

STARTNOTA

RUP DIKKE LINDE

SEPTEMBER 2025
GEMEENTE SINT-PIETERS-LEEUV



RUP DIKKE LINDE

PLAN ID —

DATUM — SEPTEMBER 2025

GEMEENTE SINT-PIETERS-LEEUEW

Contact:

Yasmine De Smet

Dienst Omgeving

yasmine.desmet@sint-pieters-leeuw.be

INHOUD

1.	Inleiding	5
2.	Context	6
2.1	Situering	6
2.2	Historische lezing	8
2.3	Bestaande toestand	10
2.4	Juridische context	15
2.4.1	RUP Wautersstraat (2013)	16
2.4.2	RUP Open Ruimte (2014)	20
2.4.3	Verordening parkeren (2023)	21
2.4.4	PRUP Kernaafbakening Zennevallei (2024)	22
2.4.5	GRUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden (2011, partieel hernomen 2015)	24
2.5	Relevante studies en plannen	26
2.5.1	Studie Buitensportinfrastructuur (2023)	26
2.5.2	Masterplan en RUP Makro-site (lopende)	27
2.5.3	Strategisch project Zennevallei (lopende)	28
2.6	Planologische context	31
2.6.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997)	31
2.6.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (conceptnota, 2025)	32
2.6.3	Provinciaal Ruimtelijk Beleidsplan Vlaams-Brabant (2023)	34
2.6.4	Ruimtelijk Structuurplan Sint-Pieters-Leeuw (2008)	36
2.6.5	Herziening mobiliteitsplan Sint-Pieters-Leeuw (2024)	39
3.	Visie	44
3.1	Knelpunten huidig RUP	44
3.2	Doelstellingen	45
3.2.1	Benutten van de strategische locatie in Zuun	45
3.2.2	Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid	46
3.2.3	Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg	47
3.2.4	Voorzien in de noden aan buitensportinfrastructuur voor Zuun	47
3.3	Structuurschets en aanzet RUP	48
3.3.1	Beperkte wijzigingen ter hoogte van woonzones	50
3.3.2	Wijzigingen ter hoogte van het binnengebied: recreatie en bedrijvigheid	51
4.	Juridische gevolgen	55
4.1	Reikwijdte en detailleringsgraad	55
4.2	Afbakening plancontour	55
4.3	Instrumenten	56

5.	MER-screening	57
5.1	Inleiding	57
5.2	Aard van het plan	57
5.3	Toets plan-MER-plicht	57
5.4	Alternatievenonderzoek	58
5.4.1	Nulalternatieven	58
5.4.2	Inrichtingsalternatieven	58
5.5	Scoping van milieueffecten	58
5.5.1	Kwetsbaarheden van het gebied	58
5.5.2	Resulterende scoping	61
5.6	Milieubeoordeling	62
5.6.1	Discipline grond- en oppervlaktewater	62
5.6.2	Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	67
5.6.3	Discipline biodiversiteit	69
5.6.4	Discipline mens: mobiliteit	70
5.6.5	Discipline mens: ruimtelijke effecten	86
5.6.6	Overige milieudisciplines: klimaat	91
5.6.7	Algemene conclusie	94
5.7	RVR-toets	94
6.	Bijlagen	95
6.1	Kaartmateriaal	95

1. INLEIDING

In opdracht van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw maakt Sweco het gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Dikke Linde op. Het RUP zal het RUP Wautersstraat uit 2013 vervangen.

Het bestaande RUP Wautersstraat uit 2013 wordt onder hoofdstuk 2.4.1 besproken. Ook bij de herziening steunt het RUP nog op de bindende bepalingen uit het ruimtelijk structuurplan, namelijk:

- Actie 7 - herbestemmen van WR8 voor bedrijvigheid en recreatie
- Actie 11 - selectie van Wautersstraat als gemengd bedrijventerrein
- Actie 14 - selectie van Bosmansstadion als gemeentelijke recreatieve knoop

Uitleg over dit Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente kan gevonden worden onder hoofdstuk 2.6.4.

De aanleiding tot herziening van het ruimtelijk uitvoeringsplan is **tweeledig en vertrekt zowel vanuit de noden van de functies bedrijvigheid en recreatie:**

Eenzijds heeft het bestaande **juridische kader niet geleid tot de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen van het bedrijventerrein**. Belangrijke aandachtspunten bij de herziening zijn dan ook:

- Optimalisatie van de ontsluiting van de bedrijvenzone naar de N6
- Optimalisatie van de interne circulatie, groene verbindingen en parkeerbehoefte binnen de bedrijvenzone.
- Optimalisatie van zones voor bedrijvigheid aan gewijzigde noden en dit i.f.v. efficiënte bedrijfsvoering, ruimtelijke inkadering en visuele buffering, ontsluiting en mobiliteit en zuinig ruimtegebruik.
- Efficiënt ruimtegebruik en verhoging ruimtelijk rendement.
- Landschappelijke inkadering en buffering hemelwater

Anderzijds formuleerde de **Behoeftenstudie Buitensportinfrastructuur** (zie ook hoofdstuk 3.2.4), opgemaakt in 2023 als beleidsvoorbereidend document, een aantal concrete knelpunten en maatregelen die binnen een nieuw RUP kunnen worden opgenomen om een toekomstige robuuste uitbouw van recreatie op de site te verzekeren.

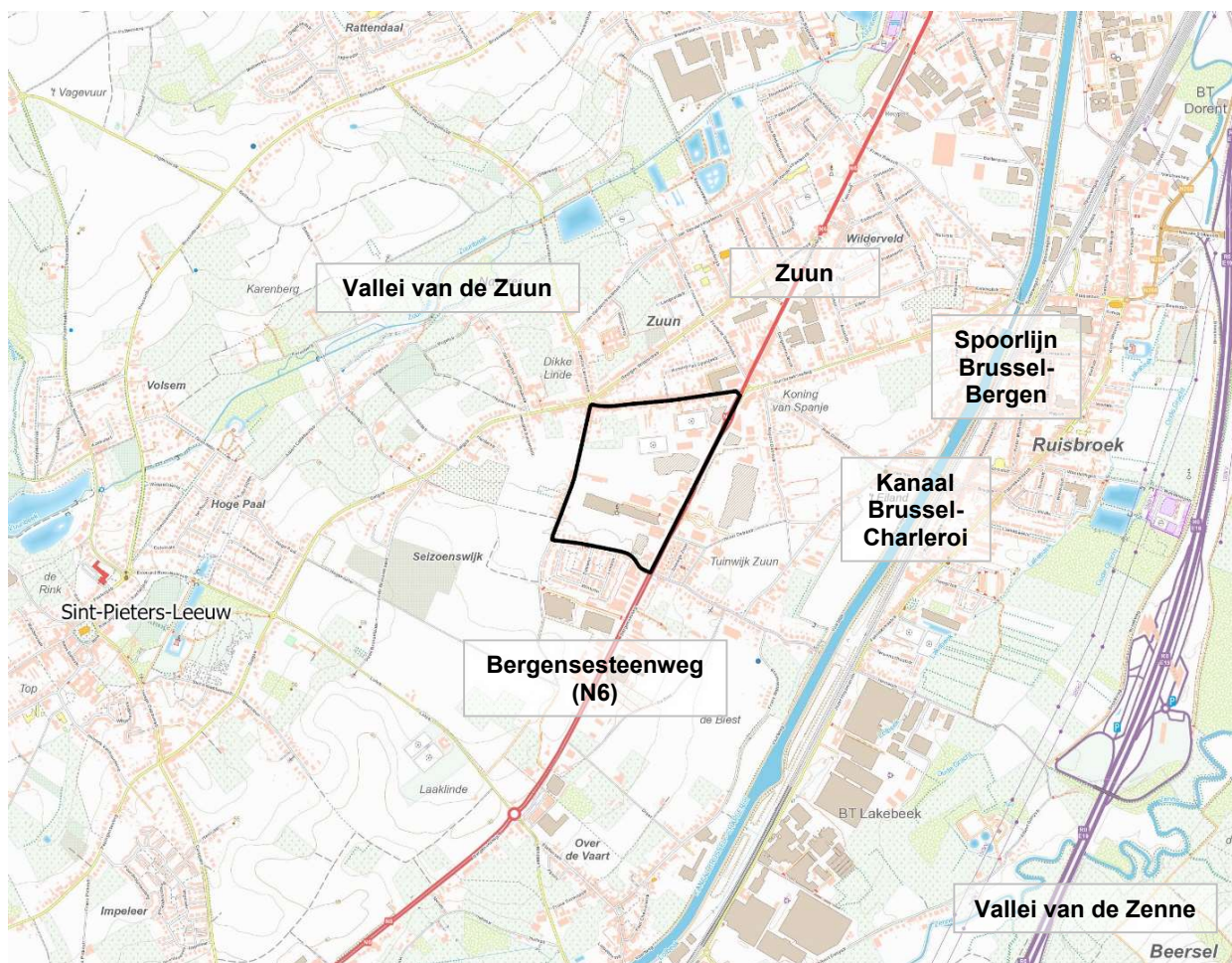
2. CONTEXT

2.1 Situering

De site is gelegen ten zuiden van het gehucht Zuun in de gemeente Sint-Pieters-Leeuw. Het gehucht telt een inwonersaantal van 7975 inwoners¹. Onderstaande figuren geven het plangebied weer. Voor verder verduidelijkend kaartmateriaal wordt verwezen naar de kaartenbundel in bijlage 6.1.

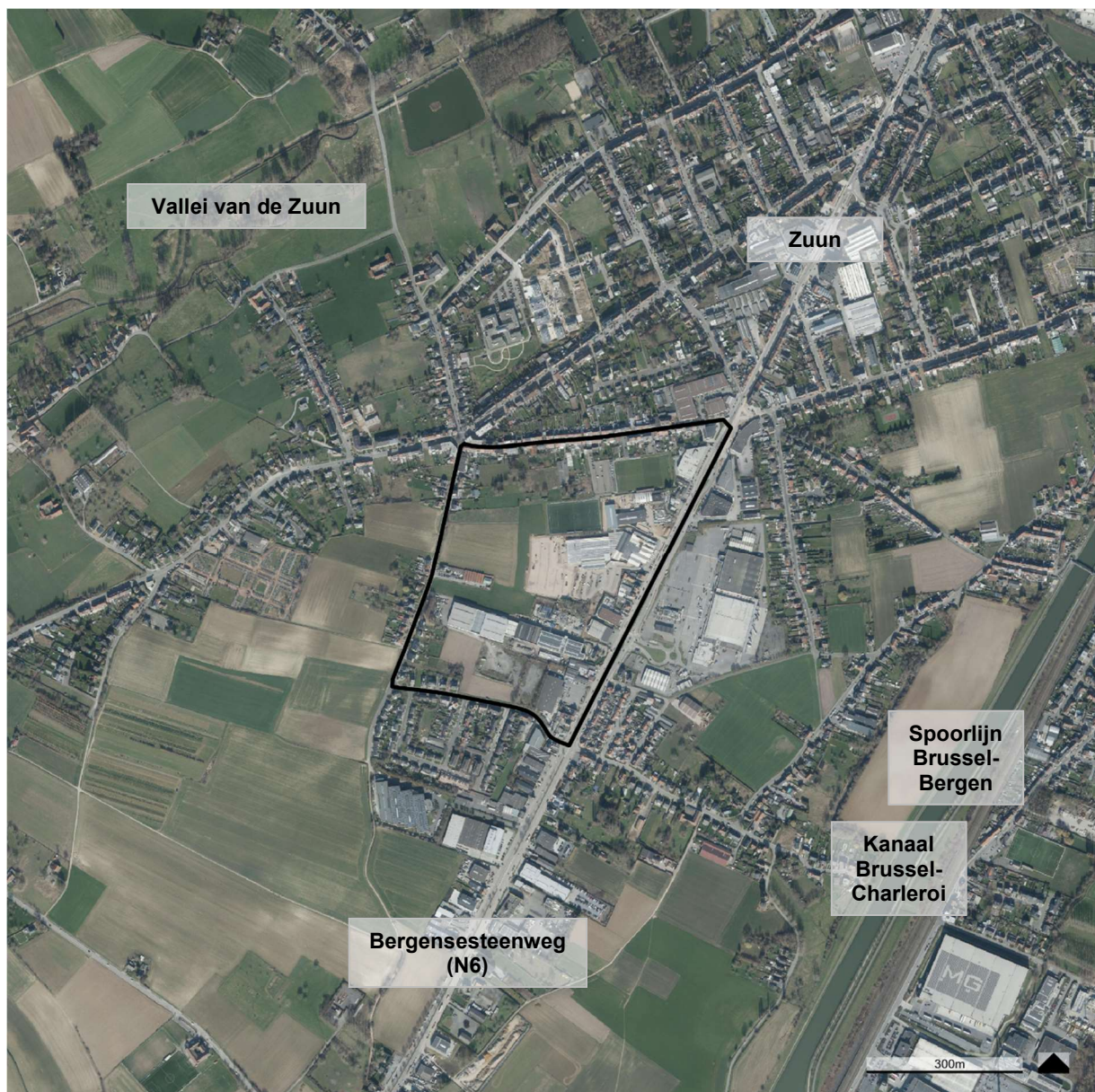
Kenmerkend voor het gehucht Zuun is de Bergensesteenweg (N6) die het plangebied doorkruist. Deze steenweg maakt de verbinding tussen de Brusselse vijfhoek en Bergen/Mons en is stelselmatig uitgegroeid tot het economische hart van de gemeente. Langs deze steenweg is een typisch historisch gegroeid weefsel ontstaan waar verstedelijkte wijken, villa's en kleinschalige detailhandel afgewisseld worden met grootschalige baanwinkels en bedrijvigheid.

Op landschappelijk vlak ligt het plangebied tussen de valleien van de Zuun in het westen en Zenne in het oosten. De verstedelijkte noord-zuid as rond de Bergensesteenweg en het kanaal Brussel-Charleroi kan op een grotere schaal eveneens gezien worden als de verstedelijkte grens tussen de landschappelijke gehelen van het Pajottenland (ten westen) en de Zennevallei (in het oosten).



Figuur 1: Situering plangebied macroschaal

¹ Bron: Rijksregister / Provincies in cijfers



Figuur 2: Situering plangebied mesoschaal

2.2 Historische lezing

De figuren op volgende pagina tonen de historische evolutie van het plangebied. De Ferrariskaart toont het plangebied als onderdeel van een hoger gelegen kouterrug tussen de valleien van de Zuun in het noordwesten en de Zenne in het zuidoosten. De Bergensesteenweg is in elk van de kaarten reeds aanwezig en doorsnijdt deze kouter ongeveer centraal. Deze steenweg werd immers reeds in de achttiende eeuw (omstreeks 1708²) aangelegd.

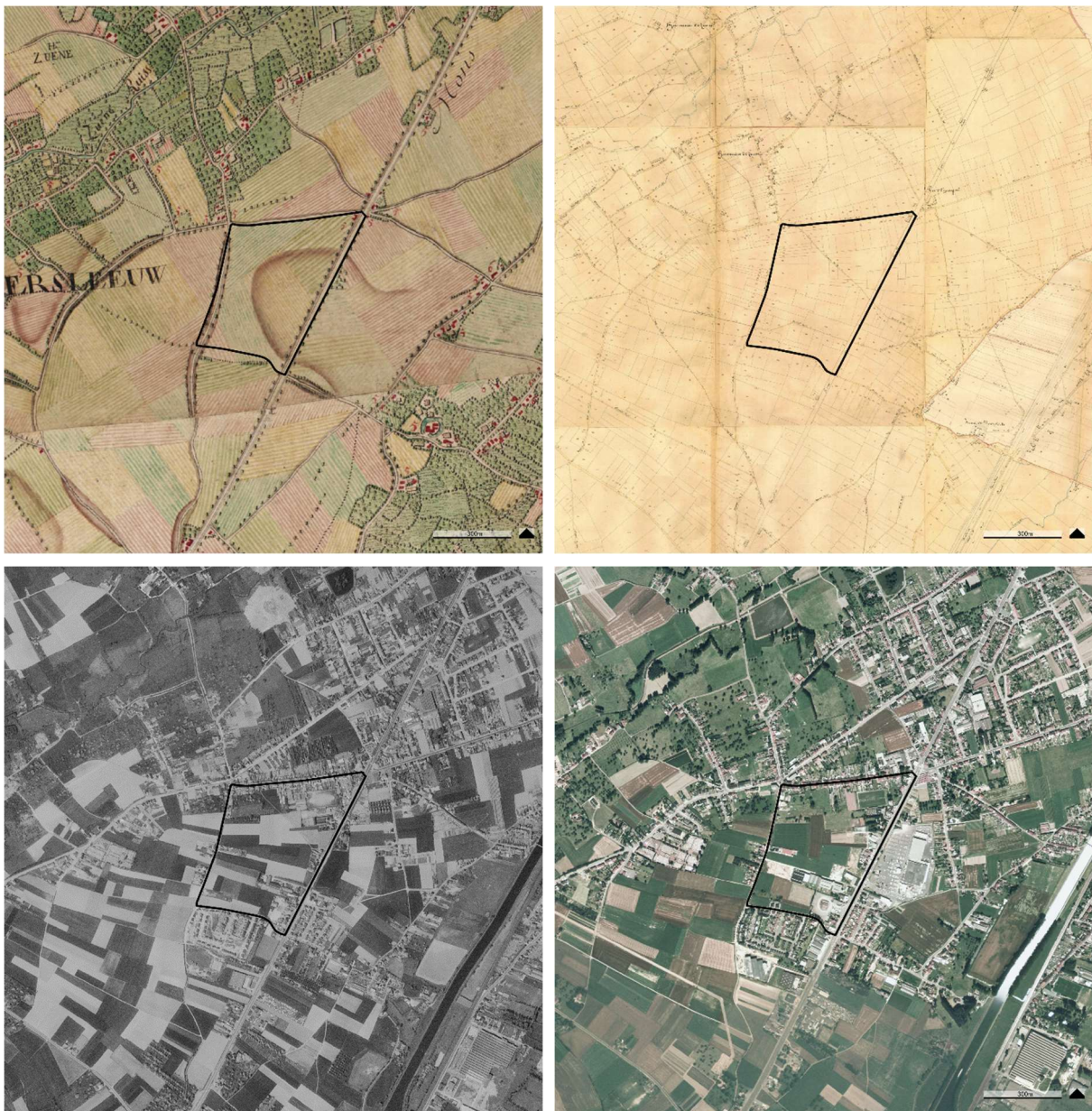
Ook de andere wegen die de grenzen uitmaken van de plancontour, de Petrus Bastleusstraat, Jan Baptist-Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat zijn reeds aanwezig op deze kaarten als verbindingswegen tussen de dorpen en gehuchten in de streek. De Jan Baptist Wautersstraat vormt zo de verbinding tussen Lot en Zuun (als gehucht vroeger meer gelegen nabij de Zuunbeek) en de Petrus Bastleusstraat tussen Ruisbroek en Sint-Pieters-Leeuw. De Emile Vandersteenstraat zorgde dan weer mee voor een oost-westelijke verbinding tussen de Zuun en Zenne.

Voor de eerste straat, de Petrus Bastleusstraat vormt (vandaag nog steeds) in het verlengde van de Galgstraat en Ruisbroeksesteenweg een belangrijke verbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw, Zuun en Ruisbroek. Dit laat zich ook merken aan de bijna continue bebouwing die ontstaan is op deze as.

De Atlas der Buurtwegen (1840) toont eveneens twee buurtwegen die het plangebied in oost-westelijke richting doorkruisen, wat verder het belang van (trage) verbindingen in de tijd tussen beide valleien onderstreept. Sentier n°59 liep ongeveer noordoostelijk richting Zuun en kwam zo uit ter hoogte van het huidige kruispunt waar de Jan Baptist Wautersstraat en Petrus Bastleusstraat samenkomen op de Galgstaat. Sentier n°70 liep ongeveer oost-westelijk tussen de huidige Henri Detréstraat en het pad tussen de Oude Brusselbaan en Jan Baptist Wautersstraat langs de begraafplaats van Zuun. Beide trage verbindingen zijn op vandaag feitelijk verdwenen, maar bestaan juridisch nog.

De luchtfoto's van 1971 en 1979 tonen mooi hoe de bedrijvigheid vooral in de jaren 70 een plek krijgt langs de Bergensesteenweg. De woonlinten langs de Peter Bastleusstraat en Jan Baptist-Wautersstraat, alsook de tuinwijken 'Tuinwijk Zuun' (1921-25), gelegen langs de J.B. Rampelbergstraat en de 'Seizoenswijk' (jaren '60) langs de Emile Vandersteenstraat zijn op dit moment reeds aanwezig. Tuinwijk Zuun is vandaag opgenomen als vastgesteld bouwkundig erfgoed.

² INVENTARIS ONROEREND ERFGOED 2023: Bergensesteenweg [online], <https://test-id.erfgoed.net/themas/12822> (geraadpleegd op 11 oktober 2023).



Figuur 3: Het plangebied op historische kaarten, vlnr: Ferrariskaart (1777), Atlas van de Buurtwegen (1840), Eerste zwart-wit luchtfoto (1971), Eerste luchtfoto in kleur (1979)

2.3 Bestaande toestand

De beschrijving van de bestaande toestand wordt gedaan aan de hand van een fotoreportage. De locatie van de fotopunten en hun kijkrichting worden op onderstaande orthofoto aangeduid.



Figuur 4: Orthofoto van het plangebied met de locatie van de fotopunten en hun kijkrichting

Het plangebied is gesitueerd ten zuiden van de kern van Zuun. De noordrand van het plangebied, de **Petrus Basteleusstraat**, sluit dan ook aan op het woonweefsel van deze kern. De typologie in deze straat is deze van kleinschalige woningen van twee bouwlagen een zadeldak, wat de straat op vandaag een vrij uniform aanzicht geeft. Met uitzondering van enkele woningen in het begin van de straat (met nummers 27B-G) en twee woningen op het eind (81A en B) zijn de woningen ook allemaal op de grens met het openbaar domein gebouwd.



Foto 1: De Petrus Basteleusstraat langs de zijde van de Bergensesteenweg (plangebied rechts op foto)



Foto 2: De Petrus Basteleusstraat langs de zijde van de J.B. Wautersstraat (plangebied links op foto)

Een tweede woonkern bevindt zich ten zuiden van het plangebied. Deze wijk, de '**Seizoenswijk**' genoemd, is als sociale woonwijk ontwikkeld en wordt beheerd door Woonpunt Zennevallei. De wijk is opgebouwd rond drie dwarse straten en een parallelle straat op de **Emile Vandersteenstraat** (Lentelaan, Zomerlaan, Herfstlaan en Winterlaan). De typologie van de woningen is vrij divers, gaande van koppelwoningen tot gehelen van een zestal rijwoningen, allen met voortuin. De bouwhoogte is overal twee bouwlagen, al dan niet met een zadeldak. Aan de Lentelaan zijn eveneens drie blokken meergezinswoningen gelegen, bestaande uit drie bouwlagen en een zadeldak. Samen met de Tuinwijk Zuun, aan de overzijde van de Bergensesteenweg, vormt deze wijk een geïsoleerde wooncluster die weinig connectie heeft met de kern van Zuun.



Foto 3: De Emile Vandersteenstraat langs de zijde van de J.B. Wautersstraat (plangebied rechts op foto)



Foto 4: De Emile Vandersteenstraat langs de zijde van de Bergensesteenweg (plangebied links op foto)

Aan de westrand van het plangebied is er de **Jan Baptist Wautersstraat**. Deze straat kent een vrij heterogeen uitzicht, waar bebouwde zones afgewisseld worden met landbouwpercelen en weidse uitzichten. Vooral in het zuiden van de straat is dit het geval, met een open zicht op de kenmerkende

zendmast van Sint-Pieters-Leeuw en het Pajottenland. De bebouwing in de straat sluit typologisch aan op de twee woonkernen die hierboven besproken werden.

In het noorden sluit de straat aan op de verstedelijkte rand van Zuun en is er ter hoogte van het kruispunt Jan Baptist Wautersstraat – Galgstraat - Camille Leunensstraat - Georges Wittouckstraat - Petrus Basteleusstraat zelfs een zekere centraliteit op te merken, gemarkeerd door een Lindeboom en een aantal handelspanden en horeca. Vandaar ook de toponiem '**Dikke Linde**'. In de Jan Baptist Wautersstraat is dit verder ook duidelijk door de aanwezigheid van enkele meergezinswoningen. Voorbij deze meergezinswoningen is de typologie vrijstaand of halfopen en markeert de bebouwing zo de overgang naar het eerder landelijke landschap in het westen.

In het zuiden wordt die open en halfopen bebouwing herhaald, die typologisch aansluiting vindt op de Seizoenswijk. De bebouwing sluit ook aan bij de oudere bebouwing centraal op de Jan Baptist Wautersstraat die ook al te zien is op de luchtfoto's uit de jaren '70 (zie Figuur 3 hierboven). Aan de overzijde is ten slotte een geïsoleerde woning met historisch bedrijfspand gelegen die vrij diep in het plangebied van het RUP doorsteekt. Het bedrijfspand wordt op vandaag uitgebaat door het bedrijf Live Cars.



Foto 5: De Jan Baptist Wautersstraat langs de zijde van de Petrus Basteleusstraat (plangebied links op foto)



Foto 6: De Jan Baptist Wautersstraat langs de zijde van de Emile Vandersteenstraat (plangebied rechts op foto)

De oostrand, ten slotte, wordt bepaald door de **Bergensesteenweg**. De schaal en aanzicht van deze steenweg-rand is sterk verschillend van de drie andere randen van het plangebied. Met uitzondering van drie kleine zones met rijwoningen, een met huisnummers 412 tot 420 en een tweede met nummers 426 tot 430 en een derde met nummers 438 tot 446, zijn de functies lang de steenweg aan de zijde van het plangebied volledig ingevuld door detailhandel en bedrijvigheid. De typologie is vrij divers, gaande van kleinhandel en KMO, vaak gekoppeld aan wonen, direct langs de steenweg, tot enkele grote kleinhandelsspelers en bedrijven als Floralux, Gamma en Agridistribution met een gebundelde ontsluiting.

Ook de overzijde van de N6 wordt gedomineerd door (grootschalige) kleinhandel en bedrijvigheid, met als uitzondering de Tuinwijk Zuun, gelegen tussen de Henri Detréstraat en de J.B. Rampelbergstraat. Voor de Makro-site loopt momenteel een masterplantraject in opdracht van de gemeente. De Makro-site maakt geen deel uit van voorliggend plangebied en RUP-proces.



Foto 7: De Bergensesteenweg ter hoogte van het kruispunt met de Petrus Basteleusstraat, met D'Hondt interieur op de hoek van het plangebied (rechts op de foto). Ontsluiting en parkeren van dit bedrijf gebeurt via de Petrus Basteleusstraat.



Foto 8: De Bergensesteenweg in het noorden van het plangebied met een KMO-verzamelgebouw en verder enkele kleine solitaire bedrijven. Ontsluiting en parkeren gebeurt rechtstreeks op de steenweg, gebundeld voor het verzamelgebouw.



Foto 9: De Bergensesteenweg ter hoogte van de noordrand van de Makro site (aan overzijde), open en verrommelde aanblik door opslag langs voorzijde van het perceel, ontsluiting gebeurt rechtsreeks op de steenweg. Langs de volledige lengte is een parkeerstrook gelegen, onder ander in gebruik voor vrachtwagenparkeren.



Foto 10: De Bergensesteenweg ter hoogte van de in- en uitrit van Floralux. Gebouwen van Floralux zijn iets teruggetrokken en sluiten niet aan op de straatwand verder. Langs de volledige lengte is een parkeerstrook gelegen, onder ander in gebruik voor vrachtwagenparkeren.



Foto 11: De Bergensesteenweg voorbij de in- en uitrit naar Floralux. Bestaat uit rijwoningen, gekoppeld aan kleine ondernemingen op het gelijkvloers of in aanliggend pand. Ontsluiting gebeurt rechtstreeks op de steenweg. Parkeren voor het bedrijfsgebouw of op de aanliggende parkeerstrook.



Foto 12: De Bergensesteenweg ter hoogte van het lichtengeregeld kruispunt met Makro. Bedrijven Batistone en Mus & Fils zijn iets teruggetrokken wat parkeren direct langs de steenweg mogelijk maakt. Ontsluiting gebeurt rechtstreeks op de steenweg met een in- en uitrit langs weerszijden van het kruispunt met Makro. Geen aanliggende parkeerstrook meer.



Foto 13: De Bergensesteenweg, net voorbij het lichtengeregeld kruispunt, ter hoogte van de inrit 'Bergensesteenweg 424' tot het huidige bedrijventerrein (met onder andere Agridistribution en Nidec), inrit wordt ook gebruikt door aanliggende villa.



Foto 14: De Bergensesteenweg, ter hoogte van de tweede woon-werkzone van woningen gekoppeld aan een bedrijfspand. Ontsluiting en parkeren gebeurt rechtstreeks op de Bergensesteenweg. Reïntroductie van de aanliggende parkeerstrook langs de steenweg.



Foto 15: De Bergensesteenweg ter hoogte van Gamma. Bedrijfsgebouw is teruggetrokken om plaats te maken voor een grote parking. In- en uitrijden gebeurt gebundeld aan zuidzijde van het perceel. Langs de steenweg is eveneens een parkeerstrook gelegen.



Foto 16: De Bergensesteenweg ter hoogte van de derde woon-werkzone. Steenweg krijgt een meer menselijke schaal door vermindering rijstroken en Tuinwijk Zuun aan overzijde. Gesloten straatwand, met uitzondering tot het hoekperceel met de Emile Vandersteenstraat. Ontsluiting en parkeren gebeurt rechtstreeks op de steenweg en in de aanliggende parkeerstrook.

Het **binnengebied** van het plangebied kent op vandaag een vrij ongestructureerd aanzicht en is in feite het product van de achterkanten van de verschillende functies langs de rand. In het noorden van het plangebied zijn dit voornamelijk vrij open tuinzones van de woningen langs de Jan Baptist Wautersstraat en de Petrus Basteleusstraat. Ook is hier het **Bosmansstadion** gelegen met de sportclub KV Zuun. Deze recreatiecluster beschikt op vandaag over twee voetbalvelden geschakeld rond een centrale parking met kantine en kleedruimtes. Tussen de woningen aan de Petrus Basteleusstraat met nummers 27-29 en 47-49 zijn twee toegangen gelegen. Met die laatste als hoofdtoegang.

Verder wordt het binnengebied gekenmerkt door de bedrijven langs de Bergensesteenweg die in meer of mindere mate ruimte van dit binnengebied innemen. Uitzondering hierop is de 'strook' bedrijven die collectief ontsluiten ter hoogte van '**Bergensesteenweg 424**' net ten zuiden van het aansluitingscomplex met de Marko-site. In het westen en het zuiden van het plangebied, langs de Jan Baptist Wautersstraat en de Emile Vandersteenstraat zijn, nog enkele percelen gelegen die in landbouwgebruik zijn.

2.4 Juridische context

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de juridische context ter hoogte van het plangebied. Waar relevant voor het plan wordt deze hieronder verder besproken.

Gewestplan	Origineel gewestplan Halle - Vilvoorde - Asse	1977
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	Gewestelijk RUP: Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden	2011
	Gemeentelijk RUP: Zonevreemde woningen	2013
	Provinciaal RUP: Kernaftakeningen Zennevallei	2024
	Gemeentelijk RUP Wautersstraat	2013
	Gemeentelijk RUP Open Ruimte	2014
Plannen van aanleg	BPA Langveld	2008
Verkavelingen	/	
Verordeningen	Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeren	2023
	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater	2013
	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater	2023
	Provinciale verordening hemelwater	2023
Buurtwegen	Twee buurtwegen in het plangebied, feitelijk verdwenen, maar juridisch nog geldend (zie Figuur 3 en kaartenbundel in bijlage)	
	Sentier n°59 liep ongeveer noordoostelijk richting Zuun en kwam zo ongeveer uit ter hoogte van het huidige kruispunt waar de Jan Baptist Wautersstraat en Petrus Bastleusstraat samenkomen op de Galgstaat. Sentier n°70 liep ongeveer oost-westelijk tussen de huidige Henri Detréstraat en het pad tussen de Oude Brusselbaan en Jan Baptist Wautersstraat langs de begraafplaats van Zuun.	
Beschermde monumenten	/	
Beschermde (cultuurhistorische) landschappen	/	
Beschermde stads- of dorpsgezichten	/	
Beschermde archeologische sites	/	
Bouwkundig erfgoed	Marchand de Bières	2021
Historische tuinen of parken	/	
Vogelrichtlijngebieden	/	
Habitatrichtlijngebieden	Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden (op 450m, ter hoogte van de Zuunbeek in het noordwesten)	
Ramsargebieden	/	
VEN/IVON	De Vallei van de Zuunbeek en zijlopen (Op 450m, ter hoogte van de Zuunbeek in het noordwesten)	
Natuurbeheerplannen	/	
Waterlopen	/	
Signaalgebieden	/	

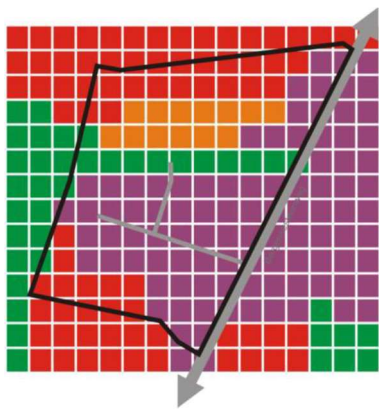
2.4.1 RUP Wautersstraat (2013)

In 2013 werd het RUP Wautersstraat vastgesteld. Zoals reeds werd toegelicht, beoogt het RUP dit plan uit 2013 te vervangen.

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgemaakt om gevolg te geven aan de bepalingen in het structuurplan, meer bepaald:

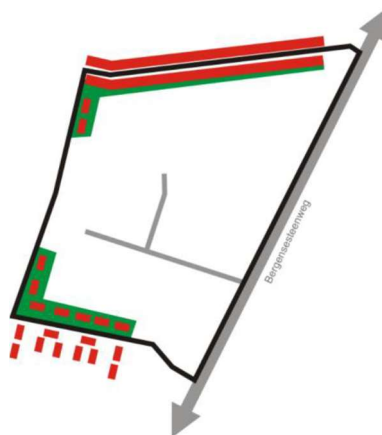
- Ruimte creëren voor een **bundeling van lokale bedrijvigheid in stedelijk gebied**;
- Een **verweving van functies realiseren langsheen de Bergensesteenweg** waarbij steeds een afweging wordt gemaakt naar de verweefbaarheid met de woonomgeving en de impact op de mobiliteit;
- Tegemoet komen aan de problematiek van de **zonevreemde bedrijvigheid** en de bedrijven die wensen uit te breiden;
- Aan sluiten op het potentiële **groentraject** tussen Zuun en Negenmanneke;
- Het **Bosmansstadion** als recreatieve knoop uit werken;
- **Het woonweefsel bestendigen** zonder verdere aantasting van de open ruimte toe te laten. Er wordt een overgangszone stedelijk gebied – buitengebied gecreëerd met aandacht voor de **afwerking van de woonrand**;
- **De lokale woonbehoefte op vangen** door bijkomende woonbebouwing t.o.v. de bestaande toestand te voorzien.

Acht **concepten** stonden hierbij centraal:

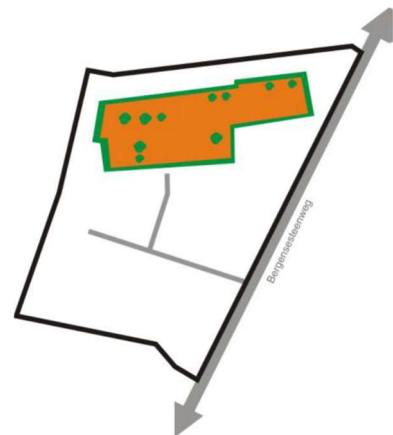


Verweving van functies:

De locatie van het plangebied in het stedelijk gebied maakt het uitermate geschikt voor de realisatie van functieverweving

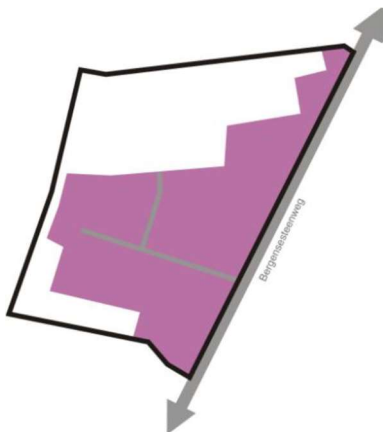


Ontwikkeling woonzones afgestemd op de karakteristieken van de omgeving



Uitbouw recreatief knooppunt:

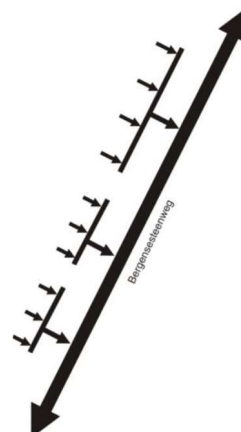
De uitbouw van het recreatiegebied Bosmansstadion met aandacht voor recreatief medegebruik



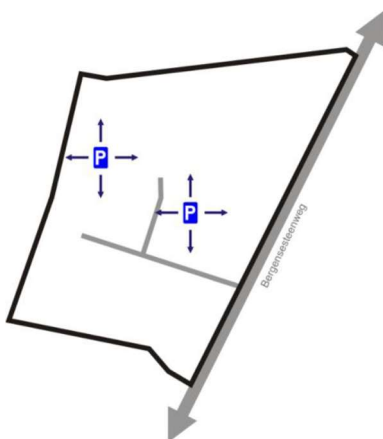
Ordenen bedrijfzone:
Een gepaste ontsluiting als ordenend gegeven in de ongestructureerde bedrijfzone



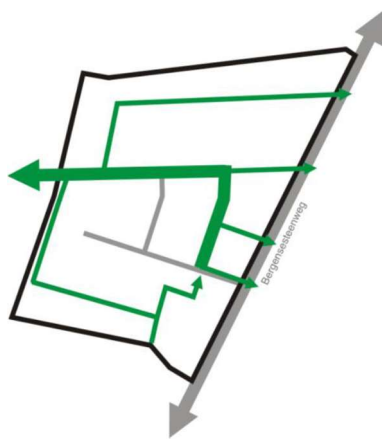
Blikvanger langs de N6:
Realisatie van een gebouw met poortfunctie, als oriënterend element voor bezoekers en passanten



Ontsluiting gemengde zone langs de steenweg:
Bundelen en organiseren van een beperkt aantal aantakkingen op de steenweg



Multifunctionele parking:
Door parkeren te bundelen en te voorzien voor de verschillende functies in het plangebied kan door een verschillend tijdsgebruik een efficiënt gebruik van de parking worden voorzien



Groene dooradering van het plangebied

Meer concreet bevat het RUP de volgende visie en bepalingen:

Zone voor woongebied (art. 3)

Het RUP voorziet in de ontwikkeling van het woongebied overeenkomstig de aanwezige karakteristieken. Hiertoe worden twee zones afgebakend (A en B). Zone A omvat de P. Basteleusstraat en de hoek met de J.B. Wautersstraat, zone B omvat de rest van zone voor woongebied in de J.B. Wautersstraat en de zone langs de E. Vandersteenstraat.

Zone voor Recreatiegebied Bosmansstadion (art. 4)

Er wordt een uitbreiding voorzien van de bestaande sportinfrastructuur. Er werd in de toelichtingsnota een overzicht gegeven van de behoefte en een schets van mogelijke invulling. Daarnaast wordt binnen deze zone ook recreatief medegebruik mogelijk gemaakt, dit door de inrichting van een zacht recreatief netwerk en speelinfrastructuur.



*Figuur 5: Schets
mogelijke
invulling
Recreatiegebied
Bosmansstadion
uit
toelichtingsnota
RUP
Wautersstraat*

Zone voor gemengde bedrijvigheid (art.5)

Het ruimtelijk uitvoeringsplan wil een geordende opbouw van de bedrijvigheid in het plangebied realiseren. Bestaande bedrijven en kleinhandelzaken kunnen behouden blijven indien gewenst uitbreiden onder voorwaarden.

In afstemming met GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden' worden de huidige kleinhandelsactiviteiten in dit RUP bevroren. Bijkomende ontwikkelingsperspectieven worden gegeven om in de gewenste herinrichting te helpen voorzien. Veel percelen zijn immers vrij klein en/of hebben een ongeschikte vorm of situering.

- Langs de Bergensesteenweg kan wonen op de verdiepingen worden voorzien onder voorwaarde dat de activiteiten op de gelijkvloerse verdieping geen afbreuk doen aan de woonkwaliteit
- Er worden specifieke uitbreidingsmogelijkheden gegeven aan het tuincentrum in het plangebied

Ten slotte wordt de mogelijkheid voorzien om een visuele baken te verwezenlijken langs de N6. Dit gebouw biedt met kwalitatieve architectuur en uithangbord voor de nieuwe activiteitszone en situeert duidelijk de toegang naar het bedrijventerrein langs de N6. Daarnaast biedt ze ook een symbolische grensaanduiding van de overgang tussen het stedelijke gebied en het buitengebied.

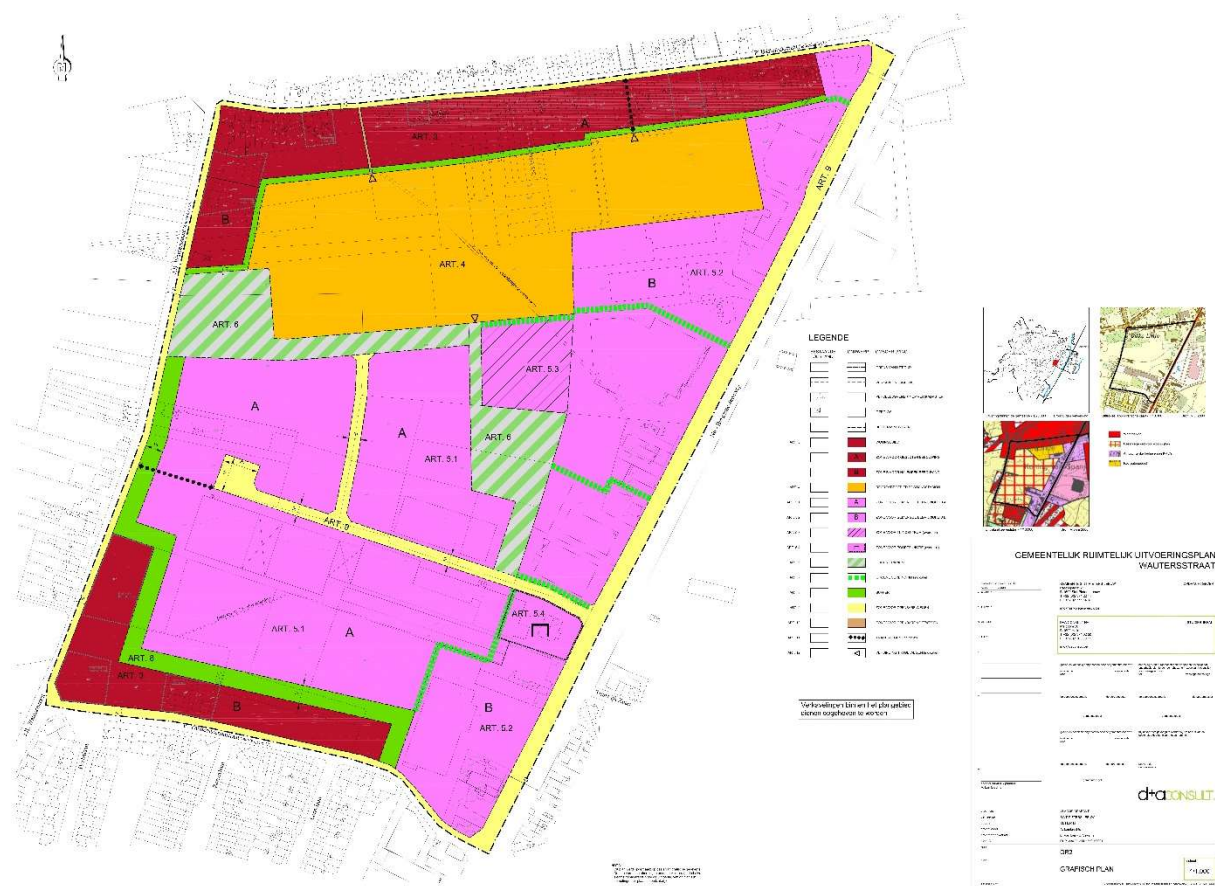
Zone voor groene parking (art. 6), zone voor groene verbinding (indicatief) (art. 7), zone voor buffer (art. 8), zone voor openbare voetwegen (art. 10), trage wegen (indicatief) (art. 11) en verbinding trage wegen (indicatief) (art. 12)

Doorheen het plangebied worden groene verbindingen gerealiseerd in het kader van de groenomsingeling Zuun. Deze nemen verschillende vormen aan: een groene padenstructuur, parking, bufferzones en een speelplein in het groen. Op deze wijze ontstaat er een groendooradering doorheen het gebied.

