



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' in Zaventem

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10, §5.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De Vlaamse Regering keurde op 21 mei 2021 de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' te Zaventem goed.
- De publieke raadpleging over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' vond plaats van 1 juni 2021 tot en met 30 juli 2021. Het participatiemoment werd voorzien op 24 juni 2021. Er werden 1 inspraakreactie en 14 adviezen ontvangen van de volgende instanties: Agentschap Onroerend Erfgoed, Mineraal, Departement Landbouw & Visserij, Provincie Vlaams-Brabant – Ruimtelijke Planning, Elia nv, het College van Burgemeester en Schepenen van Zaventem, De Lijn, OVAM, College van Burgemeester en Schepenen van Evere, College van Burgemeester en Schepenen van Schaarbeek, Agentschap Wegen & Verkeer, Vlaamse Landmaatschappij, College van Burgemeester en Schepenen van de stad Brussel en de SARO.
- Het advies over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' werd door de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed verleend op 25 augustus 2021.
- De scopingnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' werd gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' vond plaats op 15 mei 2023. Er werd een verslag opgemaakt hiervan en er volgden mondelinge en/of schriftelijke adviezen van OVAM, de provincie Vlaams-Brabant, AWW, VMM-Lucht, VMM-water, Sport Vlaanderen, FOD Defensie, Gemeente Zaventem, Agentschap Natuur en Bos (ANB), Leefmilieu Brussel, Gemeente Schaarbeek, Stad Brussel, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Net.brussels, Citydev.brussels, MIVB-STIB, perspective.brussels.
- De Vlaamse Regering stelde op 14 juli 2023 het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' voorlopig vast.

- Het openbaar onderzoek over het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' werd georganiseerd van 3 oktober 2023 tot en met vrijdag 1 december 2023. Op dinsdag 17 oktober 2023 werd een infomarkt georganiseerd in de gemeentelijke Sporthal van Sint-Stevens-Woluwe in Zaventem. Tijdens het openbaar onderzoek werden 12 reacties, waaronder 10 adviezen ontvangen.
- Het advies (RVR-AV-3143) van de dienst Veiligheidsrapportering van het Departement Omgeving van 17 juli 2023 waarin wordt aangegeven dat de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' niet vereist is.
- De beoordeling van het team Omgevingseffecten, gegeven op 16 april 2024, van de milieubeoordeling op planniveau.
- De beslissing van de Vlaamse Regering van 3 mei 2024 om de termijn, om over te gaan tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie', te verlengen met zestig dagen.
- Het advies [nummer] van de Raad van State, gegeven op [datum], met toepassing van artikel 84, §3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Op 21 december 2018 keurde de Vlaamse Regering het 'samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de gecoördineerde opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en een richtplan van aanleg voor de site exNAVO/Defensie-KKE in Evere, Stad Brussel en Zaventem' goed.
- Eveneens op 21 december 2018 keurde de Vlaamse Regering het 'samenwerkingsakkoord over de inplanting van het nieuwe hoofdkwartier van Defensie en de vijfde Europese school en de stedenbouwkundige principes' goed. Dit akkoord werd ondertekend op 29 mei 2019.
- Het GRUP 'Defensie' geeft uitvoering aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) waarbij de reconversie van reeds aangesneden ruimte prioritair is. Daarom wordt er gekozen voor een erg compacte bebouwing langsheen de Leopold III-laan en een verregaande ontharding op het zuidelijk deel van de site. De mobiliteitsimpact wordt zo beperkt mogelijk gehouden worden. Het behoud van de verkeersleefbaarheid is hierbij primordiaal. Er wordt ingezet op verknoping door de stedelijke ontwikkeling af te stemmen op de ontwikkelingen rond de multimodale hub Bordet en de nieuwe openbare tramverbinding op de Leopold III-laan. Binnen het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel (VSGB) wordt het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen nagestreefd, vanwege hun belang voor de stedelijke leefbaarheid. Daarom gaat er binnen het planproces bijzondere aandacht naar het verweven van de gebouwde omgeving met een duurzaam en groen landschappelijk kader. Er wordt een nieuwe open ruimte voorzien door ontharding van het zuidelijk deel van de site. Ten slotte is er ook aandacht voor het integraal waterbeheer, waarbij het behoud van open valleien bijdraagt aan natuurlijke mogelijkheden tot overstroming en conflicten tussen bebouwing en water worden vermeden. Het

plangebied, gelegen op het Brabants plateau, is een uitgelezen plek om in waterinfiltratie te voorzien.

- Na de verhuis van de NAVO naar de overkant van de Léopold III-laan en de plannen om een nieuw Defensie-hoofdkwartier te bouwen, komt er, op een ruimtelijk zeer strategisch gelegen plek, heel wat ruimte vrij. Met het ruimtelijk uitvoeringsplan zet de Vlaamse overheid belangrijke stappen om het militaire gebied te herbestemmen. Hierbij worden drie plandoelstellingen vooropgesteld:
 - Stedelijkheid: in een zone van + 400 meter ten zuiden en langs de Leopold III-laan wordt een dense verstedelijking van de terreinen voorzien, waarbinnen plaats is voor het nieuwe hoofdkwartier van Defensie, een vijfde Europese school, langs Brusselse zijde een nieuwe gemengde stadswijk en langs Vlaamse zijde een zone voor economische activiteiten;
 - Natuur: ten zuiden van de stedelijke zone wordt voorzien in de ontwikkeling van een grootstedelijk landschappelijk gebied, met als doel een groene intergewestelijke verbinding te ontwikkelen tussen de sites Josaphat (Schaarbeek) en Nossegemdelles (Zaventem). Op grondgebied van het Vlaams Gewest wordt minimum 20 ha bos voorzien.
 - Mobiliteit: het mobiliteitsnetwerk wordt duurzaam en meerlagig gestructureerd en verknoopt. Het open ruimtegebied wordt autovrij gemaakt en de stedelijke zone autoluw.
- Aan de opmaak van het GRUP is uitgebreid onderzoek voorafgegaan, met name voor wat betreft de milieueffecten en het ontwerp onderzoek. Deze onderzoeken zijn op een geïntegreerde manier verlopen, waarbij de alternatieven zijn geoptimaliseerd op basis van de resultaten van de onderzoeken.
- De resultaten en conclusies van het milieu-effecten-onderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. In de stedenbouwkundige voorschriften zijn bepalingen opgenomen die garanderen dat de opvang en infiltratie van het hemelwater op het terrein gebeurt. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd, noch op andere aspecten van het leefmilieu.
- De neerslag van de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn ten behoeve van de leesbaarheid omkaderd en worden gezamenlijk behandeld voor zover ze een gelijkaardige en gelijklopende inhoud hebben. Onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen hebben betrekking op specifieke onderwerpen of thema's. Bij de behandeling van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werden deze onderdelen gegroepeerd volgens deze thema's. Eerst wordt ingegaan op de onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen die hebben geleid tot aanpassing van het plan, daarna wordt ingegaan op onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen die niet leiden tot aanpassing van het plan.

Bezwaren, opmerkingen en adviezen die leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het plan: het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften

1. In het advies van Defensie wordt er gevraagd om een strook met bestemming bosgebied van 25 meter omheen het gebouw 'Z' te behouden als 'militair domein'. Deze strook dient te fungeren als extra veiligheidsafstand ten aanzien van het gebouw. Defensie stelt voor om deze strook ontoegankelijk te maken door middel van een omheining, weliswaar ingericht als bosrand en rekening houdend met een zekere afstand tussen boomlaag en omheining.

De Vlaamse Regering neemt akte van het feit dat gebouw 'Z', gezien de wijzigende internationale (militaire) verhoudingen, een nieuwe functie zal krijgen en dat bij deze nieuwe functie specifieke veiligheidsaspecten horen. De Vlaamse Regering kan bijgevolg akkoord gaan om een veiligheidsperimeter van 25 meter rond de site van gebouw 'Z' te voorzien. De Vlaamse Regering opteert evenwel om de bestemming 'bosgebied' te behouden om de eenheid, samenhang en de ruimtelijke kwaliteit van het bosgebied te vrijwaren en de veiligheidsperimeter door middel van een overdruk 'specifieke veiligheidsperimeter' (art. 3.4) op het grafisch verordenend plan aan te duiden. De veiligheidszone kan door zijn locatie prominent aanwezig zijn in de open zichtas of 'clairière' die het bosgebied structureert. Het bosgebied en de veiligheidszone dienen naar aanleg en beheer dan ook optimaal op elkaar afgestemd te worden. De inrichting van de veiligheidszone binnen een bestemming van militaire gebied kan dit veel minder garanderen. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat deze veiligheidszone omheind kan worden. Omwille van de landschappelijke integratie wordt de veiligheidsperimeter ingericht als een bosrand. Deze bosrand moet weliswaar voldoen aan de fysieke en visuele beheersbaarheid van de veiligheidsrisico's binnen deze perimeter. De ingetekende veiligheidszone kan niet bebouwd of verhard worden. Voor nieuwe beplantingen wordt gebruik gemaakt van streekeigen inheems of streekeigen groen.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

2. In het advies van Defensie wordt gevraagd om de bestemming 'bosgebied' aan te passen met als doel de bestemming 'militair domein' te verruimen in functie van de realisatie van tijdelijk verblijf voor militair personeel dat tewerkgesteld zal zijn in het nieuwe militaire hoofdkwartier. In eerste instantie verwijst Defensie in haar advies naar een site aansluitend het Woluwebos. Aanvullend werd tijdens het openbaar onderzoek een alternatieve locatie naar voren geschoven ter hoogte van het nieuwe hoofdkwartier.

