoerswijze van het personeel

De enquête "Mobiliteit Personeel ALVA 2008" verschaft volgende informatie betreffende de huidige modal split van het personeel:

- Auto/Carpooling: 70%
- Fiets/brommer/moto: 20%
- Bus: 5%
- Te voet: 5%

Er kan veiligheidshalve gesteld worden dat het percentage autogebruik gehandhaafd zal blijven bij uitbreiding van het personeelsbestand.

3.4 Ritgeneratie

De te verwachte verkeersproductie en -attractie wordt bepaald aan de hand van de telgegevens uit 2.4.1 door middel van extrapolatie.

3.4.1 Verwachte verkeersproductie en -attractie op korte termijn

Zoals in 3.2 gesteld zal het personenautoverkeer met 15% stijgen. Dit wordt doorgerekend op de categorie 'licht'. De stijging van 10% bij de aanvoer- en distributie wordt toebedeeld aan de categorieën 'medium' en 'zwaar'. Dit geeft volgende prognose van het bijkomende verkeer op korte termijn.

Tabel 6: Verwachte bijkomende verkeersproductie en attractie op korte termijn op dagbasis

	Weekdag			Zaterdag			Zondag		
	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar
Per dag	104	9	1	64	6	0	26	1	0
Drukste uur	8	1	0	6	1	0	6	0	0

Op een gemiddelde werkdag (drukker dan weekenddag) worden 114 extra voertuigen verwacht, verspreid over de hele dag. Omgerekend naar het piekuur (zie ook 2.4.1.2, in de veronderstelling dat de verdeling over de dag constant blijft), betekent dit dat er 9 extra voertuigen verwacht kunnen worden, waarvan de grote meerderheid personenwagens.

Dit leidt gecombineerd met het huidige verkeer tot onderstaande tabel.

Tabel 7: Verwachte totale verkeersproductie en attractie op korte termijn op dagbasis

	Weekdag			Zaterdag			Zondag		
	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar
Per dag	797	95	9	493	65	5	200	6	2
Drukste uur	64	8	1	48	6	1	49	1	0

3.4.2 Verwachte verkeersproductie en -attractie op lange termijn

Voor de prognose op lange termijn wordt een analoge methode gebruikt. Op lange termijn wordt een stijging van 50% verwacht van het licht verkeer en een stijging met 25% van het medium en zwaar verkeer. Dit alles ten opzicht van de huidige toestand

Tabel 8: Verwachte bijkomende verkeersproductie en attractie op lange termijn op dagbasis

	Weekdag			Zaterdag			Zondag		
	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar
Per dag	347	22	2	214	15	1	87	1	0
Drukste uur	28	2	0	21	1	0	21	0	0

Uit de tabel blijkt dat er op een gemiddelde werkdag een aangroei van 371 voertuigen te verwachten valt. Wederom omgerekend naar het piek uur betekent dit een stijging van 30 voertuigen, hoofdzakelijk personenwagens.

De totale verkeersproductie op lange termijn wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 9: Verwachte totale verkeersproductie en attractie op lange termijn op dagbasis

	Weekdag			Zaterdag			Zondag		
	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar	Licht	Medium	Zwaar
Per dag	1040	108	10	643	74	6	261	7	2
Drukste uur	83	9	1	63	7	1	63	2	1

3.5 Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte (personenwagens) kan afgeleid worden uit de modal split en het verwachte profiel van het personeelsbestand na uitbreiding. Het huidig profiel van het personeelsbestand kan als volgt worden samengevat:

- 337 ingeschreven werknemers (incl. interims, jobstudenten enz.)
- Jaargemiddelde = 197 VTE⁴.
- Gemiddelde dagelijkse aanwezigheid in 5/6de prestatiesysteem (werk-/weekdagen) = 165 VTE.

Op korte termijn verwacht men een personeelsaangroei met 40 arbeidskrachten (jaargemiddelde), op lange termijn komen hier nog eens 70 arbeidskrachten bij. Door middel van extrapolatie kan de dagelijkse aanwezigheid na uitbreiding op korte en lange termijn bepaald worden. Verder wordt aangenomen dat de modal split van het personeel behouden blijft. Dit betekent dat 70% zelf met de auto komt.