Er wordt in het RUP bepaald dat de groene parking voor gemotoriseerd verkeer enkel toegankelijk is vanaf de te realiseren ontsluitingsweg die aantakt op de Bergensesteenweg. Eveneens dient de parking bereikbaar te blijven vanuit het tuincentrum. In functie van het woonweefsel langs de J.B. Wautersstraat en de P. Basteleusstraat kan de groene parking eveneens beperkt bereikbaar worden gemaakt langs de J.B. Wautersstraat, maar het RUP stelt dat doorgaand verkeer hier te allen tijde vermeden moet worden.

Zones voor openbare wegen (art.9)

Het bedrijventerrein en de recreatiezone dienen ontsloten te worden via de nieuwe infrastructuur die aantakt op de Bergensesteenweg. Uitsluitend voor bewoners kan de parking nog toegankelijk gemaakt worden langsheen de J.B. Wautersstraat.



Figuur 6: Grafisch plan RUP Wautersstraat (2013)

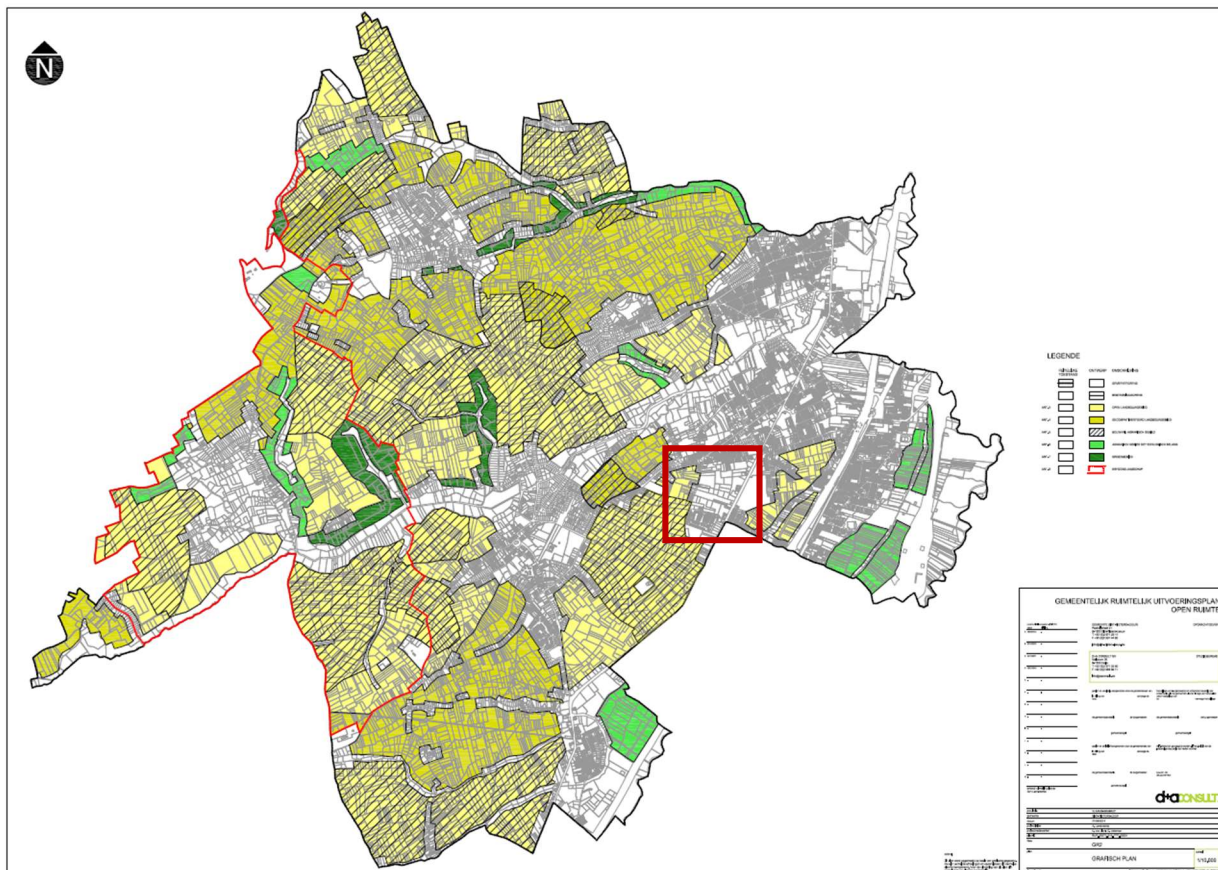
2.4.2 RUP Open Ruimte (2014)

Met de opmaak van het RUP open ruimte wenst de gemeente Sint- Pieters-Leeuw uitvoering te geven aan zijn gemeentelijk ruimtelijk structuurplan door **open-ruimtestructuren bijhorende ontwikkelingsperspectieven** uit te werken.

In een arrest Raad van State (dossier 237.639) werd het plan vernietigd voor het deelgebied nr. 3, gelegen tussen de Brusselbaan, Vlezenbeeklaan, gemeentegrens en Postweg. Dit valt echter ver buiten het plangebied, waardoor het arrest niet relevant is voor dit plan. De voorschriften hieronder blijven dus gelden.

Het grafisch plan hieronder verduidelijkt de **positie van het plangebied op de rand van de kern van Zuun**. De percelen ten westen van de Jan Baptist Wautersstraat worden in dit plan immers bestemd als **'open landbouwgebied'**. Hier is landbouw de hoofdbestemming, maar zijn ook een aantal aan het landbouwbedrijf verbonden activiteiten toegelaten, gaande van hoevetoerisme, verkoop van landbouwproducten, zorgboerderijen, landbouweducatie, maar ook de aanleg van waterverzamelbekkens en kleinschalige erosiewerken. Hobbylandbouw is niet toegelaten.

Alles ten zuiden van de buurtweg richting de begraafplaats van Zuun (zie ook hoofdstuk 2.1) kreeg zelfs een overdruk **'bouwvrij agrarisch gebied'**. Het oprichten van gebouwen of constructies is hier niet toegelaten.



Figuur 7: RUP Open Ruimte, grafisch plan, met locatie plangebied (rood kader)

2.4.3 Verordening parkeren (2023)

In 2017 is door de gemeente een parkeerverordening voor zowel parkeerplaatsen en fietsenstallingen goedgekeurd. Deze is recent (mei 2023) herzien. Hieronder zijn de relevante bepalingen opgenomen voor dit plan.

2.4.3.1 Minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en fietsenstallingen

Gebouwen voor kantoren, handel, diensten, vrije beroepen (winkels, warenhuizen, cafés, dokterspraktijk, apotheek, kinépraktijk, enz.)

- 0 m² < 150 m²: 0 parkeerplaatsen
- 150 m² < 300 m²: 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 75 m²
- > 300 m²: 2 parkeerplaatsen per begonnen schijf van 75 m²
- Minimaal aantal fietsenstallingen: 1 fietsenstalling per begonnen schijf van 50 m² vloeroppervlakte

Sportzalen

- 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 50 m² vloeroppervlakte
- Minimum fietsenstallingen: 1 fietsenstalling per begonnen schijf van 50 m² vloeroppervlakte

Sportterreinen

- 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² nodige terreinoppervlakte, inclusief verplichte randzone.
- Minimum fietsenstallingen: 1 fietsenstalling per begonnen schijf van 100 m² nodige terreinoppervlakte, inclusief verplichte randzone.

Industriële en ambachtelijke gebouwen, groothandelsgebouwen

- 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 100 m² bedrijfsoppervlakte
- Minimum fietsenstallingen: 1 fietsenstalling per begonnen schijf van 200 m² bedrijfsoppervlakte

Autoherstelplaatsen, garages, benzinestations

- 1 parkeerplaats per begonnen schijf van 75 m² bedrijfsoppervlakte

2.4.3.2 Locatie en inrichting van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen

- De te voorziene parkeerplaatsen moeten nieuw worden aangelegd op het bouwperceel waarop het betreffende gebouw gelegen is of op een perceel gelegen op maximum 250m wandelafstand van het bouwperceel via de openbare weg, gemeten vanaf de grenzen van de percelen.
- De te voorziene fietsenstallingen moeten nieuw worden aangelegd op het bouwperceel waarop het gebouw zal komen, ofwel op een perceel gelegen op maximum 100m wandelafstand van het perceel via de openbare weg gemeten vanaf de grenzen van de percelen. De fietsstallingen moeten eenvoudig en veilig bereikbaar zijn vanaf de openbare weg en moeten ingeplant worden op het gelijkvloerse niveau.

2.4.3.3 Afwijking

Het schepencollege kan een afwijking op bovenstaande bepalingen toestaan op basis van een gemotiveerde en onderbouwde aanvraag. Van de afwijkmogelijkheid kan slechts gebruik gemaakt worden als er duidelijk gemotiveerd kan worden dat de afwijking leidt tot een verhoogde ruimtelijke kwaliteit, waarbij zowel de kwaliteit van het project bekeken wordt, als de impact op de omgeving. Financiële redenen worden buiten beschouwing gelaten.

2.4.4 PRUP Kernaafbakening Zennevallei (2024)

Op 18 juni 2024 werd het PRUP Kernaafbakening Zennevallei definitief vastgesteld. Het provinciaal RUP heeft als doel de mogelijke verhoging van het ruimtelijk rendement te verduidelijken en te specificeren **door zones af te bakenen waarbinnen deze rendementsverhoging al of niet beleidsmatig wenselijk is.**

De visie in het RUP bouwt verder op de beleidscontext zoals vastgelegd in de structuur- en beleidsplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau en tracht meer bepaald om het principe van '**gedeconcentreerde bundeling**' uit het RSV binnen de Zennevallei concreet te maken (zie ook hoofdstuk 2.6.1).

De visie steunt op twee principes:

- **Kernversterking:** Op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en de gemeentelijke structuurplannen worden twee soorten kernen naar voor geschoven:
 - Stedelijke kernen, goed bereikbaar en met een hoog voorzieningenniveau: waaronder **Zuun**
 - Kernen van het buitengebied, eerder landelijke kernen die een behoorlijk voorzieningenniveau hebben
- **Mobiliteit als sturend gegeven:** Nabij de OV-knooppunten en in de centrumgebieden van de kernen kunnen projectzones worden aangeduid met specifieke voorschriften om selectieve verdichting mogelijk te maken;

Algemeen gaat het ruimtelijk concept uit van een centraal te versterken stedelijke wooncluster gebundeld langs het kanaal van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot en met de stedelijke kern van Halle. **De kernen Zuun, Negenmanneke, Ruisbroek en Buizingen** (en ook Drogenbos maar deze valt buiten het planvoornemen) vormen samen een centraal woongebied dat zich langs beide zijden van het kanaal positioneert. Het **bestendigen, versterken en opwaarderen van deze buurten** vormt een belangrijk concept voor de zuidelijke Zennevallei.

Onderstaand **grafisch plan** toont de **uitsnede ter hoogte van Zuun**. Belangrijk hier is te vermelden dat het gaat om **overdrukken** waarbij bepalingen in dit PRUP ondergeschikt zijn en blijven aan bepalingen in (bestaande en nog op te maken) ruimtelijke uitvoeringsplannen en nog geldende plannen van aanleg. Het gaat hier dus vooral, zoals hierboven reeds vermeld, om het **verduidelijken en specificeren van zones waar een rendementsverhoging beleidsmatig wenselijk is.**

Zo wordt de noordrand van het plangebied (langs de Petrus Basteleusstraat) opgenomen als rand van de **stedelijke kern van Zuun**. Het PRUP stelt dat hier een '**stedelijk gebiedsbeleid**' gevoerd moet worden. Toelichtend wordt volgende benadering meegegeven:

*(...) De stedelijke kernen dienen de toekomstige groei van de maatschappelijke activiteiten prioritair op te vangen. In stedelijke kernen is een **verdichting van het woonweefsel mogelijk en wenselijk**. Het voeren van een stedelijk gebiedsbeleid is meer dan enkel een ruimtelijk aspect en veronderstelt een **actief en stimulerend beleid om de stad als omgeving voor wonen aantrekkelijk te maken**.*

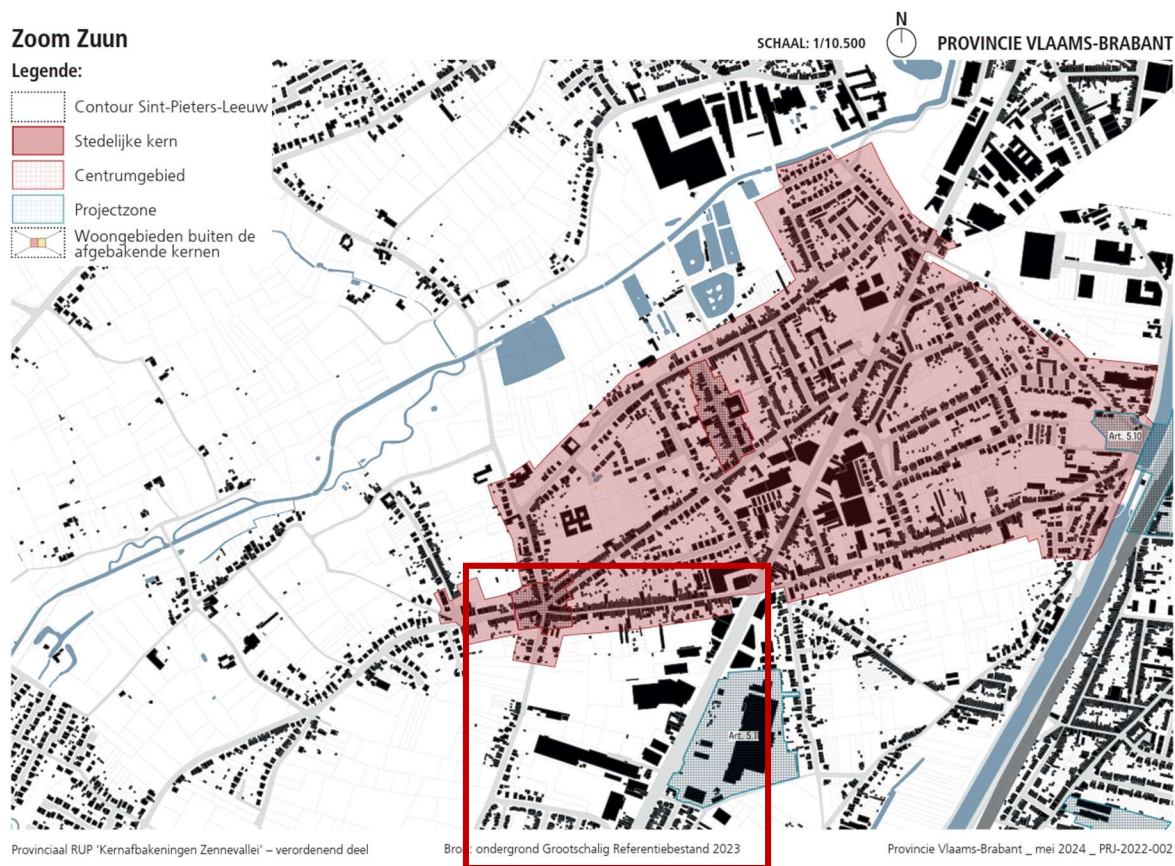
Ter hoogte van '**Dikke Linde**' wordt nog een tweede overdruk aanbracht, namelijk deze van '**centrumgebied**'. Voor deze overdruk stelt de provincie bijkomend dat hier '*bijkomend ingezet op het kwalitatief ontwikkelen van een aantrekkelijkere en levendigere kern*'.

Ten slotte werd de **Makro-site** aan overzijde van de Bergensesteenweg aangeduid als **projectzone**. Er worden geen specifieke voorschriften aan gekoppeld, maar richtinggevend wordt wel gesteld dat '*een herontwikkeling met een aandeel wonen hier ruimtelijk verantwoord en wenselijk is*'.

Zoom Zuun

Legende:

-  Contour Sint-Pieters-Leeuw
-  Stedelijke kern
-  Centrumgebied
-  Projectzone
-  Woongebieden buiten de afgebakende kernen



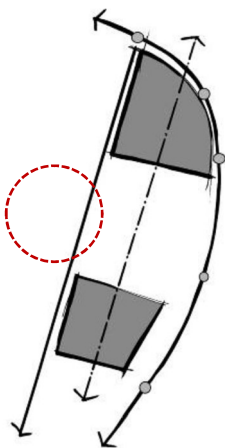
Figuur 8: Uitsnede Grafisch Deelplan Sint-Pieters-Leeuw en deelgemeenten, uit het Voorontwerp PRUP, met centraal de kern van Zuun en het plangebied (in een rood kader)

2.4.5 GRUP Afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden (2011, partieel hernomen 2015)

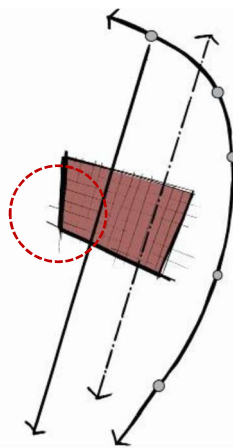
Met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) heeft het gewest, in samenwerking met de provinciale en gemeentelijke overheden uitspraken gedaan over de **gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van een aantal gebieden in de rand rond Brussel**, namelijk de 'Zuidelijke Kanaalzone', 'Zellik-Groot-Bijgaarden' en het 'Zaventemse'. Het ruimtelijk onderzoek en gevoerde overlegproces vormen de basis voor de herbestemmingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

In onderstaand overzicht wordt opnieuw gefocust op het gebied van toepassing op dit RUP. Concrete (juridische) implicaties worden opnieuw verduidelijkt in een kader.

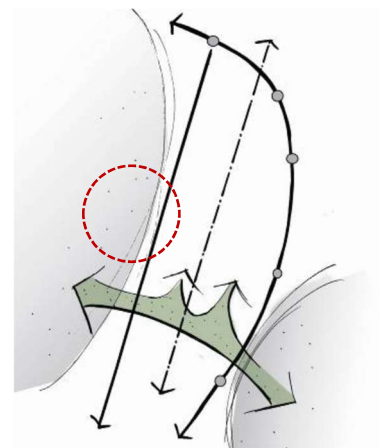
Het plangebied is gelegen binnen de **ruimtelijke cluster 'Zuidelijke Kanaalzone'**. De visie voor deze cluster is opgebouwd rond vijf ruimtelijke concepten (in de rode cirkel: indicatieve aanduiding plangebied):



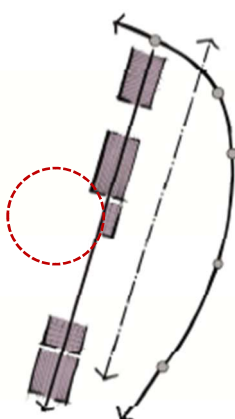
1. Opwaardering van twee clusters bedrijvigheid



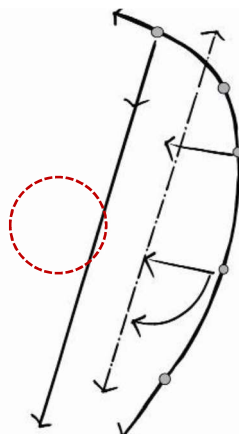
2. Centraal te versterken wooncluster (Zuun, Negenmanneke, Ruisbroek en Lot)



3. Infiltratie van het open ruimtenetwerk in het sterk bebouwd weefsel rond het kanaal



4. N6 als selectieve verbindingsas voor grootschalige detailhandel

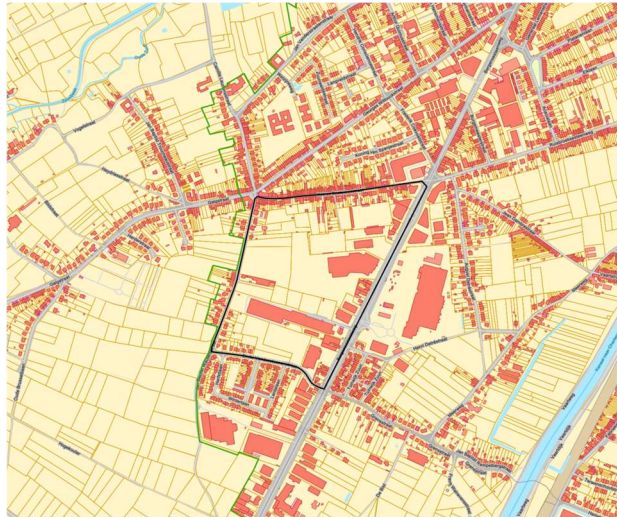


5. Kamvormige ontsluitingsstructuur als motor voor vernieuwing

2.4.5.1 Afbakeningslijn VSGB

Het aangeven van de grenslijn is één van de finaliteiten van het overlegproces. Hierdoor krijgt de afbakening een juridisch statuut zodat ze ook doorwerkt in specifieke overheidsinitiatieven en uitvoeringsplannen van de verschillende overheden binnen het VSGB. Daarnaast kan een gecoördineerd gebiedsgericht beheer en beleid gevoerd worden in een duidelijk afgebakend gebied.

Het plangebied van het RUP (zwart) valt volledig binnen de afbakeningslijn van het VSGB (groen). Binnen het volledige plangebied gelden dus de principes uit het VSGB van hierboven.



2.4.5.2 Beperkingen detailhandel

De visie op de Bergensesteenweg wordt uiteengezet in cluster A3 van het GRUP. Deze vertrekt van de ruimtelijke uitdaging die de gestage groei van de kleinhandel stelt langs deze steenweg. **Mobiliteitsonderzoek dat werd uitgevoerd in het plan-MER geeft aan dat de N6 verzadigd is**, mede door de aantrekkingskracht van kleinhandelsbedrijven in Anderlecht (IKEA, CORA, Decathlon, Brico Plan-it). **Een verdere groei van deze kleinhandel is dan ook niet gewenst zonder specifieke mobiliteits- en ruimtelijke maatregelen.**

Oorspronkelijk werd een overdruk 'beperking kleinhandel' opgelegd die werkte vanuit een tweesporenaanpak, namelijk:

- De beperking van de brutoverkoopsoppervlakte en stimuleren van herstructurering;
- Vermijden van de evolutie naar kleinhandel in de bestaande woongebieden en bedrijventerreinen.

Deze overdruk werd echter vernietigd door de Raad van State, gezien uit bezwaren en het daaruit volgend advies van de VLAROCO duidelijk maakte dat deze geen rekening houdt met lopende gemeentelijke initiatieven. Bij herneming van dit deel van het RUP (clusters A3 en A4), binnen het RUP **'Afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden - cluster A3 Bergensesteenweg en cluster A4 Biest - Hoeve Bretonne (2015)'** werd deze overdruk dan ook niet meer opgenomen.

Het besluit was dat het beantwoorden aan deze **uitdaging op gemeentelijk niveau** diende aangepakt te worden. Dit gebeurde vervolgens binnen het oorspronkelijk **RUP Wautersstraat** (besproken onder hoofdstuk 2.4.1).

2.5 Relevante studies en plannen

In dit hoofdstuk worden de studies besproken die geen specifieke beleidsmatige of juridische kracht hebben, maar wel waardevolle input leveren aan de visie van dit RUP.

2.5.1 Studie Buitensportinfrastructuur (2023)

In oktober 2023 werd door de gemeente een studie Buitensportinfrastructuur afgerond. De studie brengt de **ruimtelijke knelpunten en potenties en de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden voor de buitensportinfrastructuur van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw** in kaart zodat een samenhangende beleidsvisie kan ontwikkeld worden.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van het deel van de studie dat zich focust op het **Georges Bosmanstadion**, dat zich in het plangebied bevindt.

Algemeen stelt de studie dat het **van belang is dat er acties worden ondernomen om de recreatieve ruimte in de gemeente uit te breiden en te verbeteren**. Met een aandeel recreatieoppervlakte per inwoner van ongeveer 6,8 m² heeft Sint-Pieters-Leeuw immers het laagste aandeel aan recreatieoppervlakte in vergelijking met alle buurgemeenten.

De site van het Bosmansstadion wordt in de studie naar voor geschoven als een van de plekken waar deze bijkomende recreatie voorzien kan worden, gezien erop vandaag voldoende planologische uitbreidingsmarge is om de site op lange termijn uit te bouwen. De studie stelt voor deze verder uit te bouwen tot een recreatieve knoop op gemeentelijk niveau.

Maar om dit te realiseren, moeten volgens de studie een aantal **knelpunten** aangepakt worden:

- De onpraktische en daarmee tevens onveilige **toegang** van de site langsheen de Petrus Basteleusstraat;
- De organisatie van de **parking** met beperkte ruimte om het **hoofdgebouw van de sportclub** uit te breiden.

De studie haalt de **ontwikkeling van de nieuwe parking aan het plantencentrum Groendekor** (op vandaag gerealiseerd en inmiddels Floralux) aan als oplossing voor deze problemen. Binnen een convenant werden reeds afspraken gemaakt tussen het plantencentrum en de gemeente. De parking zal ontsloten worden via de Bergensesteenweg en gebruikt kunnen worden door de bezoekers van de recreatiezone. De huidige parking, die dus onpraktisch en onveilig is voor de sportclub hoeft op deze manier niet meer dienst te doen, waardoor de mogelijkheid bestaat om het hoofdgebouw van de sportclub richting de parking uit te breiden.

In de studie wordt wel de vraag gesteld of dit parkeeraanbod voldoende zal zijn om te voldoen aan de volledige parkeervraag van de club én, gezien het gaat om een gedeelde parking, deze voldoende zal zijn om de vraag (op piekmomenten) op te vangen van zowel het tuincentrum als de sportclub.

2.5.2 Masterplan en RUP Makro-site (lopende)

Eind 2022 sloot Makro in Sint-Pieters-Leeuw haar deuren. Dit biedt een opportuniteit om deze site te herbestendigen. Grootschalige handel op deze plaats is voor de gemeente geen optie, waardoor het initiatief wordt genomen om vanuit het algemeen belang op zoek te gaan naar een duurzame toekomst voor de site en in kader hiervan een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken.

Op heden wordt aan een masterplan gewerkt en parallel aan de opmaak van een RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan), dat de nieuwe wettelijke basis vormen voor de realisatie van het project.

Hoewel het plangebied van dit RUP en de Makro-site in elkaars nabijheid gelegen zijn, gescheiden door de Bergensesteenweg, is de opmaak van dit masterplan en hieropvolgende RUP geen onderdeel van dit planproces. Beide processen wordt door de gemeente opgevolgd die vanzelfsprekend zorgt voor onderlinge afstemming. Maar buiten onderstaande aanbevelingen en de beleidsbeslissing dat hier geen (nieuwe) monofunctionele ontwikkeling komt, zijn hieromtrent nog geen beleidsbeslissingen genomen.

In kader van een herinvulling werd door de gemeente een **expertenpoule** samengesteld die een **vooronderzoek** hebben uitgevoerd. Dit onderzoek adviseerde om het potentieel van drie nieuwe bestemmingen maximaal te combineren:

- Een **sterke groenblauwe structuur**: open ruimte voor groen, natuur en waterbeheersing.
- **Hoogwaardige economische activiteit**: onderzoekscentra, farmaceutische laboratoria, voorzieningen voor wetenschappelijk onderzoek, en dergelijke, in functie van verdere diversificatie van de economische structuur in de gemeente.
- **Gemeentelijke functies**, gezien de centrale positie van de site



Figuur 9: Ligging van de Makro-site (rood) ten opzichte van het plangebied van dit RUP

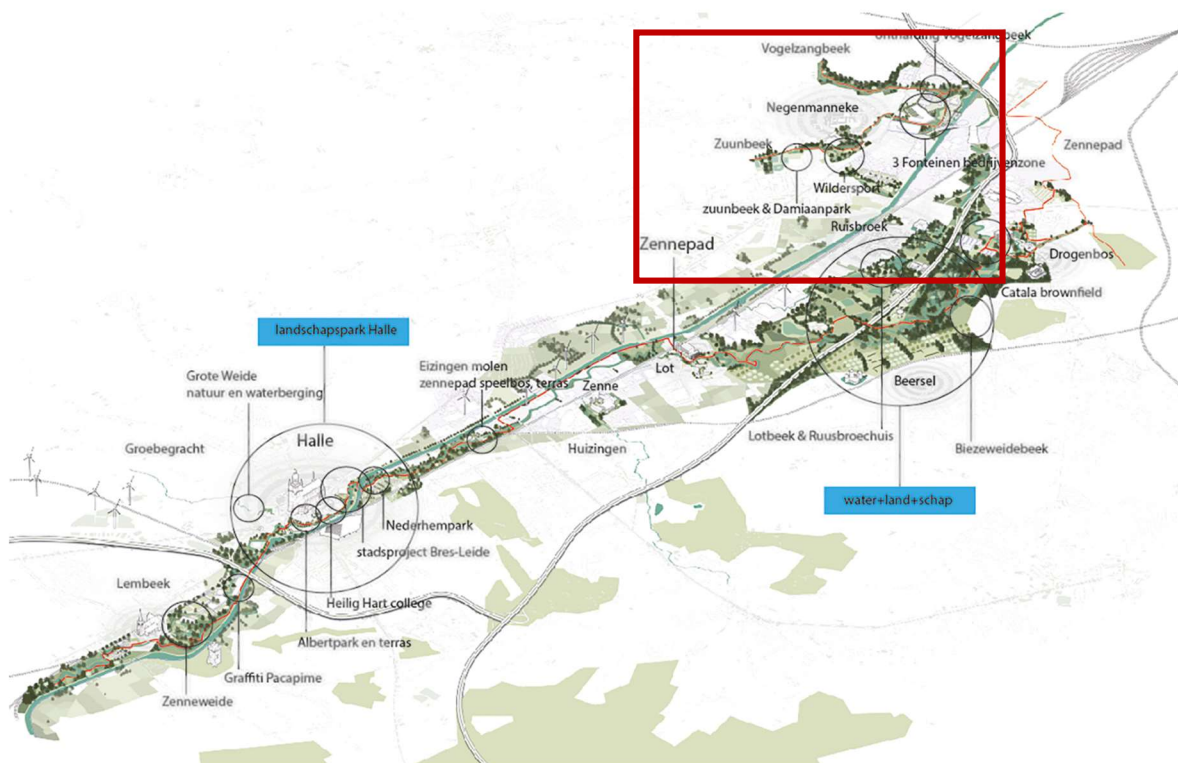
De realisatie van een grootschalige monofunctionele ontwikkeling is alvast uitgesloten. Er zal in functie van de realisatie van een gezonde functionele mix altijd ook ruimte zijn voor de inpassing van een tweetal ondergeschikte functies. Hierbij wordt gehint op relocatie van enkele retailwinkels en de inpassing van een beperkt aandeel wonen.

2.5.3 Strategisch project Zennevallei (lopende)

De Zennevallei, ten zuiden van Brussel, ligt er grotendeels versnipperd bij. Een wanordelijk mozaïek van rivieren en beken, bedrijven en woningen, spoor en weginfrastructuur. Om de leefbaarheid te verbeteren, werken de provincie Vlaams-Brabant, Regionaal Landschap Zennevallei & Pajottenland en de gemeenten Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en Halle aan het **Strategisch Project Zennevallei**. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de Vlaamse overheid en privé-partners.

Het strategisch project bestaat uit een heel aantal deelprojecten die door de verschillende partners worden gerealiseerd. De visie is dat een 'zachte ruggengraat' van natuurgebieden, parken, groene doorsteken, ... in de valleien van de Zuun en Zenne die wanordelijke mozaïek kan structureren en ook andere uitdagingen zoals waterbuffering, voorzien van fiets- en wandelverbindingen en verhogen van de biodiversiteit kan realiseren.

In Sint-Pieters-Leeuw is bijkomend de realisatie van sterke oost-west verbinding tussen beide valleien een belangrijke prioriteit. Dit wordt bijkomend geïllustreerd door de zoom die voor (het noorden) van de gemeente werd gemaakt. De gemeente geeft hierbij gevolg aan de ambities die ze gesteld heeft in haar ruimtelijk structuurplan, namelijk de realisatie van de zogenaamde '**groenomsingeling Zuun**'. De figuren hieronder illustreren dit en toont ook duidelijk hoe de site van RUP Dikke Linde, samen met de Marko-site een missing link vormen in het netwerk.



Figuur 10: Zachte Ruggengraat zoals voorgesteld in het Strategisch project Zennevallei, met locatie van de omgeving van het plangebied in een rood kader



Figuur 11: Zoom van het strategisch plan Zennevallei voor de gemeente Sint-Pieters-Leeuw, met in een rood kader het plangebied van RUP Dikke Linde en de Makro-site en in een groen kader het toekomstige landschapspark Ruisbroekse Kamers.

Een van de concrete projecten in de buurt van het plangebied is de realisatie van het **landschapspark Ruisbroekse Kamers**. Met ondersteuning van het Fonds Vlaamse Rand is hier de verwerving gerealiseerd van 2 ingesloten "landbouwkamers" met oog op de opwaardering van de natuurwaarden in het gebied.

Het project Ruisbroekse Kamers wordt gecoördineerd vanuit de provincie Vlaams-Brabant en wenst in te zetten op de realisatie van een landschapspark met bosfragmenten, groene corridors, ruimte voor moestuinen, ... De realisatie van dit project zal een positieve impact hebben op de residentiële kwaliteit van de omgeving.

Op volgende pagina kan een eerste visieschets van het Landschapspark gevonden worden.



Figuur 12: Eerste visieschets Landschapspark Ruisbroekse Kamers

2.6 Planologische context

In dit hoofdstuk worden de elementen uit bestaande beleidsdocumenten beschreven die relevant zijn voor het RUP.

2.6.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997)

Een **ruimtelijk structuurplan** is een plan dat de verwachte en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weergeeft voor een gemeente, provincie of gewest. Het is het gevolg van een uitgebreid onderzoeks- en participatietraject. Een structuurplan bestaat standaard uit:

- Een **informatief deel** dat zowel de bestaande toestand als de verwachte ruimtelijke tendensen inventariseert, en dient als wetenschappelijke basis
- Een **richtinggevend deel**, waarin de totaalvisie voor het plangebied wordt vastgelegd
- Een **bindend deel**, dat een aantal verplicht uit te voeren acties vastlegt, die moeten volgen uit de visie van het richtinggevend deel

Met de opmaak van een **ruimtelijk beleidsplan** wordt een ruimtelijk structuurplan vervangen. Maar gezien de opmaak van een ruimtelijk beleidsplan van Vlaanderen nog niet afgerond is en dat van Sint-Pieters-Leeuw nog niet opgestart is, blijven de ruimtelijke structuurplannen van kracht. Voor de provincie Vlaams-Brabant is die beleidsplan wel reeds afgerond en geldend.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd een gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen uitgewerkt. De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt op kernachtige wijze uitgedrukt in de **metafoor 'Vlaanderen open en stedelijk'**. Het RSV vormt het kader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen en werkt aldus door op het provinciale en gemeentelijke niveau.

Concreet is het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau gericht op:

- Het **versterken van stedelijke gebieden en netwerken** door bundelen van functies en activiteiten;
- Het **behoud en de versterking van het buitengebied** door bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- Het **concentreren van economische activiteiten** in economische knooppunten;
- Het **optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur** en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Een van de vier ruimtelijke principes uit het structuurplan Vlaanderen is deze van **'gedeconcentreerde bundeling'**. Dit principe neemt de bestaande ruimtelijke structuur als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Groei van wonen, werken en andere maatschappelijke functies wordt voorzien in de steden en in de kernen van het buitengebied, rekening houdend met hun draagkracht. Andere belangrijke principes voor dit plan zijn **'infrastructuren als bindteken en basis voor de locatie van activiteiten'**, namelijk het afstemmen van het mobiliteitsprofiel van de activiteit op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het **'fysisch systeem als ruimtelijk structurerend'**.

De gemeente Sint-Pieters-Leeuw maakt deel uit van het **Vlaams strategisch gebied rond Brussel (VSGB)**, meer bepaald tot het **deelgebied Zuidelijke Kanaalzone**. Het structuurplan wil deze Vlaamse rand rond Brussel **niet als een 'rand' opvatten**, maar uitgaan van de eigen specifieke kenmerken zoals de aanwezigheid van verschillende stedelijke voorzieningen en de aanwezigheid van een stedelijke gordel. De troeven van de grootstad worden zoveel mogelijk gebruikt door te in te zetten op strategische 'specifiek te ontwikkelen gebieden'

Verder wenst het plan de **verstedelijkingsdruk op deze rand weg te nemen**, door in overleg met het Brussels Gewest te bepalen welke functies onder welke omstandigheden hun plaats kunnen vinden in

deze rand en welke binnen het gewest moeten worden opgevangen ('niet afwentelingsprincipe'). Daarnaast wordt voor de inpassing van deze functies ook ingezet op kernen die verder van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijderd zijn. Ook worden **zeer strenge voorwaarden opgesteld voor bestemmingswijzigingen van zachte naar harde functies** om de bestaande open ruimte (gelinkt aan de 'groene gordel') zoveel mogelijk in stand te houden. Slechts onder strikte randvoorwaarden die socio-economisch een meerwaarde verschaffen kunnen bestemmingen van zachte naar harde functies doorgevoerd worden.

Specifieke perspectieven en randvoorwaarden werden gedefinieerd binnen het GRUP 'Afbakening van het VSGB en aansluitende openruimtegebieden', dat wordt besproken binnen hoofdstuk 2.4.5.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is in 1997 door het Vlaams parlement goedgekeurd en had toen een planhorizon van tien jaar. In 2004 is een beperkte gedeeltelijke herziening doorgevoerd. Eind 2010 is een actualisatie doorgevoerd. Deze tweede gedeeltelijke herziening beoogde in eerste instantie de verlenging van de planhorizon van het structuurplan op korte termijn, nodig voor de behoefteberekeningen en taakstellingen. Deze actualisaties hebben geen directe impact op dit plan en worden hier dan ook niet behandeld.

2.6.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (conceptnota, 2025)

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Momenteel ligt ook de **conceptnota**, de eerste formele procedurestap naar het ruimtelijk beleidsplan, samen met de kennisgevingsnota van de milieu-effectenrapportage, ter inzage. De nota bouwt verder op de krachtlijnen van de strategische visie en is opgemaakt als een **dialognota** die een uitnodiging is tot debat.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is dus nog in opmaak, maar zal op termijn het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vervangen. Het plan zal het **ruimtelijk beleid in Vlaanderen kaderen met een planhorizon tot 2050** en zo de basis bieden voor ruimtelijke beslissingen, regelgeving en instrumenten.

Vier grote maatschappelijke opgaves worden in het plan gedefinieerd, namelijk het verhogen van de leefkwaliteit (1), het blijven waarborgen van de welvaart (2), het beschermen en versterken van het natuurlijk kapitaal (3) en het toekomstbestendig maken van Vlaanderen (4). Deze worden gekoppeld aan **drie ruimtelijke transformatieopgaves**:

- Transformatie van het bestaande ruimtebeslag;
- Bijkomend ruimtebeslag doen dalen tot 0 ha/dag;
- Transformatie naar een robuuste open ruimte.

De transitie die nodig is verankert het BRV verder in de zogenaamde '**Bouwshift**', waar reeds een aantal concrete stappen in zijn gezet. De oprichting van een BRV-fonds, de introductie van het principe 'ruimtelijk rendement, de 'stolp' die werd gezet op de woonreservegebieden, het instrumentendecreet, planologische compensatie, en meer.

Onderstaande ontwikkelingsprincipes staan centraal en bieden een '**ruimtelijk kompas**' die moet worden beschouwd als houvast voor de te nemen beslissingen:

- **Zorgvuldig ruimtegebruik**: de beschikbare ruimte wordt zorgvuldiger, gedeeld en meervoudig (tijdelijk) gebruikt waarbij we inzetten op hergebruik en intensiveren waardoor bijkomende openruimte aansnijden de uitzondering is.
- **(Potentiële) knooppuntwaarde en voorzieningenniveau zijn sturend**: Goed gelegen locaties vangen bijkomende woonvragen, nieuwe voorzieningen en (verweven) werklocaties op telkens op maat van de kern. Bijkomende voorzieningen en investeringen in infrastructuur kunnen anderzijds goed gelegen kernen versterken zodat ze extra woonvragen en werklocaties kunnen opvangen. Ook

wat betreft het voorzien van nieuwe economische locaties is de huidige of potentiële infrastructuur (kanalen, spoorwegnetwerk, warmtenetten, pijpleidingen, ...) en koppeling met bestaande bedrijvigheid en voorzieningen (luchthavens, zeehavens, gekoppelde bedrijven, ...) sturend.

- **Verweven wat kan, scheiden wat moet:** Voldoende verweven activiteiten verhogen de levendigheid van kernen en versterken de openruimte, maar niet alle activiteiten lenen zich tot verweving. Activiteiten die niet-verweefbaar zijn, zoals bepaalde bedrijvigheid (bepaalde industriële productie, grootschalige logistiek, Seveso-bedrijf, ...) krijgen in daartoe voorziene gebieden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden. De groenblauwe dooradering is ook een vorm van verweving die versterkt dient te worden binnen het ruimtebeslag en de open ruimte om verweving te realiseren tussen voldoende grote aaneengesloten bos-, natuur- en landbouwgebieden.
- **Het fysische systeem is sturend:** Ruimtelijke ontwikkelingen dienen rekening te houden met het fysisch systeem, waaronder de kringlopen en natuurlijke netwerken, zodat deze beter zullen functioneren. Dit houdt o.a. in dat we nog meer inzetten op ontharding om de sponswerking te verbeteren en op groenblauwe dooradering, zowel doorheen de bebouwde als de openruimte.
- **Kwaliteitssprong:** Ruimtelijke ontwikkelingen moeten kwalitatief zijn en bijdragen aan maatschappelijke opgaves. Op kantelpunten zoals bij nieuwbouw, verbouwing, herbouw, nieuwe exploitanten, de bouw van publieke voorzieningen en infrastructuur, ... wordt de kans gegrepen om de ruimtelijke en leefomgevingskwaliteit te verhogen.
- **Geïntegreerde aanpak over sectoren heen:** Mede omdat onze ruimte schaars en begrensd is, kunnen ruimtevragen niet los van elkaar worden bekeken. Ze worden tegen elkaar afgewogen, op elkaar afgestemd en hun impact op andere aspecten in overweging genomen. Door sectorale doelen te verbinden en functies slim te verweven ontstaat ook meerwaarde.