Gelet op de vraag van Defensie om een groter deel van het militair domein te behouden in functie van de huidige activiteiten, in het bijzonder voor logement van militairen die tewerkgesteld blijven of worden in het nieuwe militaire hoofdkwartier, stelt de Vlaamse Regering dat het plangebied in beperkte mate kan aangepast worden teneinde voldoende ruimte voor dergelijk logement in 'militair domein' mogelijk te maken. De Vlaamse Regering geeft aan dat het niet aangewezen is deze ontwikkeling te voorzien ter hoogte van het bestaande Woluwebos of het geplande 'bosgebied', maar best aangesloten wordt

bij het nieuwe hoofdkwartier. Een kleine zone in het noordwesten wordt daarom blijvend als 'militair domein' bestemd in het GRUP.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing het grafisch plan.

3. In het advies van Defensie wordt gevraagd om de bestemmingszone 'Parkgebied' (art. 4) voldoende groot te maken zodat een atletiekpiste van 400 meter en 4 banen gerealiseerd kan worden. Deze atletiekpiste zal gebruik worden door Defensie en zal ingericht worden ter vervanging van de bestaande atletiekpiste.

De Vlaamse Regering stelt dat het behoud van de bestaande atletiekpiste niet combineerbaar is met de doelstellingen van het GRUP en de beoogde bosuitbreiding. Om voldoende ruimte te voorzien voor de verplaatsing van de bestaande atletiekpiste naar het 'parkgebied' kan ingestemd worden met de vraag. De bestemmingsgrens van het 'parkgebied' (art. 4) werd ca 15 meter naar het oosten opgeschoven.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing het grafisch plan.

4. In het advies van Defensie wordt er gevraagd om de bepalingen van de toegangen, ontsluiting en mobiliteit in artikel 1.2 'Militair domein' aan te passen en/of te verduidelijken.

De Vlaamse Regering geeft aan dat in de voorschriften van de bestemming 'Militair Domein' kleinschalige parkeerpockets in de open lucht mogelijk werden gemaakt naar analogie van de voorschriften van het naastliggende gemengde bedrijventerrein. De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het parkeren voor personeel in de bestemmingszone 'Militair Domein' verplicht ondergronds of in een gebouw/gebouwen voorzien moet worden. Op die manier kunnen autoparkeerplaatsen voor bezoekers, dienstvoertuigen en voor logistiek- en vrachtverkeer in de open lucht gerealiseerd worden in gemeenschappelijke parkeerpockets van maximum 40 autoparkeerplaatsen. De parkeerpockets worden landschappelijk geïntegreerd. De Vlaamse Regering geeft verder aan dat de voorschriften inzake minimale verdichting van de bodem door gestapeld te bouwen als volgt werd aangepast: 'In functie van de waterhuishouding en hitte-eilanden wordt de bebouwing en verharding voorzien met een minimale verdichting van de bodem'. Hierdoor kunnen de beperkte parkeerpockets in open lucht gerealiseerd worden.

De Vlaamse Regering gaat eveneens akkoord om de zinsnede 'kan er slechts één inrit en één uitrit' in de voorschriften artikel 1.3 'Toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer' te schrappen. De pijl op het grafisch plan werd immers voorzien om de ontsluiting van de volledige zone te garanderen. Dit zorgt voor een geconcentreerde ontsluiting vanaf of naar de Leopold III-laan. De geschrapte zinsnede kan inderdaad voor verwarring zorgen omdat binnen het militair domein verschillende verkeersstromen moeten kunnen aansluiten op deze toegang en omdat de toegang tot de Leopold III-laan meerdere rijstroken kan hebben.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

5. In het advies van Defensie wordt gevraagd om de bepalingen in artikel 2.1 'Gemengd bedrijventerrein' in verband met de koppeling met de realisatie van de bestemming 'Bosgebied' te schrappen, gezien de intentie tot overdracht van deze gronden.

De Vlaamse Regering verwijst naar het ontwerp van 'realisatieakkoord voor het grootstedelijk landschappelijk gebied ten zuiden van de Leopold III-laan', waarbij uitdrukkelijke afspraken zijn gemaakt tussen het Vlaams Gewest en de Federale Regering in verband met de overdracht, inrichting en beheer van het 'Bosgebied', waardoor de noodzaak tot een koppeling via de stedenbouwkundige voorschriften niet langer vereist of opportuun wordt geacht. Deze bepalingen werden geschrapt in de verordenende voorschriften van het GRUP.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

6. In het advies van Defensie wordt gevraagd om de voorschriften van artikel 2.2 'Gemengd bedrijventerrein' aan te passen om de minimale breedte van de groenstroken te beperken tot 10 meter, vanuit het valorisatiepotentieel en de flexibiliteit van de inrichting van het bedrijventerrein.

De Vlaamse Regering antwoordt de plandoelstellingen uitgaan van een kwalitatieve inrichting, zonder hierbij een flexibele invulling met maximaal rendement onmogelijk te maken. Naast de ruime zone voor bos- en park hebben de vooropgestelde groenstroken en -structuren in het 'Gemengd bedrijventerrein' vooral een beeldbepalende functie en geen natuur-functie. Bijgevolg kan ingestemd worden om de voorschriften in het 'Gemengd bedrijventerrein' aan te passen en de minimale breedte van de groenstructuren te beperken tot 10 meter.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

7. In het advies van Defensie wordt gevraagd om in artikel 4 'Parkgebied' een ondergrondse riolering mogelijk te maken tussen het nieuwe hoofdkwartier van Defensie en de bestaande hoofdriolering ter hoogte van de Eversestraat.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het niet de bedoeling is om normale ondergrondse leidingen en rioleringen onmogelijk te maken binnen het gebied. De voorschriften inzake 'Parkgebied' werden dan ook aangepast zodat ondergrondse rioleringswerken toegelaten zijn.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

8. In het advies van Defensie wordt er gevraagd om de bepalingen inzake neerwaarts gerichte verlichting in Artikel 1.2 'Militair domein' aan te vullen om rekening te houden met specifieke veiligheidseisen voor militaire hoofdkwartieren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de stedenbouwkundige voorschriften inzake verlichting en afsluitingen binnen 'Militair domein' werden aangevuld met de bepaling "zonder dat dit afbreuk kan doen aan veiligheidseisen specifiek aan militaire hoofdkwartieren" gezien de specifieke eisen op dit punt.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

9. In het advies van Defensie worden een aantal verduidelijkingen van en/of aanvullingen op de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 1. 'Militair domein' gevraagd.

De Vlaamse Regering stelt dat in antwoord op deze vragen volgende aanpassingen gebeurden in de stedenbouwkundige voorschriften van de bestemming militair domein (art.1):

- administratieve functies en diensten bestemd voor de strijdkrachten worden mogelijk gemaakt;
- de coëfficiënt van 50% van niet bebouwde, verharde of verdichte ruimte werd aangepast naar 45% (aandeel volle grond) omwille van de verdeling van de bebouwing over het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de zinsnede 'Bij aaneengesloten bebouwde of verharde oppervlaktes van meer dan 1000m², wordt bijkomend minstens 15% van deze oppervlakte geperforeerd' werd aangepast naar 'Grote, aaneengesloten oppervlaktes (>1000m²) zoals parkings op maaiveldniveau worden bijkomend voorzien van groene buffer- en infiltratievoorzieningen. Binnen deze verharde vlakken wordt minstens 15% van de oppervlakte doorlatend';
- de zinsnede 'de realisatie van de aanplantingen gebeurt ten laatste in het plantseizoen volgend op het verlenen van de omgevingsvergunning' werd aangepast zodat de aanplantingen plaats vinden ten laatste in het plantseizoen na het uitvoeren van de alle werken zoals bedoeld in de omgevingsvergunning. Deze aanpassing is noodzakelijk gezien de langere voorziene bouwperiode van het nieuwe militaire hoofdkwartier;
- de term 'bomen' werd aangepast naar 'hoogstammige bomen';
- de term 'bebouwing' werd vervangen door 'gebouwen' om (ondergrondse) constructies zoals rioleringen toe te laten;
- in de bouwvrije zone langs de Leopold III-laan werd het voorschrift in verband met de bomenrij verduidelijkt, waarbij het moet gaan om 'hoogstammige bomen in aansluitend verband';
- de term 'beveiligingsinfrastructuur' werd verruimd tot 'beveiligingsinfrastructuur en -inrichtingen'.

Deze aanpassingen en verduidelijkingen zijn beperkt en hebben geen impact op de planopties of de beoordeling van de milieu-effecten.

Dit advies geeft aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die leiden tot aanpassingen aan het plan-MER

10. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) geeft in zijn advies aan dat er onduidelijkheden zitten in het plan-MER. De beschrijving van het planvoornemen (3000 bijkomende inwoners, MER, pagina 86) komt niet overeen met de geschatte verkeersgeneratie (350 bijkomende verplaatsingen - MER, pagina 264). Het departement MOW vraagt of het aantal werknemers van Defensie mee opgenomen is in de beoordeling (tabel, pagina 264). Het is onduidelijk hoe men aan het cijfer van circa 13.350 bewegingen per etmaal komt. Ook de cijfers van de bijkomende bewegingen in ochtendspits en avondspits zijn volgens het departement MOW niet terug te vinden (gevoeligheidstoets). De referentiesituatie 'luchthaventram' (regionaal verkeersmodel Vlaamse Rand) wordt niet besproken. Ook de verdeling over de dag zijn niet terug te vinden volgens het departement MOW.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het plan-MER naar aanleiding van de adviezen van AWV en MOW werd aangepast en aangevuld. De geschatte verkeersgeneratie werd herrekend in het verkeersmodel met de correcte aannames van het aantal woningen in de nieuwe Brusselse wijk. De verschillende cijfers van het aantal bewegingen per etmaal, ochtendspits en avondspits worden in het plan-MER verder geduid. Er wordt verduidelijkt dat voor de doorrekeningen werd vertrokken van het referentiescenario 2030 inclusief de luchthaventram, opgemaakt voor het MER van de luchthaventram. De scenario's die voor dit MER werden doorgerekend, bouwen op hun beurt verder op Loop 1 van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord. Deze scenario's zijn opgebouwd met het regionaal verkeersmodel Vlaamse Rand versie 4.2.1. Het hoofdkwartier van Defensie (3000 werknemers) was reeds opgenomen in het toekomstscenario van het RVM Vlaamse Rand en diende niet meer te worden toegevoegd. Dit werd verder geduid binnen het plan-MER, par. 5.6.1.2 en 5.6.3.1.. De bijkomende bewegingen en autobewegingen in OSP en ASP onder de sensitiviteitstoets werden reeds benoemd in paragraaf 5.6.5. van het plan-MER. Waar nodig werd de totale verkeersgeneratie verder geduid.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de aanpassingen in het plan-MER inzake mobiliteit niet leiden tot een aanpassing van het plan. De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen – op planniveau – leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzakelijk maken van het plan.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing aan het plan-MER.

11. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is het onduidelijk hoe groot het totale voorziene programma is en wat de impact van elke zone is. De modelzones (MER tabel 5-43) komen niet overeen met de zonering van het GRUP. De tabellen p. 264-266 van het MER blijven volgens AWV vaag. De ruimtebalans spreekt van ca. 8 ha regionaal gemengd bedrijventerrein, maar die oppervlakte zijn in de tabellen van het MER (p. 264-266) nergens terug te vinden. Het MER is onduidelijk of:

- de opgelijste kantoren al dan niet een baliefunctie hebben;
- hoe groot de woningen in te schatten zijn (aantal slaapkamers, bewoners);
- welk type winkels wordt nagestreefd;
- welke bedrijven op de GRB toegelaten zijn.

Het is niet duidelijk welke kencijfers gebruikt werden om de verkeersgeneratie te berekenen en welke berekeningen gedaan werden om de verkeersgeneratie te bepalen.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het plan-MER naar aanleiding van de adviezen van AWV en MOW werd aangepast, aangevuld en verduidelijkt. De Vlaamse Regering wijst erop dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Het GRUP doet geen gedetailleerde uitspraken inzake baliefunctie bij kantoren, het type van winkels of bedrijven enz. Bij de verdere uitwerking van het project zal het ontwerp verder gedetailleerd worden. Voor de ontwikkeling van de Brusselse wijk en de gemengde bedrijvenzone te Vlaanderen zullen de effecten verder onderzocht worden in een project-MER.

De verkeersgeneratie van de verschillende delen worden in het plan-MER besproken bij punt 7.4.4.1. De berekeningen voor de bedrijvenzone gebeurde op basis van de maximale vloeroppervlaktes die het GRUP mogelijk maakt (bruto vloeroppervlakte). De gebruikte beoordelings- en evaluatiekaders vinden hun oorsprong in het richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit', 2015.

De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen - op planniveau - leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzakelijk maken van de verordenende delen van het GRUP.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing aan het plan-MER.

12. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is het onduidelijk of de modaliteiten van het GRUP overeenstemmen met de geprojecteerde verkeersgeneratie zoals berekend in het MER. Het risico bestaat volgens AWV dat het GRUP een zwaardere invulling (met meer verkeersgeneratie) toelaat dan het MER vooropstelt. Uit de toelichtingen en de plandoelstellingen blijkt dat met het GRUP werd getracht invullingen te zoeken naar functies waarvan de verkeersimpact beperkt blijft.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de effecten van het GRUP momenteel enkel op planniveau zijn onderzocht. Na deze fase volgt het projectniveau, waarbij het ontwerp voor de bedrijvenzone in Vlaanderen en de stedelijke wijk in Brussel verder worden gedetailleerd en uitgewerkt. De inrichting zal eveneens op projectniveau verder worden uitgewerkt. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken, nl. de project-MER. Ook tijdens de procedure voor de omgevingsvergunningsaanvraag zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd, waarbij de projectplannen ter inzage worden gelegd, waarbij op dat moment kan worden gereageerd op het projectplan. De gebruikte beoordelings- en evaluatiekaders vinden hun oorsprong in het richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit', 2015. De geprojecteerde verkeersgeneratie is hiervan het resultaat.

De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen - op planniveau - leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzakelijk maken van de verordenende delen van het GRUP.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing van het plan-MER.

13. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) duidt erop dat het zeer onwaarschijnlijk lijkt dat de bijkomende bewegingen van 13.350 per etmaal voor geen enkel effect zou zorgen (verkeer voornamelijk gegeneerd door de Brusselse stadswijk). Bij een gemiddelde van 10% verplaatsingen in de spits zou men op 1335 verplaatsingen moeten komen wat toch een niet onaanzienlijk aantal is. Per functie is de verplaatsing in de spits ook verschillend, zo zal deze hoger zijn bij kantoren en lager bij bv. winkels. Het ontwikkelingsscenario zorgt voor een bijkomende verplaatsing van ca 17.500 per etmaal. Bij de beoordeling worden er positieve scores opgetekend maar tegelijk wordt er gesteld dat deze teniet worden gedaan door de relatieve slechte scores op de nieuwe kruispunten. Deze conclusie stemt volgens MOW niet overeen met de vaststellingen in het plan-MER op volgende pagina's:

- p.288 verschillende kruispunten met hoge verliestijden in de OSP;

- P.289 'algemeen kan geconcludeerd worden dat de kruispunten in de ASP een hoger LOS-niveau hebben ...'

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) duidt op de tegenstrijdigheid bij de bespreking van de verkeersafwikkeling (plan-MER p.290). Er wordt gesteld dat de doorstroming in het ontwikkelingsscenario iets verslechtert. Nochtans wordt er op p. 289 voorzien dat er op vlak van verkeersafwikkeling er hogere saturatiegraden (>90%) zijn op de Leopold II-laan dan in de geplande situatie (inclusief LOS-service F). De score van -1 (p.287) lijkt een te milde beoordeling.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat voor de effectgroep 'verkeersafwikkeling' het algemeen beoordelings- en evaluatiekader wordt gehanteerd dat zijn oorsprong vindt binnen het algemeen aanvaard richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit, 2015. Binnen dit 2-dimensionaal evaluatiekader wordt de verkeersafwikkeling beoordeeld tegenover van de resulterende LOS-scores waarbij de reële referentietoestand onvoldoende naar voren kan komen. Bijvoorbeeld een Los-score F in zowel ref. als geplande toestand resulteert in score 0 volgens dit evaluatiekader, terwijl de verkeersafwikkeling in beide gevallen als sterk problematisch wordt aanzien. Narratief werd dit echter wel verder toegelicht bij zowel de beoordeling als in de synthese en conclusies: "Voor de verkeersafwikkeling doen er zich geen noemenswaardige doorstromingsproblemen voor tijdens ochtend- en avondspits al dient gesteld te worden dat de kruispunten op de belangrijkste verkeersassen, in relatie tot het plan- en studiegebied, in de referentiesituatie al reeds hogere verzadigingsgraden kennen en er beperkt 'blocking back' effecten optreden."

De overige nieuwe kruispunten kennen een hogere verzadigingsgraad (LOS-score) maar kunnen niet objectief geëvalueerd worden vanwege het ontbreken van deze kruispunten in de geplande toestand. De algehele beoordeling "De positieve ontwikkelingen op de bestaande kruispunten worden volledig tenietgedaan door de relatief slechte scores op de nieuwe kruispunten. Al met al kan men stellen dat de doorstroming iets verslechtert in het ontwikkelingsscenario" is dan eerder ook kwalitatief opgevat en berust dan ook op expert judgement. De deskundige Mens – Mobiliteit blijft achter deze formulering staan. Binnen het ontwikkelingsscenario valt er voor de effectgroep 'verkeersafwikkeling' binnen de algemene beoordeling nergens een globale score van -1 op te merken waarnaar wordt verwezen in het advies van AWV.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de effecten van het GRUP momenteel op planniveau zijn onderzocht. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp voor de bedrijvenzone te Vlaanderen en de stedelijke wijk te Brussel verder worden gedetailleerd en uitgewerkt. De inrichting zal eveneens op projectniveau verder uitgewerkt worden. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. het project-MER.

De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen -op planniveau- leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzaken van de verordenende delen van het GRUP.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing aan het plan-MER.

14. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) wijst op een ernstige leemte in de aanpak en informatie rond de parkeeraanpak. In het deel 5.6.6 Synthese en conclusies, wordt gesteld dat het "niet mogelijk is om een inschatting te doen van

de totale parkeercapaciteit.” Dit vormt zowel naar ruimtelijke analyse als naar mobiliteit een ernstige leemte in de kennis.

Het is voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) eveneens aangewezen het aantal te verwachten parkeerplaatsen beter in kaart te brengen. In het MER, deel 5.6.5 Synthese en conclusies, wordt gesteld dat het “niet mogelijk is om een inschatting te doen van de totale parkeercapaciteit.” Het ontbreken van een inschatting is een leemte in de kennis, met rechtstreekse impact heeft op de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. De vraag stelt zich ook waarom dergelijke inschatting niet mogelijk zou zijn. De handboeken van de CROW en het handboek MOBER bevatten kencijfers die op z'n minst een indicatieve inschatting toelaten van het aantal parkeerplaatsen op basis van het m² bvo.

De Vlaamse regering verduidelijkt dat het plan-MER op vraag van de adviezen van AWV en MOW werd aangepast. In de aanbevelingen mobiliteit zijn de geldende parkeernormen meegegeven (voor deel Brussel en deel Zaventem). Een uiteenzetting van de werkwijze om de parkeerbehoefte te berekenen werd als bijlage toegevoegd aan het planMER. Gezien een aantal zaken die van invloed zijn op de parkeerbehoefte (exacte functies en bouwvolumes) nog niet bekend waren ten tijde de opmaak van het plan-MER, zijn geen exacte parkeerbehoeftecijfers meegegeven.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de effecten van het GRUP momenteel op planniveau zijn onderzocht. Na deze fase volgt het projectniveau waarbij het ontwerp voor de bedrijvenzone te Zaventem en de stedelijke wijk te Brussel verder worden gedetailleerd en uitgewerkt. De inrichting zal eveneens op projectniveau verder uitgewerkt worden. In de projectfase zal dan opnieuw een milieueffectenonderzoek gebeuren die de impact van het project zal onderzoeken nl. de project-MER.