Tabel 10: Berekening parkeerbehoefte

	Huidig	Korte termijn	Lange termijn
Jaargemiddelde	197	237	307
Dagelijkse aanwezigheid	165	199	257
Nodige # parkeerplaatsen	112	139	180

⁴ VTE: Voltijdse equivalenten

4 Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel

4.1 Routekeuze en toedeling aan het wegennet

Door het afsluiten van de Oude Truierbaan (om doorgaand verkeer te weren) wordt Alva noodzakelijkerwijze ontsloten via de Biezenstraat en de N80. Van daar gaat het verder langs het hogere wegennet.

Wat de aanvoer betreft, kan gesteld worden dat dit via de E313 verloopt. De distributie gebeurt hoofdzakelijk langs de E313. Een gedeelte verloopt via de R71 en de N80. De routes van het personenautoverkeer zijn meer verscheiden.

Op korte termijn blijkt er in het drukste uur een aangroei met ongeveer 8 'lichte' voertuigen (personenwagens) en 1 'medium' voertuig (vrachtwagen).

Op lange termijn verwacht men een groei in het drukste uur van het vrachtwagenverkeer 2 eenheden, voor het personenautoverkeer is dit 28 (ten opzichte van de bestaande toestand).

4.2 Totale belasting en capaciteitstoets

Gelet op de erg beperkte verwachte toename van de intensiteiten (zie voorheen) is het bepalen van een totale belasting en het uitvoeren van een capaciteitstoets weinig relevant. De impact van de toename van het verkeer gegenereerd door Alva is zo miniem dat er geen significant effect op de doorstroming zal zijn, en dit zowel op korte als lange termijn. De 'drukke' uren van Alva vallen daarenboven buiten de gangbare spitsuren. Toch wordt een capaciteitstoets verricht voor het kruispunt van de N80 met de Biezenstraat. Hiervoor wordt de methode Harders gehanteerd. Aangezien geen gegevens over de intensiteiten in de Biezenstraat beschikbaar zijn, wordt de maximale capaciteit bepaald bij een gegeven intensiteit in de N80 (2.4.2). In de ochtendspits (drukste ogenblik in de N80) blijkt de capaciteit berekend met Harders erg beperkt. Doch gelet op de aanwezigheid van verkeerslichten in de N80 net stroomopwaarts van het kruispunt met de Biezenstraat, zal de berekende capaciteit een onderschatting zijn. De verkeerslichten zorgen voor hiaten in de verkeersstroom, zodat voertuigen vanuit de Biezenstraat makkelijker kunnen invoegen. Om deze reden wordt niet geanticipeerd op capaciteitsproblemen.

4.3 Overige effecten

4.3.1 Verkeersveiligheid

Uit de ongevalgegevens van de politie blijkt dat er in de Oude Truierbaan weinig ongevallen gebeuren. Gelet op de beperkte toename van de intensiteiten gegenereerd door Alva valt geen toename van de verkeersonveiligheid te verwachten en dit zowel op korte als lange termijn.

4.3.2 Verkeersleefbaarheid

De verkeersleefbaarheid werd reeds in een voorgaande studie onderzocht aan de hand van de Methodiek Objectieve Verkeersleefbaarheid⁵. De verkeersleefbaarheid wordt gekwantificeerd aan de hand van 4 verkeers- en 3 ruimtelijke parameters. De parameters zijn: geluidshinder, oversteekbaarheid, verkeerssnelheid, ongevallendichtheid, oppervlakteverdeling, voetpadbreedte en groenvoorziening. De laatste drie zijn uiteraard ruimtelijke kenmerken. Elke parameter wordt beoordeeld op een schaal van 0 (zeer zwak) t/m 5 (zeer goed).

Tabel 11: Waardeschaal ter bepaling van de verkeersleefbaarheidsindex

Waardeschaal
0 = Zeer zwak
1 = Zwak
2 = Onvoldoende
3 = Voldoende
4 = Goed
5 = Zeer goed

Aangezien het gaat om een woonstraat, zal de algemene gevoeligheid voor verkeershinder hoog zijn, doch dit geldt niet voor alle parameters. Zo zal de gevoeligheid voor de voetpadbreedte laag zijn, omdat de intensiteit van de voetgangersstromen laag is. De Oude Truiervaart is namelijk geen onderdeel van een belangrijke voetgangersroute.