Vlaanderen zal deze strategische visie verder vertalen in **zes thematische beleidskaders**, wonen (1), water (2), economie (3), energie (4), biodiversiteit (5) en land- en tuinbouw (6). Hiervoor werden in de conceptnota reeds een aantal krachtlijnen gedefinieerd.

Binnen **beleidskader 3** ligt de focus op het creëren van meer **ruimte voor economie**. Voor dit RUP is de aanpak met betrekking tot ondernemingen en detailhandel van belang.

Met betrekking tot ondernemingen wordt actief gezocht naar bijkomende ruimte, door een **aanpak op verschillende sporen**. De onderlijnde zijn direct van toepassing op dit planinitiatief:

- Meer groeimogelijkheden voor bedrijven op hun bestaande locatie;
- Transformatie van bestaande, gedateerde bedrijventerreinen;
- Sanering en herontwikkeling van brownfields;
- In beeld brengen en activeren van onderbenutte bedrijfsruimten en -percelen;
- Versnelde realisatie van bestemde maar niet gerealiseerde bedrijventerreinen door het wegwerken van knelpunten, onderzoek naar een compensatienorm voor slecht gelegen paarse ruimte;
- Oplossingen op maat voor grote strategische ruimtevragers.

Met betrekking tot ruimte voor **detailhandel**, ten slotte, is er de duidelijke beleidslijn van de '**winkelshift**'. Detailhandel moet voornamelijk geconcentreerd zijn in de actieve kernen, nieuwe baanwinkels worden niet meer toegelaten. Voor detailhandel die een grote oppervlakte vraagt, wordt plaats voorzien op de gemengde economische zones in of tegen de kernen.

2.6.3 Provinciaal Ruimtelijk Beleidsplan Vlaams-Brabant (2023)

Op 19 september 2023 werd het Beleidsplan Ruimte definitief vastgesteld door de provincieraad. Het bespreekt de krachtlijnen en principes van het ruimtelijk beleid van de provincie in de volgende jaren.

Onderstaande beschrijving focust op die krachtlijnen uit de **zes thematische beleidskaders** (mobiliteit, voorzieningen, wonen, economie, open ruimte en energie). Hieronder worden de meest relevante voor dit RUP besproken. In de **kaders** wordt verduidelijkt hoe het plangebied van dit RUP (en met uitbreiding de kern van Zuun) zich hiertoe verhoudt.

- Op vlak van **voorzieningen** baseert de provincie haar beleid op drie uitgangspunten:
 - De nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen, dagelijkse voorzieningen liggen bij voorkeur op wandel- of fietsafstand, periodieke en sporadische voorzieningen zouden bereikbaar moeten zijn met collectief vervoer.
 - Een voldoende groot gebruikerspotentieel, enerzijds door voorzieningen nabij gebruikers in te planten, anderzijds door te gaan verdichten op de goede locaties.
 - Bestaande voorzieningenstructuur optimaliseren, enerzijds door consolidatie van bestaande voorzieningen in het licht van schaalvergroting en digitalisering, anderzijds door de (her)lokalisatie van nieuwe voorzieningen;
- Met betrekking tot **wonen** specificeert de visie dat er enkel op de meest geschikte woonlocaties wordt ingezet. Dit zijn kernen met een goede multimodale connectiviteit en nabijheid van voorzieningen. Het aanbod aan bouwgrond overstijgt ruim de behoefte aan bijkomende woningen, waardoor de bouwgronden die hierbuiten vallen, buiten de kernen of in zeer perifere kernen worden, idealiter worden ingeperkt. Gekoppeld hieraan zet de provincie ook in op compacter en dichter bouwen, een verhoging van het ruimtelijk rendement, een diversiteit in woningtypes, betaalbaarheid en kwaliteit van woningen.

Zuun wordt aangeduid als een kern met een **voldoende uitgerust voorzieningenniveau**, waar **verhoging van het ruimtelijk rendement op strategisch gelegen plekken mogelijk is**.

- De uitdagingen op vlak van economie wenst de provincie te realiseren binnen een getrappt beleid:
 - Gericht uitbouwen van drie groeipolen: Brussel (inclusief delen van de Vlaamse Rand en Kanaalzone), de luchthavenregio en Leuven.
 - Bedrijvigheid maximaal concentreren in en rond de steden en in 'overige economische knooppunten'.
 - Voor bedrijvensites buiten die economische knooppunten voert de provincie een beleid van 'benutting volgens lokale draagkracht'. Als deze sites niet multimodaal ontsloten zijn, is het niet aangewezen om de dynamiek van deze terreinen nog sterk te verhogen, maar wordt een zinvolle benutting wel nagestreefd. Voor echt slecht gelegen sites wordt een uitdoofbeleid voorgesteld.

De regio 'Kanaal Zuid', gecenterd rond de Bergensesteenweg (N6), Kanaal Brussel-Charleroi en het spoor wordt aangeduid als **regionaal economisch knooppunt**. Zie ook de figuur hieronder.

- Op vlak van **mobiliteit** wil het beleidsplan, naast het helpen voorzien van kwalitatieve infrastructuur, een steentje bijdragen aan duurzaam mobiliteitsbeleid door de implementatie van een doorgedreven ruimtelijk locatiebeleid dat minder verplaatsingen moet stimuleren. Ten slotte wordt ook de nadruk gelegd op sterke multimodale knopen en multimodale logistieke transportmogelijkheden en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

De **Bergensesteenweg** wordt in het beleidskader aangeduid als een belangrijke as voor **hoogwaardig regionaal openbaar vervoer** (tram/bus)

2.6.4 Ruimtelijk Structuurplan Sint-Pieters-Leeuw (2008)

Het Ruimtelijk Structuurplan Sint-Pieters-Leeuw werd in 2008 voorgesteld. Het formuleert een kader voor de gewenste ontwikkeling van de gemeente. Dit structuurplan bouwt verder op de structuurplannen van de provincie en het gewest. Het heeft de bevoegdheid om een visie te ontwikkelen op structuurbepalende elementen van lokaal of gemeentelijk belang.

In onderstaande samenvatting worden enkel de elementen besproken die relevant zijn voor het ruimtelijk uitvoeringsplan in kwestie.

Om een gebiedsgericht beleid te voeren, werd de gemeente onderverdeeld in zogenaamde deelruimten, homogene gebieden met een eigen identiteit. Het plangebied behoort zowel tot de deelruimte '**kernen in de verstedelijkte rand**' als tot de **deelruimte 'verstedelijkt gebied rond lijninfrastructuurenbundel'** (zie Figuur 15 en Figuur 16). Het plangebied speelt dus zowel binnen de logica van een radiaal verstedelijk netwerk rond Brussel, als rond de noord-zuid gerichte assen van de Bergensesteenweg-kanaal-spoorlijn-E17.

Volgende perspectieven worden aan het plangebied gegeven:

- **Gewenste open ruimtestructuur:** De gemeente ziet valleigebieden als kapstok voor de gewenste ontwikkelingen aangezien ze dragers zijn van de natuurlijke structuur en het grootste areaal aan biologisch waardevolle gebieden herbergen. De **Zuunbeek** wordt gezien als een structurerende beekvallei waar gestreefd wordt om bebouwing zoveel mogelijk te vermijden.
- **Gewenste nederzettingsstructuur:** Het woongebied binnen het plangebied wordt in navolging van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel (VSGB) gezien als **stedelijk gebied**. Voor deze plekken wordt een verdere versterking en maximale verweving van alle stedelijke functies nagestreefd.
- **Gewenste ruimtelijk-economische structuur:** De bedrijvencuster in het plangebied wordt aanzien als een '**lokaal en gemengd bedrijventerrein**'. Langsheen de Bergensesteenweg is een mozaïek van regionale en lokale bedrijven terug te vinden. De gemeente wenst deze verweving te behouden en te optimaliseren.

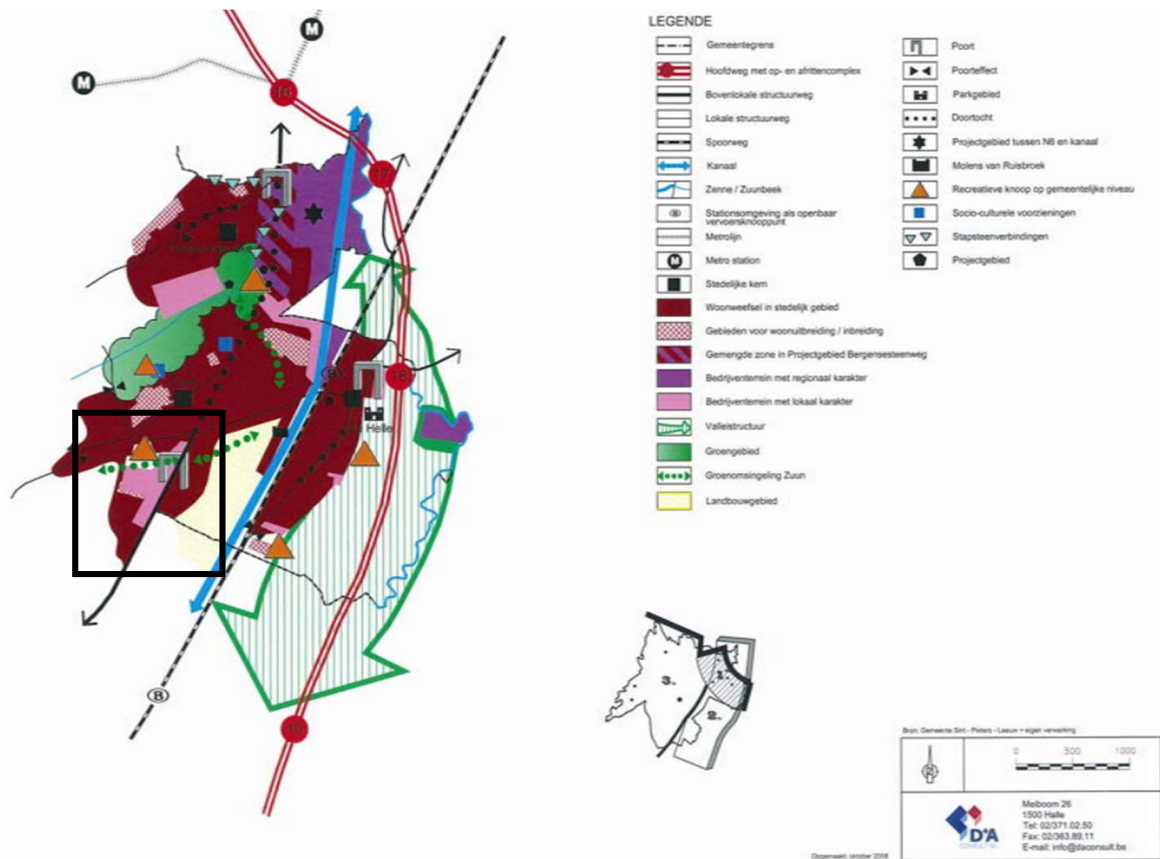
Bindend: **Actie 11** – selectie gemengd bedrijventerrein Wautersstraat

- **Gewenste verkeers- en vervoersstructuur**

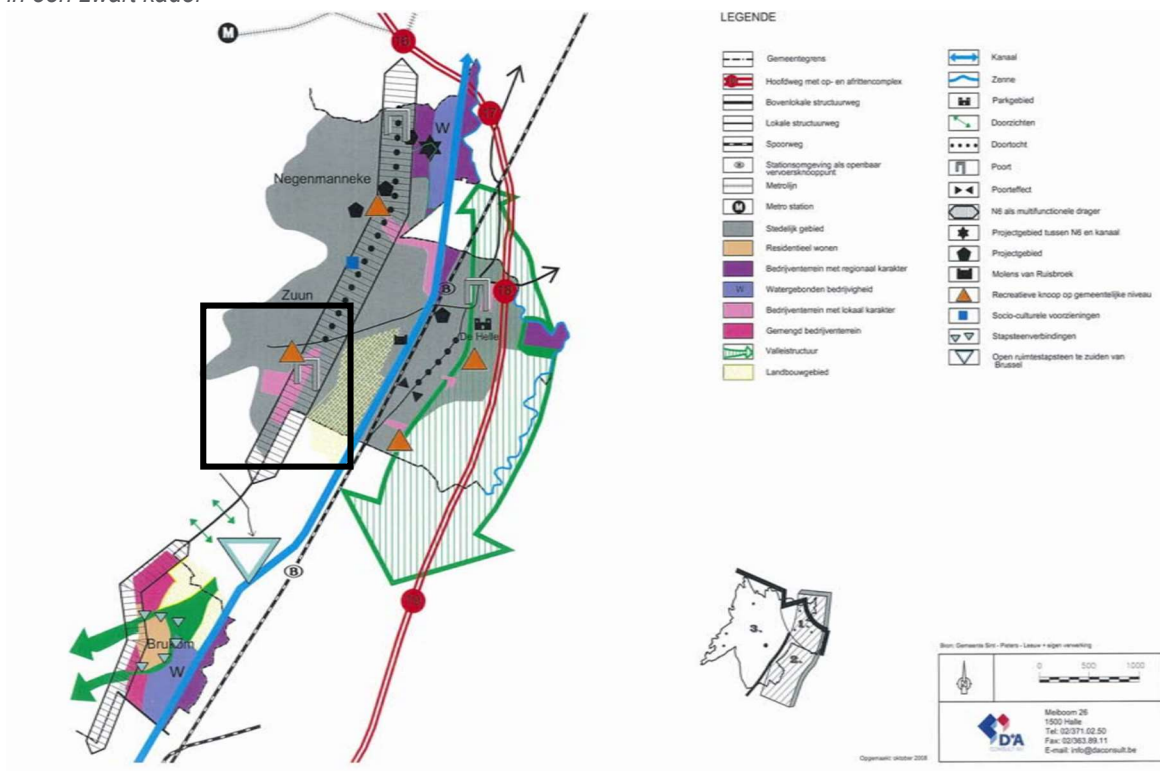
De gewenste mobiliteitsstructuur werd in 2024 herzien in het gemeentelijk mobiliteitsplan en wordt besproken onder hoofdstuk 2.6.5.

- **Gewenste toeristisch-recreatieve structuur:** De gemeente streeft naar het bundelen van recreatie in een aantal recreatieve knopen. Deze knopen worden maximaal voorzien in of nabij het woongebied van de kernen. De **toeristisch-recreatieve knoop 'Bosmansstadion'**, gelegen in het plangebied, wordt gezien als te behouden en uit te breiden. Het Bosmansstadion is immers centraal gelegen en goed bereikbaar en kan uitgebreid worden zonder dat waardevolle open ruimtegebieden worden aangetast. De gemeente wenst deze pool dan ook verder uit te breiden met voorzieningen op niveau van de gemeente, zoals een atletiekpiste.
- Op de kaart van de gewenste toeristisch-recreatieve structuur wordt eveneens indicatief een **groentraject** aangeduid. Dit traject bestaat uit een snoer van open- en gesloten groene ruimtes in het bebouwde weefsel van Zuun en Negenmaneken. Hier mee wil de gemeente het verder aan elkaar groeien van de kernen tegengaan, voor beide kernen een kwalitatieve meerwaarde bieden en ondersteuning bieden aan de aanwezige langzame verkeersverbindingen.

Bindend: **Actie 14** – selectie gemeentelijk recreatieve knoop Bosmansstadion



Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur Sint-Pieters-Leeuw, 'Kernen in de verstedelijkte rand' (met het plangebied in een zwart kader)



Figuur 16: Gewenste ruimtelijke structuur Sint-Pieters-Leeuw, 'de infrastructuurbundel' (met het plangebied in een zwart kader)

Ten slotte worden ook **ontwikkelingsperspectieven** toegevoegd aan elk van de deelruimten. Binnen de deelruimte 'kernen in de verstedelijkte rand' wordt het principe '**Bergensesteenweg ingebed in stedelijke kernen**' vooropgesteld. Er wordt gestreefd naar een maximale ruimtelijke inbedding in het woonweefsel, waarbij prioritair aandacht wordt besteed aan de **verkeersleefbaarheid**, het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Verder wordt regionale bedrijvigheid gelinkt en afgestemd aan de infrastructuurbundel en zoveel mogelijk gebundeld op lokale bedrijventerreinen. Verweving wordt toegelaten, maar wordt individueel beoordeeld met betrekking tot de impact op de woonomgeving.

In de deelruimte 'infrastructuurbundel' wordt de **Bergensesteenweg gezien als 'levende stroom'**. Afwisselend worden accenten gelegd gericht op doorstroming en verblijfsfunctie met aandacht voor openbaar vervoer, bereikbaarheid, het gebruik voor langzaam verkeer en oversteekbaarheid. De overgang tussen de verschillende zones moet blijken uit de herinrichting van de doortocht en het creëren van **poortfuncties**. Een van die poorten situeert zich ter hoogte van het plangebied en moet de grens van de verstedelijkte kern Zuun markeren.

Bindend: **Actie 17** – de gemeente zal de aan de N6 palende BPA's screenen (waaronder BPA Wautersstraat) en indien nodig in herziening stellen om de verweving van de verschillende functies langsheen de N6-Bergensesteenweg te optimaliseren. Daarnaast zal de gemeente een strategisch project opstarten voor de herwaardering van 'het projectgebied Bergensesteenweg'.

2.6.5 Herziening mobiliteitsplan Sint-Pieters-Leeuw (2024)

In 2024 werd een herziening van het gemeentelijk mobiliteitsplan uitgevoerd. Dit mobiliteitsplan houdt reeds rekening met de wegcategorisering en selecties gemaakt binnen het **Regionaal Mobiliteitsplan van Vervoerregio Vlaamse Rand** (eveneens 2024). In kader van ruimtelijke ontwikkelingen houdt het plan ook rekening met de ruimtelijke ontwikkelingen en ontsluiting van vrachtverkeer binnen het **Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel** (besproken onder hoofdstuk 2.4.5).

2.6.5.1 Verblijfsgebieden, tewerkstellingszones en snelheidsregime

Verblijfsgebieden zijn in het plan gebieden waar meer aandacht moet geschonken worden aan het langzaam verkeer, of waar de voetgangers zelf prioriteit moeten krijgen op het autoverkeer. In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

De verblijfsgebieden worden beleidsmatig verder onderverdeeld in 'centrumgebied', 'woonkern', 'woonwijk' en 'tewerkstellingszone'. Voor dit RUP zijn deze afbakeningen relevant:

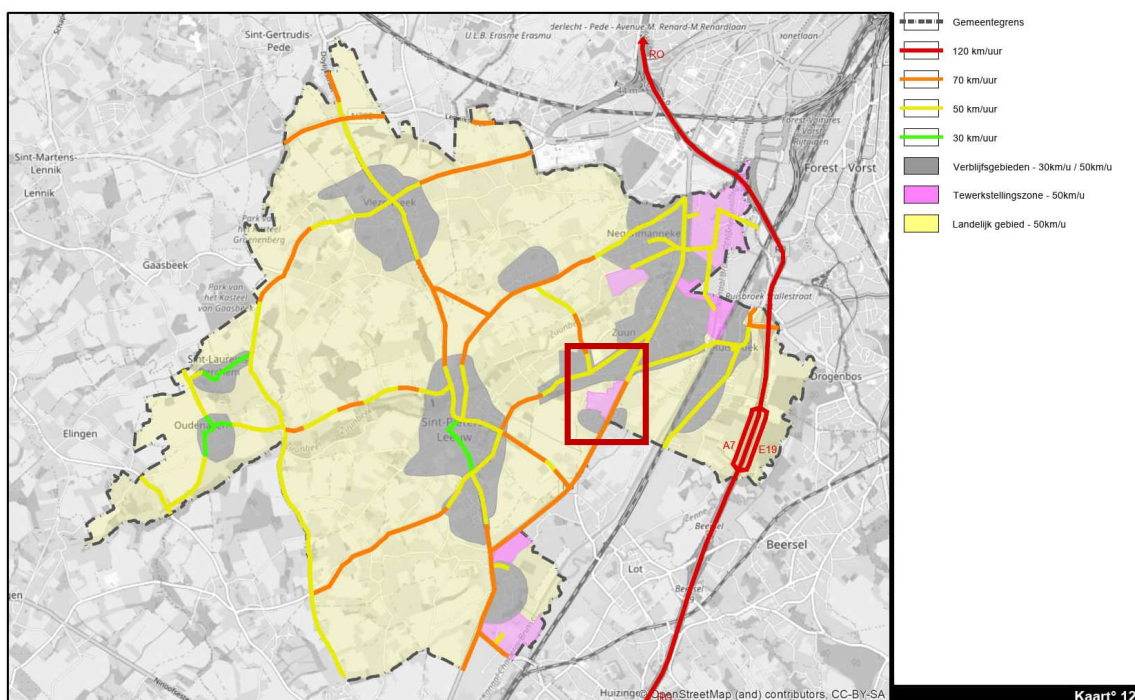
- **Centrumgebied:** kern van Zuun
- **Woonwijk:** Dikke Linde, Seizoenswijk
- **Tewerkstellingszone:** bedrijventerrein Wautersstraat

Hoewel het plangebied zich op de rand van de kern van Zuun bevindt, kan het dus volledig worden beschouwd als verblijfsgebied en vormt de tewerkstellingszone een belangrijke schakel hierin.

De **snelheid** ter hoogte van de belangrijkste verbindingswegen wordt afgestemd op deze categorisering. Zo krijgt de Galgstraat - Georges Wittouckstraat, net als de Bergensesteenweg voorbij de Petrus Basteleusstraat een snelheid van 50 km/uur toebedeeld. De snelheid op het zuidelijke deel van de Bergensesteenweg (voorbij de Petrus Basteleusstraat) blijft 70 km/uur.

Relevante acties:

- 11. Oversteekbaarheid N6 verhogen (in uitvoering)

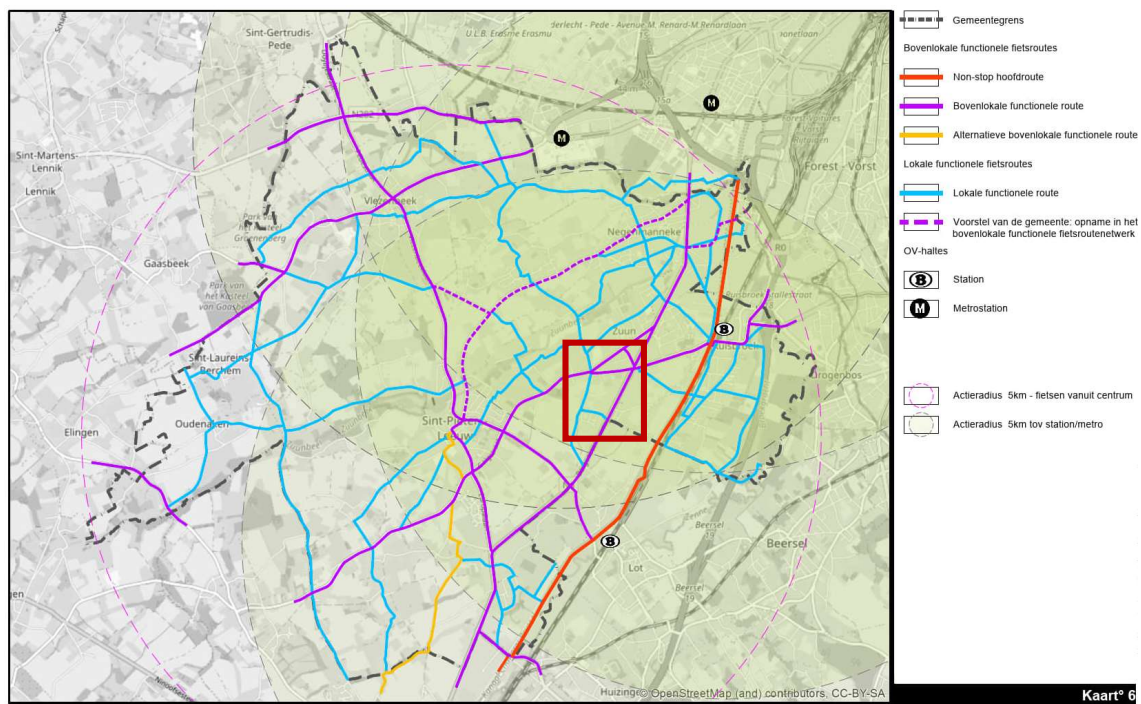


Figuur 17: Verblijfsgebieden, tewerkstellingszones en snelheidsregime, met aanduiding plangebied in het rood

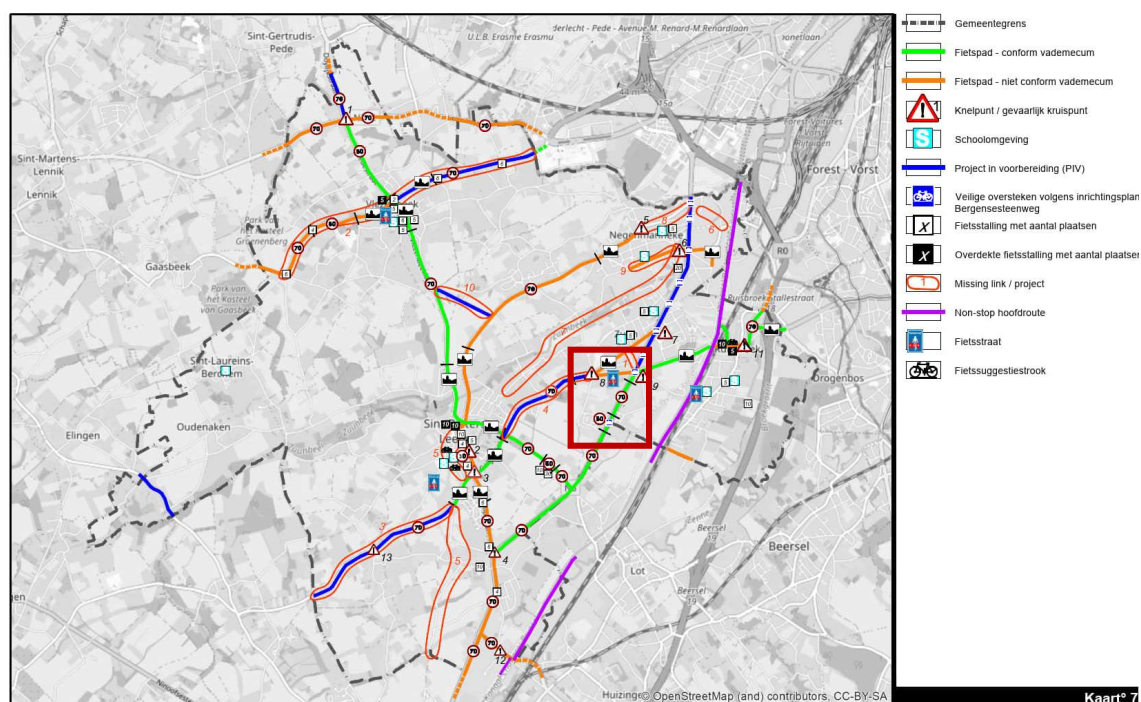
2.6.5.2 Fietsverkeer

In kader van fietsverkeer wordt zowel de Galgstraat – Georges Wittouckstraat, Bergensesteenweg én Petrus Basteleusstraat opgenomen binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De Jan Baptist Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat zijn lokale fietsroutes.

Figuur 19 toont wel dat, afgezien van de Bergensesteenweg die recent heraangelegd is, deze routes op vandaag nog niet conform zijn volgens het fietsvadecum. De herinrichting van Galgstraat is wel een project in voorbereiding. Voor de Petrus Basteleusstraat wordt beleidsmatig een inrichting als fietsstraat voorgesteld.



Figuur 18: Categorisering fietsroutes, met aanduiding plangebied in het rood

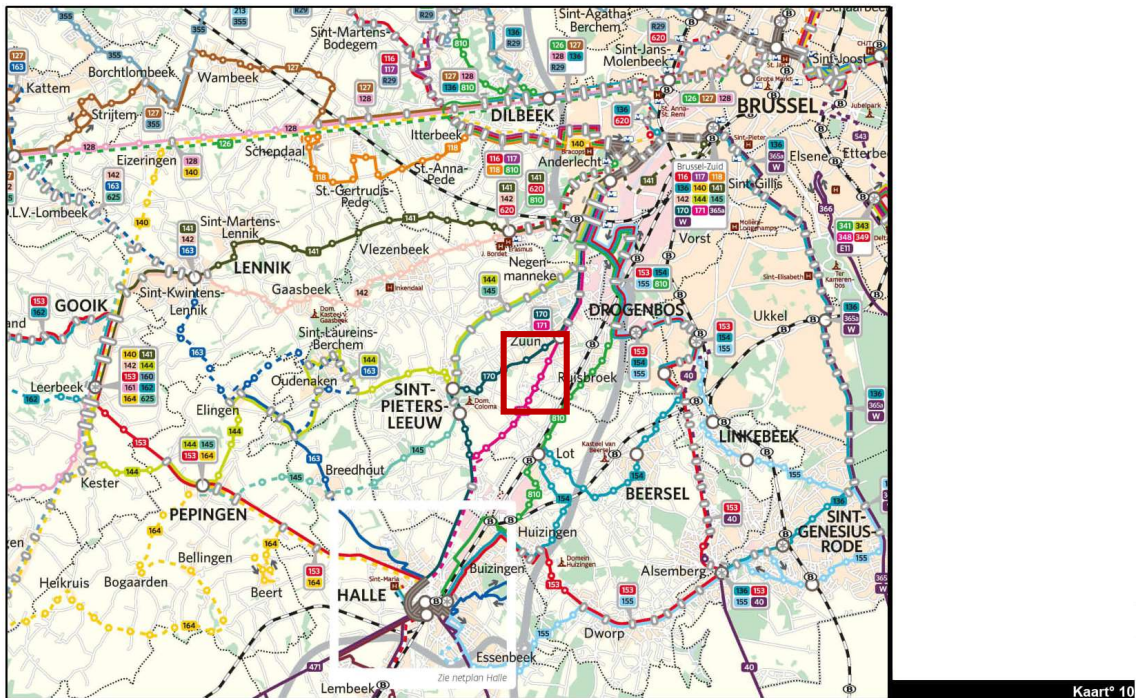


Figuur 19: Stand van zaken fietsroutes, met aanduiding plangebied in het rood

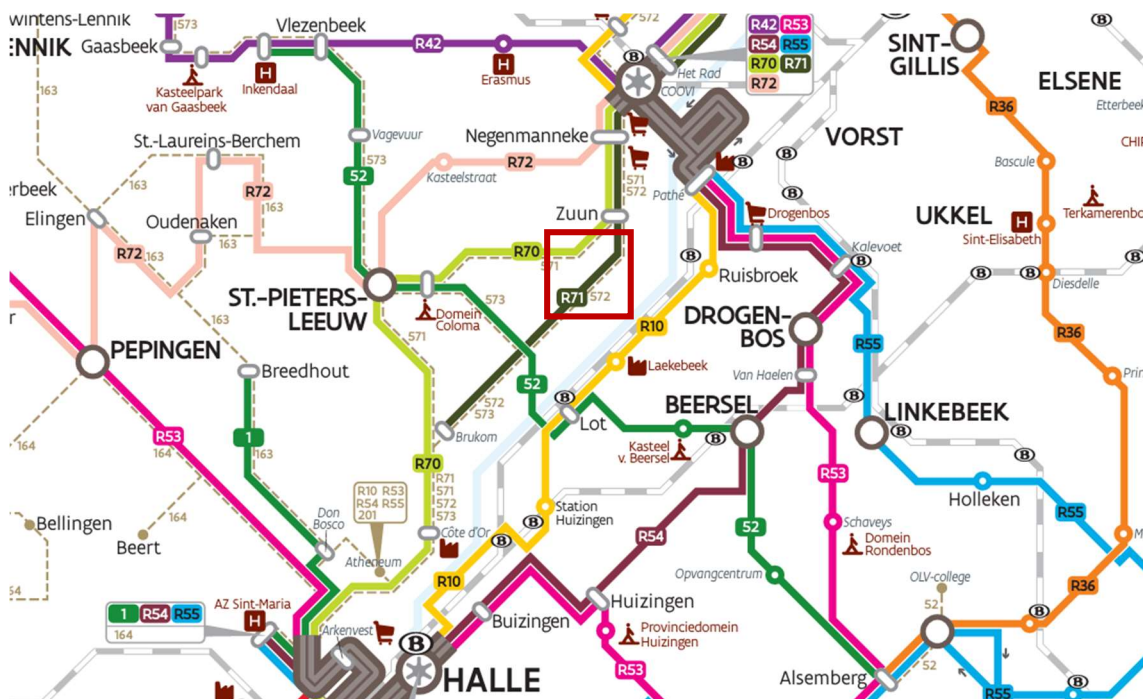
2.6.5.3 Openbaar vervoer

De kaart met het openbaar vervoersnet is met de aanpassingen aan het openbaar vervoersnet uit 2024 ondertussen gedateerd. De lijnen in de buurt van het plangebied, met hun respectievelijke haltes blijven wel gelijk, zij het onder een andere naam. Buslijnen R70 en R71 (voormalig respectievelijk buslijnen 170 en 171) tussen Brussel en Halle halteren in de buurt van het plangebied, respectievelijk in de kern van Zuun en ter hoogte van Dikke Linde (R70) en langs de Bergensesteenweg ter hoogte van de Ruisbroeksesteenweg in het noorden en Floralux/Makro centraal op het plangebied (R71).

Bijkomend is met het nieuwe plan iets ten zuiden van het plangebied een nieuwe route bijgekomen, met name route 52 Vlezenbeek - Sint-Pieters-Leeuw – Lot – Beersel – Sint-Genesius-Rode.



Figuur 20: Openbaar vervoersplan De Lijn, met aanduiding plangebied in het rood



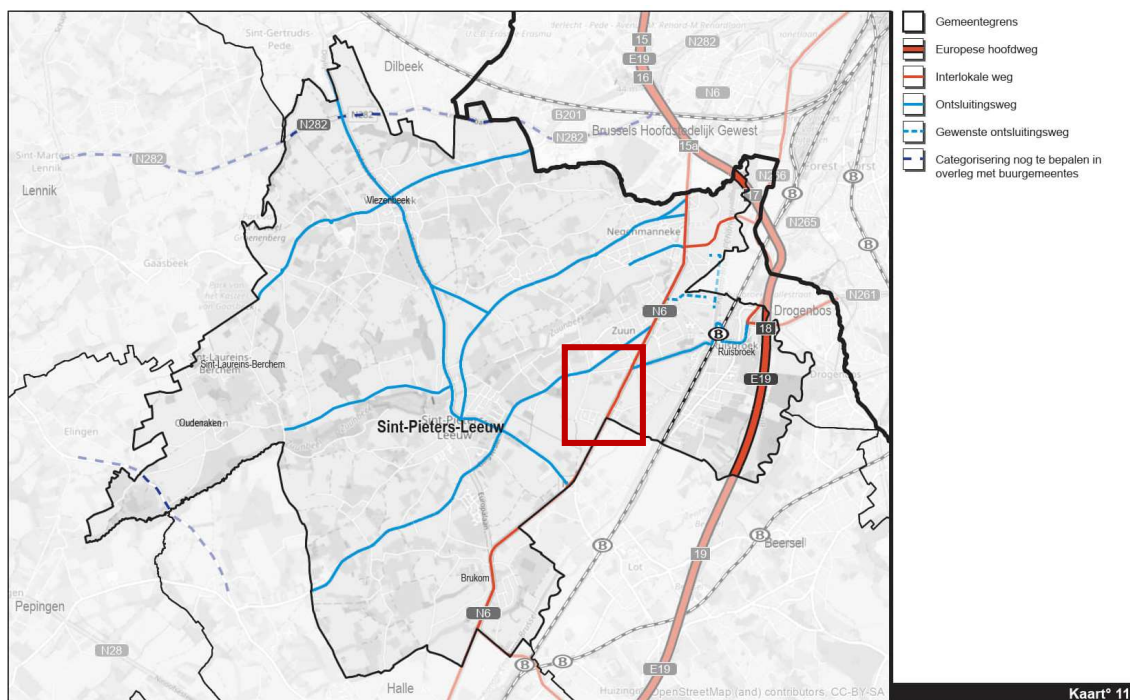
Figuur 21: Nieuw openbaar vervoersnet De Lijn (2024), met aanduiding plangebied in het rood

2.6.5.4 Wegencategorisering en vrachtverkeer

Ten slotte doet het beleidsplan ook uitspraken over de wegcategorisering en de zonering en ontsluitingsroutes voor vrachtverkeer.

In afstemming op de vervoerregio Vlaamse Rand, werd de **Bergensesteenweg (N6)** als **interlokale weg** opgenomen binnen het regionaal dragend wegennetwerk. De functie van de steenweg is het verbinden van niet-aanpalende gemeenten en/of het verbinden van recreatieve en economische attractiepolen.

Verder selecteert de gemeente op lokaal niveau de Galgstraat - Georges Wittouckstraat en Ruisbroeksesteenweg als '**lokale ontsluitingswegen**'. Deze hebben als functie autoverkeer op lokale wegen te ontsluiten richting het regionaal wegennet, met name bovenstaande Bergensesteenweg en de E19.



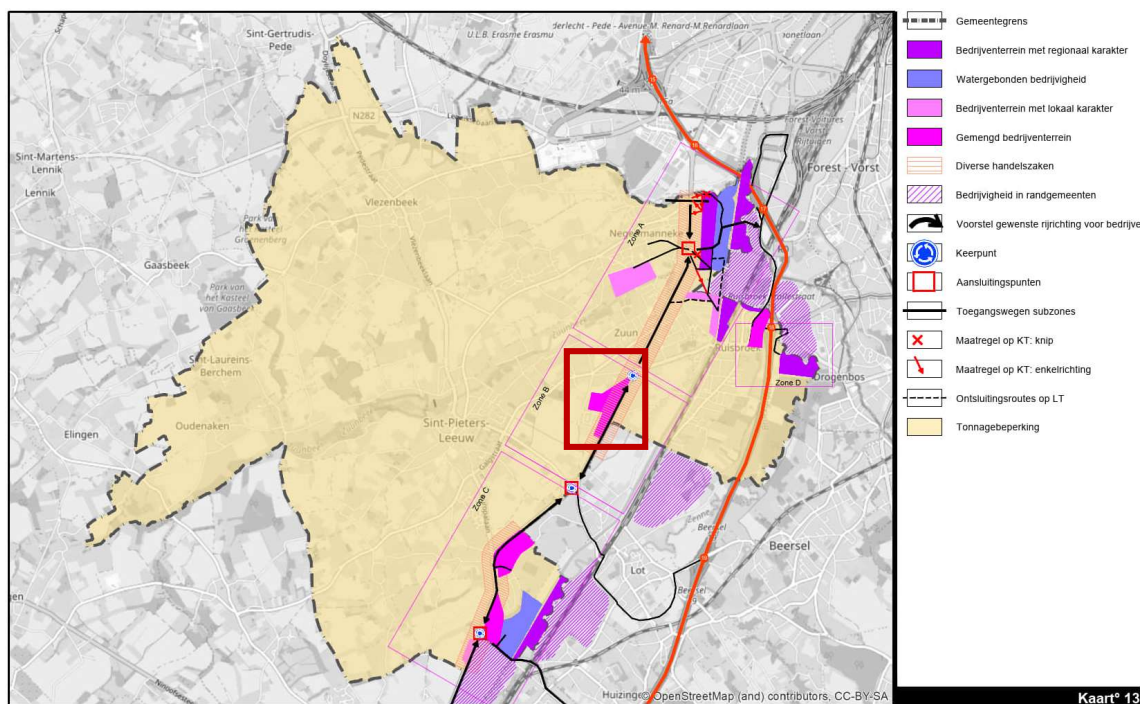
Figuur 22: Wegencategorisering, met aanduiding plangebied in het rood

In kader van vracht stelt de gemeente in haar beleidsvisie een **zonering** met 3 zones voor langs de Bergensesteenweg (N6), die worden afgebakend door een keerpunt en/of een ontsluitingspunt. Het plangebied van dit RUP behoort tot zone B.

Voor deze zone stelt het beleidsplan een behoud van de huidige **vrachtroutering** voor, waarbij het gebied ontsloten wordt door de Bergensesteenweg en verder richting het hogere wegennet door middel van de nieuwe Drie Fonteinbrug in het noorden en het rondpunt met Laaklinde in het zuiden. Keren kan ter hoogte van dit rondpunt met Laaklinde en net ten zuiden van de Ruisbroeksesteenweg. Buiten deze wegen geldt een tonnagebeperking.

Relevante acties:

- 49. Afsluiten convenanten met (grootwinkel)bedrijven N6 (i.k.v.) naleving vrachtroutering (KT, MT)



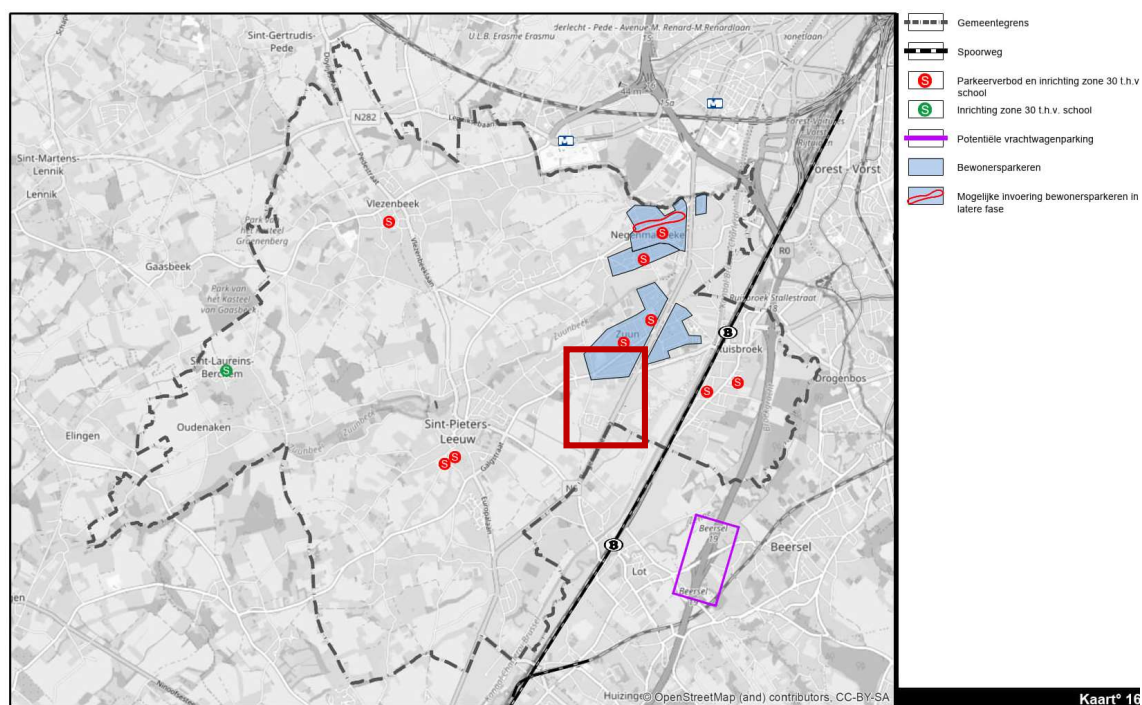
Figuur 23: Gewenste ontsluiting vrachtverkeer, met aanduiding plangebied in het rood

2.6.5.5 Parkeren

Op vlak van parkeren wenst de gemeente in samenspraak met bewoners bewonersparkeren te verbeteren. Gezien erop vandaag in Zuun geen grote problemen zijn, is dit een actie op middellange termijn. Voor specifieke ontwikkelingsprojecten is de parkeerverordening (zie hoofdstuk 2.4.5) bepalend.