De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen -op planniveau- leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzakelijk maken van de verordenende delen van het GRUP.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing van het plan-MER.

15. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) merken verder op:

- MOW - Het belang van de Leopold II-laan voor het openbaar vervoer kan meer benadrukt worden (p.80 3.2.3).
- MOW & AWV - Binnen de bespreking van de referentiesituatie (5.1.2.1) wordt op de figuur 5-3 op p.132 de F201 nog fout ingetekend, deze loopt samen met de Luchthaventram mee over de RO.
- MOW - Op p.136 wordt het masterplan van BAC niet aangehaald als relevant element voor de referentiesituatie van mens-mobiliteit. Dit lijkt MOW gezien de nabijheid en de as A201 toch een impact te hebben.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het plan-MER aan deze opmerkingen werd aangepast en aangevuld. Het belang van de Leopold II-laan voor het openbaar vervoer werd meer benadrukt. Het kaartmateriaal werd aangepast conform de correcte ligging van de F201. Het toekomstig project Airport Business District (ABD) werd toegevoegd als onderdeel van masterplan 2040 van Brussels Airport. BAC vormt onderdeel van het

Masterplan 2040 zoals beschreven op p.135 (par. 5.1.2.1.5). Post-covid is het gehele Masterplan 2024 niet meer relevant, de beheerder van de luchthaven voorziet een update van het Masterplan.

De te verwachten saturatie van het wegennet en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen en de multimodale afwikkeling van de verkeersstromen - op planniveau - leiden niet tot noodzakelijke milderende maatregelen die een wijziging noodzakelijk maken van de verordenende delen van het GRUP.

Deze adviezen geven aanleiding tot aanpassing van het plan-MER.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die niet leiden tot aanpassing van het GRUP

16. In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gevraagd de voorschriften van art. 3 'Bosgebied' aan te vullen zodat er bij de aanvraag van een omgevingsvergunning een onderzoek van een soortenexpert vleermuizen/eikelmuis wordt toegevoegd (soortentoets).

De Vlaamse Regering verwijst in antwoord op dit advies naar de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 3, waarin reeds bepaald wordt dat bij een aanvraag tot omgevingsvergunning een onderzoek door een soortenexpert voor vleermuizen en eikelmuisen toegevoegd moet worden.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

17. Voor de bestemmingen 'bosgebied', 'parkgebied' en 'parkbegraafplaats' vraagt Agentschap voor Natuur en Bos om enkel verlichting mogelijk te maken op plaatsen waar dit noodzakelijk is en een kleurtemperatuur van 2700K of minder met nadruk op een smalbandspectrum (= minimale lichteffecten in blauwgroen spectrum) te voorzien om fauna en flora zo min mogelijk te verstoren. De verlichting mag volgens het advies geen schijnrichting hebben naar de boszone of het Woluweveld toe. Tenslotte is het belangrijk om op de locaties aangrenzend aan het bosgebied of het Woluweveld een donkerperiode in te lassen waarop de verlichting volledig wordt uitgezet. Het agentschap Natuur en Bos vraagt verder te specificeren binnen welke uren er verlichting kan worden voorzien.

De Vlaamse Regering stelt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Het GRUP legt de bestemming vast en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Het vastleggen van gedetailleerde bepalingen inzake verlichting hoort niet thuis in een ruimtelijk uitvoeringsplan, maar in een inrichtingsstudie, project-MER of vergunningsaanvraag. Op projectniveau zal een inrichtingsstudie opgemaakt worden waarbij de details van de verlichting verder onderzocht zullen worden.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

18. In het advies van Defensie wordt gevraagd om de voorschriften van Artikel 3. 'Bosgebied' aan te passen zodat er een visuele verbinding voorzien kan worden tussen het militair domein en de open zichtas. Het agentschap Natuur en Bos stelt dat er geen aanleiding kan zijn tot het visueel openmaken van de boszone tussen het militair domein en de zichtas.

In navolging van het advies van Defensie en het Agentschap Natuur en Bos stelt de Vlaamse Regering dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. In de volgende fase, de projectfase, wordt het project verder uitgewerkt en gedetailleerd. Op projectniveau zal een inrichtingsstudie opgemaakt worden waarbij de visuele verbinding verder onderzocht zal worden.

Deze adviezen geven geen aanleiding tot aanpassing het grafisch plan en bijhorend de stedenbouwkundige voorschriften.

19. Het agentschap Natuur en Bos adviseert vraagt dat de aan-en wegvliegroutes voor een heli-haven niet via het bos gebeuren.

De Vlaamse Regering geeft in antwoord op dit bezwaar aan dat geen helihaven voorzien wordt in het 'bosgebied'. Het voorzien van een helihaven is wel mogelijk in het 'militair domein' en het 'gemengd bedrijventerrein'. De aan-en wegvliegroutes worden niet geregeld in een GRUP. De sectorale wetgeving inzake het gebruik van het luchtruim blijft ongewijzigd van toepassing.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

20. In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gevraagd om de stedenbouwkundige voorschriften concrete bepalingen op te nemen inzake de realisatie van het bosgedeelte, met een effectieve en realistische vooropgestelde tijdshorizont.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. Het GRUP legt de bestemming vast en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. De Vlaamse Regering verwijst ook naar het ontwerp van realisatieakkoord over de realisatie van het grootstedelijk landschappelijk gebied ten zuiden van de Leopold III-laan, dat tegelijk met de vaststelling van het GRUP wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de Federale Overheid in verband met de overdracht en realisatie van het bosgebied.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

21. In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gevraagd om de volledige zone langsheen het Woluwebos te bestemmen als 'bosgebied' en als dusdanig een volwaardige ecologische ontwikkeling mogelijk te maken.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de perimeter van het plangebied niet kan uitgebreid worden. De Vlaamse Regering verwijst hierbij naar het ontwerp van

realisatieakkoord over de realisatie van het grootstedelijk landschappelijk gebied ten zuiden van de Leopold III-laan, dat tegelijk met de vaststelling van het GRUP wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de Federale Overheid in verband met de overdracht en realisatie van het bosgebied, waarbij ook het deel van het Woluwebos dat gelegen is buiten de perimeter van het GRUP is opgenomen.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

22. Het agentschap Natuur en Bos adviseert dat in artikel 3 'Bosgebied' duidelijk dient omschreven te worden welke breedte voor de voetpaden mogelijk is.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de stedenbouwkundige voorschriften bepalen dat alle paden in het bosgebied voor voetgangers onverhard zijn, tenzij bij herbruik van bestaande verhardingen. Een maximale breedte wordt niet opgenomen om flexibiliteit te behouden en de breedte ervan af te stemmen op de functionaliteit van de trage weg, rekening houdende met de ligging ervan in 'bosgebied'. Op projectniveau zal een inrichtingsstudie opgemaakt worden waarbij de voetgangersverbindingen onderzocht zullen worden.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

23. Het Agentschap Natuur en Bos kan niet akkoord gaan met het tijdelijk behoud van de loop piste zoals voorzien in het art. 3 'Bosgebied'.

De Vlaamse Regering geeft in antwoord op dit bezwaar aan dat er voor de loop piste in de bestemming 'bosgebied' een uitdoofbeleid voorop wordt gesteld. De bestaande loop piste kan tijdelijk binnen het 'bosgebied' behouden blijven. Structureel onderhoud of structurele werken aan de bestaande loop piste zijn niet toegelaten. Vanaf het moment dat zulk onderhoud of zulke werken nodig zijn, dient de loop piste verplaatst te worden naar het aangrenzende 'parkgebied'. De bestaande loop piste wordt dan onthard, gesaneerd en bebost in kader van de realisatie.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

24. perspective.brussels vraagt om de bestaande atletiekpiste te bewaren op de huidige locatie. Het GRUP voorziet hierbij beter een minimale parkzone rond de bestaande atletiekpiste. Het Brusselse RPA maakt geen atletiekpiste mogelijk.

De Vlaamse Regering stelt dat het behoud van de bestaande atletiekpiste niet combineerbaar is met de doelstellingen van het GRUP en de beoogde bosuitbreiding. Vanaf het moment dat structureel onderhoud of structurele werken nodig zijn, dient de loop piste verplaatst te worden naar het aangrenzende 'parkgebied'. In navolging van het advies van Defensie werd het 'parkgebied' in het GRUP in beperkte mate uitgebreid (zie hoger) zodat een volwaardige loop piste kan ingepast worden in het 'parkgebied' op Vlaams grondgebied.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

25. OVAM refereert in haar advies naar een aantal algemene bemerkingen inzake sectorale wetgeving (zoals Vlarebo en het bodemdecreet), informatiebronnen over de

bodemkwaliteit en handleidingen (zoals voor grondwaterbehandeling). Aanvullend werden nog twee punten toegevoegd aan het advies inzake de overdracht van gronden en bij onteigening van gronden. Hierbij wordt verwezen naar het Bodemdecreet.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP niets wijzigt aan de sectorale en geldende regelgeving zoals het Bodemdecreet en andere. De effecten van de herbestemming op planniveau werden onderzocht. Alle milderende maatregelen werden vertaald in het GRUP. Wanneer er na goedkeuring van het plan projecten worden uitgewerkt, zullen ook op dat niveau de impact van het project op het milieu onderzocht worden. Er zal hierbij rekening moeten gehouden worden met sectorale wetgeving. Er is geen noodzaak op deze op te nemen in een GRUP.