Tabel 12: Gevoeligheden verkeersleefbaarheidsindex

Parameter	Gevoeligheid	Motivatie
Geluidshinder	Hoog	Woonkarakter
Oversteekbaarheid	Hoog	Woonkarakter
Verkeerssnelheid	Hoog	Woonkarakter
Gewogen ongevallendichtheid	/	Onafhankelijk van locatie
Oppervlakteverdeling	Laag	Veel aanwezige open ruimte
Voetpadbreedte	Laag	Geen belangrijke voetgangersroute
Groen	/	Kwalitatieve beoordeling

In onderstaande tabel worden de gehanteerde grenswaarden en bijhorende waardetabellen voor de verschillende parameters weergegeven.

Tabel 13: Waardeschalen verkeersleefbaarheidsindex

Parameter			
Geluid dB(A)	Oversteekbaarheid (wachtijd in s)	Verkeerssnelheid (V85% in km/u)	
Gevoeligheid hoog	Gevoeligheid hoog	Gevoeligheid hoog	Waardeschaal
< 50	0 – 5	< 30	5
50 – 55	6 – 10	30 – 35	4
56 – 60	11 – 15	36 – 40	3
61 – 65	16 – 20	41 – 45	2
66 – 70	21 – 30	46 – 50	1
> 70	> 30	> 50	0

⁵ Methodiek objectieve verkeersleefbaarheid, Langzaam Verkeer, Tim Asperges, oktober 1998 in kader van DWTC-programma Duurzame Ontwikkeling MD/DD/022

Parameter				
Gewogen ongevallendichtheid	Oppervlakte - verdeling	Voetpadbreedte (m)	Groen	
	Gevoeligheid laag	Gevoeligheid laag		Waardeschaal
0 - 5	>40/<60	> 1,5	Zeer goed	5
5 - 10	40/60 - 35/65	1,3 - 1,5	Goed	4
10 - 15	34/66 - 30/70	1,0 - 1,2	Gemiddeld	3
15 - 20	29/71 - 25/75	0,8 - 0,9	Minimaal	2
20 - 25	24/76 - 20/80	0,5 - 0,7	Slecht	1
> 25	<20/>80	<0,5	Geen	0

Enmaal elke parameter beoordeeld is en er per parameter een ordinale waardeschaal toegekend is op basis van bepaalde grenswaarden, kan een objectieve verkeersleefbaarheidsindex opgesteld worden. Alle waarden worden gesommeerd en herleid naar een schaal van 100, waarbij 100 duidt op een maximale verkeersleefbaarheid. De verkregen verkeersleefbaarheidsindex kan dan beoordeeld worden aan de hand van volgende grenswaardentabellen.

$$\text{Verkeersleefbaarheidsindex} = \frac{\text{Mate van verkeersleefbaarheid}}{\text{Maximale mate van verkeersleefbaarheid}} \times 100$$

Tabel 14: Beoordeling verkeersleefbaarheidsindex

Verkeersleefbaarheidsindex	Beoordeling
80 - 100	Zeer goed. Uitstekende verkeersleefbaarheid. Voorbeeldfunctie voor andere gebieden
60-80	Goed. Goede verkeersleefbaarheid. Kleine ingrepen kunnen de verkeersleefbaarheid nog verhogen.
50-60	Voldoende. De verkeersleefbaarheid is van een aanvaardbaar niveau. De levenskwaliteit kan echter nog sterk verbeterd worden via ruimtelijk- en verkeersmaatregelen.
40-50	Onvoldoende. De levenskwaliteit wordt nog te sterk aangetast door de verkeersimpact
20-40	Zwak. De verkeersimpact speelt een zeer negatieve invloed op de aanwezige levenskwaliteit. Grondige maatregelen zijn noodzakelijk.
0-20	Zeer zwak. Totaal onleefbare situatie. Er dienen onmiddellijk maatregelen genomen te worden ter verbetering van de verkeersleefbaarheid

De methodiek werd oorspronkelijk tweemaal uitgevoerd (periode 1: 27 september - 3 oktober 2008, periode 2: 24 november 2008 - 9 december 2008). In de periode van de bijhorende tellingen en geluidsmetingen werd de Oude Truijbaan ingeschakeld als omleidingsroute tijdens wegenwerken. De (doorgaande) intensiteiten lagen dus veel hoger dan in een normale periode (meer dan 13000 voertuigen per week in de 1^{ste} telperiode). Er kan dan ook gesteld worden dat toen sprake was van een 'worst-case' scenario.