Relevante acties:

- 66. Invoering parkeerplan voor Zuun en Negenmanneke in samenspraak met de bevolking (MT)



Figuur 24: Gewenste parkeerstructuur, met aanduiding plangebied in het rood

3. VISIE

Dit hoofdstuk vat de visie voor het RUP samen. De structuurschets geeft alvast een eerste insteek voor de latere doorvertaling naar het grafisch plan en de voorschriften.

3.1 Knelpunten huidig RUP

Zoals in het visieluik zal duidelijk worden, blijven de principes uit het huidige RUP ook bij dit plan overeind. Zoals in de inleiding van de opdracht (hoofdstuk 1) reeds werd toegelicht, liggen een aantal knelpunten in huidig juridisch kader (het huidige RUP Wautersstraat) aan de basis van de herziening:

1. Het huidige RUP legt de **ontsluiting van de bedrijven- en recreatiezone ten opzichte van de Bergensesteenweg** zeer strikt vast, waardoor geen alternatieven meer mogelijk zijn;
2. De huidige zones voor recreatie en bedrijvigheid bemoeilijken een **efficiënte (her-)organisatie** in aspecten als bedrijfsvoering, ruimtelijke inkadering, visuele buffering en een zuinig ruimtegebruik;
3. Het juridische kader op vlak van **interne circulatie en parkeren** is achterhaald. Binnen een convenant tussen het plantencentrum Groendekor (vandaag Floralux) en de gemeente werd een akkoord gesloten in kader van een (intussen gerealiseerde) centrale parkeerhaven in het plangebied, ontsloten via de Bergensesteenweg, die ook ingezet kan worden voor de recreatievoorzieningen.

Binnen de **studie Buitensportinfrastructuur** (hoofdstuk 2.5.1) worden hieromtrent een aantal aandachtspunten gegeven die de opmaak van dit RUP belangrijk zijn om te onderzoeken

- Is het parkeeraanbod dat zo werd gecreëerd voldoende om tegemoet te komen aan de volledige parkeervraag van de club (vandaag en met mogelijke uitbreidingen)?
- Een nieuwe toegang tot de recreatiezone dient te worden gecreëerd via deze nieuwe parking. Op die manier wordt een (gedeeltelijke) afbouw van de parking aan de Petrus Bastelleusstraat nagestreefd. Ter hoogte van deze parking kan dan bijvoorbeeld uitbreidingsruimte worden gecreëerd voor de noodzakelijke uitbreiding van het hoofdgebouw van de sportclub.

Aanvullend moet de herziening van het RUP ook voorzien in de maximale bundeling van ontsluiting en parkeervraag van andere bedrijven in het plangebied.

4. Binnen het nieuwe RUP dient bijkomend aandacht te zijn voor de **klimaatrobuustheid** van de ontwikkeling. Zo is in het huidige RUP onvoldoende aandacht voor een goede **landschappelijke inkadering en buffering van regenwater**. Ook op vlak van **doorwaadbaarheid en groene verbindingen** zijn winsten te boeken.

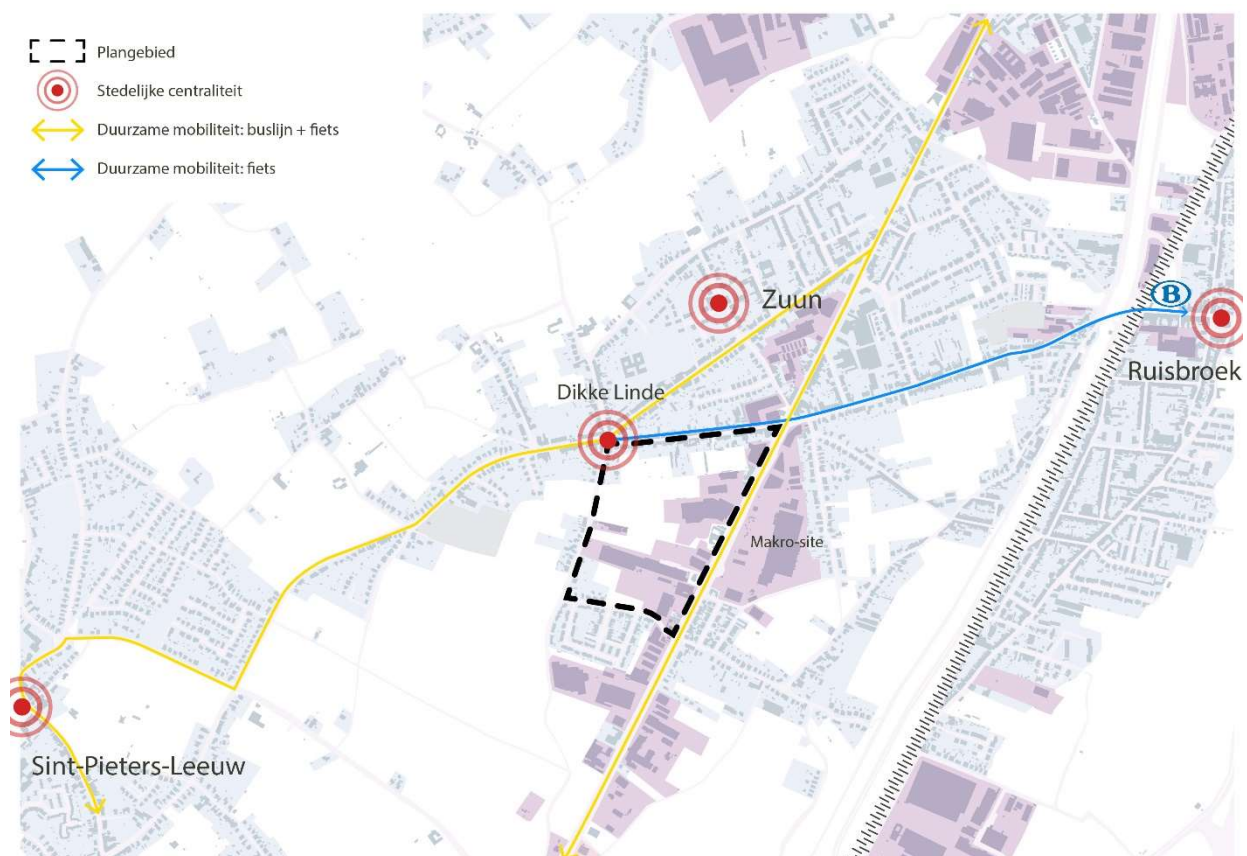
3.2 Doelstellingen

3.2.1 Benutten van de strategische locatie in Zuun

Het plangebied is gelegen op een strategische plek binnen Zuun en de volledige gemeente. Het plan zet in op **die strategische ligging en de valorisatie hiervan op vlak van ruimtelijk rendement**.

Zo ligt de Petrus Basteleusstraat op de primaire verbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw (dorp) en Ruisbroek en heeft het zo de rol als bovenlokale **fietsroute** binnen de gemeente. De Lijn R70 op de Georges Wittouckstraat-Galgstraat zorgt dan weer voor een belangrijke bovenlokale **openbaar vervoerverbinding** (richting Brussel en Sint-Pieters-Leeuw - Halle). Deze halteert ook ter hoogte van Dikke Linde, wat het belang ervan als stedelijk centrum binnen Zuun verder benadrukt. Ook op de Bergensesteenweg rijdt een buslijn Brussel-Zuid – Halle die ter hoogte van het plangebied tweemaal een halte heeft, eenmaal in de buurt van het kruispunt met de Petrus Basteleusstraat, eenmaal nabij de toegang tot de Makro-site.

Verder is de site in veel gevallen een **'missing' link** in de stedelijke structuur van Zuun. Zowel in het noorden als zuiden zijn woonzones gelegen. Een meer kwalitatieve verbinding tussen de Seizoenswijk en Tuinwijk Zuun met het centrum van Zuun kan een meerwaarde bieden voor de leefkwaliteit en wandel- en fietsverplaatsingen aanmoedigen. Aangevuld met de herontwikkeling ter hoogte van de voormalige Makro-site, waar wonen een belangrijke rol zal krijgen, is een goede doorwaadbaarheid voor wandelaars en fietsers meer dan ooit belangrijk.



Figuur 25: (1) Het plangebied als strategische plek binnen het ruimtelijk raamwerk van Zuun

3.2.2 Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid

Ook landschappelijk zijn winsten te halen binnen dit plangebied. Samen met de Makro-site vormt deze site een van de laatste hindernissen voor een kwalitatieve **'groenomsingeling'** van de kern van Zuun, en bij uitbreiding tussen de twee valleigebieden (Zennevallei en Zuunvallei). En gezien de ligging aan de rand van het stedelijk gebied is een goede landschappelijke overgang naar het open kouterlandschap in het westen een bijkomend belangrijk aandachtspunt.

Om de klimaatrobuustheid van het plan te verzekeren, zal het RUP bijkomend aandacht hebben voor de (mogelijke) overstromingsproblematiek die zich vooral centraal, (ter hoogte van ontsluitingsweg/oprit tot het bestaande bedrijventerrein) afspeelt. Voldoende **ruimte voor water** is belangrijk om ook verder benedenstrooms in het zuidoosten van het plangebied waterproblemen te vermijden, maar ook algemeen om waterzekerheid te bieden in droge periodes. Ook ter hoogte van de bedrijfskavels, parkeerhavens, sportterreinen... zal het RUP-maatregelen opnemen als het voorzien van groendaken, waterdoorlatende verharding, ... om buffering en infiltratie van water zoveel mogelijk er hoogte van de bron te realiseren.

Deze uitdaging situeert zich ook bovenstrooms, waar ook ter hoogte van de Seizoenswijk en landbouwpercelen in het zuidwesten een belangrijke opgave ligt om water vast te houden. Deze percelen zijn dan ook opgenomen als aandachtspercelen binnen de watertoets, zoals ook wordt verduidelijkt in de mer-screening van de discipline grond- en oppervlaktewater onder hoofdstuk 5.6.1.



Figuur 26: (2) Het plangebied als een van de 'missing links' voor een kwalitatieve groenomsingeling van Zuun

3.2.3 Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg

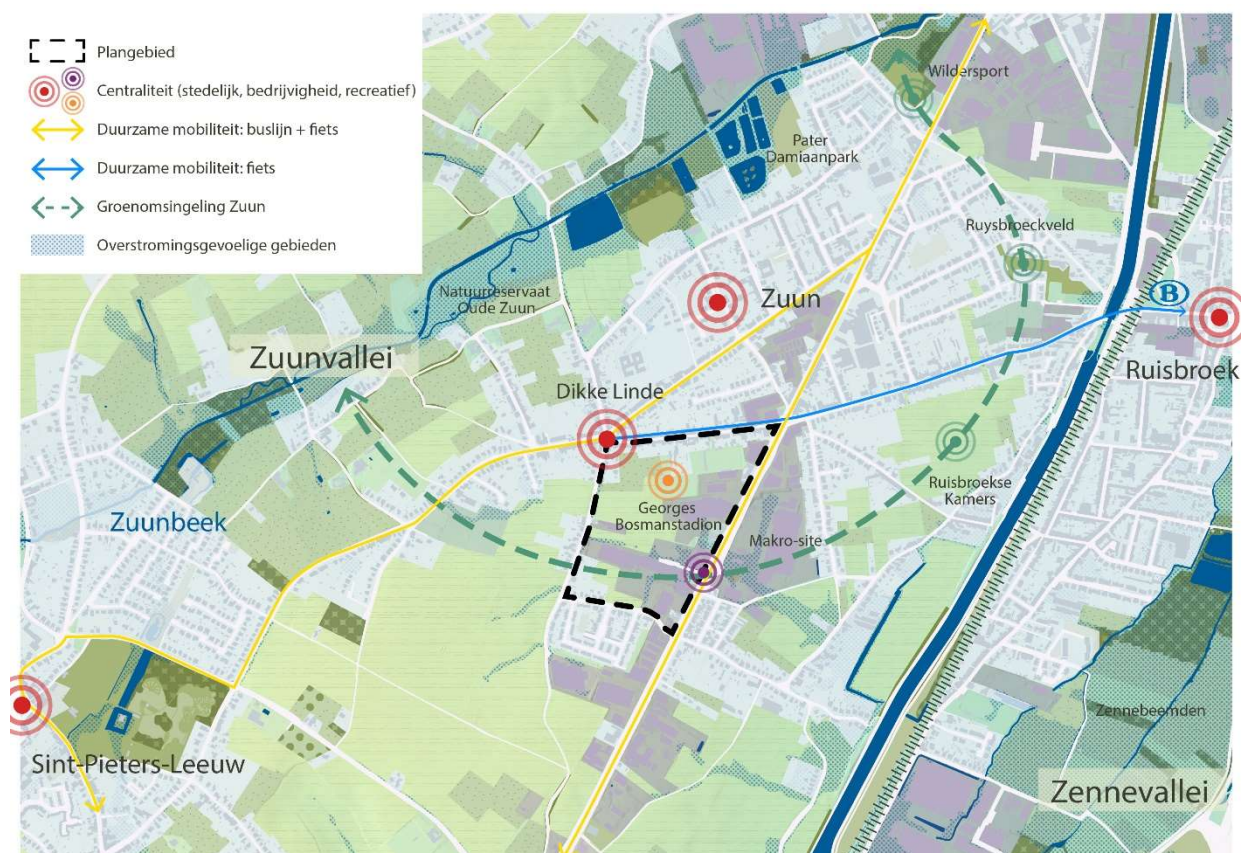
Een derde doelstelling en tevens een van de aanleidingen tot opmaak van dit plan is de nood tot **herziening van de organisatie van bedrijvenzone en de plaats van ontsluiting** ter hoogte van de Bergensesteenweg zoals opgenomen in het voorgaande RUP.

Hierbij **blijven de principes/concepten uit het bestaande juridische kader overeind**, namelijk het bundelen en organiseren van en beperkt aantal aantakkingen op de Bergensesteenweg (1), het ordenen van de bedrijvenzone rondom deze aantakkingen (2), het voorzien van een aantal multifunctionele parkings (3) en een raamwerk van groene en trage verbindingen om de doorwaadbaarheid van het gebied te verzekeren (4). Ook het inzetten op de voordelen van functieverweving is een blijvende ambitie binnen dit RUP.

Gezien de ligging van de bedrijvenzone binnen het stedelijke weefsel van Zuun, worden belastende activiteiten, zowel naar (overdreven) verkeersgeneratie als milieubelasting uitgesloten.

3.2.4 Voorzien in de noden aan buitensportinfrastructuur voor Zuun

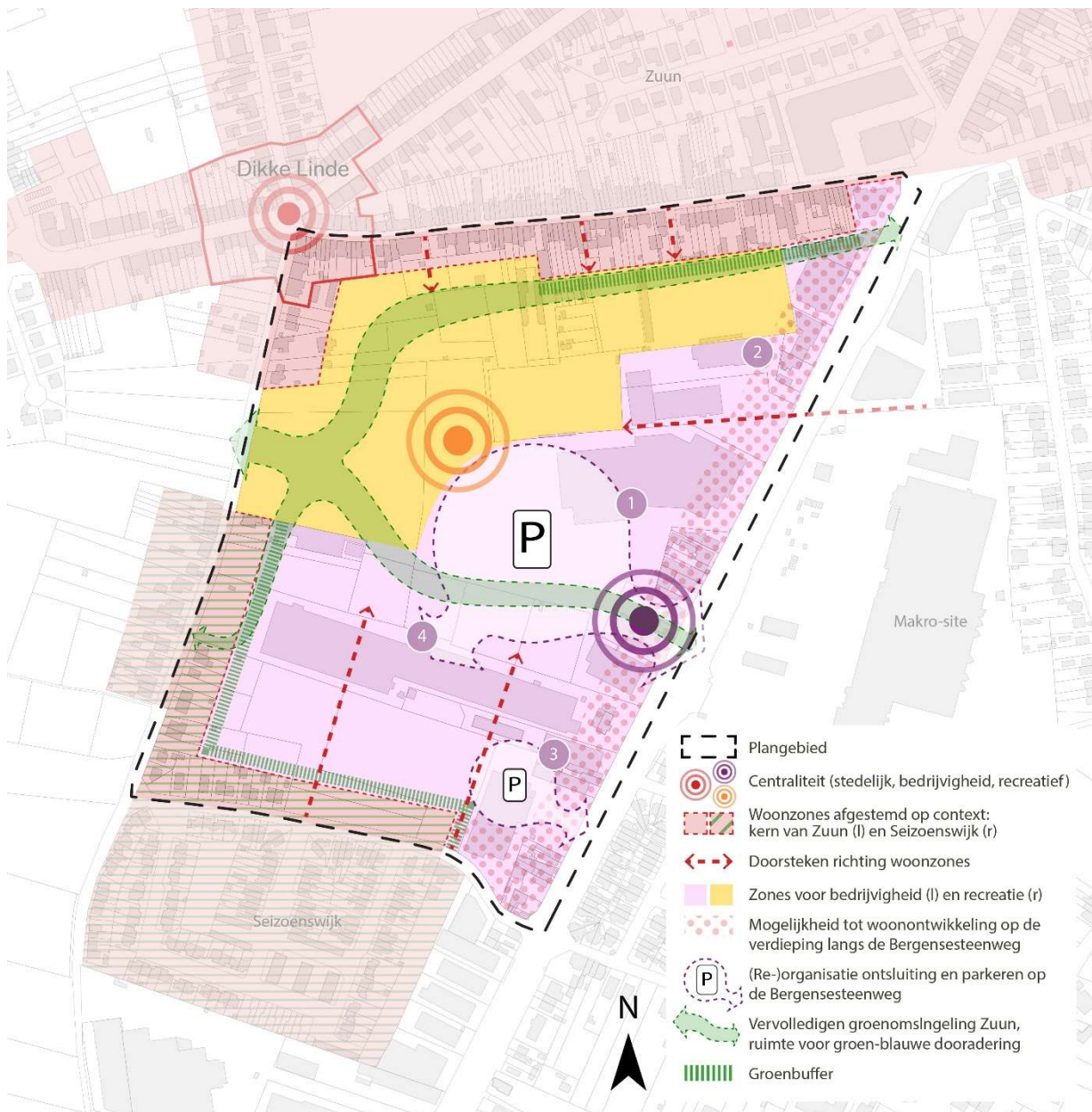
Ten slotte neemt het RUP ook de conclusies uit de **studie Buitensportinfrastructuur (2023)** mee als uitgangspunt en doelstelling. Een behoud van de bestaande oppervlakte aan bestemde recreatieve ruimte wordt in deze studie gezien als essentieel om ook naar de toekomst blijvend te voorzien in voldoende recreatieve mogelijkheden voor de inwoners van Zuun en Sint-Pieters-Leeuw. Binnen een bredere herstructurering van het plangebied is een optimalisatie (met afstemming op de nabijgelegen bedrijvigheid, woongebied én kouterlandschap) zeker te bekijken. Ook een afstemming met de recreatieve voorzieningen binnen de herontwikkeling van de Makro-site is in deze een belangrijk aandachtspunt.



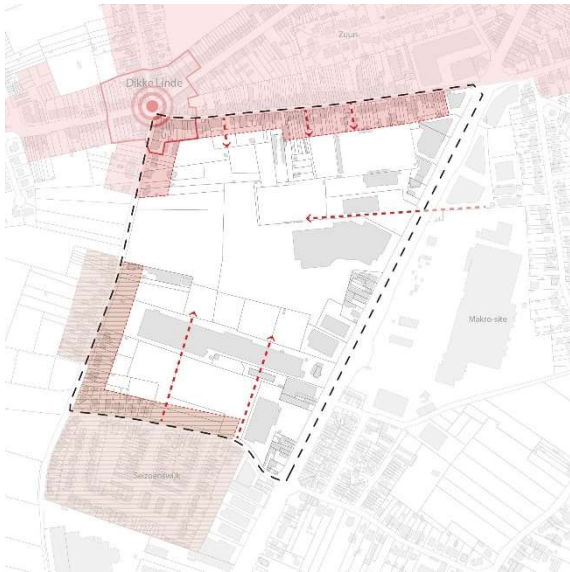
Figuur 27: (3) en (4) Optimalisatie van de bedrijvigheid en recreatievoorzieningen

3.3 Structuurschets en aanzet RUP

Hoe het RUP tegemoet komt aan bovenstaande ambities wordt getoond in onderstaande structuurschets. De knelpunten uit huidig RUP (toegelicht in hoofdstuk 3.1) die een goede ontwikkeling van het gebied verhinderen worden aangepakt en verder gekaderd in een ambitieus plan dat moet verzekeren dat het plangebied kan uitgroeien als een werk-wijk aan de rand van de kern van Zuun, het buitengebied in het westen en de Makro-site aan overzijde van de Bergensesteenweg.



Figuur 28: Structuurschets RUP Dikke Linde



Inbedden in de kern van Zuun

Bestendigen van toekomstrobuuste woonzones, afgestemd op hun ligging (kern Zuun/Dikke Linde/buitengebied en Tuinwijk Zuun).

Realiseren van voldoende en duidelijke noord-zuid georiënteerde verbindingen om de wijken te verbinden én de sociale controle te vergroten.

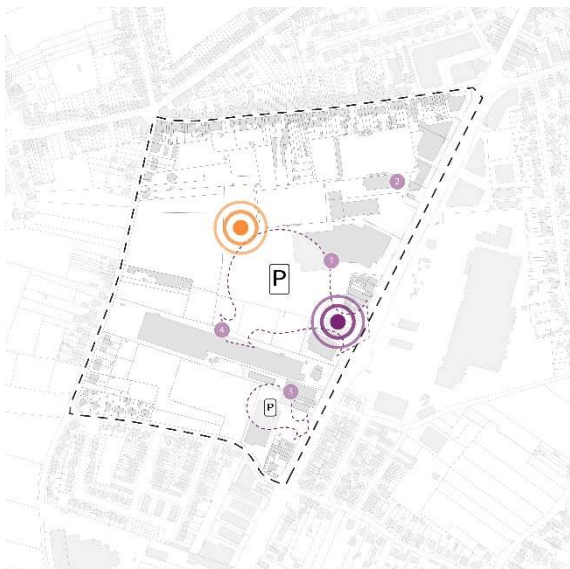
Versterken van de stedelijke verbinding naar de Bergensesteenweg en Makro-site



Groenblauwe raamwerk voor de site en Zuun

De structuur van trage wegen, groene parkings en sportpark, tot groen- en waterbuffers en groendaken vormen het groenblauwe raamwerk en verhogen de klimaatrobuustheid van het plan.

Op niveau van Zuun neemt het plangebied een rol op in het sluiten van de groenomsingeling, in verbinding met de Makro-site in het oosten en Sint-Pieters-Leeuw en het buitengebied in het westen, en maakt de landschappelijke verbinding tussen de valleien van de Zuun en Zenne.



Identiteit op de Bergensesteenweg

Voorzien van een duidelijke ontsluiting en parkeergelegenheid voor bedrijvigheid én recreatievoorzieningen met referentiepunt aan de Bergensesteenweg, eventueel aangevuld met secundaire geclusterde ontsluitingen.



Functionele mix als sterkte

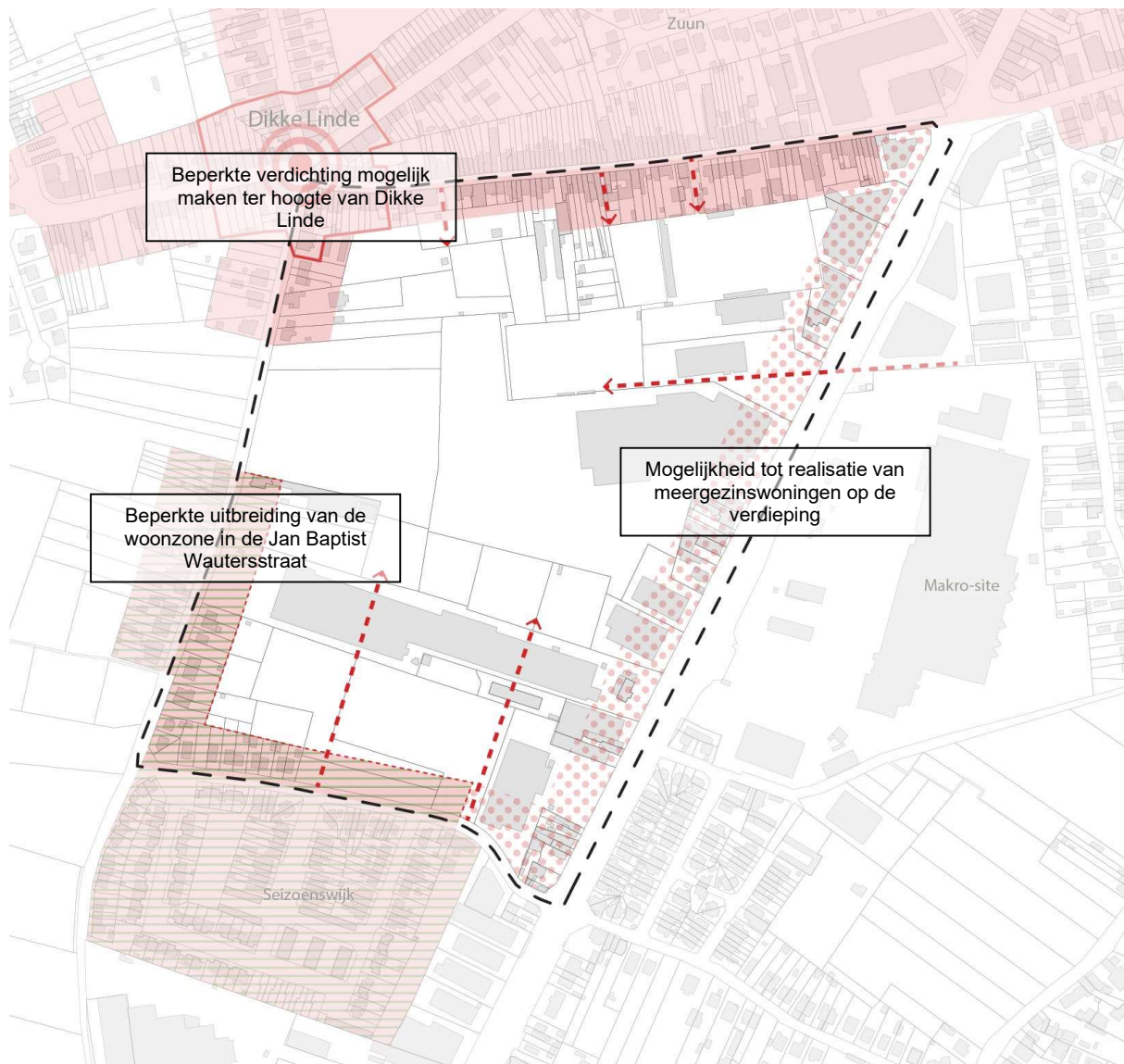
Uitbouwen en maximaal benutten van de mix aan functies (wonen, recreatie en bedrijvigheid) door in te zetten op doorwaadbaarheid, groene verbindingen, meervoudig gebruik van parkeerhavens, enzovoort.

3.3.1 Beperkte wijzigingen ter hoogte van woonzones

In kader van een goede reorganisatie worden binnen deze startnota vooral aanpassingen voorgesteld aan de bestemmingzones voor recreatie en bedrijvigheid. Aan de **woonzones in de rand van het plangebied voorziet het RUP geen grote wijzigingen aan het juridisch kader**. Met andere woorden, de voorschriften voor deze zones zullen in het nieuwe RUP in lijn liggen met deze uit het voorgaande RUP. De voorschriften worden wel herzien in kader van toekomstrobuust wonen. Ook wordt, in navolging van de bepalingen uit het provinciaal RUP Kernaftakening Zennevallei (zie hoofdstuk 2.4.4) bekeken welke voorschriften gewenst zijn in functie van een (beperkte) verdichting ter hoogte van Dikke Linde.

Daarnaast wordt in het plan een **kleine uitbreiding voorzien aan de zone voor wonen ter hoogte van de Jan Baptist Wautersstraat**. Het huidige woonlint hier wordt in het nieuwe plan uitgebreid tot aan het perceel van Live Cars en zo in lijn liggen van het woonlint aan overzijde. Dit zal het gebied een meer eenduidig uitzicht geven in de woonstraten (Petrus Basteleusstraat, Jan Baptist Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat): wonen langs de rand, bedrijvigheid en recreatie in het binnengebied.

Ten slotte wenst dit RUP de mogelijkheid tot **realisatie van meergezinswoningen in nevenbestemming op de verdiepingen langs de Bergensesteenweg** uit vorig RUP ook hier blijvend mogelijk te maken. Bedrijvigheid blijft hier wel de hoofdbestemming.



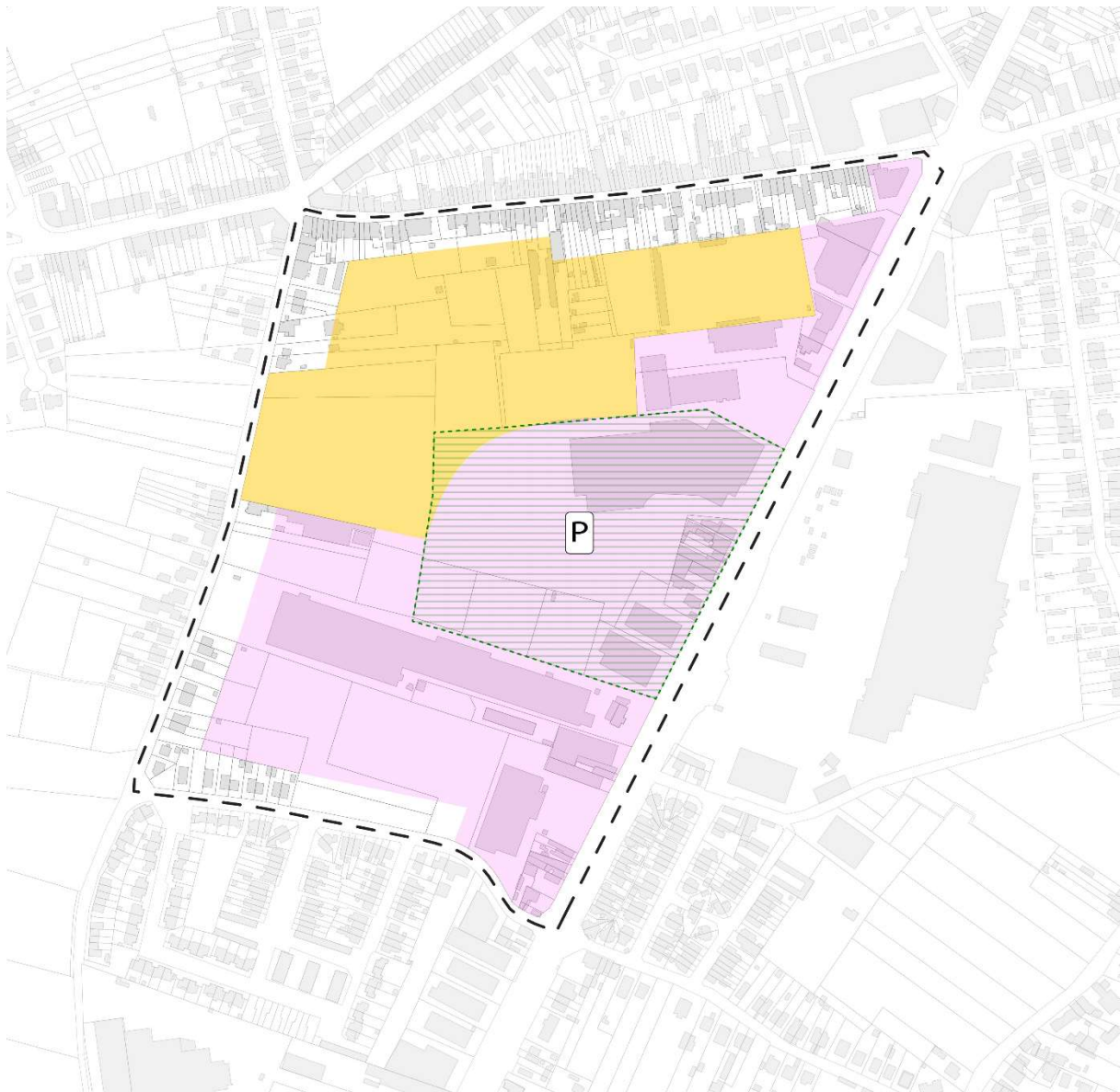
Figuur 29: Aanzet RUP – focus woonzones (in hoofdbestemming en nevenbestemming)

3.3.2 Wijzigingen ter hoogte van het binnengebied: recreatie en bedrijvigheid

3.3.2.1 Centrale verwevingszone

Zoals geformuleerd in de uitgangspunten wenst het RUP een **duidelijke ontsluiting te realiseren op de Bergensesteenweg**, die de verdere uitbouw reorganisatie en uitbouw van de zones voor bedrijvigheid en recreatie moet structureren. Een **goede benutting van de centrale parkeerhaven**, vandaag in eigendom en (bijna) uitsluitend in functie van Floralux is hierbij belangrijk. Binnen het convenant tussen de gemeente en Floralux is reeds een akkoord omtrent medegebruik voor de recreatieve voorzieningen. Binnen dit RUP zal onderzocht worden hoe deze parkeerhaven ook kan worden ingezet voor de andere omliggende bedrijven en of er in dit geval ook extra parkeergelegenheid noodzakelijk is.

Om voldoende flexibiliteit te bewaren, zal het RUP geen strikte zone afbakenen waar deze parkeercluster moet gerealiseerd worden. Eerder zal worden gewerkt met een **centrale verwevingszone** waar zowel recreatievoorzieningen, bedrijvigheid als parkeervoorzieningen een plek kunnen vinden. Een voorlopige afbakening van deze centrale verwevingszone wordt op onderstaande figuur in het groen aangegeven. Een mogelijke invulling op vlak van recreatie en bedrijvigheid wordt in volgende hoofdstukken besproken.



Figuur 30: Aanzet RUP – Focus centrale verwevingszone met bedrijvigheid en recreatie

3.3.2.2 Zone voor recreatie

In plaats van de langgerekte vorm van de huidige **zone voor recreatie**, gecentreerd rond de parkeerpocket aan de Petrus Basteleusstraat, wordt hier een iets grotere, maar vooral beter te organiseren **recreatiecluster** voorgesteld **rondom de centrale parkeerhaven**. Dit maakt het mogelijk om op termijn een nieuw hoofdgebouw te realiseren voor de voetbalclub direct gelinkt aan de centrale parkeerhaven (mogelijke locatie aangeduid op de inrichtingsschets) en maakt een meer landschappelijke en flexibelere inbedding mogelijk van de sportvelden en andere recreatieve voorzieningen binnen een '**sportpark**', met linken naar de nabijgelegen open ruimte aan overzijde van de Jan Baptist Wautersstraat. De inrichtingsschets hieronder geeft een mogelijke inrichting van deze recreatiecluster, met twee voetbalvelden (een bestaand en nieuw te realiseren). De toekomst van het huidige veld aan de kantine van KV Zuun (in het oosten van de cluster) wordt verder bekeken.

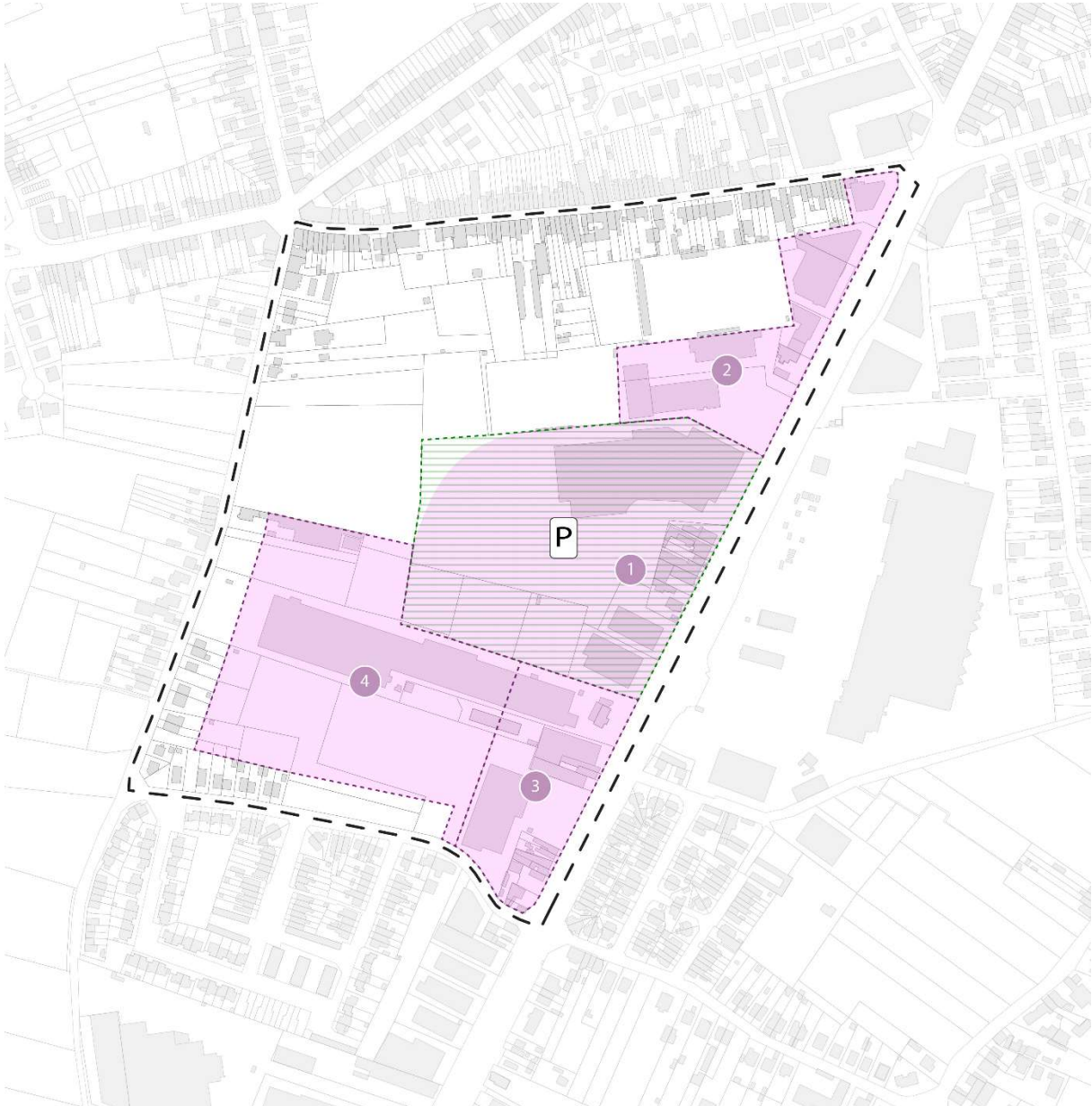
Voor deze landschappelijke inrichting van de sportcluster, kan worden uitgegaan van de reeds bestaande bomen en kleine landschapselementen. Zoals wordt beschreven in de discipline biodiversiteit binnen de Mer-screening (hoofdstuk 5.6.3), zijn een aantal percelen immers (als enige percelen binnen het plangebied van het RUP) opgenomen in de biologische waarderingskaart als 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen'. Het RUP wil verder bouwen op deze landschappelijke en ecologische waarde met de uitbouw van dit sportpark. Het sportpark kan worden ingericht met laagdynamische sportprikkelers en vormt zo een natuurlijke buffer tussen de woonzones en de meer dynamische terreinen rondom de centrale parkeercluster.



Figuur 31: Aanzet RUP - Focus mogelijke inrichting recreatiecluster

3.3.2.3 Zone voor gemengde bedrijvigheid

Op deze struikschemen werd deze bestemmingszone bedrijvigheid onderverdeeld in 4 deelzones. Drie deelzones direct gelegen langs de Bergensesteenweg en een vierde deelzone in tweede lijn die ontsloten wordt door de gemeenschappelijke toegangsweg in deelzone 1. Ook voor deelzone 3 worden de ontsluitingen gebundeld op de Bergensesteenweg.



Figuur 32: Aanzet RUP – Focus zones voor bedrijvigheid, met aanduiding van de deelzones 1- 4 in het paars

Deelzone 1 is in dit plan lettelijk en figuurlijk de kern van het gemengde bedrijvigheids- en recreatiecluster. In deze zone komt de nieuwe, gebundelde ontsluitingsweg te liggen die toegang geeft tot de centrale parkeerhaven. De exacte ligging van deze toegangsweg en parkeerhaven en juridische verankering ervan is onderdeel van onderzoek binnen dit RUP. Op de schets hiernaast worden in schetsvorm twee mogelijke opties weergegeven.

Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 3.3.1 wordt op vlak van programma aanvullend op de hoofdbestemming (gemengde bedrijvigheid) wonen op de verdieping toegelaten langs de Bergensesteenweg. Gezien de nabijheid van de centrale parking, de recreatieve cluster, Ter hoogte van de toegangsweg kunnen (ook analoog aan huidig RUP) op de verdiepingen ook kantoorfuncties, gemeenschaps- en sociale voorzieningen en recreatieve voorzieningen toegelaten worden.

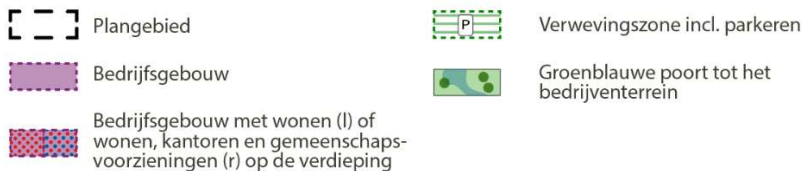
Gezien de bijkomende uitdagingen op vlak van waterbeheer en opname in de groenomsingeling van Zuun, is voldoende aandacht voor groen en water een belangrijk element in deze zone. Een goede landschappelijke inkadering zal bijkomend de poortfunctie van een dynamische en duurzame bedrijventoneel mee ondersteunen.



Figuur 33: Schets van een mogelijke inrichting deelzone twee met een centrale ontsluiting ter hoogte van het kruispunt aan de Makro site.



Figuur 34: Schets van een mogelijke inrichting van deelzone 2 met een centrale ontsluiting ter hoogte van de huidige toegang tot de Floralux



4. JURIDISCHE GEVOLGEN

4.1 Reikwijdte en detailleringsgraad

Het RUP heft binnen haar contouren de bepalingen van RUP Wautersstraat (2013) op.