Dit advies leidt niet tot een aanpassing van het GRUP.

26. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden opmerkingen gemaakt omtrent de mobiliteit in en rond de begraafplaatsen van Schaarbeek en Evere en dit op het grondgebied van de gemeente Zaventem. Er wordt gesteld dat de werking van de mobiliteit in en rond begraafplaatsen en uitvaartentiteiten onvoldoende werd onderzocht en dat er geen rekening werd gehouden met de lopende projecten, behoeften en wensen van de verschillende uitbaters van de Brusselse begraafplaatsen en het Brusselse crematorium.

Verschillende beheerders (gemeente Evere, gemeente Schaarbeek, de intercommunale Inhumation, Intercommunale voor Crematie en de stad Brussel) wensen elk een aparte ontsluiting en voldoende parkeervoorzieningen. Concreet wordt er een bijkomende parking voor 235 plaatsen en ontsluiting in het Vlaams Gewest (te Zaventem) gevraagd.

De bezwaarindieners dringen erop aan om de Everestraat te Zaventem te behouden voor de technische toegangen en voor bezoekers. Er wordt gevraagd om in het GRUP en de heraanleg van de Jules Bordetlaan rekening te houden met de vermindering van de parkeermogelijkheden door de sluiting van de Everestraat en de heraanleg van de Jules Bordetlaan.

Het Brussel Gewest vraagt om samen met het Vlaamse gewest onderhandelingen te voeren inzake de mobiliteit in en rond de begraafplaatsen. Specifiek vraagt het Brusselse Gewest om de nodige parkeercapaciteit buiten de begraafplaatsen te voorzien.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP de uitvoering vormt van het federaal samenwerkingsakkoord over de inplanting van het nieuwe hoofdkwartier van Defensie en de vijfde Europese school en de stedenbouwkundige principes bepaald door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest. In dit akkoord wordt mede de ontwikkeling voorzien van een grootstedelijk landschappelijk gebied ten zuiden van de stedelijke zone met als doel een groene intergewestelijke verbinding te ontwikkelen tussen de sites Josaphat (Schaarbeek) en Nossegemelle (Zaventem). De begraafplaatsen van Schaarbeek en Evere behoren tot dit grootstedelijk landschappelijk gebied. In het GRUP werden de aanliggende begraafplaatsen conform de plandoelstellingen enkel opgenomen om deze te verduurzamen via voorschriften inzake waterbeheer, boomdekking, ontharding, ecologische ontsnippering,

De Vlaamse Regering is van oordeel dat de problematiek van ontsluiting en parkeren lokaal is en opgelost kan worden binnen de contouren van de ca. 28 ha grote begraafplaats, zonder extra ruimte-inname buiten de bestemming 'openbaar nut'. De parkeerlast kan niet afgewenteld worden buiten de begraafplaats en zeker niet op de omliggende woonwijken te Zaventem. Het GRUP spreekt zich niet uit over de interne verkeersafwikkeling van de begraafplaats. De verkeersafwikkeling maakt deel uit van het gezamenlijk beheer van de begraafplaats zoals onderzocht door het Brussels Gewest. De Vlaamse Regering verduidelijkt dat dit de verantwoordelijkheid is van de beheerders van de begraafplaatsen, in samenspraak met de gemeente waarop de begraafplaatsen zich bevinden en geen taakstelling is van het Vlaams Gewest.

De Vlaamse Regering motiveert dat het knippen van de Everestraat voor het doorgaand autoverkeer een uitdrukkelijke plandoelstelling is. Om de ecologische continuïteit te garanderen tussen de begraafplaatsen en Defensie-zuid is het de bedoeling de Everestraat ter hoogte van de begraafplaats van Schaarbeek autovrij te maken. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het crematorium op de begraafplaats van Evere. Ontwerpend onderzoek werd hiernaar werd gevoerd in het strategisch luik en de milieueffecten van het Brusselse luik. De resultaten van dit onderzoek werden verwerkt in het Brusselse RPA (parking aan gebouw 'H' ter hoogte van de Jules Bordetlaan).

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van voorliggend plan.

27. In de adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld over de inrichting van begraafplaatsen en de bestemmingszone 'parkbegraafplaats'.

De gemeente Evere vraagt om in het GRUP 'Defensie' de mogelijkheid te onderzoeken om bijkomende ruimte te voorzien voor een begraafplaats voor de Intercommunale voor Teraardebestelling. Daarnaast vraagt ze om de boombedekkingsgraad van 35% in de bestemming art. 5 'Parkbegraafplaats' te verminderen tot 25%.

De gemeente Schaarbeek vraagt om de stedenbouwkundige voorschriften inzake begroeiing of geïntegreerd waterbeheer te beschouwen voor de globaliteit van de site gevat door het Vlaamse GRUP 'Defensie' en het Brusselse RPA 'Defensie'.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het voorzien of onderzoeken om bijkomend ruimte te voorzien voor een begraafplaats in Vlaanderen niet behoort tot de plandoelstellingen en scope van het GRUP. De Vlaamse doelstellingen inzake natuur-en bosontwikkeling kunnen niet gecombineerd worden met de uitbreiding van de begraafplaatsen op grondgebied Brussel.

De Vlaamse Regering motiveert de keuze om de boombedekkingsgraad in de parkbegraafplaats te behouden van 35%. Aangezien de begraafplaats gelegen is tussen het toekomstig 'bosgebied' (art. 3) en de 'beboste' begraafplaats ten westen van de Jules Bordetlaan is een boombedekking van 35% ten sterkste aan te bevelen. De begraafplaats ten westen van de Jules Bordetlaan heeft een structureel hogere boombedekkingsgraad dan de voorziene 35% voor de begraafplaats ten oosten van de Jules Bordetlaan. De verschillende begraafplaatsen, het toekomstig park- en bosgebied op de site Defensie en het Woluweveld maken samen onderdeel uit van het

grootstedelijk landschappelijk gebied ten zuiden van de Leopold III-laan zoals afgesproken tussen de Vlaamse en Federale Overheid (cfr. Samenwerkingsakkoord).

De Vlaamse Regering motiveert dat de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP en van het RPA op elkaar afgestemd werden. De opmerkingen, adviezen en bezwaren leiden niet tot een aanpassing van het GRUP.

28. Het agentschap Wegen en Verkeer vraagt om op het grafisch plan in te tekenen vanaf waar bebouwing toegelaten is in het militair domein langs de A201.

De Vlaamse Regering geeft in antwoord op dit advies aan dat de stedenbouwkundige voorschriften bouwvrije zones voorzien ten opzichte van de Leopold III-laan (A201). Het aanduiden van deze bouwvrije zones op het grafisch plan genereert weinig meerwaarde en zal de leesbaarheid van het verordenend plan niet ten goede komen.

Dit advies geeft geen aanleiding tot aanpassing van voorliggend plan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het koninklijk besluit van 7 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle-Vilvoorde- Asse, en latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aanpalende open ruimtegebieden'.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 maart 2015 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening van het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden - cluster Zaventem'.
- De beslissing van de Vlaams Minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische innovatie van 7 juli 2004 houdende de definitieve vaststelling van het Bijzonder Plan van Aanleg 'Wijziging BPA Harenheide'.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' in Zaventem wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage I, het grafisch plan;
2. bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
2. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
3. Bijlage IV, register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie;
4. Bijlage V, het plan-MER;
5. Bijlage VI, het Ontwerpend onderzoek;

Artikel 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Deniz Zuhar

Zuhar DEMIR



GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'DEFENSIE'

In Zaventem

Bijlage I. Verordenend grafisch plan



**Vlaamse
overheid**

DEPARTEMENT
OMGEVING



Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' ligt op grondgebied van de gemeente Zaventem.

Het GRUP bestaat uit volgende documenten:

- Bijlage I. Verordenend grafisch plan
- Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten
- Bijlage IV. Register planbaten, planschade, kapitaalschade en gebruikersschadecompensatie
- Bijlage V. Plan-MER
- Bijlage VI. Ontwerpend onderzoek

De elementen m.b.t. de watertoets zijn geïntegreerd in het plan-MER.

Het dossier omvat geen Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR). Gezien de inhoud van het plan en de ligging is er geen RVR vereist.

de ontwerpers

Veerle VAN HASSEL

Jo DECOSTER





GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'DEFENSIE'

In Zaventem

Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



**Vlaamse
overheid**

DEPARTEMENT
OMGEVING



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'DEFENSIE'

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Defensie' ligt op grondgebied van de gemeente Zaventem.

Het GRUP bestaat uit volgende documenten:

- Bijlage I. Verordenend grafisch plan
- Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa. Toelichtingsnota – tekst
- Bijlage IIIb. Toelichtingsnota – kaarten
- Bijlage IV. Register planbaten, planschade, kapitaalschade en gebruikersschadecompensatie
- Bijlage V. Plan-MER
- Bijlage VI. Ontwerpend onderzoek

De elementen m.b.t. de watertoets zijn geïntegreerd in het ontwerp plan-MER.

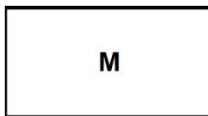
Het dossier omvat geen Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR). Gezien de inhoud van het plan en de ligging is er geen RVR vereist.

de **ontwerpers**

Veerle VAN HASSEL

Jo DECOSTER

Artikel 1. Militair domein.....	3
Artikel 2. Gemengd bedrijventerrein.....	5
Artikel 3. Bosgebied.....	7
Artikel 4. Parkgebied.....	9
Artikel 5. Parkbegraafplaats.....	10
Artikel 6. Inrichtingsstudie.....	11



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'gemeenschaps- en nutsvoorziening'.