Tabel 15: Resultaten methodiek objectieve verkeersleefbaarheid 2007

Parameter	Periode 1	Periode 2
Geluidshinder	3	3
Oversteekbaarheid	5	5
Verkeerssnelheid	0	0
Ongevallendichtheid	5	5
Oppervlakteverdeling	4	4
Voetpadbreedte	4	4
Groenvoorziening	4	4
Som	25	25
Percentage	71,4%	71,4%

Zoals uit voorgaande tabel blijkt, behaalt de Oude Truierbaan qua objectieve verkeersleefbaarheid beoordeling goed (tussen 60% en 80%). Beide perioden geven hetzelfde resultaat. Dit is toe te schrijven aan het geringe verschil in omstandigheden waarin de tellingen en metingen werden uitgevoerd.

Ten einde de objectieve verkeersleefbaarheid te kunnen bepalen in normale omstandigheden (bij een afgesloten Oude Truierbaan) werden nieuwe verkeersstellingen en geluidsmetingen uitgevoerd. Hieruit kunnen de geluidshinder, de oversteekbaarheid en de verkeerssnelheid bepaald worden. De andere parameters wijzigen niet.

Zoals uit Tabel 2 blijkt bedraagt de intensiteit in het piek uur 69 motorvoertuigen per uur (beide richtingen samen). Via het verkeerskundig computerprogramma Capacito kan hieruit de gemiddelde wachttijd bij het oversteken van de weg bepaald worden. De intensiteit blijkt zo klein dat er van een echte wachttijd geen sprake kan zijn. Qua oversteekbaarheid scoort de Oude Truierbaan dus waarde 5.

Uit de geluidsmetingen (uitgevoerd door een erkend MER – deskundige geluid, met name dhr. Guy Putzeys (dBA-Plan bvba)) bleek het geluidsniveau (L_{eq}) 54dB(A) te zijn. Dit levert een score van 4 op voor de parameter geluidshinder.

De verkeerssnelheid (V85) bedraagt op een weekdag 55,8 km/u. Dit is een drastische daling t.o.v. de eerste 2 meetperioden (toen er nog doorgaand verkeer was). In die perioden bedroeg de V85 respectievelijk 66,6 en 64,3 km/u. De snelheid blijkt echter nog niet voldoende gedaald om een betere score te verkrijgen op deze parameter. Het dwarsprofiel en de rechtstand van de Oude Truierbaan zijn waarschijnlijk de oorzaken van de relatief hoge snelheid. Vooral de personenwagens zorgen voor deze hoge snelheid.

De berekening van de objectieve verkeersleefbaarheidsindex wordt nu tweemaal uitgevoerd: eenmaal analoog aan de werkwijze bij de vorige waarnemingsperioden en eenmaal in de veronderstelling dat het niet om een hoofdverkeersstraat gaat maar om tussenliggend gebied. In de eerste berekeningen worden alle parameters beoordeeld om een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen. In de 2^{de} berekening worden enkel de criteria verkeerssnelheid, oppervlakte-verdeling, voetpadbreedte en groenvoorziening meegenomen.

Tabel 16: Resultaten methode objectieve verkeersleefbaarheid januari 2010

Parameter	In normale omstandigheden	Als tussenliggend gebied
Geluidshinder	4	Nvt
Oversteekbaarheid	5	nvt
Verkeerssnelheid	0	0
Ongevallendichtheid	5	Nvt
Oppervlakteverdeling	4	4
Voetpadbreedte	4	4
Groenvoorziening	4	4
Som	26	12
Percentage	74,3%	60%

Uit de eerste berekening blijkt de objectieve verkeersleefbaarheid licht gestegen t.o.v. van beide vorige waarnemingsperioden. Enkel voor de parameter verkeerssnelheid scoort de Oude Truiërbaan slecht. In de berekening als tussenliggend gebied bedraagt de verkeersleefbaarheid 60%. Dit is de overgang tussen een voldoende en een goede verkeersleefbaarheid. De parameter verkeerssnelheid is hier van doorslaggevend belang. De hoge snelheid (en dus de slechte score op deze parameter) is voornamelijk te wijten aan de personenwagens in de Oude Truiërbaan en het ruime dwarsprofiel.