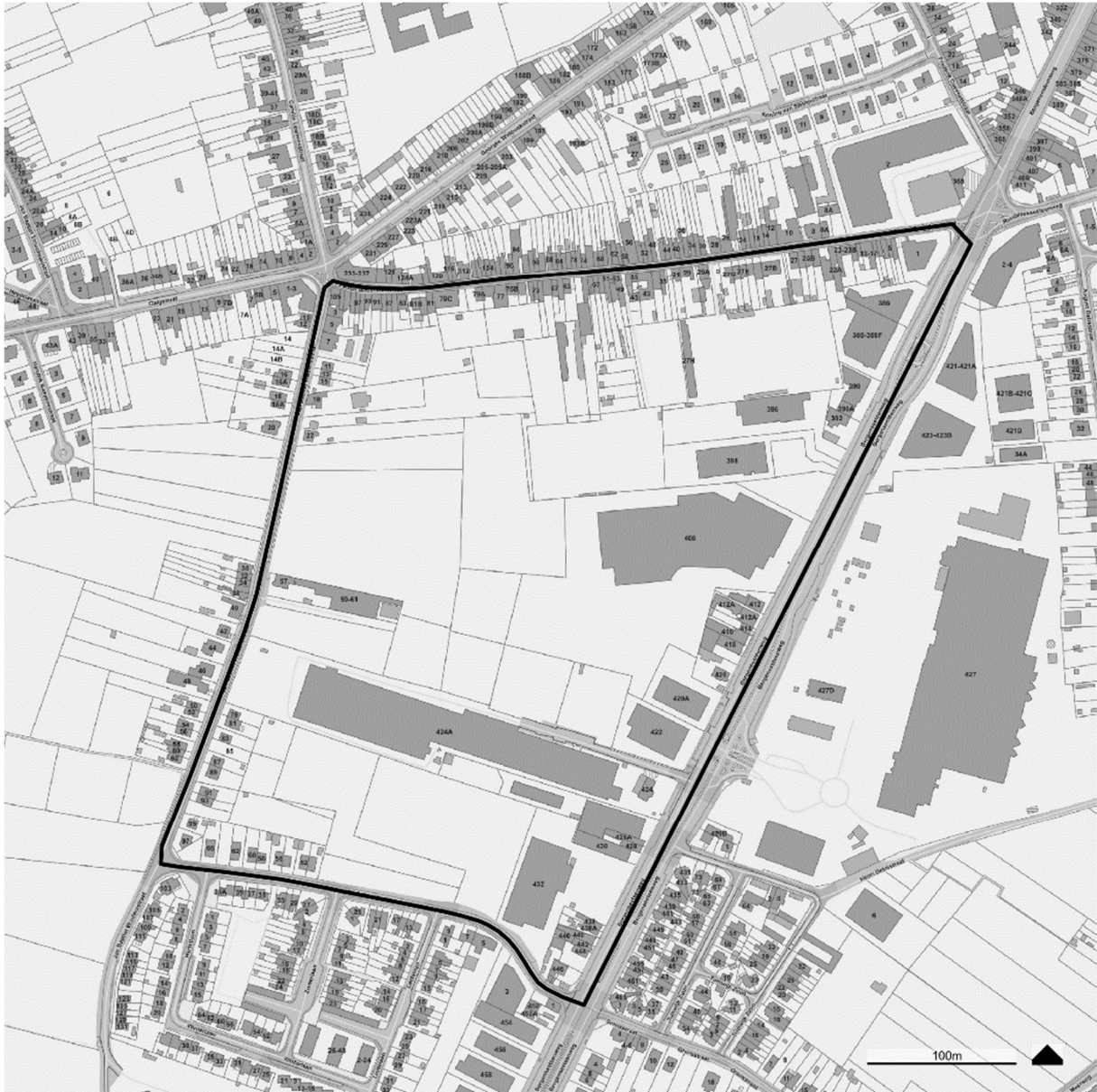
Het voorgenomen plan voorziet in het wijzigen van de ruimtelijke bestemmingstypen in het plangebied. De bestemmingszones worden vereenvoudigd en plaatselijk bijgestuurd op basis van het GRB (grootschalig referentiebestand) dat als ondergrond voor de opmaak van het uiteindelijke grafisch plan zal worden gebruikt.

Onderhavig RUP doet kleine aanpassingen aan het huidig wetgevend kader. Er wordt zoveel mogelijk met globale bestemmingszones gewerkt waarin de mogelijke bestemmingen concreet worden vastgelegd. Onderhavig RUP voorziet daarnaast in het opstellen van een eenduidig maar flexibel juridisch kader.

De detailleringsgraad ligt hierbij in lijn met de beschrijving onder de visie in hoofdstuk 3. Het RUP voorziet een opdeling in zones voor wonen, gemengde bedrijvigheid en recreatie met voorschriften die eenduidig vastleggen welke nevenbestemmingen bijkomend mogelijk zijn en welke inrichtingsaspecten gelden voor de bebouwing, parkeren en ontsluiting en omgeving(saanleg). In het licht van de kwaliteit en duurzaamheid van de omgeving, worden voorschriften opgenomen worden in kader van doorwaadbaarheid, ruimte voor groen en water, enzovoort.

4.2 Afbakening plancontour

De plancontour stemt overeen met het gebied tussen de straten Petrus Basteleusstraat, Bergensesteenweg, Emile Vandersteenstraat en de Jan Baptist Wautersstraat. De contour is dezelfde als deze van RUP Wautersstraat uit 2013 dat voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan beoogt te vervangen.



Figuur 35: Aanduiding van de plancontour op de GRB kaart

4.3 Instrumenten

De vigerende wetgeving voorziet de mogelijkheid om instrumenten in te zetten voor het opnemen van effectmilderende maatregelen die voortkomen uit het milieuonderzoek. De afweging voor het gepast inzetten van 'instrumenten' wordt in latere fase gemaakt. Er wordt met andere woorden in een latere fase bepaald of een welbepaalde effectmilderende maatregel in een stedenbouwkundig voorschrift van het RUP of in een ander instrument, zoals een inrichtingsnota, een grondruilplan, een overeenkomst of stedenbouwkundige verordening wordt verankerd.

5. MER-SCREENING

5.1 Inleiding

Door de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse regering van 17 februari 2017 waarin de het decreet omtrent 'integratie plan-MER bij ruimtelijke uitvoeringsplannen' werd vastgelegd, worden de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd.

In een eerste fase, namelijk de startnota, gaat men na of het plan of programma aanzienlijke effecten kan hebben t.o.v. de bestaande situatie voor mens en milieu. In het geval er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn en geen MER vereist is, volstaat een onderbouwing en motivering in de startnota (een onderzoek tot MER).

In het geval er wel aanzienlijke milieueffecten verwacht worden en een MER vereist is, wordt een beschrijving van de te onderzoeken effecten en van de inhoudelijke aanpak van de effectbeoordelingen, met inbegrip van de methodologie opgenomen in de startnota.

5.2 Aard van het plan

Het planologisch initiatief betreft de opmaak van een RUP ter herziening van het huidige RUP Wautersstraat. Het nieuwe RUP omvat een beperkte wijziging (optimalisatie) van bestemmingszones en herzielt de bestaande voorschriften in functie van flexibiliteit en (klimaat-)robuustheid.

Hiermee beoogt het RUP een duurzame ontwikkeling van de gemengde bedrijvenzone en recreatiezone binnen het stedelijke weefsel van Zuun.

5.3 Toets plan-MER-plicht

Om na te gaan of het voorgenomen plan onder de toepassing van de plan-MER-plicht valt, moeten drie vragen stapsgewijs beantwoord worden, namelijk:

1. Stap 1: valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?

Ja - De opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen is voorgeschreven door de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het RUP wordt opgesteld op initiatief van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw. Het RUP valt met andere woorden onder de definitie van een plan of programma.

2. Stap 2: Valt het plan onder het toepassings- gebied DABM?

Ja - Het plan vormt het kader voor de latere toekenning van een vergunning (waaronder minstens een stedenbouwkundige vergunning) aan het project.

Is er een passende beoordeling nodig?

Nee – het plangebied ligt op 450 meter van het meest dichtstbijzijnde SBZ-gebied. Gezien de afstand tot de beschermingszone en de aard van het planvoornemen wordt verwacht dat het vooropgestelde plan geen impact zal hebben op deze zone. De opmaak van een passende beoordeling is dan ook niet relevant.

3. Stap 3: valt het plan onder de plan-MER-plicht? Vormt het plan kader voor een project van Bijlage I, II of III?

Het plan is van rechtswege plan-MER-plichtig, gezien het plan een kader vormt voor een project uit bijlage III, zijnde rubriek 10a 'Industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen)' en 10b 'stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)'.

Betreft het een klein gebied van lokaal niveau (lokaal belang) of een kleine wijziging?

Ja – Het plan beoogt de herziening van een bestaand RUP en betreft in hoofdzaak de optimalisatie van een (deels ontwikkeld) bedrijventerrein en recreatiezone op lokaal niveau).

5.4 Alternatievenonderzoek

5.4.1 Nulalternatieven

Het nulalternatief houdt de mogelijkheid in om geen RUP op te maken, waardoor de huidige juridisch-planologische situatie van het gebied gehandhaafd wordt. In dit geval blijft het verordenende plan (RUP Wautersstraat) ter hoogte van het plangebied gewoon van kracht.

Gezien dit juridische kader te beperkend is om tot een goede herontwikkeling te komen, kan worden aangenomen dat er zeker in de nabije toekomst geen grote veranderingen verwacht worden. Het potentieel van de site, nabij de kern van Ruisbroek en goed ontsloten via de N6, blijft zo onderbenut, waardoor de kans wordt gemist om de benodigde ontwikkelingen op een ruimtelijk verantwoorde plek te realiseren en tegemoet te komen aan het ruimtelijk structuurplan. Een keuze voor het nulalternatief is dus aanvankelijk een keuze voor het status quo. Op lange termijn leidt dit echter tot een neergaande, negatieve evolutie.

5.4.2 Inrichtingsalternatieven

In het RUP wordt een eenduidig kader uitgezet waarbinnen er gewerkt kan worden. Doch blijven de inrichtingsmogelijkheden flexibel. Inrichtingsalternatieven zijn in deze dus niet van toepassing. Enkel de meest essentiële elementen waarmee een kwaliteitsvolle ontwikkeling wordt gegarandeerd, worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP doorvertaald. Concreet worden de globale bestemmingszones vastgelegd, waaraan ruimtelijke randvoorwaarden worden gekoppeld. Dit zijn concreet bepalingen omtrent bouwmogelijkheden (inplantingsaspecten, aantal bouwlagen, parking en ontsluiting) en de beeldkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit van de onbebouwde ruimte (ruime voor groen, water, trage verbindingen).

5.5 Scoping van milieueffecten

In onderstaande paragrafen wordt voor het plangebied een nazicht van de relevante milieudisciplines opgemaakt op basis van de kwetsbaarheden en beschermde gebieden in of in de nabije omgeving van het plangebied enerzijds en de kenmerken van het plan anderzijds.

5.5.1 Kwetsbaarheden van het gebied

De kwetsbaarheid van een gebied is in belangrijke mate bepalend voor de te verwachten milieueffecten. De kwetsbaarheid van het gebied wordt in kaart gebracht aan de hand van de zogenaamde bijzondere beschermde gebieden en bijzonder kwetsbare gebieden in het studiegebied.

In het besluit van de Vlaamse regering houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage wordt aangegeven wat er verstaan wordt onder 'bijzonder

beschermde gebieden'. In onderstaande tabel wordt – indien van toepassing - de ligging van het plan ten opzichte van de bijzonder beschermde gebieden weergegeven.

Bijzonder beschermde gebieden	Situering t.a.v. studiegebied
De speciale beschermingszones overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied. In de onmiddellijke omgeving is het meest nabije gebied het 'Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden' (450m, ter hoogte van de Zuunbeek in het noordwesten)
Waterwingebieden	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving
Natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving. De dichtste bestemde natuurgebieden in RUP Open Ruimte Sint-Pieters-Leeuw zijn de percelen rond de Gaspeldorenbeek (2000m)
Bosgebieden, valleigebieden, brongebieden, overstromingsgebieden, agrarische gebieden met ecologisch belang of ecologische waarde en ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening.	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied of in de onmiddellijke omgeving. De dichtste bestemde natuurgebieden in RUP Open Ruimte Sint-Pieters-Leeuw zijn de percelen rond een zijloop van de Zuunbeek nabij de Petrus Huysegomstraat (750m)
Het Vlaams Ecologisch Netwerk overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied. In de onmiddellijke omgeving is het meest nabije gebied 'De Vallei van de Zuunbeek en zijlopen' (450m, ter hoogte van de Zuunbeek in het noordwesten)
Een beschermd landschap, stads- of dorpsgezicht, monument of archeologische zone.	Er komen geen beschermde landschappen, stads- of dorpsgezichten, monumenten of archeologische zones voor in het plangebied of de onmiddellijke omgeving.
Erfgoedlandschappen volgens BPA of RUP	Het plangebied is niet gelegen in of in de buurt van een erfgoedlandschap. Het meest nabije erfgoedlandschap is Oudenaken-Sint-Laureins-Berchem op een afstand van 3000m. Dit erfgoedlandschap werd vastgesteld binnen het RUP Open Ruimte van Sint-Pieters-Leeuw

De aanwezigheid van bijzonder beschermde gebieden geeft weliswaar een idee van belangrijke te beschermen waarden, maar geeft vaak onvoldoende de kwetsbaarheid van een gebied weer. De kwetsbaarheid van een gebied is immers in belangrijke mate bepalend voor de te verwachten milieueffecten. De kwetsbaarheid van het gebied wordt beschreven aan de hand van de aanwezigheid van bijzonder kwetsbare gebieden. De bijzonder kwetsbare gebieden hebben geen juridische betekenis. De kwetsbaarheid wordt gekarakteriseerd aan de hand van beschikbaar kaartmateriaal, dat een ruwe indicatie hiervan geeft. Gezien dit een eerder ruwe werkwijze is die de specifieke eigenheid van het gebied onvoldoende in rekening brengt, wordt er uitgegaan van het voorzorgsbeginsel op dit vlak. Dit betekent dat – als er twijfel is over de kwetsbaarheid – er wordt uitgegaan van een 'worst case' inschatting van de kwetsbaarheid.

Bijzonder kwetsbare gebieden	Situering t.a.v. studiegebied
Gebieden met slechte drainage (klasse f, g of i)	Komt niet voor in het plangebied of de onmiddellijke omgeving
Gevoelige bodems (veengronden, kleigronden)	Komt niet voor in het plangebied of de onmiddellijke omgeving
(open) gerangschikte waterlopen	Komen niet voor in het plangebied of de onmiddellijke omgeving
Waardevolle en zeer waardevolle gebieden op de biologische waarderingskaart (BWK)	Er komen geen van deze gebieden voor binnen het plangebied. In het noordwesten van het plangebied komen wel een aantal percelen voor die behoren tot een 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
Stiltegebieden	Komt niet voor in het plangebied of de onmiddellijke omgeving
Geïnteriseerd erfgoed	In het plangebied is volgend geïnteriseerd erfgoed te vinden: Marchand de Bières (vastgesteld bouwkundig erfgoed sinds 2021, ID 117623
Gebieden aangeduid op de landschapsatlas	Komt niet voor in het plangebied, landbouwpercelen in het zuidwesten zijn opgenomen binnen de relictzone 'Centraal Pajottenland'
Archeologische site en CAI	Er komen geen van deze sites voor binnen het plangebied. In 2022 werd wel een vooronderzoek uitgevoerd in het kader van het aanleggen van een parking in het plangebied. In dit rapport wordt geadviseerd in deze zones verder onderzoek uit te voeren.
HAG-gebied	Er komt geen Herbevestigd Agrarisch Gebied voor in het plangebied, de landbouwpercelen aan overzijde van de J.B. Wautersstraat zijn wel bestemd als HAG.
Woongebieden volgens bestemmingsplan of woonconcentraties in nabijheid van het plangebied	Langs de Petrus Basteleusstraat, J.B. Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat zijn percelen bestemd als woongebied binnen het RUP Wautersstraat. Zowel ten noorden als ten zuiden (en zuidoosten) van het plangebied zijn woonconcentraties te vinden
Seveso-inrichtingen	Aanwezig 1650m ten noordoosten van het plangebied

5.5.2 Resulterende scoping

Door de omgevingskenmerken te combineren met de plankenmerken kan op eenvoudige wijze een zeer gerichte scoping van de relevante milieudisciplines worden opgemaakt. De scoping laat toe de relevante en minder relevante milieudisciplines te detecteren.

	<i>Bodem</i>	<i>Grond- en oppervlaktewater</i>	<i>Biodiversiteit</i>	<i>Landschap, onroerend erfgoed en archeologie</i>	<i>Mens - mobiliteit</i>	<i>Geluid en trillingen</i>	<i>Lucht</i>	<i>Mens – ruimtelijke aspecten</i>	<i>Mens - gezondheid</i>	<i>Klimaat</i>
Omgevingskenmerken										
<i>Bijzonder beschermd gebied</i>										
<i>Beschermde landschappen, dorpsgezicht, monumenten of archeologische zones</i>				(X)						
<i>Kwetsbare gebieden</i>										
<i>Gevoelige bodems</i>										
<i>Gevoelige gebieden volgens watertoetskaarten</i>		X								
<i>Waardevolle of zeer waardevolle gebieden (BWK)</i>										
<i>Landschapsatlas, inventaris bouwkundig erfgoed en CAI</i>				(X)						
<i>Woonconcentraties</i>		(X)	(X)		X	(X)	(X)	X	(X)	X
Plankenmerken										
<i>Ruimtelijke aspecten (ruimte-inname, voetafdruk plan)</i>	(X)	X	(X)	(X)	X			X		X
<i>Hinderaspecten</i>					X	(X)	(X)	X	(X)	X
<i>Netwerkaspecten (barrièrewerking, versnippering, wijziging ruimtegebruik)</i>		X	(X)	(X)	X			X	(X)	X
<i>Relevantie milieudisciplines</i>	(X)	X	X	(X)	X	(X)	(X)	X	(X)	X

Tabel 1.: Relevantie discipline: mate waarin de realisatie van het plan (onderdeel) relevant is voor een specifieke discipline

X = relevant

(X) = beperkt relevant

Op basis van de confrontatie tussen de omgevingskenmerken en de plankenmerken vertonen volgende disciplines een verhoogde relevantie:

- Grond- en oppervlaktewater
- Landschap, onroerend erfgoed en archeologie
- Biodiversiteit
- Mens - mobiliteit
- Mens - ruimtelijke aspecten
- Klimaat

De aspecten met betrekking tot bodem worden geïntegreerd binnen de discipline grond- en oppervlaktewater. De disciplines bodem, geluid en trillingen, lucht, en mens-gezondheid zijn in beperkte mate relevant. Deze worden geïntegreerd binnen discipline mens - ruimtelijke aspecten.

5.6 Milieubeoordeling

In onderstaande paragrafen worden voor de relevante milieudisciplines in eerste instantie de elementen van de referentiesituatie beschreven. Op basis hiervan worden de mogelijke milieueffecten ingevolge het plan in beeld gebracht. Om aan te tonen dat de realisatie van het plan geen aanzienlijke negatieve milieueffecten genereert, wordt voor de relevante milieudisciplines een antwoord geformuleerd op volgende vragen:

- In welke mate resulteert de wijziging van de feitelijke situatie in aanzienlijke negatieve effecten?
- In welke mate resulteert de wijziging van de juridisch planologische situatie in aanzienlijk negatieve effecten?

Kaarten bij deze MER-screening zijn terug te vinden in de bijhorende kaartenbundel.

5.6.1 Discipline grond- en oppervlaktewater

Voor deze discipline zijn de volgende kaarten uit de kaartenbundel van toepassing:

- KAART 16_BODEMKAART
- KAART 17_LOCATIE BODEMDOSSIERS OVAM
- KAART 22_VLAAMSE HYDROGRAFISCHE ATLAS (VHA)
- KAART 28_OVERSTROOMBAAR GEBIED – FLUVIAAL
- KAART 29_OVERSTROOMBAAR GEBIED – PLUVIAAL
- KAART 30_WATERTOETS OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN VANUIT DE ZEE
- KAART 31_VMM SIGNAALGEBIEDEN
- KAART 32_VMM ZONERINGEN

5.6.1.1 Beschrijving van de feitelijke referentiesituatie

Bodem en drainage

Het plangebied is voor het overgrote deel gekarteerd als droge leemgrond (A). De draineringsklasse varieert tussen a (zeer droog) en b (droog). Uitzonderingen hierop is de noordrand (Petrus Basteleusstraat) en enkele gebieden langs de Jan Baptist Wautersstraat, Emile Vandersteenstraat en Bergensesteenweg die gekarteerd staan als antropogeen.

Op vandaag kan door de hoge mineraliteit van een aantal percelen (vooral) langs de Bergensesteenweg gesteld worden dat ook deze gronden kunnen worden gezien als antropogeen.

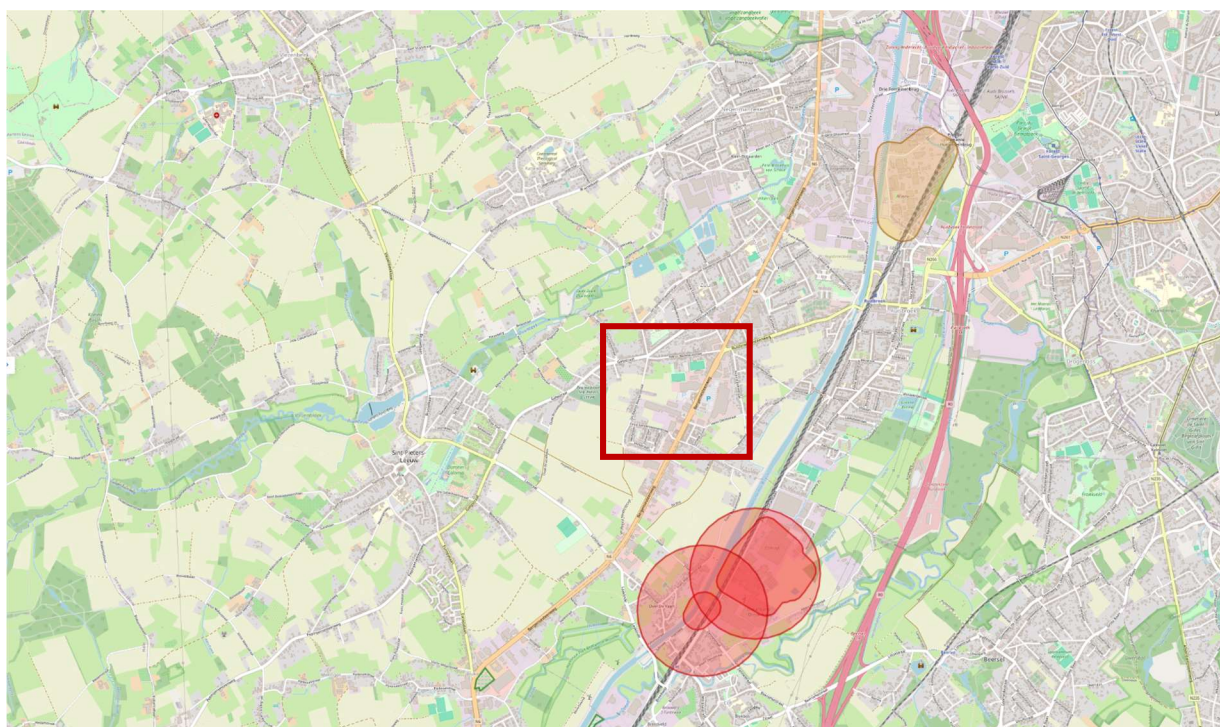
Onderstaande kaart geeft de bodemkwaliteit weer. In aanvulling met de informatie uit Kaart 17 uit de kaartenbundel, kan worden besloten dat er op een heel aantal gronden reeds een (oriënterend) bodemonderzoek geweest is, waarbij de resultaten ofwel uitwezen dat de bodem proper is (groen) of dat er een lichte verontreiniging merkbaar is (geel), maar niet in die mate dat een bodemsaneringsproject nodig is. Daarnaast worden nog drie risicopercelen aangeduid, waar op vandaag geen onderzoek is geweest, maar waar zich mogelijks verontreinigde grond zou kunnen bevinden.

Verder zijn op vandaag geen bodemsaneringsprojecten lopende in het plangebied.

Het plangebied bevindt zich niet in een no-regretzone voor PFAS. De dichtstbijzijnde no-regretzones situeren zich ten zuidoosten van het plangebied, meer bepaald de zones Vaartweg en Jozef Huysmanlaan 65. De contouren van de invloedssferen van deze contouren reiken tot ongeveer 700 meter vanaf de rand van het plangebied.



Figuur 36: OVAM Verkenner - overzicht bodemkwaliteit, geraadpleegd op 10/02/2025



Figuur 37: Ligging van de no-regretzones in de omgeving van het plangebied, met locatie plangebied (rood kader)
bron: <https://www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling/maatregelen-per-gemeente>

Oppervlaktewater

Het plangebied bevindt zich, zoals ook reeds toegelicht in de situering en historische lezing in het RUP, op de kouterrug tussen twee valleigebieden, de valleien van de Zuun in het (noord-)westen en de Zenne-Molenbeek in het oosten. Zoals onderstaande figuur ook aantoonst ligt de scheidingslijn tussen de twee deelbekkens effectief in het plangebied en volgt die een min of meer noordoostelijk traject. Het grootste deel van het plangebied ontwaterd richting de Zenne. Een kleine hoek in het noordwesten van het plangebied water (theoretisch) dan weer af richting de Zuunbeek.

Onderstaande figuur toont de afstromingslijnen meer in detail. Die kaart toont mooi hoe het water van het (grootste deel van het) plangebied zich centraal in het plangebied langs de Bergensesteenweg verzamelt, ongeveer ter hoogte van de inrit van het huidige bedrijventerrein en de centrale parkeerhaven van Floralux en dan verder afstroomt naar het oosten toe richting de Zenne. Ook het regenwater van de Seizoenswijk en de landbouwpercelen ten zuidwesten ervan verzamelt zich hier.

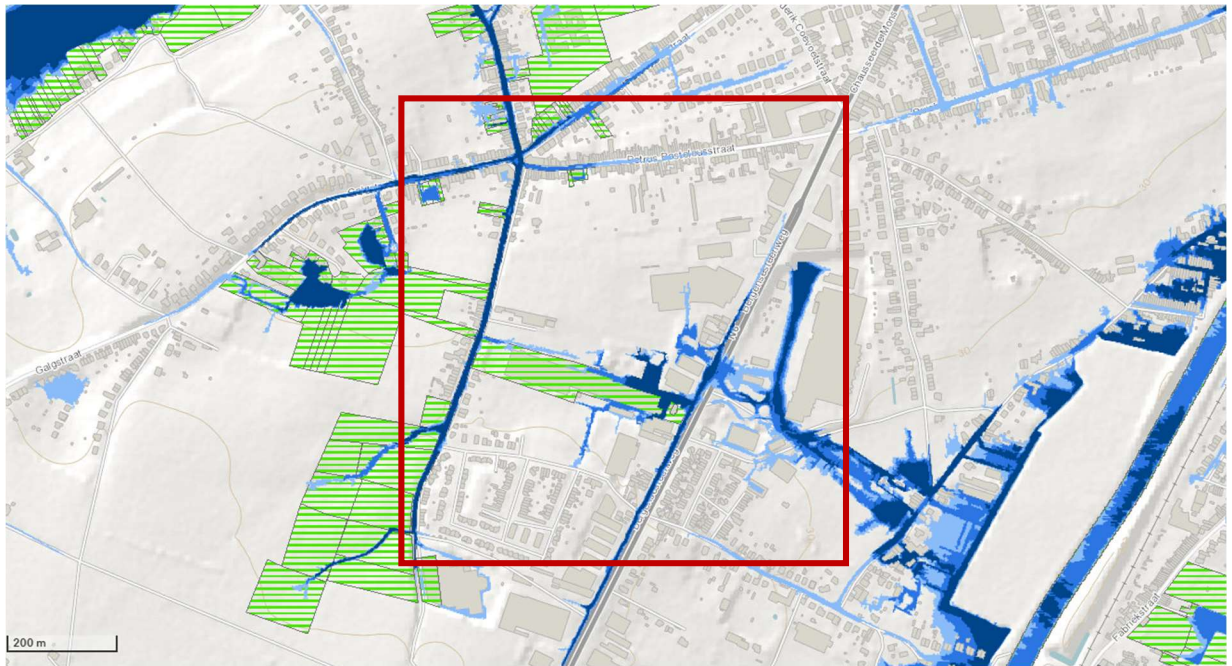
Het deel van het plangebied in het noordwesten (binnen het Zuunbekken) verzamelt in de J.B. Wautersstraat en Petrus Basteleusstraat om verder via de Camille Leunenstraat af te wateren richting de Zuun.



Figuur 38: Afstroomlijnen watersysteem met de ligging van de scheidingslijn (zwarte stippellijn) tussen het deelbekken van de Zuunbeek (noordwesten) en dit van de Zenne-Molenbeek (oosten), locatie plangebied in rood kader

- **Watertoetskaarten:** De pluviële overstromingskaart ondersteunt duidelijk het beeld dat werd gegeven op basis van de afstroomlijnen en toont een overstromingsgevoeligheid ter hoogte van de ontsluitingsweg aan de Bergensesteenweg. Gezien het belang van (bovenstroomse) waterbuffering, is het perceel 424 A, net als de landbouwpercelen in het zuidoosten opgenomen binnen de Advieskaart Watertoets.³ Specifiek dient voor deze percelen advies worden aangevraagd aan de

³ De nieuwe advieskaart watertoets, die als bijlage bij het gewijzigde Watertoetsbesluit wordt opgenomen, geeft eenduidig en op perceelsniveau aan of en aan welke instanties advies moet gevraagd worden in kader van de watertoets. Dit advies maakt het mogelijk voor de vergunningverlener om met het aspect water rekening te houden bij de ruimtelijke afweging (motiveringsplicht).



Figuur 39: Overstromingsgevoeligheid (pluviaal) van het plangebied en de percelen opgenomen in de Advieskaart Watertoets (groen gearceerd), locatie plangebied in rood kader.

- Signaalgebieden: Het plangebied of de omgeving van het plangebied is niet gelegen binnen een signaalgebied.
- Oppervlaktewaterwingebieden: Het plangebied of de omgeving van het plangebied is niet gelegen binnen een (oppervlakte)waterwingebied.
- Zoneringsplan VMM: Kaart 32 geeft weer dat het volledige plangebied gelegen is binnen de VMM-zonering 'Woonkern'. Dit betekent dat er al een geruime tijd riolering aanwezig is en dat die aangesloten is op een waterzuivering

Grondwater

Op basis van het hydrogeologische 3D model van DOV Ondergrond Vlaanderen kent het plangebied een watervoerende laag tussen de 20 en 30 meter over het gehele plangebied.

5.6.1.2 Beschrijving van de planologische referentiesituatie

In het huidige plan (RUP Wautersstraat uit 2013) zijn voorschriften opgenomen de maximale bebouwde en/of verharde oppervlaktes beperken, namelijk

- Woonzones: G/T index van 0,5
- Recreatiezone: maximaal 1000 m² bebouwde oppervlakte in functie van infrastructuur, maximale groenrichting, paden in waterdoorlatende verharding
- Bedrijvenzone: B/T index van 0,75, bijkomende verharding beperken

Zowel in de woonzones als de bedrijvenzone mag het natuurlijk peil van de bodem daarnaast niet gewijzigd worden met meer dan 0,5 meter

5.6.1.3 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie

Het plan voorziet hoofdzakelijk in de verdere uitbouw van een zone voor recreatie en een zone voor bedrijvigheid. Ook een uitbreiding van de woonzone in het zuiden van de Jan Baptist Wautersstraat als ter hoogte van de Emile Vandersteenstraat is met het plan mogelijk. Dit gaat ten koste van percelen die op vandaag in landbouwgebruik zijn of als tuinzone gebruikt worden.

Het RUP voorziet daarnaast de mogelijkheden om de recreatiezone verder uit te bouwen met een derde veld en een clublokaal. Dit betekent een zekere toename aan verharding, maar door de landschappelijk inbedding wordt aangenomen dat voldoende ruimte kan worden voorzien voor groen en water.

De grootste negatieve effecten in kader van grond- en oppervlaktewater spelen ter hoogte van de zones die zullen worden ingericht in functie van bedrijvigheid. Rekening houdend met de geldende regelgeving op vlak van hemelwater (gewestelijk en provinciaal), zullen deze ontwikkeling voldoende ruimte moeten voorzien voor infiltratie en/of buffering van regenwater, bijvoorbeeld door het nemen van maatregelen als het voorzien van waterdoorlatende verharding ter hoogte van parkeerplaatsen en toegangswegen en inrichten van een voldoende brede bermen en wadi's.

Binnen de doelstelling '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid*' wordt algemeen voor het RUP gesteld dat voldoende ruimte zal worden voorzien voor de buffering en infiltratie van water, zowel ter hoogte van de bedrijfskavels, parkeerhavens, ... als ter hoogte van het publiek domein. Gelet op de werking van het watersysteem en de pluviale overstromingsgevoeligheid wordt hier terecht vooral ruimte voorzien in 'deelzone 1', de zone voor gemengde bedrijvigheid. Dit is, zoals in de beschrijving van de feitelijke referentiesituatie ook wordt toegelicht, de zone waar op vandaag de grootste watergevoeligheid speelt.

Verder kan het plan ook aansluiten op een RWZI. Afvalwater zal niet geloosd worden op het oppervlaktewater. Mogelijk bemalingswater kan enkel geloosd worden in oppervlaktewater met vergelijkbare saliniteit.

Bovendien, gelet op de bestaande VLAREM/VLAREMA/VLAREBO regelgeving is er weinig gevaar voor grondwaterverontreiniging. Eventuele accidentele grondwaterverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, maar door het volgen van de geldende regelgeving VLAREM, VLAREBO, VLAREMA) worden geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit door calamiteiten of grondverzet. Ook op vlak van grondwaterstroming zijn er in dit geval geen aanzienlijke effecten te verwachten van acties ten gevolge van dit RUP. De bodem kent over het volledige plangebied en goede drainage (klassen a of b) en een dikke watervoerend laag van minstens 20 meter.

5.6.1.4 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische referentiesituatie

Het plan beoogt zowel bestemmingszones als voorschriften die in lijn liggen met de huidige mogelijkheden binnen het geldend RUP Wautersstraat uit 2013. De effecten zullen bijgevolg dus eveneens in lijn liggen van de planologische referentiesituatie.

Gezien de doelstellingen van het plan '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid*' en de expliciete opname van 'voldoende ruimte voor groen en water' binnen deelzone 2 in de structuurschets, kan worden gesteld dat het plan in kwestie een (beperkt) positieve bijdrage levert aan de aspecten grondwater en oppervlaktewater ten opzichte van het huidige plan uit 2013.

5.6.2 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Voor deze discipline zijn volgende kaarten uit de kaartenbundel van toepassing:

- *KAART 12_ARCHEOLOGIE*
- *KAART 13_ONROEREND ERFGOED landschapsatlas*
- *KAART 14_ONROEREND ERFGOED beschermingen*
- *KAART 15_ONROEREND ERFGOED inventarissen*

5.6.2.1 Beschrijving van de planologische/feitelijke referentiesituatie

Landschappelijke structuur

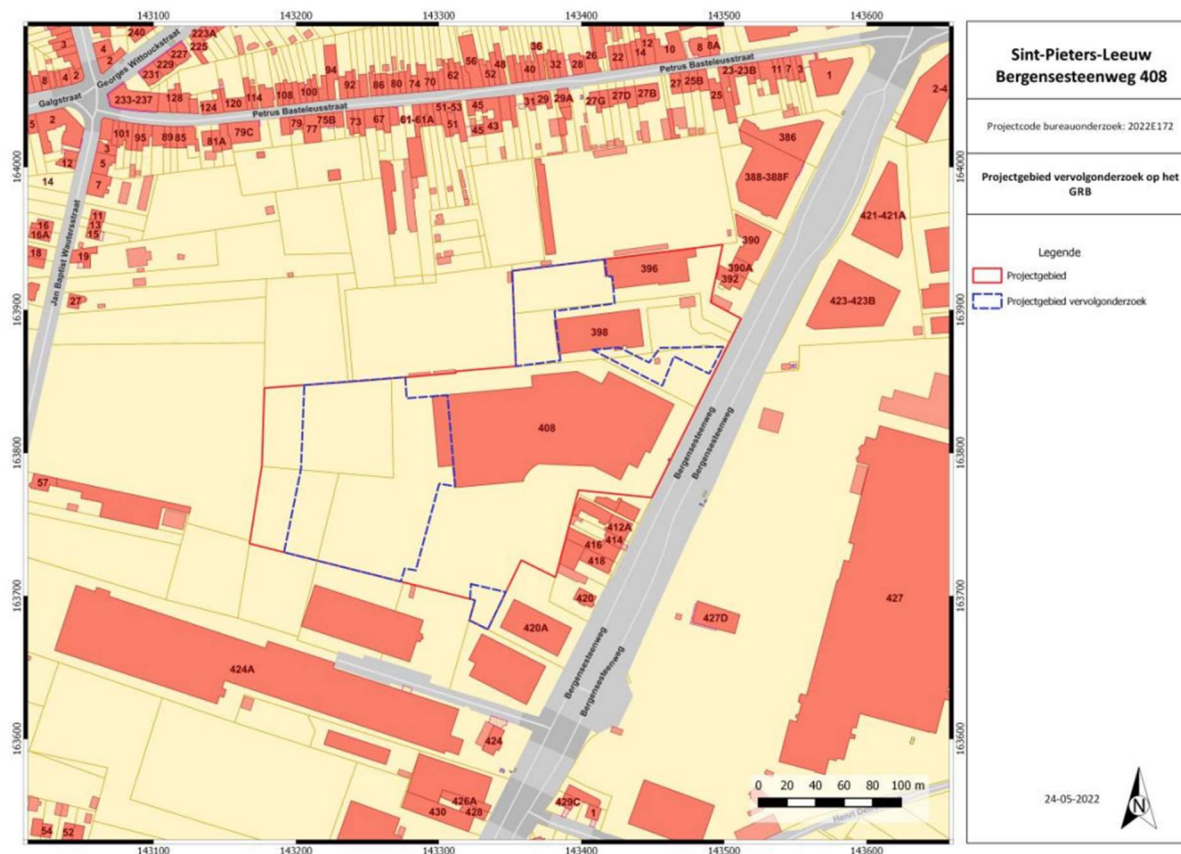
Het plangebied is gelegen op een kouterrug, historisch tussen de valleien van de Zuun en de Zenne. Op vandaag is de link met de vallei van de Zenne wel verbroken door de aanleg van het kanaal Brussel-Charleroi. Ook verstedelijking langs de Bergensesteenweg heeft ervoor gezorgd dat directe linken met beide valleien verdwenen zijn. Ten zuidwesten van het plangebied is de langschappelijke structuur van de open kouter wel min of meer behouden. Dit landbouwgebied werd in de landschapsatlas dan ook opgenomen bij de relictzone Centraal Pajottenland. Daarnaast is het opgenomen binnen het herbevestigd agrarisch gebied en heeft het ruimtelijk uitvoeringsplan Open Ruimte van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw dit gebied planologisch bestemd als 'open landbouwgebied'

Inventaris bouwkundig erfgoed

In het plangebied is sinds 2021 Marchand de Bières vastgesteld als bouwkundig erfgoed (ID 117623). Het gaat om een breedhuis met opschrift boven de vensters uit het eerste kwart van de 20e eeuw. Aan de overzijde van de Bergensesteenweg is eveneens Tuinwijk Zuun vastgesteld als bouwkundig erfgoed.

Archeologisch erfgoed

Er komen geen archeologische sites voor binnen het plangebied. In 2022 werd wel een vooronderzoek uitgevoerd in het kader van bodemversturende werken in het plangebied. De nota stelt dat de kans reëel is dat er archeologische resten en/of sporen kunnen aangetroffen worden, waardoor bijkomend onderzoek vereist was. De aanleg van de parking is op vandaag reeds gebeurd, waarbij de sectorale regelgeving werd doorlopen.



Figuur 40: Locatie projectgebied bodemverstoringswerken (aanleg parking en bedrijfsgebouwen) en voorgesteld projectgebied vervolgonderzoek in programma van maatregelen archeologienota

5.6.2.2 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie

Gezien de ligging van de site omgeven door de Bergensesteenweg in het oosten, twee woonzones in het noorden en zuiden en een woonlint langs de Jan Baptist Wautersstraat in het westen en het huidige versnipperde karakter van de overgebleven open ruimte, kan er nauwelijks nog worden gesproken van een landschappelijke structuur, waardoor dit impact van dit plan beperkt zal zijn.

Anderzijds wordt in het RUP wel de ambitie '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobustheid*' geformuleerd, waarbinnen het plan de zogenaamde groenomsingeling van Zuun (zoals opgenomen in het structuurplan van de gemeente) verder wenst uit te voeren. Door het voorzien van groene doorsteken en een gedeeltelijke inrichting van de recreatiecluster als 'sportpark', wordt een landschappelijke link tussen beide valleien gedeeltelijk hersteld, wat als positief kan worden beschouwd binnen deze discipline.

Daarnaast, gezien het feit dat het plan geen grote wijzigingen voorstelt aan de woonzone waarbinnen het vastgesteld bouwkundig erfgoed zich bevindt én kan aangenomen dat er alvast ter hoogte van de centrale parking geen archeologische waarde aanwezig is, kan worden gesteld dat de impact van dit plan ook voor erfgoed en archeologie beperkt is.

5.6.2.3 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie

Het plan beoogt zowel bestemmingszones als voorschriften die in lijn liggen met de huidige mogelijkheden binnen het geldend RUP Wautersstraat uit 2013. De effecten zullen bijgevolg dus eveneens in lijn liggen van de planologische referentiesituatie.

Gezien de doelstellingen van het plan '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobustheid*' kan, zoals hierboven reeds besproken, zelfs een beperkt positieve impact verwacht worden van het plan.

5.6.3 Discipline biodiversiteit

Voor deze discipline zijn volgende kaarten uit de kaartenbundel van toepassing:

- KAART 18_BIOLOGISCHE WAARDERINGSKAART
- KAART 19_NATURA 2000
- KAART 20_NATURA 2000 HABITAT EN BOSWIJZER
- KAART 21_VEN

5.6.3.1 Beschrijving van de feitelijke referentiesituatie

Biologische waardering

In het plangebied zijn volgens de biologische waarderingskaart weinig waardevolle biologische gehelen te vinden. Enkel in het noordwesten van het plangebied is een complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen te vinden. Het gaat om een hoogstamboomgaard (kj) in een soortenrijk permanent cultuurgrasland (hp).

Ecosysteemkwetsbaarheid

Volgens de ecotoopkwetsbaarheidskaarten is het plangebied niet kwetsbaar voor verzuring en eutrofiëring. Op vlak van verdroging is enkel het biologisch meer waardevolle gebied in het noordwesten van het plangebied (hierboven ook besproken) iets gevoeliger en gekarteerd als 'nauwelijks kwetsbaar'.

Andere

Er bevinden zich geen Ramsargebieden, habitat- of vogelrichtlijngebieden, VEN-gebieden, erkende natuureservaten of ecologische gebieden in het plangebied. In de onmiddellijke omgeving is het meest nabije VEN-gebied 'De Vallei van de Zuunbeek en zijlopen' (450m), dit is tevens het meest nabije habitatrichtlijngebied ('Hallerbos en nabije boscomplexen met brongebieden en heiden').

5.6.3.2 Beschrijving van de planologische referentiesituatie

Het huidige RUP uit 2013 voorziet in de inrichting van een groene parking (Artikel 6) een groene dooradering van het plangebied (Artikel 7) en de aanleg van een aantal groenbuffers (Artikel 8), waarbij streekeigen plantmateriaal moet voorzien worden en in het geval van de parking en groene verbindingen de aanplant van hoogstammig groen en haagstructuren.