Artikel 1. Militair domein

1.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming

Het gebied is bestemd als militair domein en specifiek voor militaire hoofdkwartieren, administratieve functies en diensten bestemd voor de strijdkrachten, congresfaciliteiten, wegenis en gemeenschapsvoorzieningen. Alle handelingen en activiteiten die nodig of nuttig zijn voor militaire activiteiten, de uitbating van het militaire hoofdkwartier en gemeenschapsvoorzieningen zijn toegelaten.

1.2 Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Onbebouwde en onverharde ruimtes

In de grafisch aangeduide deelzone **I**, kan minimaal 45% van de bestemmingsoppervlakte niet bebouwd, verhard of verdicht worden. Grote, aaneengesloten oppervlaktes van meer dan 1000m², zoals parkings op maaiveldniveau, worden bijkomend voorzien van groene buffer- en infiltratievoorzieningen. Binnen deze verharde vlakken wordt minstens 15% van de oppervlakte waterdoorlatend voorzien.

In de grafisch aangeduide deelzone **II**, kan minimaal 10% van de bestemmingsoppervlakte niet bebouwd, verhard of verdicht worden.

De onbebouwde en onverharde ruimtes dienen volledig beplant of ingezaaid te worden. Deze oppervlaktes dienen volledig waterdoorlatend te zijn en vrij van ondergrondse verdiepingen, zodat het hemelwater op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen en het effect van hitte-eilanden wordt tegengegaan. Bovengrondse wateroppervlakten behoren niet tot de bebouwde, verharde of verdichte ruimte.

Voor nieuwe beplantingen wordt gebruik gemaakt van streekeigen inheems of streekeigen groen. De realisatie van de aanplantingen gebeurt ten laatste in het plantseizoen na het uitvoeren van de werken zoals bedoeld in de omgevingsvergunning.

De in het gebied bestaande hoogstammige bomen worden maximaal behouden. Het verwijderen van bestaande hoogstammige bomen wordt in de aanvraag tot omgevingsvergunning verantwoord.

Bouwwrije stroken

Ondergrondse en bovengrondse gebouwen zijn niet mogelijk:

- binnen een strook van 20,00 meter langs de Leopold III-laan en dit gemeten vanaf de grens van het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze zone wordt voorzien met hoogstammige bomen in aansluitend verband.
- binnen een strook van 10,00 meter langs de bestemmingszones met Artikel 2 Gemengd Bedrijventerrein.
- Binnen een strook van 5,00 meter langs de bestemmingszone met Artikel 3 Bosgebied

Daar waar beveiligingsinfrastructuur-en inrichtingen nodig zijn binnen deze bouwwrije stroken, wordt deze ingepast in een groen kader. Bestaande hoogstammige bomen binnen deze stroken worden maximaal behouden.

Architecturale kwaliteit en landschappelijke inpassing

Het gebied moet een architecturaal hoogwaardige uitwerking krijgen met als resultaat dat het geldt als een landmark in zijn omgeving. Hierbij moet zowel de schaal als de gehanteerde vormtaal evenwichtig worden uitgewerkt en gemotiveerd.

De bebouwde en onbebouwde ruimte wordt als één gezamenlijke en samenhangend geheel ingericht. Waar mogelijk worden voorzieningen in het gebied gedeeld.

Bij oprichting van gebouwen worden duurzaamheidsaspecten in acht genomen.

Een eventuele helihaven dient maximaal landschappelijk geïntegreerd te worden en mag geen barrière vormen in de publieke ruimte en kan op een dakoppervlakte voorzien worden.

Het zuidelijk deel van de zone wordt hoofdzakelijk groen en boomrijk ingericht. Een visuele verbinding kan voorzien worden met de inrichting van art. 3.3 open zichttas. Indien er gebouwen of infrastructuur worden voorzien, worden deze landschappelijk ingepast, rekening houdend met een landschappelijke integratie met de bestemmingszone Artikel 3 Bosgebied.

Toegangen, ontsluiting en mobiliteit

Autoparkeerplaatsen voor personeel worden ondergronds of in een gebouw/gebouwen voorzien.

Autoparkeerplaatsen voor bezoekers, dienstvoertuigen en voor logistiek- en vrachtverkeer kunnen gerealiseerd worden in gemeenschappelijke parkeerpockets in de open lucht van maximum 40 autoparkeerplaatsen. Deze parkeerpockets worden landschappelijk geïntegreerd in de omgevingsaanleg.

De toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers wordt geoptimaliseerd door aan te takken op bestaande of aan te leggen voetgangers- of fietsnetwerken in de omgeving.

Omgevingsvergunningen voor nieuwe gebouwen en/of voor inrichtingswerken van het militaire domein worden enkel verleend indien auto-ontradende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen. Gekoppeld aan deze auto-ontradende maatregelen dient te worden aangetoond hoe wordt omgegaan met de bijhorende bewuste organisatie van de schaarse aan parkeer ruimte en voldoende voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

Waterhuishouding en hittebeheer

In functie van de waterhuishouding en hitte-eilanden wordt de bebouwing en verharding voorzien met een minimale verdichting van de bodem.

Bij bebouwing dient het hemelwater verplicht herbruikt te worden minstens voor de spoeling van alle toiletten en het reinigen van de buitenruimtes.

Het hemelwater kan niet afgewikkeld worden op de openbare riolering ongeacht de neerslagintensiteiten en dient binnen de bestemmingszone en/of de aanliggende onbebouwde ruimtes te kunnen infiltreren. Zo kan het hemelwater, na bovengrondse buffering en herbruik, op natuurlijke wijze door de bodem stromen. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.

Er dient te worden voorzien in de nodige maatregelen om in het gebied opwarming tegen te gaan. Grotere wateroppervlaktes en groenmassieven zijn toegelaten om het effect van hitte-eilanden tegen te gaan.

Verlichting

Zonder afbreuk te doen aan de veiligheidseisen eigen aan militaire gebouwen en infrastructuur dient in de buurt van open en beboste gebieden nieuwe verlichting beperkt te worden, neerwaarts gericht te zijn en enkel de doelgebieden aan te stralen. Ook voor de verlichting op eigen terrein en de algemene straatverlichting dient er rekening gehouden te worden met lichtvervuiling en de impact op de omgeving.

1.3. Toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer



Symbolische aanduiding. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

De toegang tot het militair domein wordt voor het gemotoriseerd verkeer voorzien via aangeduide pijl op het grafisch plan 'art. 1.1 Toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer'.

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'bedrijvigheid'.

Artikel 2. Gemengd bedrijventerrein

2.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming

De gemengde bedrijvenzone is bestemd voor hoogwaardige bedrijvigheid, wegenis en gemeenschapsvoorzieningen. Volgende bedrijfsactiviteiten zijn toegelaten:

- die een intensief en meerlagig ruimtegebruik kennen en waarbij gemeenschappelijke functies benut worden;
- die individueel of gezamenlijk een gemengd karakter hebben;
- onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, al dan niet in samenhang met onderwijs- en opleidingsactiviteiten;
- energierecuperatie, warmtekrachtkoppeling en productie van energie;
- kleinschalige complementaire voorzieningen.

De volgende hoofdactiviteiten zijn niet toegelaten:

- opslag in de buitenruimte;
- autonome kantoren;
- autonome klein- en groothandel;
- autonome transportbedrijven;
- autonome recreatie en sport- of fitnessfaciliteiten;
- autonome horeca;
- Seveso-inrichtingen;
- Bedrijven die het volgende verwerken en/of bewerken; mest of slib, delfstoffen, grond.

In dit gebied kan eveneens een helihaven voorzien worden in functie van de NAVO en Defensie.

Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m² vloeroppervlakte, geïntegreerd in het bedrijfsgebouw, zijn toegelaten. Indien het noodzakelijk is voor de veiligheid van het bewakingspersoneel is de niet-integratie toegelaten.

2.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Perceelsstructuur

In de grafisch aangeduide deelzone **I**, ten noorden van de aanwezige bomenrij, kan de bestemmingszone opgedeeld worden in individuele kavels met een minimale oppervlakte van 8.000m².

In de grafisch aangeduide deelzone **II**, ten zuiden van de aanwezige bomenrij, kunnen verschillende kavels worden ingericht met een minimale oppervlakte van 4.500m². Ter hoogte van de zijdelingse kavelgrenzen in deze bestemmingszone en vanaf de bestemmingsgrens met artikel 3 Bosgebied worden aansluitende groenstructuren ingericht met een minimale breedte van 10,00 meter.

Bedrijfsverzamelgebouwen met gemeenschappelijke voorzieningen vormen een uitzondering op de perceelsstructuur in de bestemmingszones.

Bebouwde ruimtes

Binnen de bestemmingszone geldt er een V/T-index van minimaal 1.1 en maximaal 1.6. De gebouwen hebben een gemiddelde bouwhoogte van 3 bouwlagen. De maximale bouwhoogte omvat 6 bouwlagen.

De gelijkvloerse verdieping heeft een minimale bouwhoogte van 6,00 meter, de bovenliggende volwaardige bouwlagen hebben een minimale bouwhoogte van 3,00 meter per bouwlaag.

Onbebouwde en onverharde ruimtes

Minimaal 30% van de kaveloppervlakte kan niet bebouwd, verhard of verdicht worden. Deze onbebouwde en onverharde ruimtes dienen volledig beplant of ingezaaid te worden. Deze oppervlaktes dienen volledig waterdoorlatend te zijn en vrij van ondergrondse verdiepingen. Zodat het hemelwater op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen en het effect van hitte-eilanden wordt tegengegaan.

Voor nieuwe beplantingen wordt gebruik gemaakt van streekeigen inheems of streekeigen groen. De realisatie van de aanplantingen gebeurt ten laatste in het plantseizoen volgend op het verlenen van de omgevingsvergunning.

De in het gebied bestaande bomen worden maximaal behouden. Het verwijderen van bestaande bomen wordt bij de aanvraag tot omgevingsvergunning verantwoord.