Globaal kan gesteld worden dat de objectieve verkeersleefbaarheid in de Oude Truiërbaan op dit moment goed is. Gelet op de geringe toename van het verkeer wordt niet geanticipeerd op een wijziging hiervan. De toename van de intensiteiten in de Oude Truiërbaan ten gevolge van de uitbreiding van Alva bedraagt op lange termijn 30 voertuigen in het drukste uur. Dit heeft een verwaarloosbare impact op de parameters opgenomen in de objectieve verkeersleefbaarheidsindex.

4.3.3 Oversteekbaarheid

De intensiteiten in de Oude Truiërbaan zijn erg beperkt. Enkel een beperkt aantal woningen en Alva genereren verkeer. Van oversteekbaarheidsproblemen kan dan ook geen sprake zijn. Zelfs na de verkeerstoename op lange termijn is de wachttijd quasi onbestaande.

4.3.4 Parkeerdruk

Het parkeren, zowel voor de personenwagens en de (brom)fietsen van het personeel als de vrachtwagens voor distributie gebeurt volledig op eigen terrein. Er worden 211 parkeerplaatsen voor werknemers en 7 voor bezoekers voorzien. Daarnaast worden ook fietsstallingen aangelegd.

Confrontatie met de berekende nodige parkeerplaatsen leert dat zowel op korte als lange termijn er voldoende parkeerplaatsen voorzien worden, zelfs al zou er op piekmomenten meer personeel aanwezig zijn.

5 Verkeerstechnische en flankerende maatregelen

5.1 Korte termijn

Het bijkomende verkeersgenererend effect is niet van dien aard dat maatregelen nodig zijn.

De aangehaalde knelpunten (2.5) zijn niet problematisch. De geringe voetgangersintensiteiten in de Biezenstraat en de Oude Truierbaan maken dat het ontbreken van voetpaden niet voor moeilijkheden zorgt.

De beperkte bediening met het openbaar vervoer kan aangepakt worden door een halte voor lijn H2 te voorzien ter hoogte van Alva. Hierover zijn reeds gesprekken met De Lijn gevoerd.

De fietspaden zorgen voor voldoende bescherming t.o.v. het (beperkte) gemotoriseerd verkeer.

5.2 Lange termijn

Op lange termijn zijn geen extra maatregelen nodig (t.o.v. de korte termijn).

6 Sensitiviteitstoets

De hoeveelheid extra gegenereerd verkeer werd bepaald aan de hand van groeiprognoses aangeleverd door Alva. Hierbij werd reeds een zekere marge ingebouwd.

Uit de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel met het mobiliteitsprofiel blijkt dat de hoeveelheid bijkomend verkeer erg miniem is. Zelfs bij een verhoging van de gehanteerde groeiprognoses is het bijkomend gegenereerd effect beperkt en zorgt het niet voor significante moeilijkheden.

7 Besluit

Alva verse vruchten NV is gelegen aan de Oude Truierbaan en wordt ontsloten via de Biezenstraat en de N80. Het bedrijf wenst zijn bedrijfsgebouwen uit te breiden om op deze wijze de productie te kunnen verhogen. Deze uitbreiding zal gefaseerd gebeuren. Op korte termijn (2 jaar) zal dit voor ongeveer 10% meer vrachtverkeer (aanvoer en distributie) zorgen. Wat het personenautoverkeer (personeel) betreft verwacht men een stijging met 15%. Op lange termijn (tot 10 jaar) zal de productieverhoging zorgen voor een stijging van het vrachtverkeer met 25% (t.o.v. bestaande situatie). Het personenautoverkeer zal met 50% stijging.