5.6.3.3 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische en feitelijke referentiesituatie

Het plan voorziet hoofdzakelijk in de verdere uitbouw van een zone voor recreatie en een zone voor bedrijvigheid. Ook een uitbreiding van de woonzone in het zuiden van de Jan Baptist Wautersstraat als ter hoogte van de Emile Vandersteenstraat is met het plan mogelijk. Dit gaat ten koste van percelen die op vandaag in landbouwgebruik zijn of als tuinzone gebruikt worden. Gezien de geringe ecologische waarde van deze percelen kan de impact op biodiversiteit worden aanzien als beperkt tot geen. De percelen die gekarteerd zijn als biologisch waardevol worden opgenomen binnen een recreatiezone waar wordt ingezet op de inrichting van een sportpark uitgaande van de bestaande natuurwaarde, waardoor de impact ook hier niet aanzienlijk is.

Anderzijds, gezien de ambities van het RUP binnen de doelstelling '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid*', kan de impact zelfs als (beperkt) positief worden ingeschat. Zo wil het RUP ter hoogte van het plangebied de zogenaamde 'groenomsingeling' van Zuun verder vervolledigen en een open ruimtelink maken met het landbouwgebied in het westen. Het hierboven vermelde groene 'sportpark', de groene doorsteken én de voorziene ruimte voor water in het plan, kunnen de biodiversiteit van het plangebied en omgeving wel degelijk een boost geven, zowel ten opzichte van de feitelijke als planologische toestand.

5.6.4 Discipline mens: mobiliteit

Voor deze discipline zijn de volgende kaarten uit de kaartenbundel van toepassing:

- KAART 05_STRATENATLAS
- KAART 07_ATLAS DER BUURTWEGEN

5.6.4.1 Beschrijving van de feitelijke referentiesituatie

Het plangebied bevindt zich langs de Bergensesteenweg (N6), net ten zuiden van de kern van Zuun. Het ruimtegebruik is gevarieerd en vaak sterk versnipperd en hangt samen met de logica van het wegennet. In het noorden, oosten en zuiden worden de randen vooral ingevuld door woningen en sluit het plangebied aan op respectievelijk de kern van Zuun, het open ruimtegebied tussen Zuun en Sint-Pieters-Leeuw en de Seizoenswijk.

Langs de Bergensesteenweg in het oosten is vooral bedrijvigheid en detailhandel gelegen die zich oriënteren op deze steenweg. Ontsluiting en parkeren gebeurt voornamelijk in eerste lijn direct langs de steenweg. Uitzonderingen zijn Floralux (detailhandel- en logistieke deel), de bedrijvencluster langs de Bergensesteenweg 424 (met onder andere Agridistribution, Mus & Fils) en Gamma. Deze bedrijvenclusters dringen ook dieper door in het plangebied, dat verder wordt ingevuld door 2 voetbalveldjes (en aanliggende buurtparking), een aantal diepe tuinzones en een aantal percelen in landbouwgebruik.

Duurzame vervoersmodi

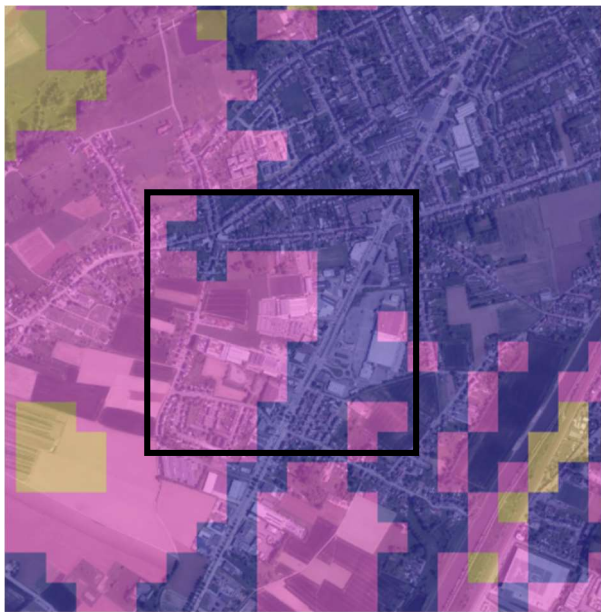
Het plangebied is vrij centraal gelegen in de gemeente en de kern van Zuun, waardoor het zowel op vlak van knooppuntwaarde als voorzieningenniveau een goede score krijgt. Vooral het noordelijke (en westelijke) deel, in aansluiting op de kernen van Zuun-Ruisbroek scoort goed.

De **hoge knooppuntwaarde** wordt deels beschreven en verklaard in het visiehoofdstuk (3.2.1) en bij de bespreking van het mobiliteitsplan in hoofdstuk 2.6.5. Bepalend hier zijn de buslijnen R70 en R71 tussen Brussel en Halle die respectievelijk halteren langs de Bergensesteenweg ter hoogte van de Ruisbroeksesteenweg in het noorden en Floralux/Makro centraal op het plangebied (R71) of in de kern van Zuun en ter hoogte van Dikke Linde (R70). Verder is ook de bovenlokale fietsverbinding Sint-Pieters-Leeuw-Ruisbroek via de Ruisbroeksesteenweg-Petrus Basteleusstraat een grote troef, ook als multimodale verbinding richting het station van Ruisbroek. De Jan Baptist Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat zijn opgenomen als lokale fietsroutes.

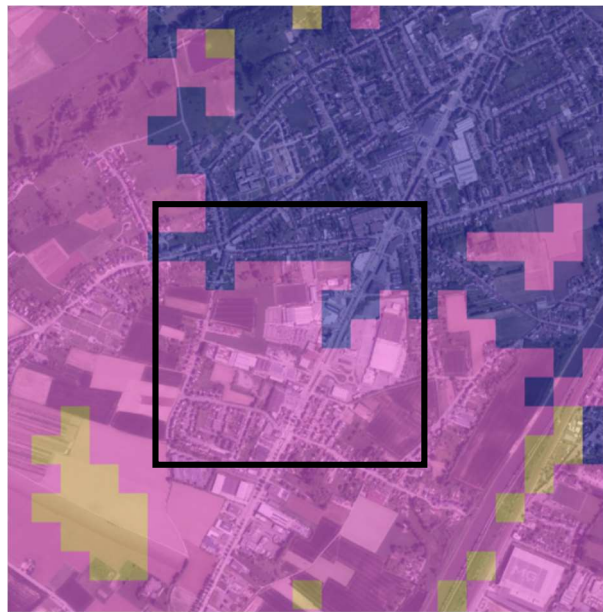
Het is bij het fietsnet wel belangrijk om te benadrukken dat deze **goede en veilige (boven-)lokale verbindingen op vandaag niet gerealiseerd zijn**. Dit wordt ook weergegeven in Figuur 19, die de stand van zaken (bij opmaak van het mobiliteitsplan in 2024) weergeeft. Enkel langs de Bergensesteenweg is op vandaag (voor het traject ten zuiden van de Petrus Basteleusstraat - Ruisbroeksesteenweg), goede en veilige fietsinfrastructuur aanwezig.

In theorie heeft het plangebied op vandaag dus een goede knooppuntwaarde, in praktijk is nog heel wat nodig om deze fietsverbindingen te realiseren. Dit is vooral van belang gezien de nabije woongebieden (kern van Zuun, Seizoenswijk) en de ambitie om hier een recreatieve cluster (verder) uit te bouwen, waardoor hier heel wat fietsverkeer te verwachten is, zeker van jongere fietsers.

Het **hoge voorzieningenniveau** hangt vooral samen met de kern van Ruisbroek, waar vooral langs de Georges Wittouckstraat-Galgstraat en op Dikke Linde een concentratie van voorzieningen te vinden is.



Figuur 41: Knooppuntwaarde (Geopunt, 2022)



Figuur 42: Voorzieningenniveau (Geopunt, 2022)

Gemotoriseerd verkeer

Bovenlokaal gemotoriseerd verkeer ontsluit en wikkelt voornamelijk af via de Bergensesteenweg (N6), geselecteerd als interlokale weg in het regionale en lokale mobiliteitsplan. De weg neemt zo de rol op als regionale verbindingsweg richting Brussel en Halle en verzorgt de aantakking richting de R0/E19. Zoals ook wordt toegelicht in het mobiliteitsplan (hoofdstuk 2.6.5) krijgen de Galgstraat-Georges Wittouckstraat en de Ruisbroeksesteenweg de rol als lokale ontsluitingswegen richting het hogere wegennet.

Om de **verkeersgeneratie** in te schatten van een ontwikkeling van het plangebied binnen een toekomstig (planologische) situatie, werd ook de generatie op vandaag in kaart gebracht. Dit gebeurt op basis van kencijfers (Richtlijnenboek mobiliteit en CROW) en aannames. Er werden in kader van dit RUP geen tellingen uitgevoerd.

Volgende data en aannames werden hiervoor gebruikt:

- Functies in het plangebied
 - Wonen (rood)
 - Recreatie (oranje)
 - Bedrijvigheid/KMO/groothandel (paars)
 - Detailhandel (blauw)
- Wonen, bedrijvigheid en detailhandel gebaseerd op cijfers uit het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffecten-studies, mobiliteitstoets en MOBER' (cijfers voor Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel) en kennisplatform CROW, voor recreatie werden expert-inschattingen gebruik
- Gezien het kleine aandeel, werden bezoekers voor de KMO-bedrijven niet in rekening gebracht



Woning-gerelateerde verplaatsingen

Aantal bewoners	306	Aantal eengezinswoningen	108
		Gezinsgrootte eengezinswoningen	2,64
		Aantal appartementen (>125 m2)	3
		Gezinsgrootte appartementen	2,33
		Aantal verplaatsingen op dagbasis	2,15
Autoverplaatsingen bewoners per dag	381	Autogebruik (bestuurder) bewoner	58%
Aantal bezoekers	29	Aantal bezoekers per wooneenheid	0,25
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	34	Autogebruik (bestuurder) bezoeker	58%

Recreatiegerelateerde verplaatsingen

Aantal werknemers (aangenomen ¼ aanwezig)	17	Aantal velden	2
Autoverplaatsingen werknemers per dag	23	Werknemers/vrijwilligers voetbalclub ⁴	66
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal bezoekers (2 velden)	60	Bezoekers (spelers) per veld	30
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	54	Autogebruik (bestuurder)	45%

Bedrijvigheid/KMO/Groothandel verplaatsingen

Aantal werknemers	224	Aantal m ² KMO	36 700
Autoverplaatsingen werknemers per dag	318	Aantal werknemers (gemiddeld KMO) per ha	61
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal logistieke vrachtwagenverplaatsingen per dag	161	Aantal vrachtwagenverplaatsingen per ha per dag	44

Detailhandel verplaatsingen

Aantal werknemers	30	Aantal m ² Detailhandel	15 461
Autoverplaatsingen werknemers per dag	47	Aantal werknemers tuincentrum per 100 m ²	0,07
		Aantal werknemers DIY-zaak per 100 m ²	0,45
		Aantal werknemers keuken-zaak per 100 m ²	0,58
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	79%
Aantal bezoekers	888	Aantal bezoekers tuincentrum per 100 m ²	4
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	1136	Aantal bezoekers DIY-zaak per 100 m ²	10,7
		Aantal bezoekers keuken-zaak per 100 m ²	1,4
		Autogebruik (bestuurder) bezoekers	64%
Aantal logistieke verplaatsingen per dag	59	Aantal vrachtverplaatsingen (logistiek/leveringen) ten opzichte van totaal aantal verplaatsingen*	5%*

⁴ KV Zuun telt in de bestaande toestand/feitelijke toestand meer dan 300 jeugdspelers en +-30 seniorenspelers. Gelet op een geraamd totaal van 330 spelers en een gemiddeld aantal vrijwilligers van 0,2 per speler (cfr. Voetbal Vlaanderen) wordt het aantal vrijwilligers op 66 geschat. Vrijwilligers betreffen trainers, kantine medewerkers, terrein medewerkers, bestuur.... Er wordt aangenomen dat niet steeds het totaal aantal vrijwilligers aanwezig zal zijn maar dat op dagbasis (voornamelijk in het weekend) ongeveer 1/4de van de vrijwilligers aanwezig zal zijn.

Bovenstaande tabel geeft een inschatting van het aantal auto-/logistieke verplaatsingen per dag. Om de **verkeersgeneratie tijdens piekuurmomenten op weekdagen** (ochtendspits OS tussen 8u en 9u en avondspits AS tussen 17u en 18u), werd gebruik gemaakt van onderstaande verdeling, eveneens gebaseerd op de kencijfers uit het 'Richtlijnenboek. Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER'. De cijfers voor recreatie werden aangevuld met expert-inschattingen in kader van recreatie. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gebruikte verdelingen.

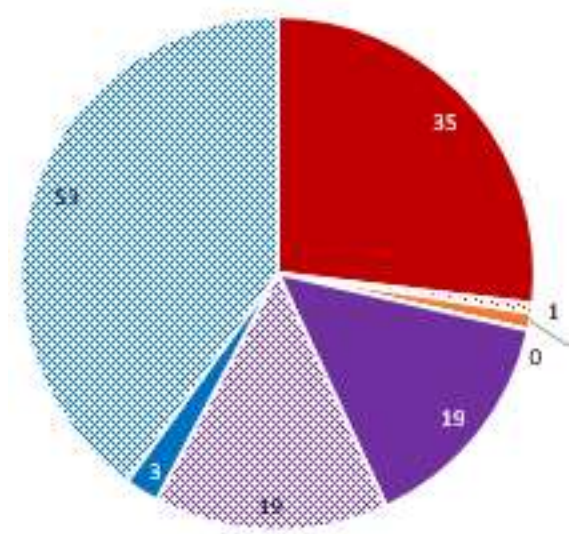
		Bewoners/werknemers		Bezoekers	
		Inkomend	Uitgaand	Inkomend	Uitgaand
Woonverplaatsingen bewoners	OS	2,6%	15,9%	3,3%	1,3%
	AS	13,7%	4,5%	8,6%	11,0%
KMO	OS	10%	2%		
	AS	2%	13%		
Detailhandel	OS	10%	2%	5%	3%
	AS	2%	13%	7%	9%
Recreatie	OS	10%	2%	0%	0%
	AS	2%	13%	50%	50%
Logistiek (ifv KMO en detailhandel)		6%			

Zoals hierboven reeds beschreven, werd deze inschatting gemaakt naar piekuurmomenten op weekdagen. Hierbij tekent vooral de **avondspits** zich op als het meest 'belast' door verkeer, met een toename van ongeveer 60% ten opzichte van de ochtendspits.

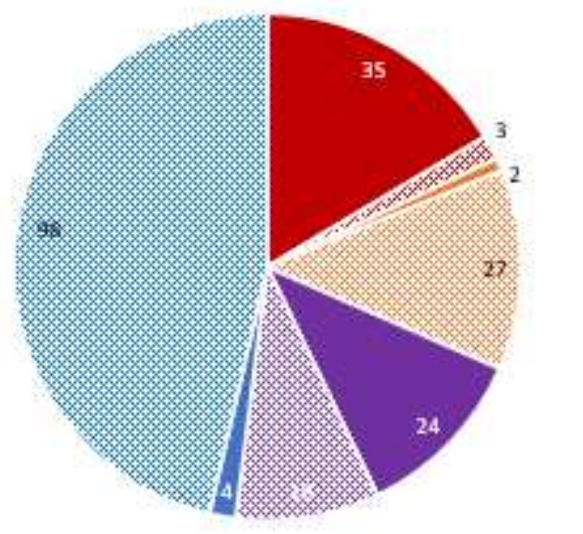
		Inkomend	Uitgaand	Totaal
Verkeersgeneratie op piekuurmomenten	OS	67	65	131
	AS	98	114	212
Verkeersgeneratie per dag				2213

Hieronder wordt het **aandeel van de verschillende functies tijdens de spitsmomenten** weergegeven. Hierbij valt op dat het aandeel detailhandel in de totale verkeersgeneratie nagenoeg constant blijft (net geen 50%). De absolute waarden veranderen wel (gezien ook de absolute waarden OS-AS niet gelijk zijn), aantal verkeersbewegingen in kader van detailhandel verdubbelt namelijk in de avondspits. Er komt op dit moment ook een belangrijk aandeel recreatieve verplaatsingen bij. De verplaatsingen in functie van woningen en bedrijvigheid (KMO) blijft zowel in de ochtend- als avondspits gelijkaardig.

Verkeersgeneratie per functie: Ochtendspits



Verkeersgeneratie per functie: Avondspits



■ Wonen (bewoners)

■ Wonen (bezoekers)

■ Recreatie (werknemers)

■ Recreatie (bezoekers)

■ KMO (werknemers)

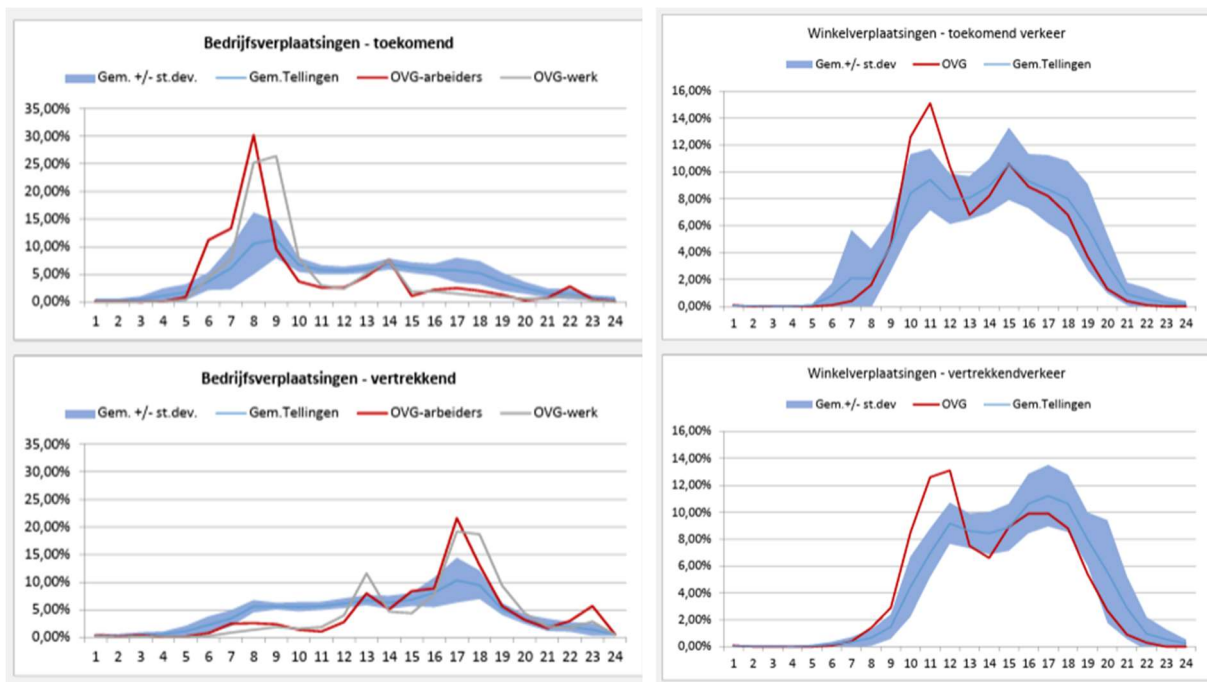
■ KMO (bezoekers + leveringen)

■ Detailhandel (werknemers)

■ Detailhandel (bezoekers + leveringer)

Wordt de verkeersgeneratie doorheen de volledige dag bekeken, dan dient opgemerkt te worden dat de functieverweving op vandaag zorgt voor een **vrij complementair mobiliteitsprofiel**, zowel dag-avond als week-weekend. Zo zijn de sportvelden klassiek vooral in gebruik naschools en in het weekend. Ook doe-het-zelf zaken (bijna 30%) en vooral de tuincentra (bijna 45%) trekken een belangrijk aandeel klanten aan in het weekend⁵. Bedrijvigheid en kantoorfuncties langs de andere kant genereren vooral verkeer op weekdays.

Onderstaande grafiek toont ook mooi de complementariteit tussen beide aan doorheen de dag. Zo genereert verplaatsingen in functie van bedrijfsvoering verkeer tijdens de spitsuren, met vooral een piek in de ochtendspits. Winkelverplaatsingen situeren zich meer doorheen de dag, met kleine(re) pieken (rond 10-11u in de ochtend en 15-17u 's avonds). Er is wel (vooral) een overlap met de piek ter hoogte van de avondspits, wat zich in de inschatting hierboven ook uit.



Figuur 43: Bron: Richtlijnenboek. Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER

Parkeren

Een parkeerstudie is voor het gebied niet beschikbaar, maar ook hier kan een gelijkaardige conclusie getrokken worden, waarbij **de functiemix ervoor zorgt dat parkeren (in theorie) vrij complementair kan worden georganiseerd**, meer bepaald:

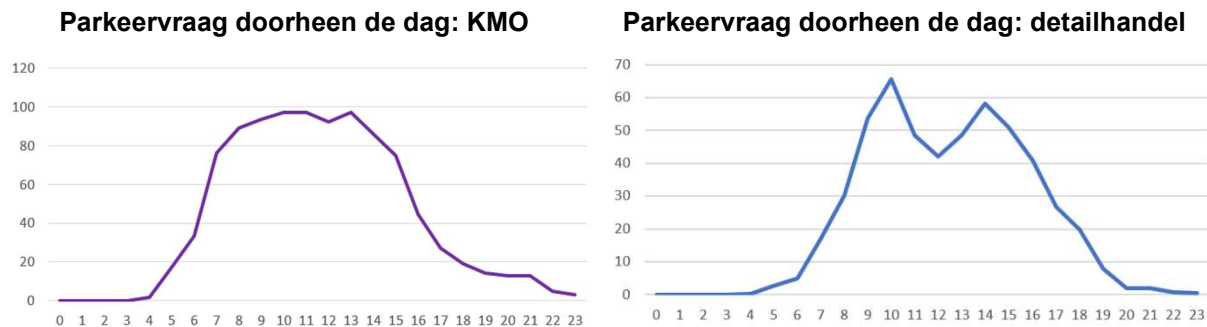
- Op weekdays: een behoefte aan parkeergelegenheid voor KMO (vrij constant) en detailhandel (komen en gaan). 's Avonds neemt de behoefte voor parkeergelegenheid voor beide functies af, waardoor ruimte vrijkomt voor parkeren in functie van avondrecreatie. Onderstaande tabellen met parkeervraag voor de functies KMO en detailhandel (gebaseerd op richtcijfers uit het richtlijnenboek) toont dit aan. We zien een snelle afname 's avonds rond 16-17u bij KMO, een eveneens snelle maar eerder lineaire afname aan de vraag 's avonds voor detailhandel. Op dit moment komt ruimte vrij die kan worden gebruikt in functie van avondrecreatie.
- Op weekenddagen is geen (of amper) parkeeraanbod nodig voor de bedrijvigheid, voor recreatie en detailhandel (zoals hiervoor reeds vermeld, zeker het tuincentrum) wel.

Op basis van de kencijfers uit het richtlijnenboek, is de **parkeervraag** voor alle functies samen op vandaag 180 parkeerplaatsen, waarvan ongeveer de helft nodig is voor KMO en 35% voor detailhandel.

⁵ Bron: Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER

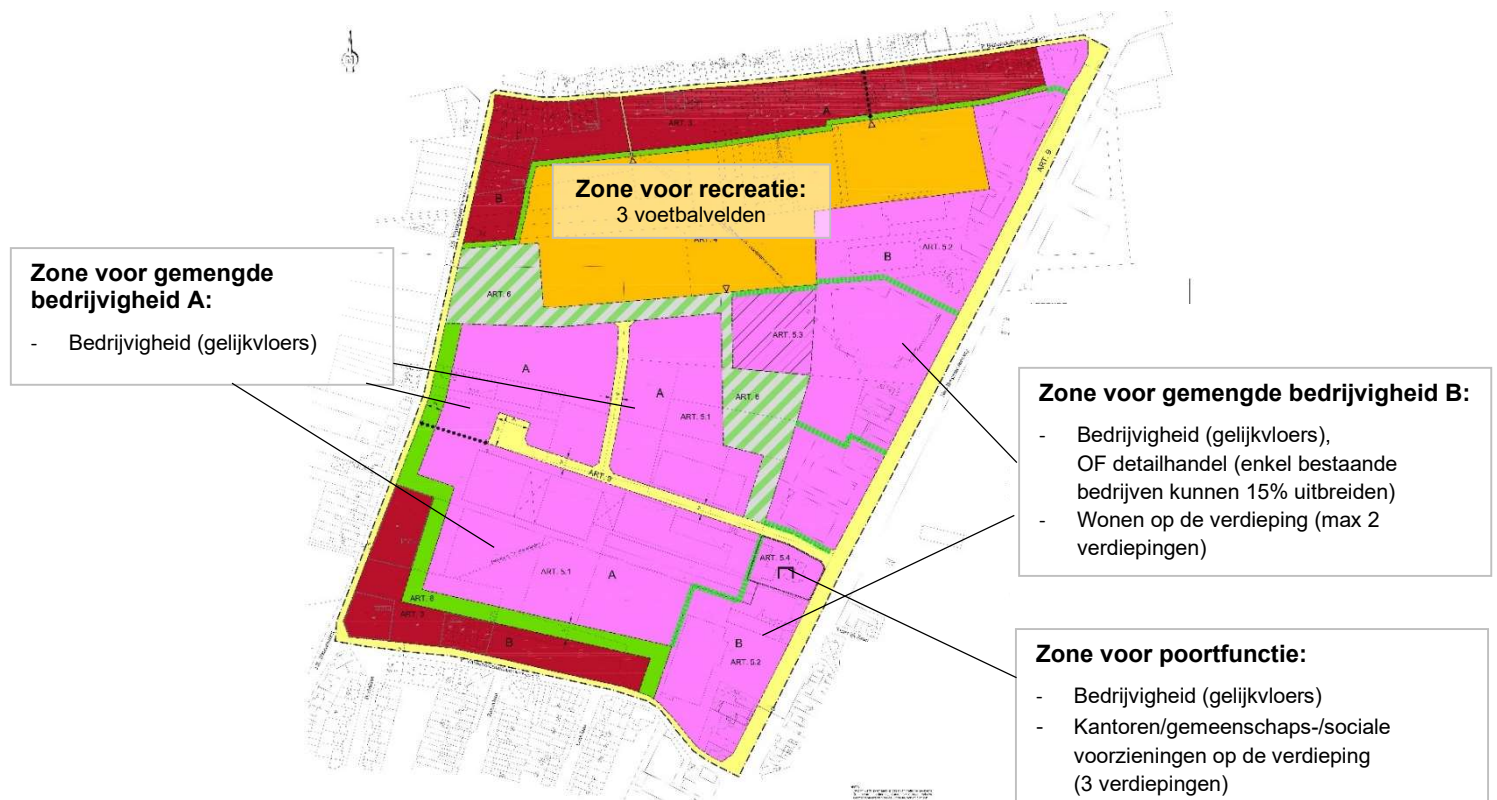
De parkeervraag van de woningen aan de rand van het plangebied werd hier niet mee in rekening gebracht, gezien deze ofwel parkeergelegenheid hebben op eigen perceel, ofwel parkeren in de straat van hun woning. Bezoekersparkeerplaatsen werden wel mee ingeschat.

Deze inschatting toont aan dat parkeervraag in feite perfect opgevangen kan worden ter hoogte van de huidige centrale parking van Floralux die een 300-tal plaatsen heeft. Met het voorbehouden dat dit op basis van ruwe richtcijfers is, kan worden gesteld dat complementariteit **op vandaag dus nog niet ten volle wordt uitgespeeld**.



5.6.4.2 Beschrijving van de planologische referentiesituatie

In de planologische referentiesituatie is het plangebied ingevuld volgens de in RUP Wautersstraat bestemde zones voor wonen, recreatie en bedrijvigheid. Voor die laatste werd een opsplitsing gemaakt in een **zone voor gemengde bedrijvigheid 'A'**, een klassieke bedrijvenzone en een **zone voor bedrijvigheid 'B'** waar een uitbreiding van 15% van bestaande detailhandel wordt mogelijk gemaakt en nevenbestemming ook wonen op de verdieping mogelijk is. Ter hoogte van de '**zone voor poortfunctie**' mag een accentgebouw gerealiseerd worden met bijkomen in nevenbestemming ook zijn ook kantoorfuncties (voor de bedrijven of in kader van dienstverlening en vrije beroepen), gemeenschap- en sociale voorzieningen toegelaten op de verdieping.



Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van deze planologische referentiesituatie in te schatten in vergelijking met vandaag, worden twee scenario's doorgerekend:

1. Een RUP 'light' scenario waarbij de bedrijvenzone wordt ontwikkeld met bedrijven, maar zonder de woon- en kantoorontwikkeling langs de Bergensesteenweg in zone B
2. Het eigenlijke RUP-scenario waarbij 'overall' in de zone B ook wonen op de verdieping en het accentgebouw met kantoren/gemeenschaps- en/of sociale voorzieningen is gerealiseerd.

Scenario 2 stelt de eigenlijke planologische referentiesituatie voor. Dit scenario wordt hier apart doorgerekend ten opzichte van een scenario met enkel bedrijvigheid (scenario 1), om de **impact van een woonontwikkeling en een kantoorgebouw** op de verdieping langs de Bergensesteenweg in te schatten.

Scenario 1 – RUP 'light' zonder woon-en kantoorontwikkeling langs de Bergensesteenweg



Woning-gerelateerde verplaatsingen

Aantal bewoners	306	Aantal eengezinswoningen	108
		Gezinsgrootte eengezinswoningen	2,64
		Aantal appartementen (>125 m ²)	3
		Gezinsgrootte appartementen	2,33
		Aantal verplaatsingen op dagbasis	2,15
Autoverplaatsingen bewoners per dag	381	Autogebruik (bestuurder) bewoner	58%
Aantal bezoekers	29	Aantal bezoekers per wooneenheid	0,25
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	34	Autogebruik (bestuurder) bezoeker	58%

Recreatiegerelateerde verplaatsingen

Aantal werknemers (aangenomen ¼ aanwezig)	17	Aantal velden (+1 veld)	3
Autoverplaatsingen werknemers per dag	23	Werknemers (vrijwilligers, ...) voetbalclub	66
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal bezoekers (3 velden)	180	Bezoekers (spelers + supporters) per veld	60
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	81	Autogebruik (bestuurder)	45%

Bedrijvigheid/KMO/Groothandel verplaatsingen

Aantal werknemers	511	Aantal m ² KMO (Indien volledig en optimaal ontwikkeld*)	83 700
Autoverplaatsingen werknemers per dag	725	Aantal werknemers (gemiddeld KMO) per ha	61
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
		Aantal vrachtwagenverplaatsingen per ha per dag	44
Aantal logistieke vrachtwagenverplaatsingen per dag	368		

Detailhandel verplaatsingen

Aantal werknemers	34	Aantal m ² Detailhandel (Indien uitbreiding bestaande met 15%*)	17 780
Autoverplaatsingen werknemers per dag	54	Aantal werknemers tuincentrum per 100 m ²	0,07
		Aantal werknemers DIY-zaak per 100 m ²	0,45
		Aantal werknemers keuken-zaak per 100 m ²	0,58
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	79%
Aantal bezoekers	1210	Aantal bezoekers tuincentrum per 100 m ²	4
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	1307	Aantal bezoekers DIY-zaak per 100 m ²	10,7
		Aantal bezoekers keuken-zaak per 100 m ²	1,4
		Autogebruik (bestuurder) bezoekers	64%
Aantal logistieke verplaatsingen per dag	68	Aantal vrachtverplaatsingen (logistiek/leveringen) ten opzichte van totaal aantal verplaatsingen*	5%*

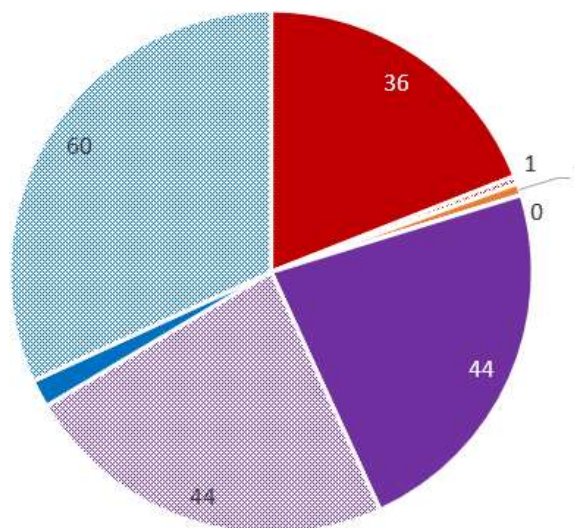
		Inkomend	Uitgaand	Totaal	Vershil
Verkeersgeneratie op piekuurmomenten	OS	105	85	190	+45%
	AS	128	168	297	+40%
Verkeersgeneratie per dag				3041	+37%

Dit scenario zorgt vooral voor een groter aandeel KMO, wat de functiemix (en gekoppeld ook de verkeersgeneratie) ten opzichte van de feitelijke toestand (beschreven onder hoofdstuk 5.6.4.1) meer in evenwicht brengt. Dit resulteert in een totale **verkeersgeneratie** van 190 wagens in de ochtendspits en net geen 300 in de avondspits. Bekijken we dit ten opzichte van de huidige situatie (waar de bedrijven- en recreatiezones nog niet ten volle ontwikkeld zijn), dan gaat het over een totale toename aan verkeersgeneratie van respectievelijk 45% en 40% in ochtend- en avondspits ten opzichte van de huidige/feitelijke situatie.

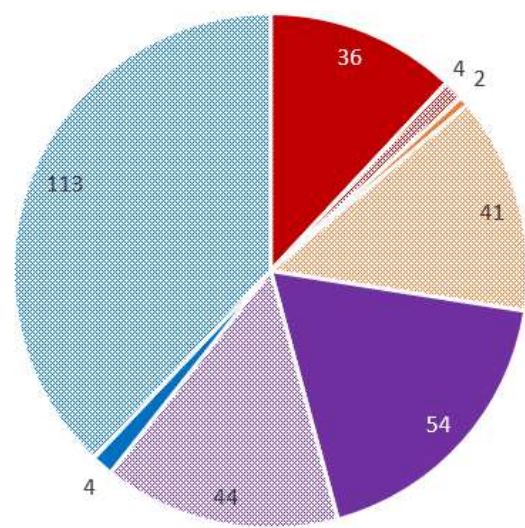
Bekijken we de functiemix van dit scenario, dan valt het grote aandeel verplaatsingen in functie van bedrijvigheid op in de ochtendspits (ongeveer 50%). In de avondspits is de het beeld meer evenwichtig, met het grootste aandeel (ongeveer 40%) detailhandel, en een kleine 35% bedrijvigheid.

De totale **parkeerbehoefte** wordt in dit scenario geraamd op 318 parkeerplaatsen, een toename van 77% ten opzichte van de huidige/feitelijke situatie. Bijna 70% van de benodigde parkeerplaatsen is in dit scenario in functie van bedrijvigheid/KMO. Gezien de beperkte uitbreiding van detailhandel (enkel uitbreiding van 15% van de bestaande detailhandelszaken) in dit scenario, valt het aandeel in de parkeervraag (ten opzichte van de huidige situatie) terug van 35% naar 25%.

Verkeersgeneratie per functie: ochtendspits
Scenario 1



Verkeersgeneratie per functie: Avondspits
Scenario 1



■ Wonen (bewoners)

■ Wonen (bezoekers)

■ KMO (werknemers)

■ KMO (bezoekers + leveringen)

■ Recreatie (werknemers)

■ Recreatie (bezoekers)

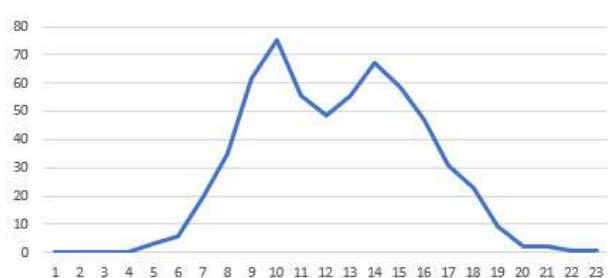
■ Detailhandel (werknemers)

■ Detailhandel (bezoekers + leveringen)

Parkeervraag doorheen de dag: KMO



Parkeervraag doorheen de dag: detailhandel



Scenario 2 – eigenlijk RUP Wautersstraat - mét ontwikkeling wonen en kantoorgebouw langs de Bergensesteenweg



Extra verplaatsingen in aanvulling op deze uit scenario 1:

Woning-gerelateerde verplaatsingen

Aantal bewoners	559	Aantal appartementen	240
		Gezinsgrootte appartementen (125 m ²)	2,33
		Aantal verplaatsingen op dagbasis	2,15
Autoverplaatsingen bewoners per dag	430	Autogebruik (bestuurder) bewoner	58%
Aantal bezoekers	32	Aantal bezoekers per wooneenheid	0,25
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	40	Autogebruik (bestuurder) bezoeker	58%

Kantoorgebouw verplaatsingen

Aantal werknemers (aanwezigheidspercentage 80%)	230	Oppervlakte kantoorruimte (3 verdiepingen, m ²)	3600
Autoverplaatsingen werknemers per dag	327	Aantal m2 (bezetting) per werknemer	12,5
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal bezoekers	29	Aantal bezoekers per werknemer	0,125
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	42	Autogebruik (bestuurder) bezoekers	73%

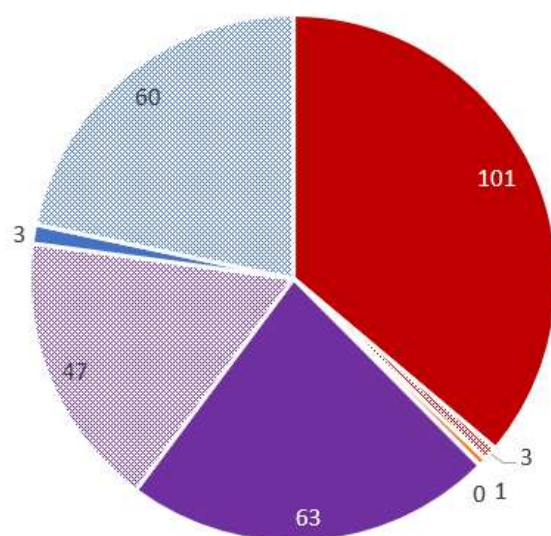
		Inkomend	Uitgaand	Totaal	Verschil
Verkeersgeneratie op piekuurmomenten	OS	133	145	278	+112%
	AS	183	211	394	+86%
Verkeersgeneratie per dag				3880	+75%

In **scenario 2**, waar ook een maximaal scenario inzake ontwikkeling van wonen op de verdiepingen en het kantoorgebouw langs de Bergensesteenweg ('zone B') wordt doorgerekend, zien we de totale verkeersgeneratie toenemen naar 278 wagens in de ochtendspits en net geen 400 in de avondspits. Dit is een toename van 112% en 86% respectievelijk ten opzichte van de huidige/feitelijke situatie.

Bekijken we de verdeling aan **verkeersgeneratie**, dan zien we die functiemix nog verder toenemen. In de ochtendspits zien we dat wonen in dit geval iets meer dan 35% en bedrijvigheid net geen 40% van de totale verkeersgeneratie uitmaakt. In de avondspits zien we een vrij evenwichtig profiel van verkeersgeneratie, waarbij wonen, detailhandel en bedrijvigheid elk ongeveer 30% van het totaal vertegenwoordigen.

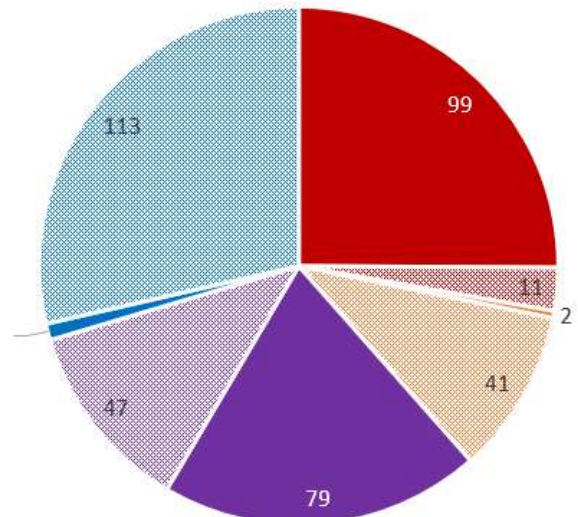
De **parkeerbehoefte** van de woonontwikkeling wordt op basis van kencijfers geraamd op 308 parkeerplaatsen, voor het kantoorgebouw 123. Echter, hier dient ook de complementariteit benadrukt worden tussen wonen en de andere functies. De piek aan benodigde parkeerplaatsen bij woningen treedt voornamelijk 's nachts/na de werkuren, deze voor de andere functies overdag. Dit mee in rekening genomen, komt de totale parkeerbehoefte in dit scenario neer op 602 parkeerplaatsen, net niet het dubbele van de parkeerbehoefte uit scenario 1 (zonder de extra ontwikkeling) en bijna 2,5 keer de benodigde parkeerplaatsen vandaag.