Architecturale kwaliteit en landschappelijke inpassing

Het gebied moet een architecturaal hoogwaardige uitwerking krijgen. Hierbij moet zowel de schaal als de gehanteerde vormtaal evenwichtig worden uitgewerkt en gemotiveerd. Bij oprichting van gebouwen worden duurzaamheidsaspecten in acht genomen.

Op perceelsniveau wordt de bebouwde en onbebouwde ruimte als één gezamenlijke en samenhangend geheel ingericht. Waar mogelijk worden voorzieningen in het gebied gedeeld. Het bufferen en laten infiltreren van hemelwater dient landschappelijk geïntegreerd te worden.

Toegangen, ontsluiting en mobiliteit

De toegang tot het gemengde bedrijventerrein wordt voor het gemotoriseerd verkeer minstens voorzien via de op het grafisch plan aangeduide pijl '1.3 Toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer'. De toegankelijkheid van hulpdiensten kan hierop een uitzondering vormen. Nieuwe ontsluitingswegen vormen een lus doorheen de bestemmingszone en takken aan op de grafisch aangeduide 'art. 1.3 Toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer'.

Individuele parkeerplaatsen zichtbaar vanaf de toegang en de ontsluitingswegen worden niet toegelaten. Autoparkeerplaatsen worden ondergronds of in/op een gebouw/gebouwen voorzien. Een beperkt aantal autoparkeerplaatsen voor bezoekers en voor vrachtverkeer kunnen gerealiseerd worden in gemeenschappelijke kleinschalige parkeerpockets in de open lucht. Deze parkeerpockets worden geïntegreerd in de omgevingsaanleg van de nieuwe wegenis.

De toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers wordt geoptimaliseerd door aan te takken op bestaande of aan te leggen voetgangers- of fietsnetwerken in de omgeving. Het uitwerken van een fietsnetwerk en strategisch gelegen overdekte fietsenstallingen worden voorzien, al dan niet gebundeld voor verschillende bedrijven.

De inritten van laad- en losplaatsen worden conflictvrij met verkeersbewegingen van voetgangers en fietsers ingericht.

Omgevingsvergunningen voor nieuwe gebouwen en/of voor inrichtingswerken van het bedrijventerrein worden enkel verleend indien auto-ontraderende en fiets- en openbaar vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zoals bedrijfsvervoersplannen in het aanvraagdossier zijn opgenomen. Gekoppeld aan deze auto-ontraderende maatregelen dient te worden aangetoond hoe wordt omgegaan met de bijhorende bewuste organisatie van de schaarse aan parkeerruimte en voldoende voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

Helihaven

Een eventuele helihaven dient maximaal landschappelijk geïntegreerd te worden en mag geen barrière vormen in de publieke ruimte.

Waterhuishouding en hittebeheer

In functie van de waterhuishouding en hitte-eilanden wordt de bebouwing en verharding maximaal gestapeld met een minimale verdichting van de bodem.

Bij bebouwing dient het hemelwater verplicht herbruikt te worden voor minstens de spoeling van alle toiletten en het reinigen van de buitenruimtes.

Het hemelwater kan niet afgewikkeld worden op de openbare riolering ongeacht de neerslagintensiteiten en dient binnen de bestemmingzone en/of de aanliggende onbebouwde ruimtes te kunnen infiltreren. Zodat het hemelwater, na herbruik collectief na bovengrondse buffering, op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.

Er dient gemeenschappelijk te worden voorzien in de nodige maatregelen om in het gebied opwarming tegen te gaan. Grotere wateroppervlaktes en groenmassieven zijn toegelaten om het effect van hitte-eilanden tegen te gaan.

Verlichting

In de buurt van meer open en beboste gebieden dient nieuwe verlichting beperkt te worden, neerwaarts gericht te zijn en enkel de doelgebieden aan te stralen. Ook voor de verlichting op eigen terrein en de algemene straatverlichting dient er rekening gehouden te worden met lichtvervuiling en de impact op de omgeving.

Geluid

Geluidsisolerende maatregelen dienen getroffen te worden om het omgevingsgeluid te reduceren ten aanzien van persoonsintensieve inrichtingen. Deze maatregelen kunnen stedenbouwkundig van aard zijn, architecturaal en/of bouwtechnisch.

2.3. Aanwezige bomenrij



Symbolische aanduiding. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

De reeds aanwezige bomenrij zoals aangeduid op het grafisch plan wordt gevrijwaard en geïntegreerd in het publiek domein van de gemengde bedrijvenzone. Alleen handelingen met het oog op de instandhouding en het onderhoud van de bestaande bomenrij zijn toegelaten. Geringe onderbrekingen tot 20% van deze bomenrij zijn mogelijk, in functie van:

- ontsluitingswegen;
- verbindingen voor voetgangers en fietsers;
- ontsluitingswegen voor hulpdiensten voor zover de aanleg gebeurt in gestabiliseerd gras.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bos.

Artikel 3. Bosgebied

3.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van bos. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg, het beheer en de inrichting van bos, de natuur en het natuurlijk milieu zijn toegelaten.

Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur in functie van de sociale en educatieve functies van het bosgebied is toegelaten voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het bosgebied niet overschreden wordt.

3.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Perceelsstructuur

Het is niet toegelaten de bestemmingszone op te delen in verschillende geprivatiseerde delen met uitzondering van het artikel 3.4 'Specifieke veiligheidsperimeter'. Het bosgebied dient een toegankelijk karakter te hebben in zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het bosgebied niet overschreden wordt.

Onbebouwde ruimte

Bij de inrichting en beheer van het bos dient aandacht besteed te worden aan de wijze waarop beplanting en open plekken vorm geven aan het bos. De boombedekkingsgraad van de bestemmingszone bedraagt minimaal 75% voor de gehele bestemmingszone. De samenstelling van het bos (boomlaag, struiklaag, kruidlaag en strooisellaag) dient te gebeuren op basis van streekeigen en inheemse plantensoorten al dan niet in combinatie met streekeigen cultuurgewassen zoals fruitbomen en bloemrijk grasland. De bestaande bomen of boomgroepen worden maximaal gevrijwaard.

Alle randen van de bestemmingszone, die niet aansluiten aan boomgroepen of bos, dienen ingericht en beheert te worden als bosranden. In de bosranden is een vegetatieve en gelaagde opbouw herkenbaar van boomlaag, struiklaag en kruidlaag. De breedte van de bosrand is minimaal 15,00m.

Bebouwde en verharde ruimte

Alle paden voor voetgangers of beheervoertuigen zijn onverhard, tenzij bij herbruik van bestaande verhardingen. Andere verhardingen zijn enkel toegelaten voor functionele fietspaden die kaderen binnen een fietsroutenetwerk. De breedte van de fietspaden dient beperkt te blijven tot 3,00m.

De aanleg of instandhouding van parkeervoorzieningen in het bosgebied worden niet toegelaten.

Per 10ha bos kan maximaal 1500m pad ingericht worden of bewaart blijven. De Eversestraat als rijweg wordt deels onthard ivf een fiets- en wandelverbinding en ivf beheervoertuigen.

Een beperkt aantal bestaande constructies kunnen in stand gehouden worden als huisvesting voor inheemse fauna. Deze constructies worden passend ingericht. Afsluitingen zijn enkel toegelaten indien noodzakelijk voor het bosbeheer en dienen grofmazig te zijn.

Bij een aanvraag tot omgevingsvergunning wordt een onderzoek door een soortenexpert voor vleermuizen en eikelmuizen toegevoegd.

Toegangen, ontsluiting en mobiliteit

Binnen de bestemmingszone wordt de Eversestraat ontoegankelijk gemaakt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Met uitzondering voor wandel-, fietsverkeer en beheervoertuigen wordt de wegenis onthard.

Waterhuishouding

Het hemelwater kan niet afgewikkeld buiten de bestemmingszone ongeacht de neerslagintensiteiten en dient binnen de bestemmingszone te kunnen infiltreren. Zodat het hemelwater op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.

Alle handelingen zijn toegelaten die nodig of nuttig zijn voor het herstel van het waterbergend vermogen en de infiltratiecapaciteit van de bestemmingszone. Hemelwater van buiten de bestemmingszone kan binnen de bestemmingszone geïnfilteerd worden, eventueel na buffering.

Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromings- en infiltratiegebieden, het beheersen en/of voorkomen van overstromingen en rioleringswerken zijn eveneens toegelaten voor zover daarbij gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw en zover de hoofdbestemming als bos niet in het gedrang komt.

Verlichting

Verlichting in de bestemmingszone is enkel toegelaten:

- in functie het functioneren van de loopspise.
- langsheen de Eversestraat in functie van wandel- en fietsverkeer.

Verlichting wordt hierbij beperkt tot het strikt noodzakelijke en dit om lichtverstrooiing en de ecologische impact in het gebied en de aangrenzende gebieden te vermijden. Verlichting dient neerwaarts gericht te zijn, enkel de doelgebieden aan te stralen en kan

tijdsgebonden zijn.

3.3 Open zichtas



Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Een open oost-westgerichte zichtas dient gerealiseerd te worden in de bestemmingszone ter hoogte van de aanduiding op het grafisch plan. De zichtas bestaat uit bloemrijk grasland, solitaire bomen en bosranden. De open zichtas heeft een breedte tussen 60,00 en 80,00m inclusief de bosranden zoals aangegeven in artikel 3.2.

3.4 Specifieke veiligheidsperimeter



Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Tussen de bestemmingen van het 'Militair domein' en het 'Bosgebied' wordt in een buffer voorzien met specifieke veiligheidsvoorschriften. Deze strook zal ontoegankelijk worden gemaakt door middel van een omheining, weliswaar ingericht als bosrand. Deze bosrand moet voldoen aan de voorwaarden van:

- de landschappelijke inpassing;
- de beheersing van de veiligheidsrisico's;
- de fysieke en visuele beheersbaarheid van de veiligheidsrisico's binnen deze perimeter.