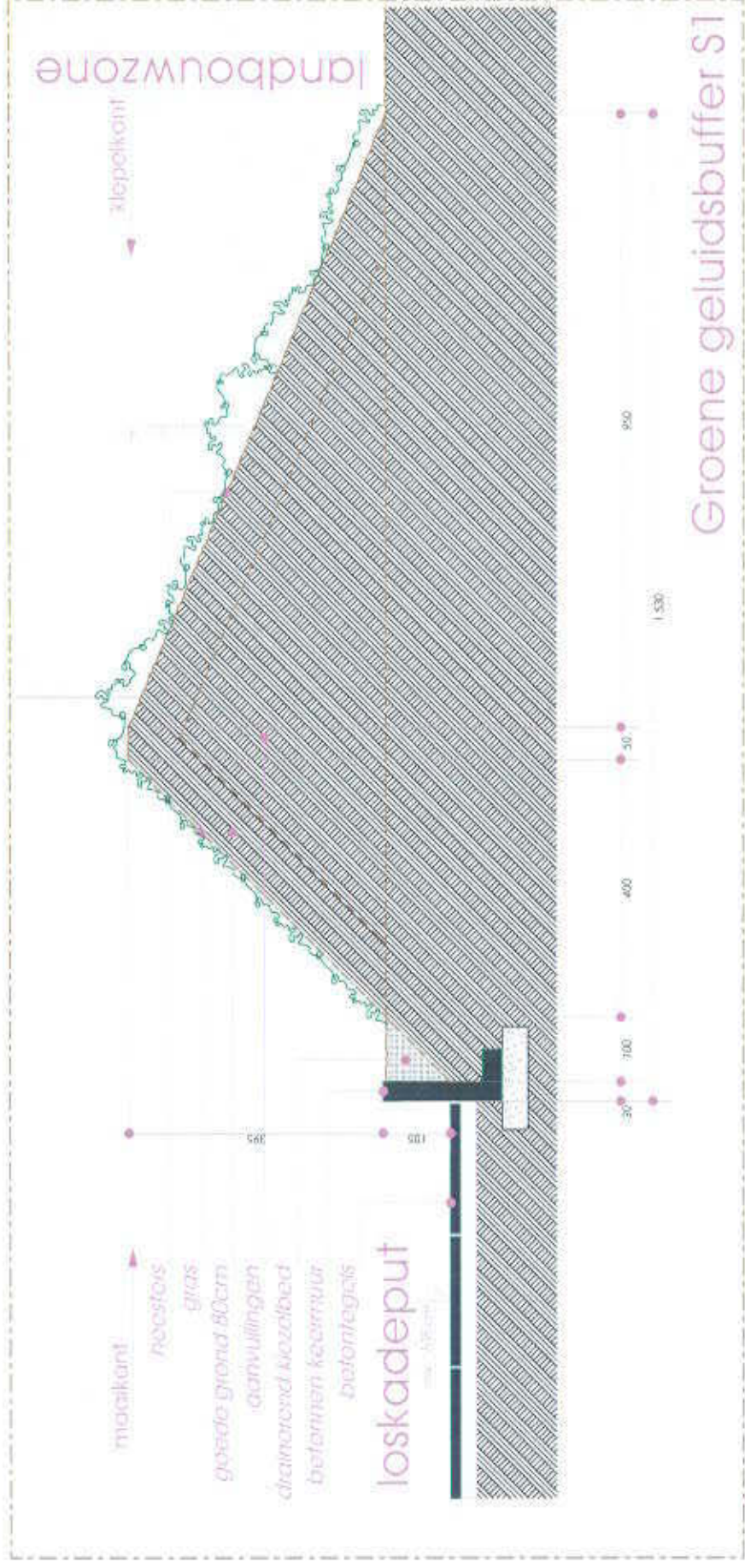
De impact van deze stijging in het verkeersgenererend effect werd nagegaan in onderhavige studie. Vertrekkend van recente verkeerstellingen (januari 2010) werd een prognose gemaakt van het te verwachten bijkomend verkeer. Op korte termijn wordt op een gemiddelde werkdag een aangroei met 114 voertuigen verwacht, waarvan de grote meerderheid personenwagens. In het voor Alva drukste uur betekent dit een aangroei met 9 voertuigen. Op lange termijn gaat het om 371 voertuigen op dagbasis en 30 in het drukste uur.