Verkeersgeneratie per functie: ochtendspits
Scenario 2



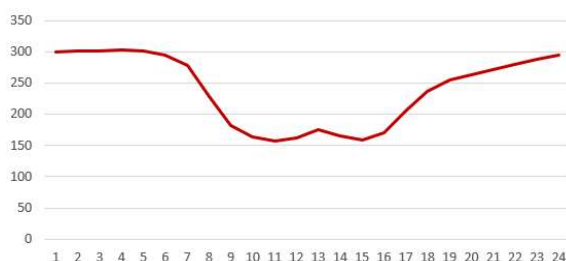
■ Wonen (bewoners) ■ Wonen (bezoekers)
■ KMO (werknemers) ■ KMO (bezoekers + leveringen)

Verkeersgeneratie per functie: Avondspits
Scenario 2

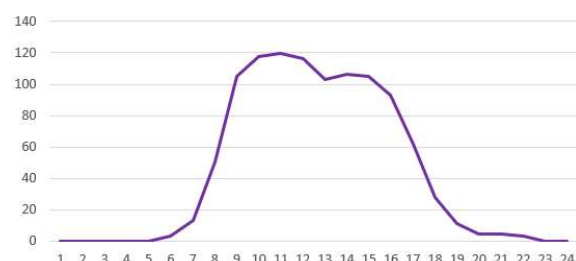


■ Recreatie (werknemers) ■ Recreatie (bezoekers)
■ Detailhandel (werknemers) ■ Detailhandel (bezoekers + leveringen)

Parkeervraag doorheen de dag: woonontwikkeling



Parkeervraag doorheen de dag: kantoorgebouw



5.6.4.3 Scenario RUP Dikke Linde

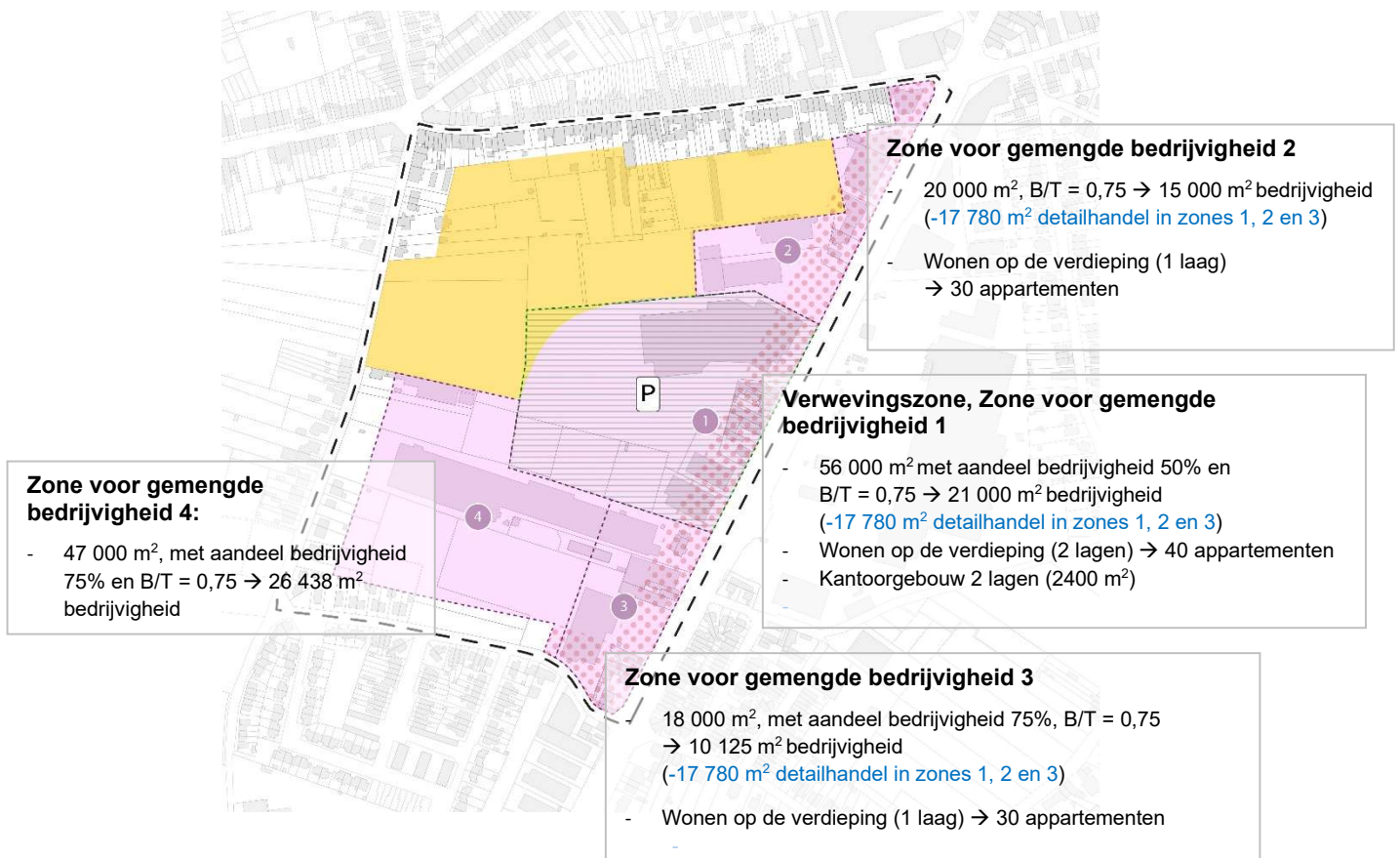
Om correcte inschattingen te maken omtrent de impact van dit RUP (RUP Dikke Linde), werd eveneens een scenario doorerekend dat de elementen uit de visie van dit RUP weerspiegelt (verder ook RUP-scenario genoemd). Hieronder wordt dit scenario overzichtelijk weergegeven.

Hierbij werd uitgegaan van de iets grotere **recreatiezone**, zoals voorzien in de structuurschets (hoofdstuk 3.3). Voor **bedrijvigheid** werd bij ontbreken van meer gedetailleerde inrichtingsvisie dezelfde parameters gebruikt als deze in huidig RUP Wautersstraat (gelijkvloerse ontwikkeling met een B/T van 0,75).

Ter hoogte van de **centrale verwevingszone** werd het aandeel bedrijvigheid in dit scenario op 50% ingeschat, gezien de mogelijke verweving met recreatieve voorzieningen, ontsluitings- en parkeerinfrastructuur, groen- en watervoorzieningen, ... Ter hoogte van de bedrijvzones 2 en 4 werd het aandeel bedrijvigheid op 75% van de oppervlakte ingeschat, gezien ook hier ruimte moet worden voorzien op het openbaar domein voor gemeenschappelijke ontsluiting, parkeren, trage doorsteken en buffering.

In tegenstelling tot huidig RUP Wautersstraat, waar **woonontwikkeling** mogelijk is langs de volledige Bergensesteenweg, wordt binnen de structuurschets enkel wonen voorzien in de strook direct langs de steenweg. Ter hoogte van de centrale verwevingszone wordt uitgegaan van twee bouwlagen, in zones 2 en 3 één bouwlaag. Een ruwe inschatting brengt dit op een 30-tal appartementen in zones 2 en 3 en twee lagen van 20 appartementen in zone 1, wat neerkomt op een totaal van 100 appartementen.

Zoals op volgende pagina's wordt verduidelijkt, komt dit neer op een toename van **verkeersgeneratie** in de ochtendspits van 54% en net geen 45% in de avondspits. Dit gaat ook hier gekoppeld met een vrij evenwichtig profiel aan verkeersgeneratie tussen de vier functies in het plangebied (bedrijvigheid, recreatie, detailhandel, wonen). De **parkeerbehoefte** wordt op basis van kencijfers in dit scenario geraamd op 431 parkeerplaatsen.



Woning-gerelateerde verplaatsingen

Aantal bewoners	306	Aantal eengezinswoningen	108
		Gezinsgrootte eengezinswoningen	2,64
		Aantal appartementen (>125 m ²)	3
		Gezinsgrootte appartementen	2,33
		Aantal verplaatsingen op dagbasis	2,15
Autoverplaatsingen bewoners per dag	381	Autogebruik (bestuurder) bewoner	58%
Aantal bezoekers	29	Aantal bezoekers per wooneenheid	0,25
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	34	Autogebruik (bestuurder) bezoeker	58%

Recreatiegerelateerde verplaatsingen

Aantal werknemers (aangenomen ¼ aanwezig)	17	Aantal velden (+1 veld)	3
Autoverplaatsingen werknemers per dag	23	Werknemers (vrijwilligers, ...) voetbalclub	66
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal bezoekers (3 velden)	180	Bezoekers (spelers + supporters) per veld	60
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	81	Autogebruik (bestuurder)	45%

Bedrijvigheid/KMO/Groothandel verplaatsingen

Aantal werknemers	336	Aantal m ² KMO (Indien volledig en optimaal ontwikkeld*)	55 000
Autoverplaatsingen werknemers per dag	476	Aantal werknemers (gemiddeld KMO) per ha	61
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
		Aantal vrachtwagenverplaatsingen per ha per dag	44
Aantal logistieke vrachtwagenverplaatsingen per dag	242		

Detailhandel verplaatsingen

Aantal werknemers	34	Aantal m ² Detailhandel (Indien uitbreiding bestaande met 15%*)	17 780
Autoverplaatsingen werknemers per dag	54	Aantal werknemers tuincentrum per 100 m ²	0,07
		Aantal werknemers DIY-zaak per 100 m ²	0,45
		Aantal werknemers keuken-zaak per 100 m ²	0,58
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	79%
Aantal bezoekers	1210	Aantal bezoekers tuincentrum per 100 m ²	4
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	1307	Aantal bezoekers DIY-zaak per 100 m ²	10,7
		Aantal bezoekers keuken-zaak per 100 m ²	1,4
		Autogebruik (bestuurder) bezoekers	64%
Aantal logistieke verplaatsingen per dag	68	Aantal vrachtverplaatsingen (logistiek/leveringen) ten opzichte van totaal aantal verplaatsingen*	5%*

Woning-gerelateerde verplaatsingen (wonen op de verdieping)

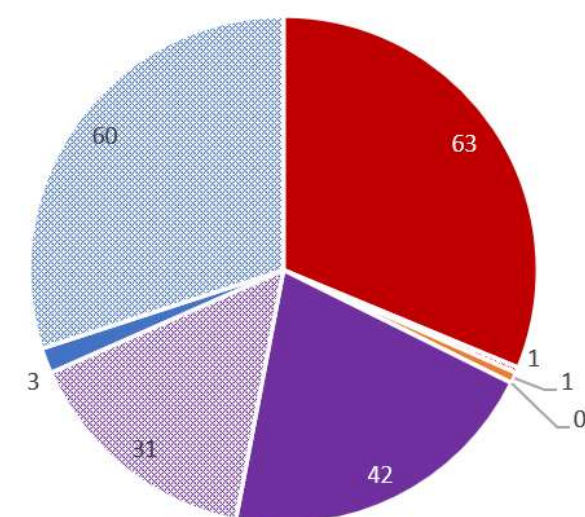
Aantal bewoners	233	Aantal appartementen	100
		Gezinsgrootte appartementen (125 m ²)	2,33
		Aantal verplaatsingen op dagbasis	2,15
Autoverplaatsingen bewoners per dag	327	Autogebruik (bestuurder) bewoner	58%
Aantal bezoekers	25	Aantal bezoekers per wooneenheid	0,25
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	29	Autogebruik (bestuurder) bezoeker	58%

Kantoorgebouw verplaatsingen

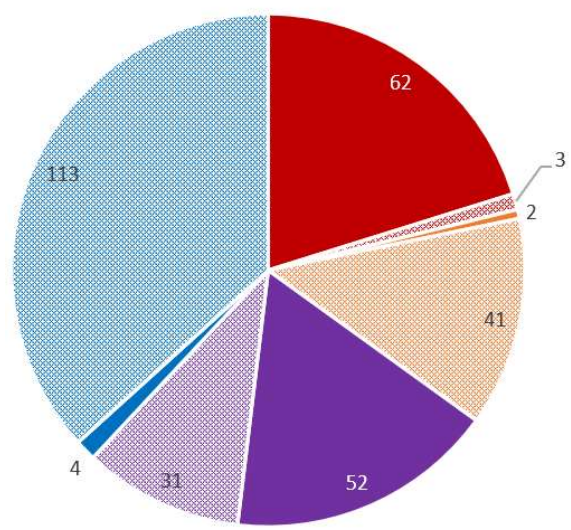
Aantal werknemers (aanwezigheidspercentage 80%)	154	Oppervlakte kantoorruimte (2 verdiepingen, m ²)	2400
Autoverplaatsingen werknemers per dag	218	Aantal m2 (bezetting) per werknemer	12,5
		Autogebruik (bestuurder) werknemers	71%
Aantal bezoekers	19	Aantal bezoekers per werknemer	0,125
Autoverplaatsingen bezoekers per dag	28	Autogebruik (bestuurder) bezoekers	73%

		Inkomend	Uitgaand	Totaal	Vershil
Verkeersgeneratie op piekuurmomenten	OS	107	102	202	+54%
	AS	142	174	307	+45%
Verkeersgeneratie per dag				3391	+48%

Verkeersgeneratie per functie: ochtendspits
RUP-scenario



Verkeersgeneratie per functie: Avondspits
RUP Scenario



- Wonen (bewoners)
- Wonen (bezoekers)
- Recreatie (werknemers)
- Recreatie (bezoekers)
- KMO (werknemers)
- KMO (bezoekers + leveringen)
- Detailhandel (werknemers)
- Detailhandel (bezoekers + leveringen)

5.6.4.4 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie

Functioneren van het verkeerssysteem – multimodale bereikbaarheid

Op vlak van multimodale bereikbaarheid is het plangebied, zoals ook toegelicht bij bespreking van de feitelijke referentiesituatie, zeker in theorie, **goed gelegen**. De hoge knooppuntwaarde en voorzieningenniveau maken het plangebied geschikt voor een gemengde ontwikkeling met een zekere dichtheid. Bij herontwikkeling van de Makro-site, waarvoor op vandaag parallel en masterplan- en RUP-traject lopende is, zal deze stedelijkheid nog verder worden versterkt.

Het plan voorziet daarnaast **een aantal maatregelen** die de multimodale bereikbaarheid van het plangebied zullen verhogen. De ambitie van het RUP is immers het *'benutten van de strategische locatie in Zuun'*. Zo worden langs alle zijden doorsteken voorzien richting de woonzones en de Bergensesteenweg en wordt de groenomsingeling rond Zuun in dit plan vervolledigd. Algemeen wordt ook ingezet op de algemene doorwaadbaarheid en herkenbaarheid van de bedrijven- en recreatiezone, wat ervoor zorgt dat het plangebied zijn rol kan opnemen als scharnier in het verblijfsgebied van Zuun.

Hierbij moet wel dezelfde bemerking gemaakt worden als bij de beschrijving van de feitelijke referentiesituatie. Er zijn buiten dit plan nog **heel wat verbeteringen te maken aan het wegennet om die multimodale bereikbaarheid te realiseren**. Duidelijke en veilige (boven-)lokale fietsverbindingen zijn essentieel om de gebruikers van de bedrijvenzone, maar zeker ook het recreatiegebied en sportpark (vaak gebruikt door kinderen en jongeren) bereikbaar te maken op een duurzame manier. Verder kan het RUP inzetten op goed bereikbare en kwalitatieve overstaplocaties voor OV. Ook maatregelen als het voorzien van duidelijke locaties voor fietsparkeren, kan de multimodale bereikbaarheid van deze locatie verder verhogen.

Functioneren van het verkeerssysteem – verkeersgeneratie en parkeren

De extra verkeersgeneratie ten opzichte van de feitelijke toestand, werd ingeschat in hoofdstuk 5.6.4.3 op 54% in de ochtendspits en net geen 45% in de avondspits. Recente tellingen om de impact hiervan op het functioneren van het verkeerssysteem, in dit geval de afwikkeling van verkeer via de Bergensesteenweg, in te schatten zijn niet voorhanden.

Om een idee te hebben van het aandeel ten opzichte van het gemiddeld verkeer op dit deel van de Bergensesteenweg, werd deze inschatting getoetst aan het Flomovia verkeersmodel van VMM (data uit 2021). Onderstaande tabel geeft dit weer. Ten opzichte van het verkeer op de Bergensesteenweg zou het RUP-scenario een extra verkeersgeneratie betekenen van 25,5%.

Extra verkeer	Per dag	Per jaar ⁶
Personenwagens	965	353 600
Vrachtwagens	90	25 830
Totaal	1055	379 430
Extra verkeersgeneratie tov Bergensesteenweg		+25,5%

Deze toename in verkeersgeneratie is aanzienlijk, maar gaat in dit scenario wel gepaard met een grondige verbetering van de ontsluiting door bundeling van de toeritten in bedrijvenzones 1, 3 en 4, wat de doorstroming op de Bergensesteenweg sterk ten goede komt. Ten opzichte van huidige situatie, waarbij op grote delen van de steenweg in- en uitritten zijn naar individuele bedrijven, betekent dit ook een grote verbetering in termen van verkeersveiligheid.

⁶ Omrekeningsfactor dag/jaar van 325/365 voor personenwagens en 287/365 voor vrachtwagens, op basis van richtlijnen IMPACT

Daarnaast toont de doorrekening van de verschillende scenario's duidelijk de **complementariteit** die ontstaat tussen de functies bij de voorgestelde gemengde ontwikkeling. Bij beschrijving van de feitelijke/huidige referentiesituatie, werd reeds geduid hoe deze complementariteit er reeds is bij huidige functies: doorheen de dag trekken vooral de bedrijven en detailhandelszaken verkeer aan, 's avonds zien we dan eerder een toename en verkeer in functie van recreatie. Sportterreinen en detailhandel (zeker doe-het-zelf en tuincentra) trekken anderzijds klassiek een belangrijk aandeel verkeer aan in het weekend, terwijl de bedrijven en kantoren gesloten zijn.

Bij de gemengde ontwikkeling, voorgesteld in het plan, wordt deze complementariteit nog versterkt. Hoewel de verkeersgeneratie en parkeervraag in absolute waarde sterk toeneemt, zijn beide wel een heel stuk constanter doorheen de dag en week, waardoor de efficiëntie toeneemt. Zeker op vlak van parkeren zullen bij uitvoer van het plan duidelijke winsten worden geboekt door de integratie van wonen (op de verdieping) in het plan. Parkeerplaatsen voor wonen worden immers vanzelfsprekend ten volle bezet 's nachts, wanneer de bewoners thuis zijn, parkeerplaatsen voor detailhandel en bedrijvigheid anderzijds voornamelijk overdag. Het uitspelen van die complementariteit is een duidelijke ambitie binnen de doelstelling '*Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg*' en een van de principes binnen de structuurschets (onder '*Functionele mix als sterkte*').

Het is belangrijk dat zeker ook de parkeervraag zowel binnen het plan als bij uitvoer in concrete projecten goed bestudeerd wordt. Er is een gemeentelijke verordening voorhanden die richtinggevend kan werken, maar de valkuil hier is het voorzien van een overaanbod aan parkeergelegenheid. Er is voldoende parking nodig om parkeerdruk niet af te wentelen op het openbaar domein, maar ook een overaanbod aan parkeervoorziening is niet gewenst vermits dit autogeneratie aanmoedigt en deze ruimte beter ingezet wordt voor andere functies. De **parkeerbehoefte** wordt op basis van kencijfers in dit scenario geraamd op 431 parkeerplaatsen, dit dient natuurlijk met verdere concretisering van het plan en specifieke projecten verfijnd te worden.

Conclusie

Op basis van voorgaande bespreking kan geconcludeerd worden dat het plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve effecten. Er wordt bij uitvoer van het plan een zekere verkeerstoename verwacht, maar dit gaat gepaard met een grondige verbetering van de ontsluiting ten opzichte van de Bergensesteenweg en organisatie van parkeren. Daarnaast biedt het gemengde programma kansen voor efficiënter gebruik van parkeergelegenheid en andere (verkeers-)infrastructuur.

Hierbij dient benadrukt te worden dat de verkeersgeneratie enkel getoetst werd aan een globaal verkeersmodel uit 2021. De verkeersgeneratie die hier geprojecteerd wordt dateert uit de tijd dat de Makro-site aan overzijde van de Bergensesteenweg nog in gebruik was. Zoals ook wordt verduidelijkt in hoofdstuk 2.5.2, wordt momenteel gewerkt aan de opmaak van een masterplan en RUP voor de site. Gezien de herontwikkeling, is het opportuun om in kader van dit traject een beoordeling uit te voeren op netwerkniveau om de complementariteit tussen beide ontwikkelingsscenario's te toetsen.

5.6.4.5 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische referentiesituatie

Ten opzichte van de planologische referentiesituatie (RUP Wautersstraat uit 2013) voorziet het RUP Dikke Linde geen grote wijzigingen, ook de principes uit voorgaand RUP (bundelen van de ontsluiting en parkeren op de Bergensesteenweg, verweving van functies, doorwaadbaarheid van het gebied, voorzien van een identiteit op de Bergensesteenweg) blijven grotendeels overeind.

In vergelijking met het 'maximale scenario' uit RUP Wautersstraat (scenario 2) ligt de verkeersgeneratie in dit RUP een stuk lager, door het lagere aandeel ruimte voor bedrijvigheid, maar vooral ook door het beperken van de woonfunctie in de strook direct langs de Bergensesteenweg.

Gezien de ambities van dit RUP om bovenstaande principes verder te verankeren in een ambitieus maar flexibel juridisch kader, kan de impact van het plan beoordeeld worden als positief ten opzichte van de planologische referentiesituatie.

5.6.5 Discipline mens: ruimtelijke effecten

Voor deze discipline zijn volgende kaarten uit de kaartenbundel van toepassing:

- *KAART 09_EXTERNE MENSVEILIGHEID EN KWETSBARE LOCATIES*

5.6.5.1 Beschrijving van de feitelijke referentiesituatie

Ruimtegebruik en functies

Het plangebied is gesitueerd ten zuiden van de kern van Zuun. Zowel langs de Petrus Basteleusstraat, de Jan Baptist Wautersstraat, als de Emile Vandersteenstraat zijn de randen van het plangebied ingevuld door (voornamelijk) de woonfunctie. Dit uitgezonderd van een autogarage langs de Jan Baptist Wautersstraat. Daartussen liggen een aantal versnipperde percelen die een landbouwgebruik kennen.

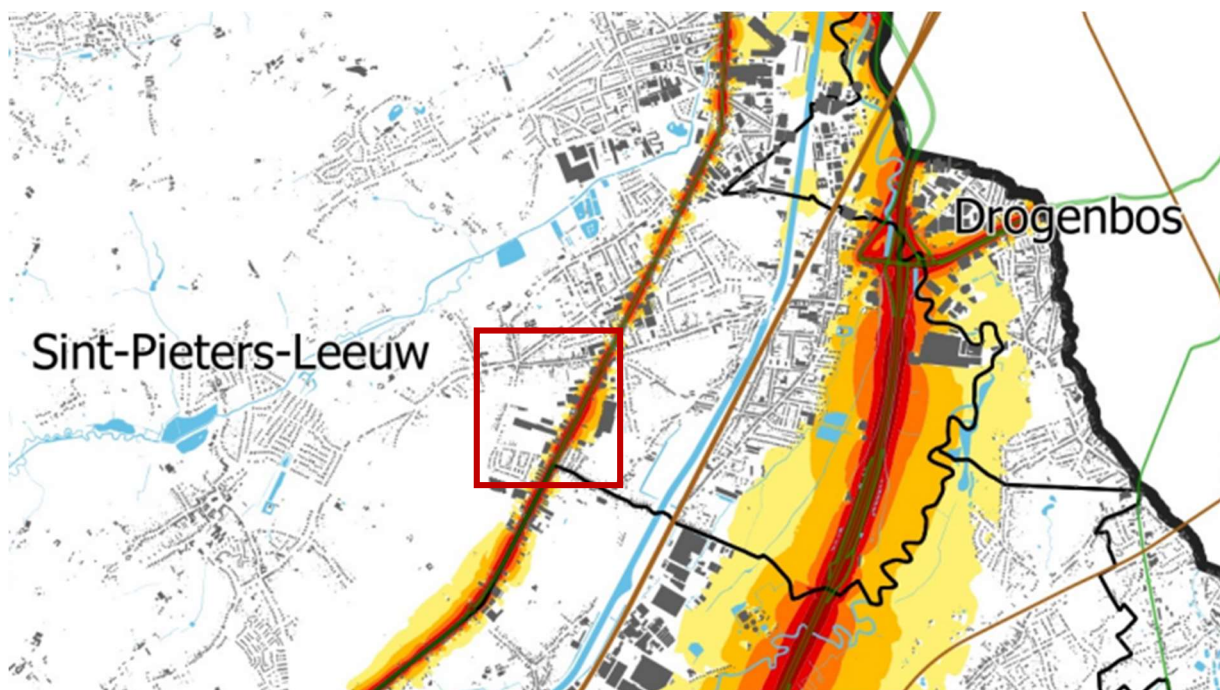
Langs de Bergensesteenweg zien we (zoals wel vaker voorkomend langs een steenweg) een sterk variërend palet aan functies, gaande van rijwoningen en villa's (al dan niet in combinatie met een kleine onderneming) als bedrijfjes en detailhandelspanden, eveneens sterk verschillend in schaal. Afhankelijk van het soort bedrijf rijkt de bedrijvigheid in meer of mindere mate door tot in het centrum van het plangebied. Al deze bedrijven hebben een directe ontsluiting op de Bergensesteenweg, uitzondering op dit 'model' zijn de bedrijven die in tweede lijn langs een centrale ontsluitingsweg ongeveer ter hoogte van de bushalte 'Sint-Pieters-Leeuw Floralux'.

Verder kent het plangebied een versnipperd gebruik bestaande uit landbouwpercelen, diepe tuinzones en twee voetbalvelden die behoren tot de recreatiecluster 'Bosmansstadion'.

Geluid en trillingen

Onderstaande figuur geeft de geluidsbelastingskaart van Departement Omgeving weer. De geluidsbelasting op een punt, zoals die op een geluidskaat wordt aangegeven, is het resultaat van een berekening, gebaseerd op een aantal parameters, zoals verkeersintensiteit, het aandeel zwaar vervoer, het type wegdek, de toegelaten snelheid, de geometrie van de omgeving, de aanwezigheid van afschermende of reflecterende objecten, enzovoort.

Op de geluidsbelastingskaart is de impact duidelijk van de Bergensesteenweg op de functies er direct naast. Direct naast de steenweg wordt de geluidskwaliteit $L_{den} = 60$ dB, als maat gebruikt voor het optreden van hinder, overschreden.





Legende

Lden

- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- 70 - 75 dB
- ≥ 75 dB

- Spoornetwerk
- Wegennetwerk
- Tramnetwerk
- Gebouwen
- Provincies
- Gemeenten
- Waterwegen

*Figuur 44:
Geluidsbelastingkaart
infrastructuur gedurende de
dag Lden - Departement
Omgeving (2021), met
aanduiding plangebied in het
rood*

Lucht

De lokale luchtkwaliteit is vooral afhankelijk van de verkeersintensiteit (aantal voertuigen), de vlootsamenstelling (uitstoot voertuigen), de verkeersafwikkeling (snelheid, congestie), omgevingsparameters (weg- en gebouwenconfiguraties), andere lokale bronnen (waaronder verwarming), weersomstandigheden en achtergrondconcentraties. De milieurelevante stoffen die het meest problematisch zijn wat betreft normoverschrijdingen zijn stikstofdioxide (NO₂), en fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5}). De meest relevante indicator voor lokale luchtverontreiniging door verkeer is NO₂. In de praktijk wordt de luchtkwaliteit als “slecht” beschouwd zodra de NO₂ concentratie hoger is dan 32 µg/m³.

Om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit in Vlaanderen ontwikkelden VITO en VMM een applicatie waarmee een kaart van de meest relevante verontreinigende parameters kan worden weergegeven. Deze kaarten tonen de berekende luchtkwaliteit (jaargemiddelde uit 2023 op basis van de vaste meetstations voor drie verschillende luchtverontreinigende stoffen: fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), stikstofdioxide (NO₂) en roet (black carbon of ‘BC’).

Met uitzondering van fijn stof (PM_{2,5}), tekent zich overal de Bergensesteenweg af als bron van slechte(re) luchtkwaliteit. Bij zwarte koolstof en stikstofdioxiden kan daarenboven de invloed gezien worden van de verstedelijkte rand van Brussel. Deze vaststelling wordt gemaakt over heel Vlaanderen, waar de centrumsteden, verstedelijkte gebieden en industrieclusters te kampen hebben met verhoogde concentraties.

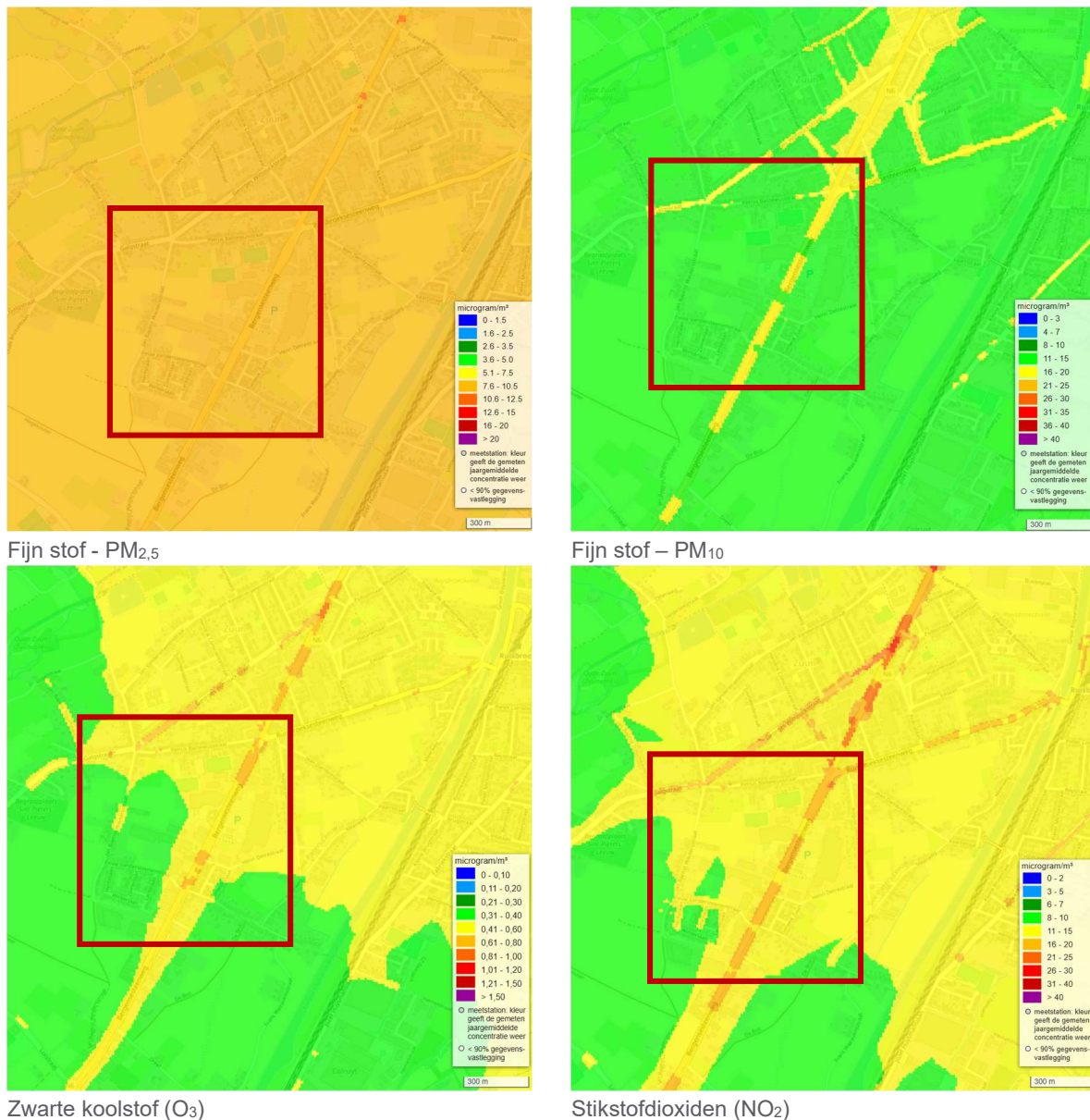
De concentratie aan **fijnstof** met stofdeeltjes kleiner dan **2,5 µm** (0,0025mm) ligt overal in de omgeving tussen 7,6 en 10,5 µg/m³ gemiddeld. Hiermee wordt EU-grenswaarde van 10 µg/m³ net gehaald. De WGO-jaaradvieswaarde van 5 µg/m³ wordt echter nergens in Vlaanderen gehaald.

De concentratie aan **fijnstof** met stofdeeltjes kleiner dan **10 µm** (0,01mm) ligt haast overal in het plangebied gemiddeld in de ‘groene’ zone tussen 11 en 15 µg/m³. Enkel ter hoogte van de Bergensesteenweg en delen van de Petrus Bastelausstraat worden plaatselijk gemiddeld waarden boven de 15 µg/m³ gemeten. Ook hier wordt de Europese grenswaarde van 40 µg/m³, net als in de rest van Vlaanderen, gehaald. De WGO-advieswaarde van 15 µg/m³ wordt hier ook, dit wél in tegenstelling tot grote delen van Vlaanderen, gehaald.

Voor **zwarte koolstof** of ‘roet’ scoort het plangebied deels gemiddeld in de range 0,31-0,40 (groen) en in de range 0,41-0,60 µg/m³ (geel). Voor zwarte koolstof zijn geen advieswaarden op Europees of Vlaams niveau, ook de WGO formuleerde (nog) geen advieswaarden. Op alle locaties is de uitstoot van zwarte

koolstof (dat ontstaat door de onvolledige verbranding van brandstof) dalende, vooral op zeer verkeersgerichte meetplaatsen.

Voor **stikstofdioxide** (NO_2) zien we ter hoogte van het grootste deel van het plangebied gemiddelde waarden tussen 11-15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, waar ook weer ter hoogte van de Bergensesteenweg plaatselijk hogere gemiddelden (16-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) worden gemeten. Dit is overal lager dan de Europese grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (die bovendien overal in Vlaanderen werd gehaald in 2023) maar wel hoger dan de WGO-advieswaarde van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (die in ongeveer de helft van Vlaanderen wordt gehaald). De doelstelling van het Vlaams Luchtbeleidsplan is om deze waarde overal in Vlaanderen te halen tegen 2050.



Figuur 45: Luchtqualiteitskaarten VMM, geraadpleegd op 19/10/23, met aanduiding plangebied in het rood

5.6.5.2 Beschrijving van de planologische referentiesituatie

De noordrand (P. Basteleusstraat) en zuidrand (E. Vandersteenstraat) alsook hun respectievelijke hoeken met de J.B. Wautersstraat zijn bestemd als woongebied. Verder wordt in het geldende RUP voorzien in een uitbreiding van de huidige recreatieve pool van het Bosmansstadion en de gemengde bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg, gekoppeld aan parkeer- en ontsluitingsinfrastructuur.

Ter hoogte van bedrijvenzone B (gelegen langs de Bergensesteenweg) wordt in het RUP wonen (meergezinswoningen) toegelaten in nevenbestemming. Ter hoogte van de 'zone voor poortfunctie' wordt dit aangevuld met kantoorfuncties en gemeenschaps- en sociale voorzieningen. In die zone is een 'architecturaal en stedenbouwkundig accent' toegelaten met een bouwhoogte van maximaal 16 meter toegelaten. Deze moet fungeren als uithangbord voor de nieuwe bedrijvenzone, een oriëntatiepunt dat tevens een symbolische grensaanduiding is van de overgang tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Enkel ter hoogte van die overdrukzone gebeurt parkeren verplicht ondergronds.

5.6.5.3 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie

Het plan maakt een beperkte uitbreiding van de landelijke woonzones mogelijk (ter hoogte van de J.B. Wautersstraat en Emile Vandersteenstraat) en zet daarnaast in op een uitbreiding van de bestaande zones voor bedrijvigheid en recreatie. Dit gaat ten koste van percelen die op vandaag in landbouwgebruik zijn of ingericht als tuinzone. Op termijn zullen deze dus verdwijnen door dit plan.

Echter, het gaat hier over **versnipperde percelen** die op vandaag geen of amper nog in verbinding staan met het grote aaneengesloten kouterlandschap die er historisch was, maar nu enkel nog aanwezig is ten zuiden en westen van het plangebied (getuigen ook de historische kaarten onder hoofdstuk 2.1). De gemeente nam deze percelen om die reden dan ook niet op in haar RUP Open Ruimte uit 2014. De impact op de landbouwstructuur van de gemeente is dan ook beperkt.

Met dit plan (en de 'contra-mal' die wordt geleverd door dit RUP Open Ruimte) wordt een **duidelijke grens gesteld aan de verstedelijkte rand van Zuun**. Daarbinnen voorziet het plan, met de ambitie '*Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid*' wel duidelijk maatregelen om deze verstedelijking te doen slagen op een kwalitatieve manier, met aandacht voor **landschappelijke inbedding en ruimte voor groen en water**. Met het plan wordt daarnaast uitvoering gegeven aan de 'groenomsingeling' van Zuun zoals opgenomen in het structuurplan, die historische landschappelijke en trage verbindingen, die verdwenen zijn door de verstedelijking langs de Bergensesteenweg, herstelt.

Met de ambities '*Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg*' en '*Voorzien in de noden aan buitensportinfrastructuur voor Zuun*' voorziet het plan in een kwalitatieve uitbouw van de bestaande functies. Gezien de nabijheid van de woonfuncties wordt hierbij voorzien in voldoende (groen)buffering en in geval van de sportcluster een groene inbedding van de sportfaciliteiten. Milieubelastende en sterk verkeersgenererende activiteiten worden in dit RUP ook expliciet uitgesloten. Door een optimalisatie van de ontsluiting, interne organisatie en ontsluiting, gericht op de Bergensesteenweg, zal de impact op de woonzones in en rond het plangebied beperkt zijn.

Ten slotte wordt in de structuurschets ook expliciet het principe '*functionele mix als sterkte*' opgenomen, waarbij wordt ingezet op de mogelijke **winsten** die kunnen worden gehaald door de nabijheid van wonen, bedrijvigheid en recreatie. Met name winsten in parkeren (dubbelgebruik door functies met een complementair regime), trage doorsteken en sociale controle worden hier terecht aangehaald. Het RUP sluit zo aan bij de principes die onder andere zijn opgenomen in het beleidsplan Vlaanderen (meervoudig ruimtegebruik, ...), wat niet alleen de efficiëntie verhoogt, maar ook opname van het plangebied binnen het stedelijk weefsel van Zuun bevordert (tevens aansluitend bij de eerste ambitie van het plan: *Benutten van de strategische locatie in Zuun*).

Om de effecten op vlak van **lucht** en **geluid** in te schatten, worden de resultaten van de verkeersgeneratie in de discipline mobiliteit gebruikt. Voor beide disciplines situeert de impact van het plan zich namelijk vooral in de toename in verkeersgeneratie.

Op vlak van **lucht** is het aantal extra verkeersbewegingen per dag richtinggevend. Dit aantal is met 1055, net boven de 990 extra voertuigen per dag⁷ die als indicator kan dienen voor aanzienlijke impact op luchtkwaliteit. Voor **geluid** is de toename aan verkeersgeneratie op het wegvak (hier de Bergensesteenweg) dan weer belangrijk. Ook deze schommelt rond de 25%, die als indicator dient voor mogelijke aanzienlijke hinder. De mogelijke impact situeert zich vooral ter hoogte van de doortocht door Zuun in het noorden van het plangebied, gezien de omgeving hier eerder stedelijk is en het wegvak hier versmalt.

In het mobiliteitsplan van de gemeente wordt de actie uitgesproken om onder de vorm van convenanten in kader van vrachtrouwing afspraken te maken met bedrijven. Een mogelijke maatregel zou kunnen zijn om de toerit van (zwaar) vrachtverkeer van en naar de bedrijvenzone (vooral) via het zuidelijke deel van de Bergensesteenweg richting de E19 te organiseren. Andere maatregelen zijn het beperken van de verkeersvraag door promoten van alternatieve vervoerswijzen (voor bewoners, maar ook werknemers) of door het verminderd aanbod aan parkeergelegenheid.

Daarnaast is het voorzien van **wonen** (en andere verblijfsfuncties) langs de Bergensesteenweg een aandachtspunt, gezien de verminderde lucht- en geluidskwaliteit. De **geluidsbelastingskaart** (zie Figuur 44) toont op vandaag reeds een verhoogde geluidsbelasting langs de Bergensesteenweg, waarbij vooral de eerste 50-meterzone wordt blootgesteld aan een geluidsniveau van 60 dB of hoger. Woonontwikkelingen binnen een geluidsniveau boven 60 dB zijn niet wenselijk tenzij milderende maatregelen genomen worden, zoals het voorzien van wonen op voldoende afstand (bijvoorbeeld middels een voorbouwlijn), als het voorzien van voldoende isolatie, configuraties waarbij leef- en slaapruidtes zijn voornamelijk langs de verkeersluwe zijde bevinden, ... Ook voor **lucht** kunnen in dit geval maatregelen worden toegepast als het voorzien van luchtaanzuiging aan de autoluwe zijde.

Conclusie

Op vlak van ruimtegebruik kan de impact van het plan worden ingeschat als positief. Het plan stelt in tandem met het RUP Open Ruimte een duidelijke grens aan de verstedelijkte kern van Zuun. Daarbij geeft het ook mee uitvoer aan de groenomsingeling van Zuun, die open ruimtegebieden in deze stedelijke kern verbindt met het buitengebied. Verder zet het plan in op een uitbouw van zowel de recreatieve functie als bedrijvigheid in het plangebied. Het voorzien van wonen en beperkte kantoorontwikkeling in nevenfunctie langs de Bergensesteenweg zorgt daarbij voor een waardevolle functiemix die meervoudig gebruik van de beschikbare ruimte (onder andere op vlak van parkeren, groenvoorziening, ...) mogelijk maakt.

Mits bovenstaande maatregelen op vlak van lucht en geluid, kan worden besloten dat het plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve effecten.

5.6.5.4 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische referentiesituatie

Het plan beoogt zowel bestemmingszones als voorschriften die in lijn liggen met de huidige mogelijkheden binnen het geldend RUP Wautersstraat uit 2013. De effecten zullen bijgevolg dus eveneens in lijn liggen van de planologische referentiesituatie.

Met de gestelde ambities (die ook hierboven besproken worden), namelijk *'Benutten van de strategische locatie in Zuun'*, *'Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobustheid'*, *'Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg'* en *'Voorzien in de noden aan buitensportinfrastructuur voor Zuun'*, stelt het plan om de duurzaamheid en kwaliteit van het huidige RUP nog verder op te krikken, waardoor de impact als (beperkt) positief kan worden beoordeeld.

⁷ Inschatting op basis van hete beoordelingskader Stadsontwikkelingsprojecten – luchtemissies

5.6.6 Overige milieudisciplines: klimaat

5.6.6.1 Beschrijving van de planologische/feitelijke referentiesituatie

Klimaatverandering is de verandering van de gemiddelde weeromstandigheden ten gevolge van de stijgende concentraties aan broeikasgassen in onze atmosfeer. Klimaatverandering is een groot risico voor zowel mens als natuur. Enkele van de gevolgen zijn droogte, hittestress, overstromingen en zeespiegelstijging.

Om deze aspecten van klimaatverandering in beeld te kunnen brengen ontwikkelde de VMM het Klimaatportaal Vlaanderen, waarop verschillende gevolgen van klimaatverandering gevisualiseerd kunnen worden in verschillende scenario's. Het huidige scenario (in 2017) en het hoge-impact (2100) scenario worden hier besproken. Voor het voorliggend plangebied zijn de aspecten hittestress en overstromingsrisico het meest relevant en worden deze bijgevolg hier besproken.

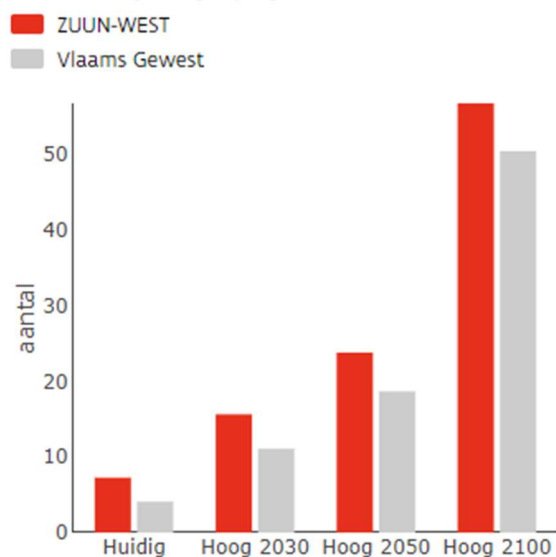
Hittestress

In de toekomst zijn hogere extremen in temperaturen alsook de een toename in hittegolven verwacht. Doorheen de dag slaat de bebouwing warmte op in de stenen door middel van hun hoge warmtecapaciteit. Later op de dag, wanneer de luchttemperatuur daalt, wordt de opgeslagen warmte weer vrijgegeven aan de lucht. Hierdoor zal de luchttemperatuur gedurende langere tijd hoger zijn en bijgevolg de drempelwaarden voor temperatuur meer overschreden worden.