Deze zone kan niet bebouwd of verhard worden. Voor nieuwe beplantingen wordt gebruik gemaakt van streekeigen inheems of streekeigen groen.

3.5 Tijdelijk behoud looppiste



Symbolische aanduiding. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

De bestaande looppiste kan tijdelijk binnen het bosgebied behouden blijven. Structureel onderhoud of structurele werken aan de looppiste zijn niet toegelaten in het bosgebied. Vanaf het moment dat zulk onderhoud of werken nodig zijn, dient de looppiste verplaatst te worden. De looppiste wordt dan onthard, gesaneerd en bebost.

P

Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'Overig Groen'.

Artikel 4. Parkgebied

4.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. Dit gebied heeft ook een sociale functie. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

De in artikel 4.1 tot 4.4 genoemde handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.

In het parkgebied is de ontwikkeling en verplaatsing van een loop piste eveneens steeds toegelaten.

4.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Perceelsstructuur

Het parkgebied dient een toegankelijk karakter te hebben in zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het parkgebied niet overschreden wordt.

Onbebouwde ruimte

Bij de inrichting en beheer van het parkgebied dient aandacht besteed te worden aan de wijze waarop beplanting en open plekken vorm geven aan de bossige omgeving. De boombedekkingsgraad van de bestemmingszone bedraagt minimaal 40%. De samenstelling van het bos (boomlaag, struiklaag, kruidlaag en strooisellaag) dient te gebeuren op basis van streekeigen en inheemse plantensoorten al dan niet in combinatie met streekeigen cultuurgewassen zoals fruitbomen en bloemrijk grasland.

De bestaande bomen worden maximaal gevrijwaard. In de bosranden is een vegetatieve en gelaagde opbouw herkenbaar van boomlaag, struiklaag en kruidlaag. De breedte van de bosrand is minimaal 15,00m.

Bebouwde en verharde ruimte

Afsluitingen zijn enkel toegelaten voor het functioneren van de loop piste. Deze afsluiting hebben een maximale hoogte van 1,2 meter en bestaan uit natuurlijke inheemse hagen eventueel gecombineerd met een grofmazige draadafsluiting. Andere infrastructuur verbonden aan de loop piste, hetzij gebouwen of verhardingen, zijn niet toegestaan.

Toegangen, ontsluiting en mobiliteit

De aanleg of instandhouding van parkeervoorzieningen en/of wegen voor autoverkeer in het parkgebied worden niet toegelaten.

Binnen de bestemmingszone wordt de Eversestraat ontoegankelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Met uitzondering voor wandel-, fietsverkeer en beheervoertuigen wordt de wegenis onthard.

Waterhuishouding

Het hemelwater kan niet afgewikkeld buiten de bestemmingszone ongeacht de neerslagintensiteiten en dient binnen de bestemmingszone te kunnen infiltreren. Zodat het hemelwater op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.

Alle handelingen zijn toegelaten die nodig of nuttig zijn voor het herstel van het waterbergend vermogen en de infiltratiecapaciteit van de bestemmingszone. Hemelwater van buiten de bestemmingszone kan binnen de bestemmingszone geïnfiltreerd worden, eventueel na buffering.

Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromings- en infiltratiegebieden, het beheersen en/of voorkomen van overstromingen zijn eveneens toegelaten en zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt. Eveneens zijn rioleringswerken in de bestemmingszone steeds toegelaten. Bij bovengrondse infrastructuur voor waterbeheersing dient er gebruik gemaakt te worden van de technieken van natuurtechnische milieubouw

Verlichting

Verlichting in de bestemmingszone is enkel toegelaten:

- in functie het functioneren van de loop piste.
- langsheen de Eversestraat in functie van wandel- en fietsverkeer.

Verlichting wordt hierbij beperkt tot het strikt noodzakelijke en dit om lichtverstrooiing en de ecologische impact in het gebied en de aangrenzende gebieden te vermijden. Verlichting dient neerwaarts gericht te zijn, enkel de doelgebieden aan te stralen en kan tijdsgebonden zijn.

4.3 open zichtas



Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Een open oost-westgerichte zichtas dient gerealiseerd te worden in de bestemmingszone ter hoogte van de aanduiding op het grafisch. De zichtas bestaat uit bloemrijk grasland, solitaire bomen en bosranden. De open zichtas heeft een breedte tussen 60,00 en 80,00m inclusief de bosranden zoals aangegeven in artikel 4.2.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'gemeenschaps- en nutsvoorziening'.

Artikel 5. Parkbegraafplaats

5.1. Bepalingen met betrekking tot de bestemming

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van een parkbegraafplaats met bijhorende voorzieningen. Rustig en sereen recreatief medegebruik van de parkbegraafplaats is toegelaten.

De bestemmingszone is eveneens bestemd voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen zoals collectieve moestuinen en boomgaarden, bebouwde en onbebouwde ruimtes voor de stadsdiensten en beheer van het publiek domein.

5.2. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Perceelsstructuur

De begraafplaats dient een toegankelijk karakter te hebben in zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht en het serene karakter van de begraafplaats niet overschreden wordt.

Collectieve moestuinen en boomgaarden, terreinen voor publieke diensten en het beheer van het publiek domein kunnen worden afgezonderd van de parkbegraafplaats.

Onbebouwde ruimte

Bij de inrichting en beheer van de bestemmingszone dient aandacht besteed te worden aan het behoud van de bestaande waardevolle vegetatie-, cultuurhistorische en/of landschapselementen. Het gebied wordt ontwikkeld als een groene en onbebouwde ruimte.

De boombedekkingsgraad van de bestemmingszone bedraagt minimaal 35%. De samenstelling van het plantgoed dient hoofdzakelijk te gebeuren op basis van streekeigen en inheemse plantensoorten al dan niet in combinatie met streekeigen cultuurgewassen zoals fruitbomen en bloemrijk grasland.

Bebouwde en verharde ruimte

Noodzakelijke bebouwing en constructies in functie van het functioneren als begraafplaats of parkbegraafplaats zijn steeds toegelaten. Deze constructies worden zo veel als mogelijk gekoppeld aan de toegangen, bestaande verhardingen en/of bestaande bebouwing. Onthardingingen zijn steeds toegelaten.

Waterhuishouding en hittebeheer

Het hemelwater kan niet afgewikkeld buiten de bestemmingszone ongeacht de neerslagintensiteiten en dient binnen de bestemmingzone te kunnen infiltreren. Zodat het hemelwater op natuurlijke wijze door de bodem kan stromen. Een goede kwaliteit van het infiltrerend hemelwater moet eveneens verzekerd worden.

Alle handelingen zijn toegelaten die nodig of nuttig zijn voor het herstel van het waterbergend vermogen en de infiltratiecapaciteit van de bestemmingszone. Hemelwater van buiten de bestemmingszone kan binnen de bestemmingszone geïnfiltreerd worden, eventueel na buffering.

Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromings- en infiltratiegebieden, het beheersen en/of voorkomen van overstromingen en rioleringswerken zijn eveneens toegelaten voor zover daarbij gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw en zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt.

Bij bebouwing dient het hemelwater verplicht herbruikt te worden voor minstens de spoeling van alle toiletten en het reinigen van de buitenruimtes.

Verlichting

Verlichting in parkbegraafplaats wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke en dit om lichtverstrooiing en de ecologische impact in het

gebied en de aangrenzende gebieden te vermijden. Verlichting dient neerwaarts gericht te zijn, enkel de doelgebieden aan te stralen en kan tijdsgebonden zijn.

5.3 Ecologische verbindingen



Symbolische aanduiding. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Om uitwisseling mogelijk te maken van fauna en flora worden op verschillende plaatsen ecologische verbindingen gerealiseerd en passend beheerd.

De ecologische verbindingen worden via de aangeduide pijl op het grafisch plan voorzien. De pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden.

5.4. Verbinding voor langzaam verkeer



Symbolische aanduiding. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Om functionele relaties te leggen wordt een verbinding gerealiseerd voor fietsers en wandelaars. De verbinding wordt via de aangeduide pijl op het grafisch plan voorzien. De pijl duidt symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden.



Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 6. Inrichtingsstudie

6.1. Bepalingen met betrekking tot de inrichting

Binnen de contour van het voorliggende ruimtelijk uitvoeringsplan dient bij vergunningsaanvragen in functie van een project dat bepalend is voor een terreinoppervlakte van minimum 1 ha en/of een gebouw van 1000m² dient een inrichtingsstudie te worden toegevoegd.

De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.

De inrichtingsstudie geeft aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de vergunningsaanvragen.

Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

De inrichtingsstudie geeft aan op welke manier wordt voldaan aan de voorgaande bepalingen binnen het stedenbouwkundige voorschrift.

Daarnaast dienen volgende elementen minstens onderdeel uit te maken van de inrichtingsstudie:

- Inplanting van de gebouwen;
- Materiaalgebruik;
- Landschappelijke inpassing en boomdekking, met bijzondere aandacht voor de afwerking van de randen van het gebied, tevens de coherentie met de omgeving;
- Multimodale ontsluiting;
- Auto- en fietsparkeerplaatsen, verkeerscirculatie en -afwikkeling, bijzondere aandacht voor het bevorderen van; de verkeersveiligheid, duurzame vervoersmodi en openbaar vervoer;
- Waterbeheersing en maatregelen naar duurzaam; watergebruik en herbruik van hemelwater;
- Een onthardingsstrategie;
- Milieutechnische maatregelen.

6.2. Bepalingen met betrekking tot de monitoring

De richtingsstudie bevat tevens een monitoringsplan in functie van mobiliteit en daarvan afgeleid lucht.

6.3 Bepalingen met betrekking tot de beheer

In de groene ruimtes wordt een gedifferentieerd beheer toegepast om de productie van groenafval te minimaliseren en de biodiversiteit te maximaliseren.