Qua capaciteit kan er geen sprake zijn van problemen. Het gaat om een minieme hoeveelheid verkeer, waarvan de piekperioden dan nog buiten de traditionele spitsuren liggen. Ook qua verkeersveiligheid en oversteekbaarheid zijn geen significante negatieve effecten te verwachten. De huidige situatie in de Oude Truierbaan stelt geen problemen. De uitbreiding zorgt niet voor een belangrijke toename van het verkeer, zodat niet op moeilijkheden wordt geanticipeerd.

De objectieve verkeersleefbaarheidsindex werd in een vorige studie reeds tweemaal opgesteld. Toen werd de Oude Truierbaan gebruikt als omleidingsroute en was er dus veel meer (doorgaand) verkeer. Toch bleek er geen probleem van verkeers(on)leefbaarheid. De objectieve verkeersleefbaarheidsindex bleek bij de waarnemingsperiode van januari licht verbeterd. Het geluidsniveau bleek gedaald. De snelheid (V85) was zelfs met ongeveer 10km/u gedaald. Rekening houdend met de toekomstige bijkomende intensiteiten wordt geen daling van de verkeersleefbaarheid verwacht. De grootte van de intensiteiten en de impact ervan is hiervoor te beperkt.

Er worden op het terrein van Alva voldoende parkeerplaatsen voorzien om de vraag op te kunnen vangen. Er is dus geen risico op afwikkeling van de parkeervraag naar het openbaar domein.

Gelet op de beperkte intensiteiten die Alva genereert, is de impact van de uitbreidingen op verkeer beperkt. Er worden dan ook geen moeilijkheden verwacht, zowel op korte als lange termijn. Er wordt wel gesuggereerd om de verbinding met het openbaar vervoer te verbeteren door een halte van buslijn H2 ter hoogte van Alva te voorzien. Hierover zijn al gesprekken met De Lijn gevoerd.

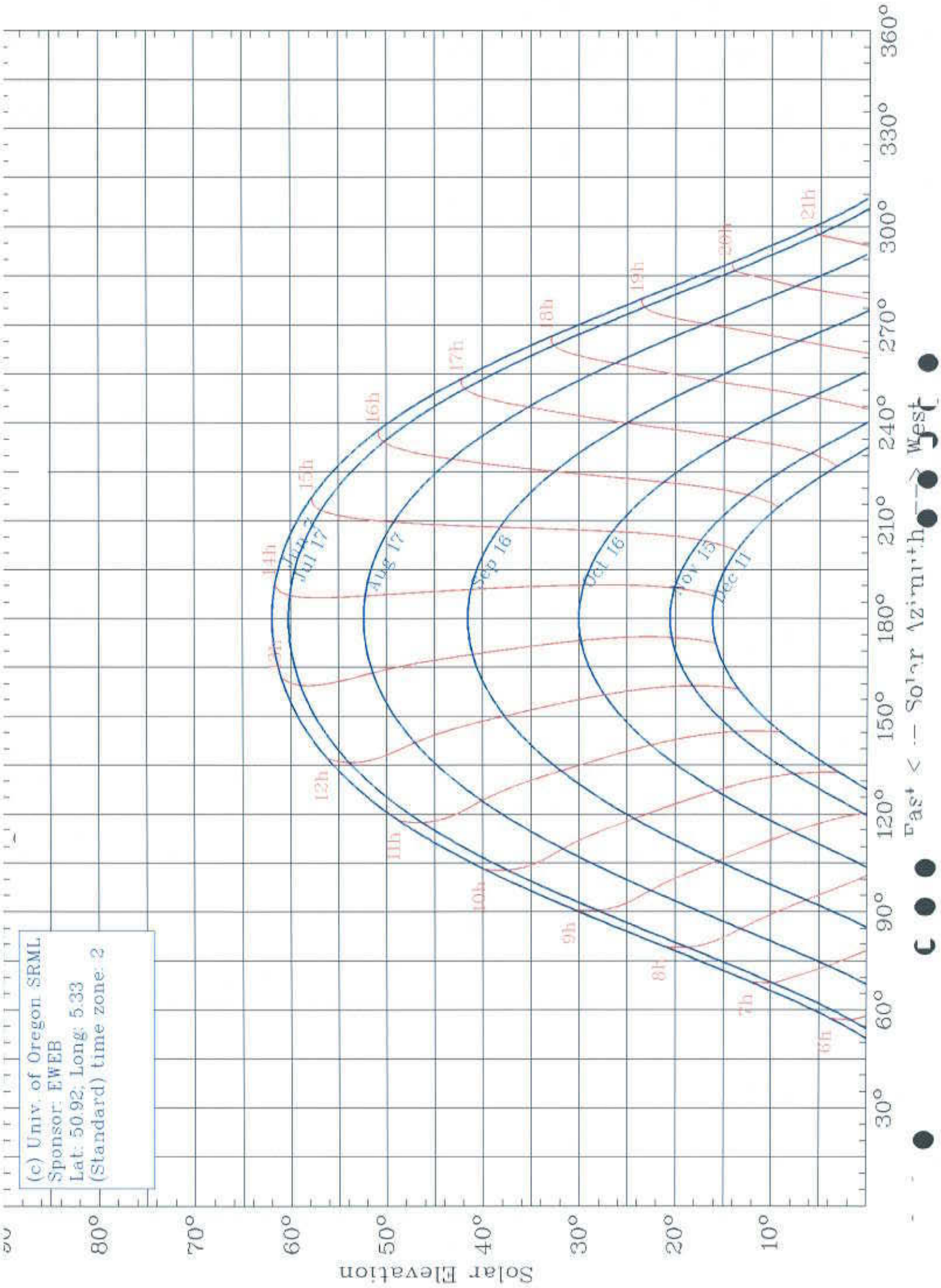


Groene geluidsbuffer S1

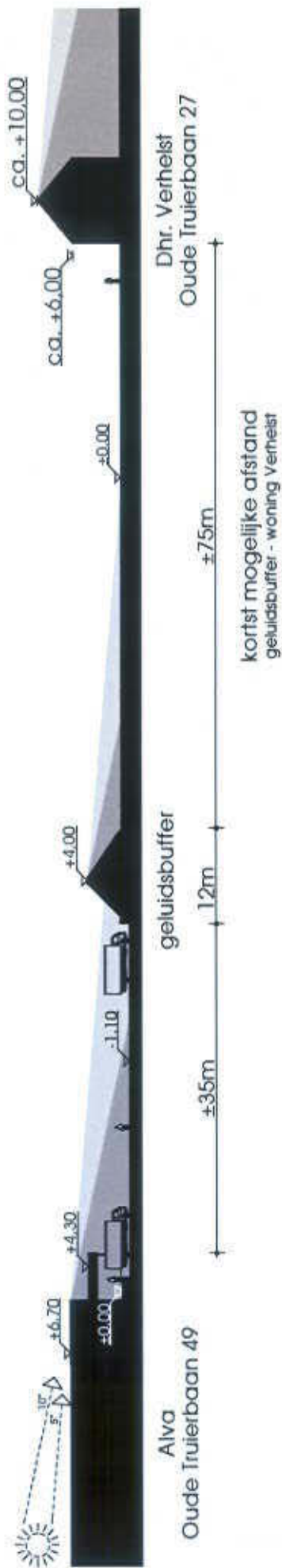
ALVA vense architecten Vervolg van de architectenbureau van de architectenbureau van de architectenbureau		Groenewijk & de Boer Groenewijk & de Boer	
Geluidsbuffer ALVA Groenewijk & de Boer Groenewijk & de Boer		ALVA (100%) Deel S1 Geluidsbuffer	
Groenewijk & de Boer Groenewijk & de Boer Groenewijk & de Boer		Groenewijk & de Boer Groenewijk & de Boer	



(c) Univ. of Oregon SRML
Sponsor: EWEB
Lat: 50.92; Long: 5.33
(Standard) time zone: 2



afstand mogelijke schaduw tot aan woning



kortst mogelijke afstand
geluidsbuffer - woning verhelst



- schaduw tgv zon (10°) op 11 december om ca. 16u
- schaduw tgv zon (5°) op 11 december om ca. 17u

TERREINSNEDE

met schaduw tijdens laagst mogelijke zonnestand

bouwhier



ALVA NV Verse Vruchten
Oude Truierbaan 49 3500 Hasselt

architect

schaal 1/1.000
20 december 2008

dbv architecten
Prins Bisschopsingel 34/3 3500 Hasselt

5c_Schaduwtekening.JPG