Deze hogere temperaturen leiden tot een hogere blootstelling van de kwetsbare bevolking (kinderen < 4 jaar en ouderen > 65 jaar) aan de hittestress. Dit effect is het grootste in dichtbebouwde gebieden, in de landelijke gebieden komen gemiddeld minder hittegolfdagen voor dan in de stedelijke gebieden in het hoge impact scenario 2100. Dit is gelinkt aan de (grotere) aanwezigheid van groenelementen en de lagere bebouwingsgraad

Op vlak van hitte is de impact (iets) groter dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. Maatregelen om de hittestress te vermijden zijn overal, maar dus zeker ook in het plangebied zeker nodig.

Aantal hittegolfdagen per jaar

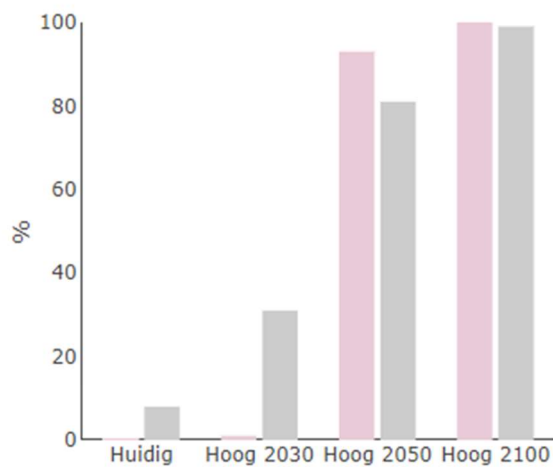


Aantal hittegolfgaaddagen (°C.dag)



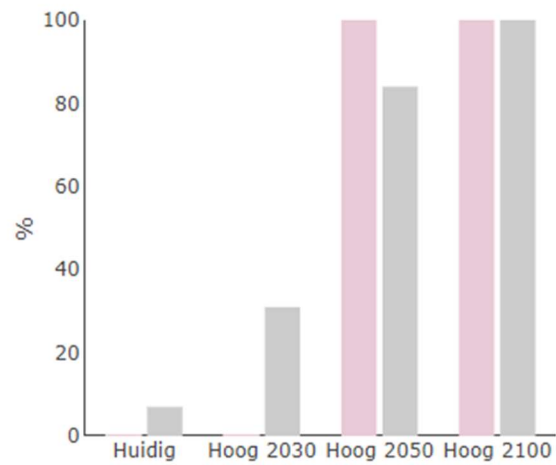
Percentage hitte getroffen (0-4 en 65+)

ZUUN-WEST
Vlaams Gewest



Percentage kwetsbare instellingen met hittestress

ZUUN-WEST
Vlaams Gewest



Watergevoeligheid

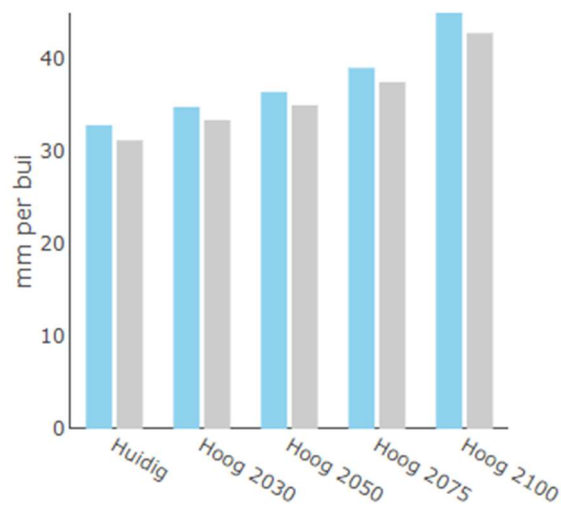
Klimaatverandering brengt nattere winters en intensere neerslag met zich mee, wat kan leiden tot overstroming door de intense neerslag of overstroming vanuit rivieren. Door deze veranderingen kunnen gebieden die tot nu toe nog niet overstromden overstromingsgevoelig worden.

Om zicht te krijgen op het overstromingsrisico zijn de overstromingsrisicokaarten van het klimaatportaal van de VMM geraadpleegd.

Het plangebied kent een hogere watergevoeligheid dan gemiddeld in het Vlaamse Gewest. Dus hier zeker is het belangrijk dat er ook voldoende aandacht gaat naar ruimte voor water.

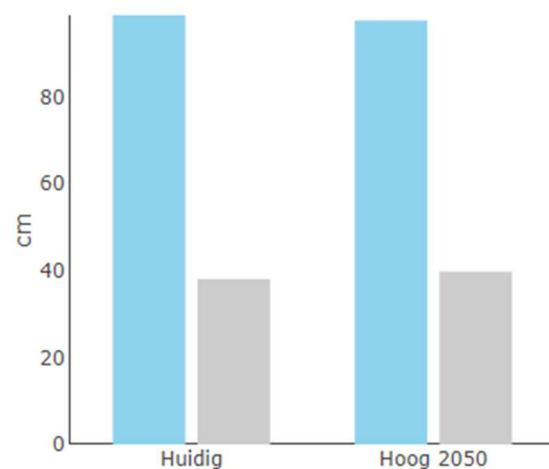
Extreme neerslag eens per jaar (mm per bui)

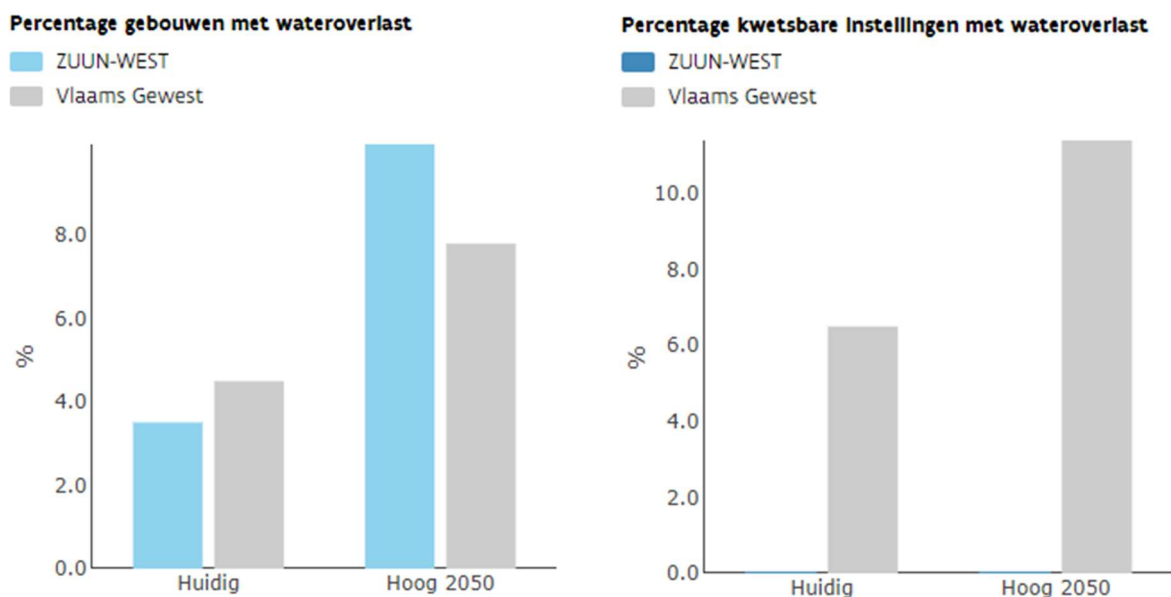
ZUUN-WEST
Vlaams Gewest



Gemiddelde van de maximale waterdiepte bij wateroverlast

ZUUN-WEST
Vlaams Gewest





5.6.6.2 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische/feitelijke referentiesituatie

Het plan voorziet hoofdzakelijk in de verdere uitbouw van een zone voor recreatie en een zone voor bedrijvigheid. Ook een uitbreiding van de woonzone in het zuiden van de J.B. Wautersstraat als ter hoogte van de Emile Vandersteenestraat is met het plan mogelijk. Dit gaat ten koste van percelen die op vandaag in landbouwgebruik zijn of als tuinzone gebruikt worden.

Zoals reeds gesteld in de discipline grond- en oppervlaktewater, zal het aandeel verharding hierdoor stijgen. Anderzijds stelt het RUP in haar ambitie 'Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid' wel dat dit gepaard zal gaan met een behoud van voldoende ruimte voor groen en water, door de realisatie van ruimte voor infiltratie en buffering, zowel op publiek domein als ter hoogte van (nieuwe) private ontwikkelingen. Zo voorziet het RUP ter hoogte van deelzone 1 in de zone voor gemengde bedrijvigheid de inrichting van een groenblauwe zone aan de inrit ter versterking van de poortfunctie tot het bedrijventerrein.

Bijkomend voorziet het RUP in de ontwikkeling (op termijn) van een publiek toegankelijk sportpark en structuur van groene verbindingen, in verbinding met de groenomsingeling van Zuun, wat de klimaatrobuustheid van het gebied verder zal verhogen en een kwalitatieve groenruimte biedt aan omwonenden.

Gezien deze maatregelen, kan de impact van het plan worden ingeschat als neutraal tot (beperkt) positief.

5.6.6.3 Beoordeling van de effecten ten opzichte van de planologische referentiesituatie

Het plan beoogt zowel bestemmingszones als voorschriften die in lijn liggen met de huidige mogelijkheden binnen het geldend RUP Wautersstraat uit 2013. De effecten zullen bijgevolg dus eveneens in lijn liggen van de planologische referentiesituatie.

Met de gestelde ambities (die ook hierboven besproken worden), namelijk 'Benutten van de strategische locatie in Zuun', 'Versterken van de landschappelijke inpassing en klimaatrobuustheid', 'Optimalisatie bedrijvigheid langs de Bergensesteenweg' en 'Voorzien in de noden aan buitensportinfrastructuur voor Zuun', stelt het plan om de duurzaamheid en kwaliteit van het huidige RUP nog verder op te krikken, waardoor de impact als positief kan worden beoordeeld.

5.6.7 Algemene conclusie

Bovenstaande bespreking leidt tot de conclusie dat voorliggend planvoornemen geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve effecten.

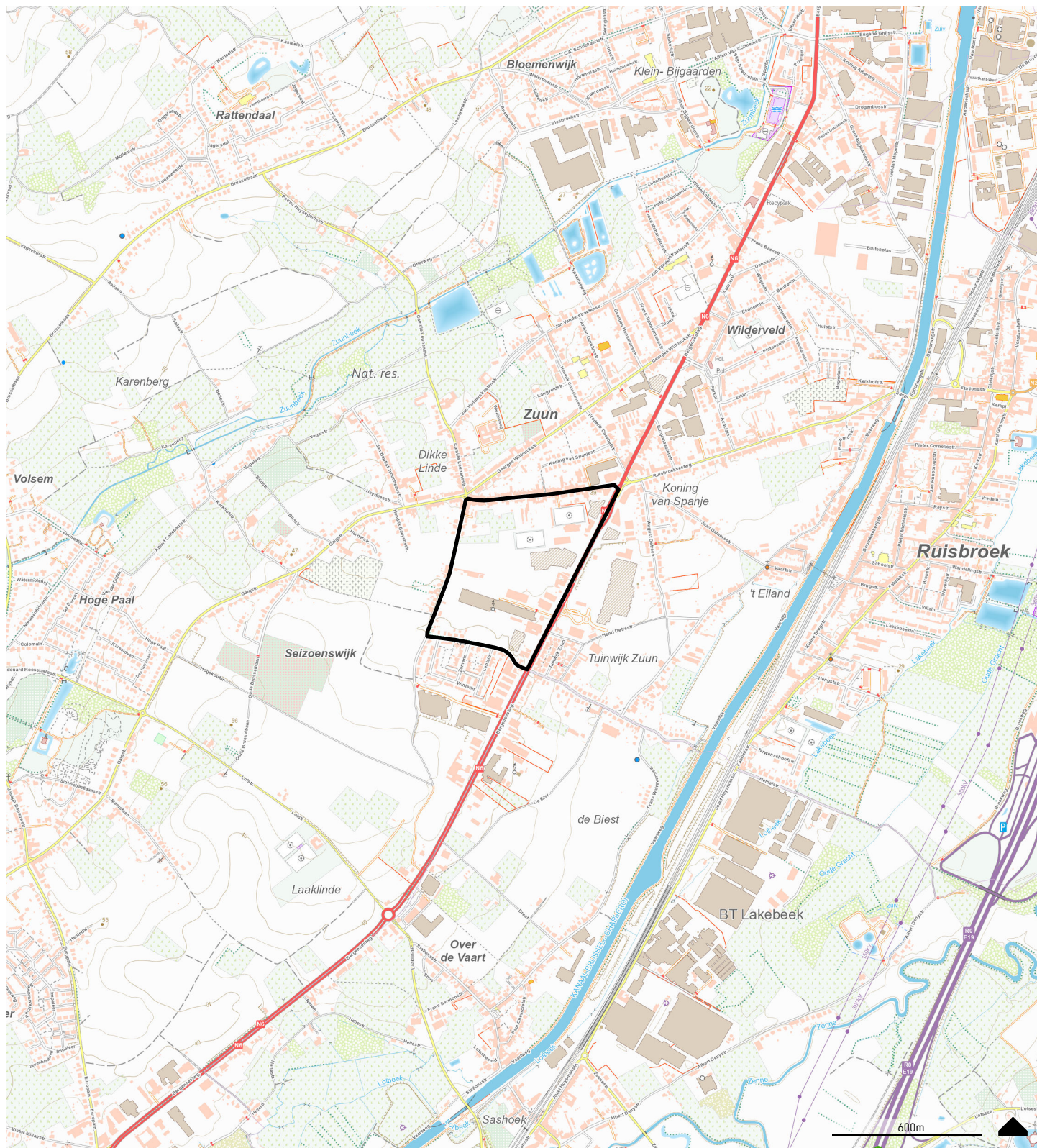
5.7 RVR-toets

De RVR-toets is een manier om na te gaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied.

De startnota wordt bij opladen op het DSI automatisch voorgelegd aan de dienst veiligheidsrapportage voor advies, daar zal worden geoordeeld of de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) nodig is.

6. BIJLAGEN

6.1 Kaartmateriaal

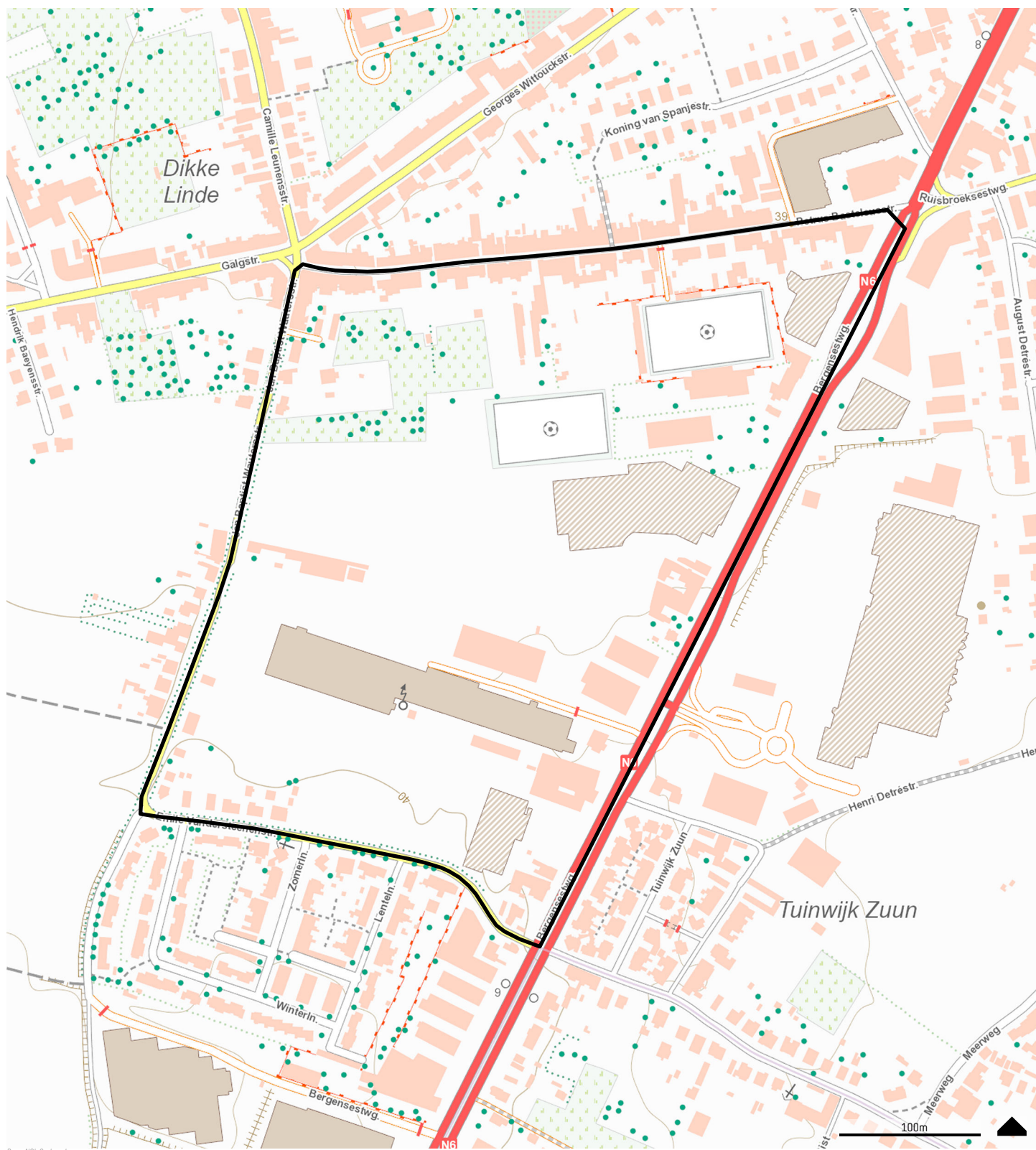


Bron: Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
1
LIGGINGSPLAN



RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
2
GRB



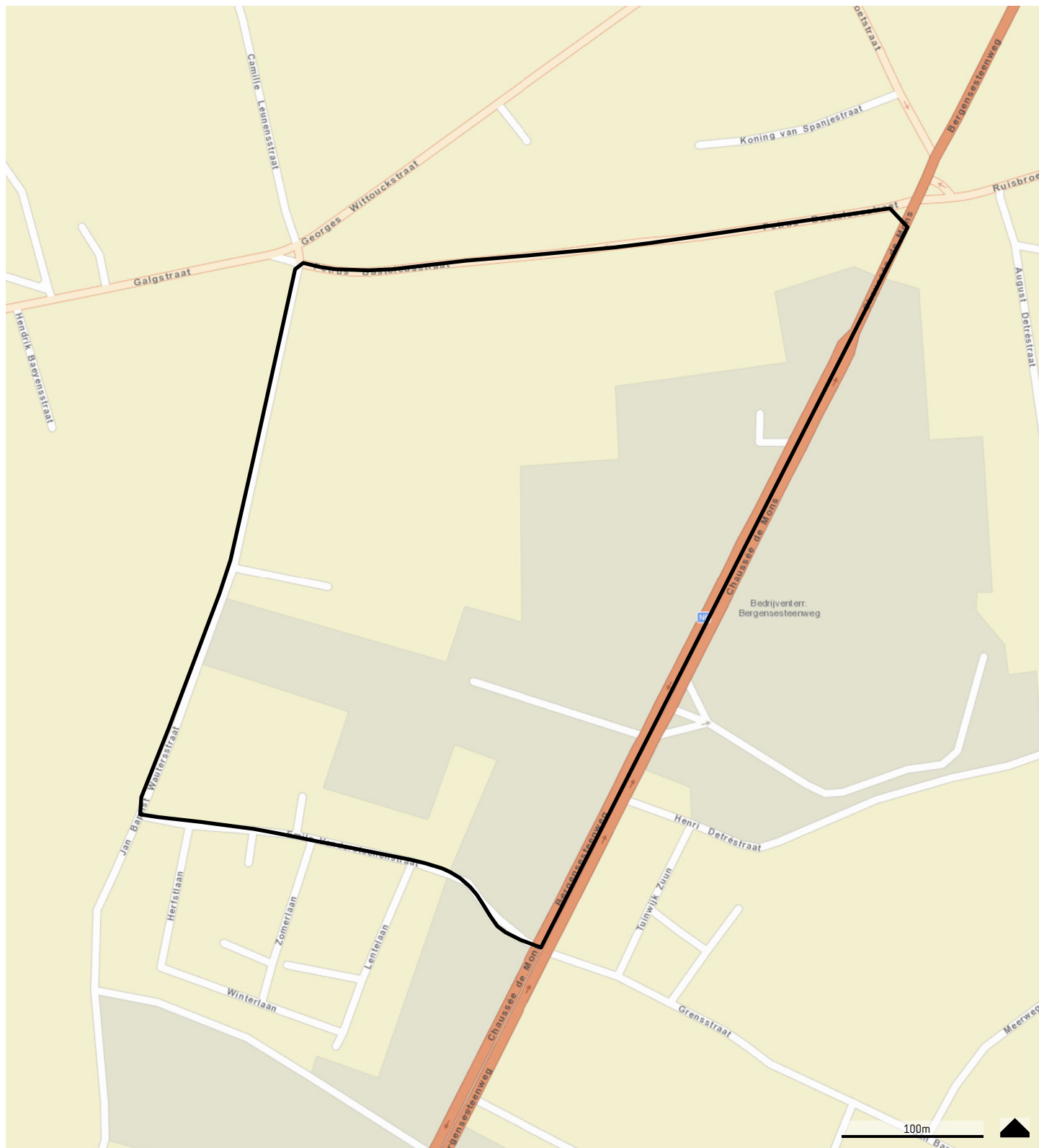
Bront: NGL, Cartoweb

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
3
TOPOKAART



bron: Orthofotomosaïek, midderschotig, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
4
ORTHOFOTO



Bron: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NOAA, (c) openStreetMap contributors, and the GIS User Community

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
5
STRATENATLAS

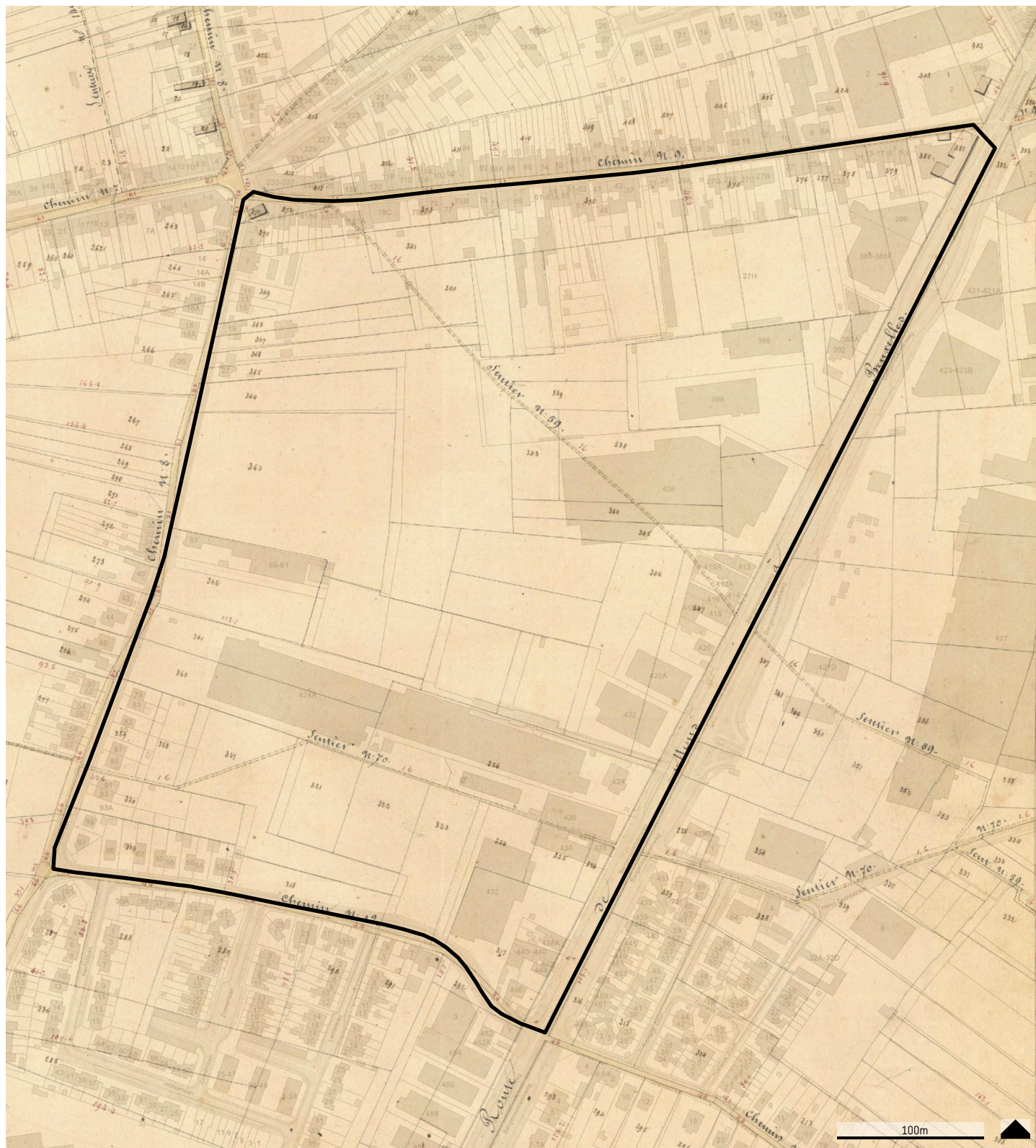


Bron: WMS DBB; WMS AIV: Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen II

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

6

DIGITAAL HOOGTEMODEL



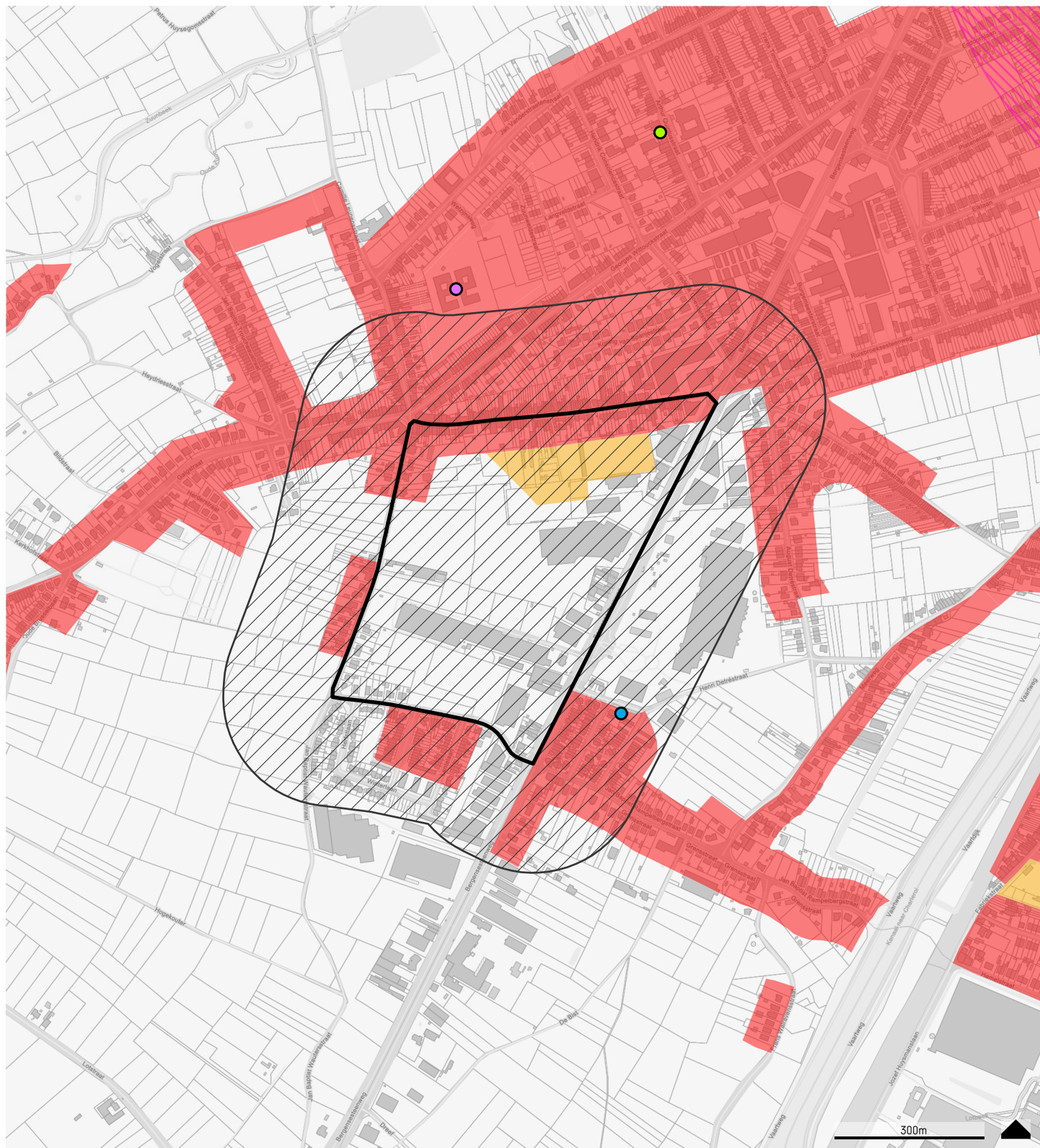
Bron: Informatie Vlaanderen, WPS Roadpleegdienst voor historische cartografie, WPS 068

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
7
ATLAS DER BUURTWEGEN



Bron: Informatie Vlaanderen, WPS Raadpleegdienst voor historische cartografie

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
8
FERRARISKAART



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNet; POI Geopunt - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
9

EXTERNE MENSVEILIGHEID

- projectgebied
- projectgebied buffer 200m

Voorzieningen:

- Ziekenhuizen (alg/psych)
- Oudervoorzieningen (RH/WZC)
- Onderwijs
- Kinderopvang
- Recreatie

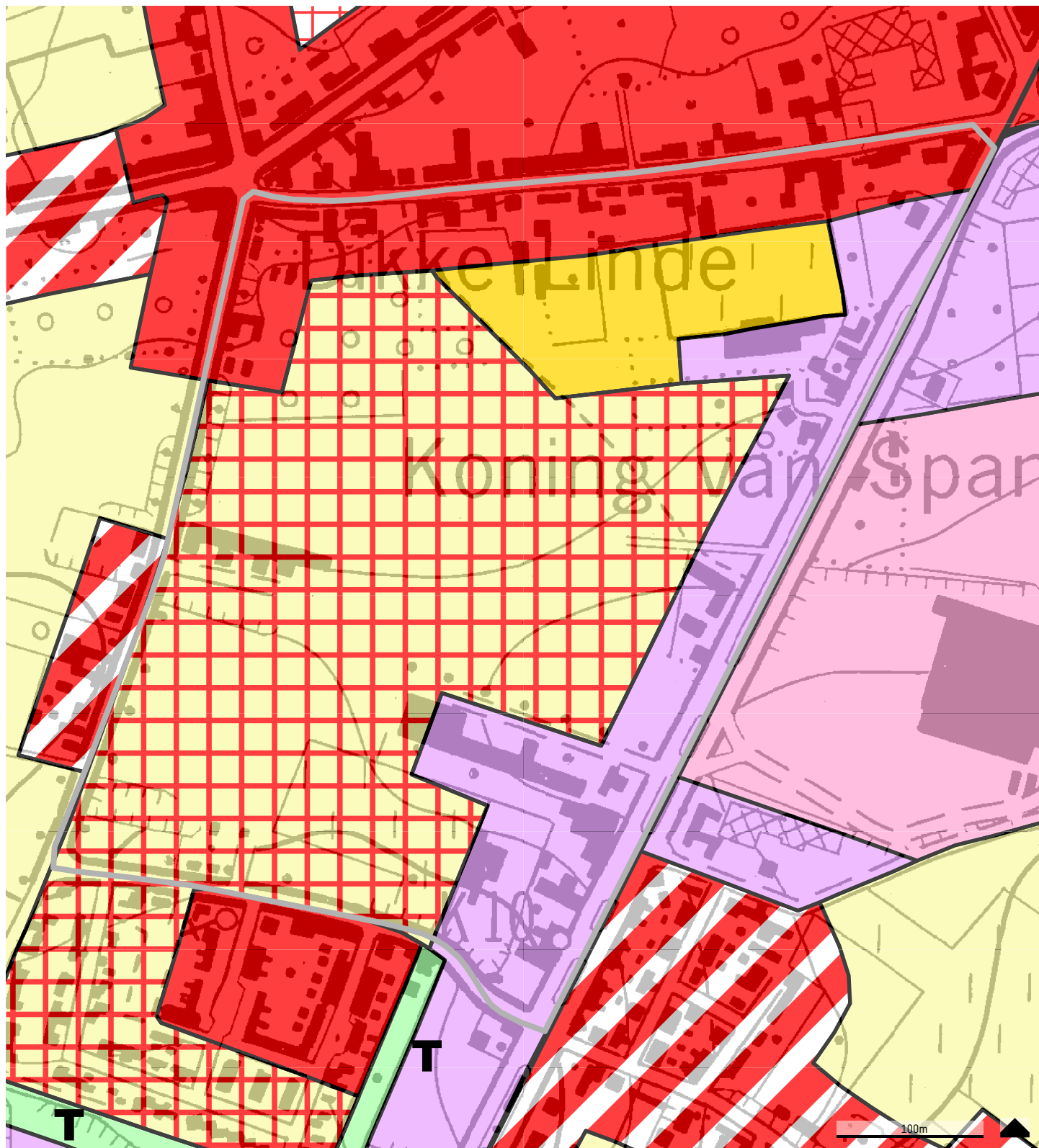
- Recreatiegebied (gewestplan)
- woongebied (gewestplan)

Sevesobedrijven:

- Hogedrempel Sevesobedrijven
- Lagedrempel Sevesobedrijven

Seveso consultiezones:

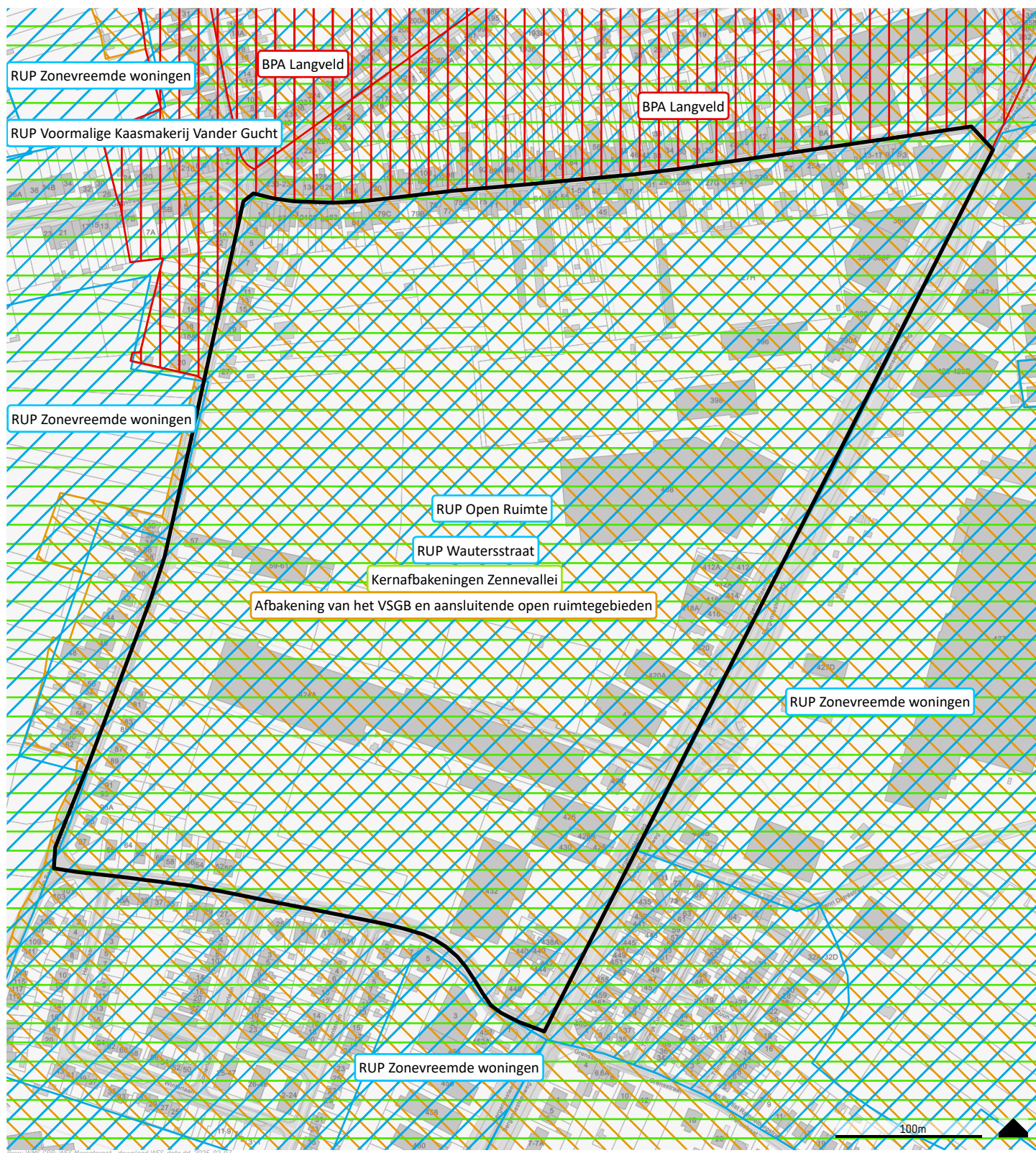
- Hogedrempel Sevesobedrijven
- Lagedrempel Sevesobedrijven



Bron: WMS GRB, WFS MercatorNet (gewestplan toestand 01/01/2002, correctie 14/12/2016) - download WFS-data dd. 2025-02-07

- projectgebied
- 150c - bestaande hoofdverkeerswegen
- 0180 - reservegebieden voor woonwijken
- 0100 - woongebieden
- 0102 - woongebieden met landelijk karakter
- 0105 - woonuitbreidingsgebieden
- 0300 - dienstverleningsgebieden
- 0400 - recreatiegebieden
- 0600 - bufferzones (T)
- 0900 - agrarische gebieden
- 1100 - ambachtelijke bedrijven en kmo's

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
10
GEWESTPLAN



RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
11
BPA's en RUP's

- projectgebied
- Bestemmingsplannen
- BPA
 - Gemeentelijk RUP
 - Provinciaal RUP
 - Gewestelijk RUP



Bron: WMS GRB; WFS MercatorNiel, CAI 11/2021 - download WFS-data dt. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
12
ARCHEOLOGIE

- projectgebied
- archeologische sites (beschermd onroerend erfgoed)
- gebieden geen archeologie (onroerend erfgoed)
- archeologische zones (vastgestelde inventaris onroerend erfgoed)
- archeologie elementen (wetenschappelijke inventaris onroerend erfgoed)
- archeologie gehelen (wetenschappelijke inventaris onroerend erfgoed)
- archeologische elementen (CAI)



Bron: WMS, WFS, WFS MercatorNet - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

13

ONROEREND ERFGOED LANDSCHAPSATLAS

-  projectgebied
-  beheersplannen
-  landschapsatlas vastgestelde inventaris
-  erfgoedlandschappen (indicatief)



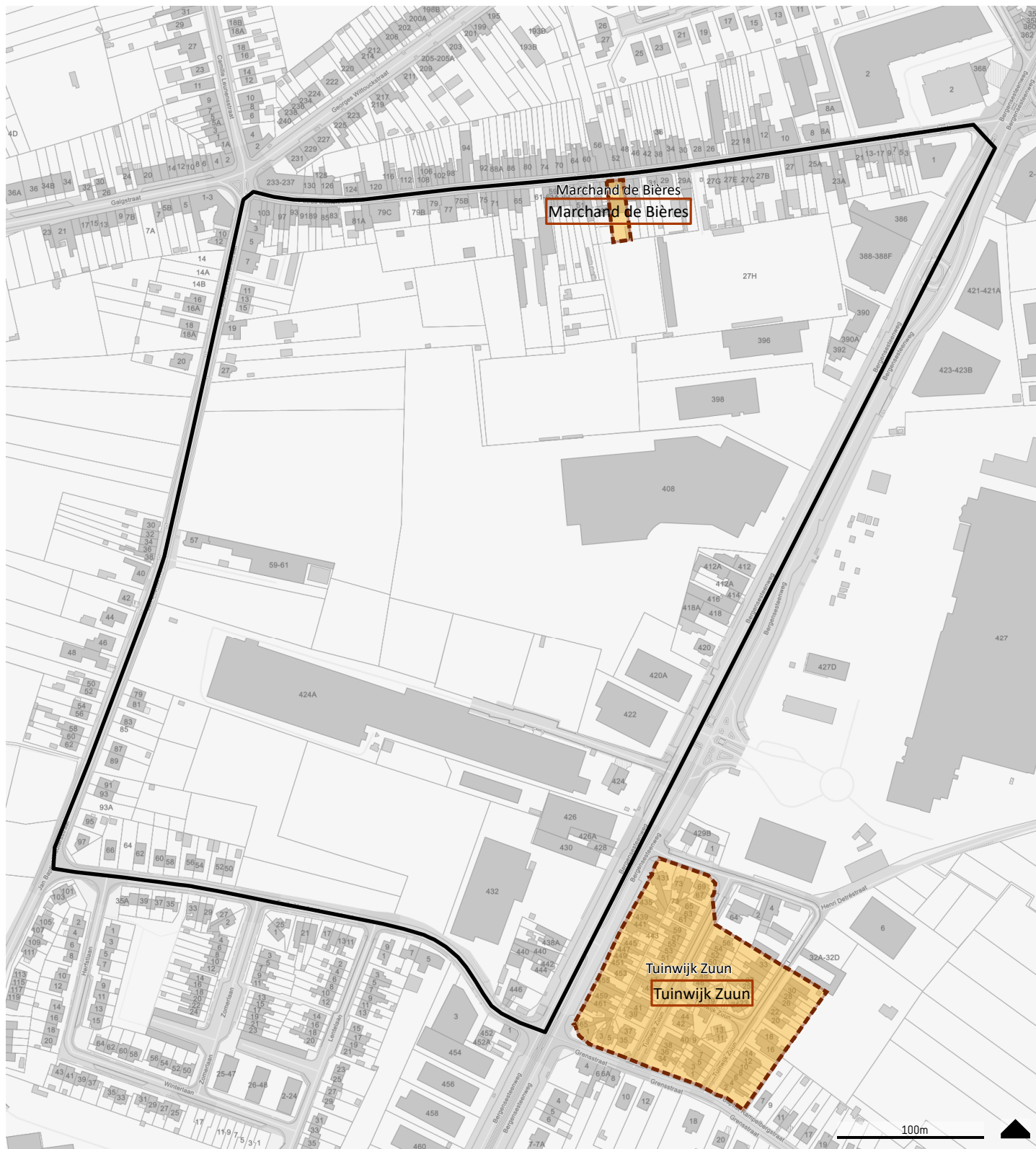
Bron: WMS GRB; WFS MercatorNiel - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

14

ONROEREND ERFGOED BESCHERMINGEN

-  projectgebied
- Beschermd onroerend erfgoed (aanduidingsobjecten)
 -  overgangszones
 -  cultuurhistorische landschappen
 -  stads-en dorpsgezichten
 -  archeologische sites
 -  monumenten
- Unesco werelderfgoed
 -  Unesco Werelderfgoed - bufferzones
 -  Unesco Werelderfgoed - kernzones



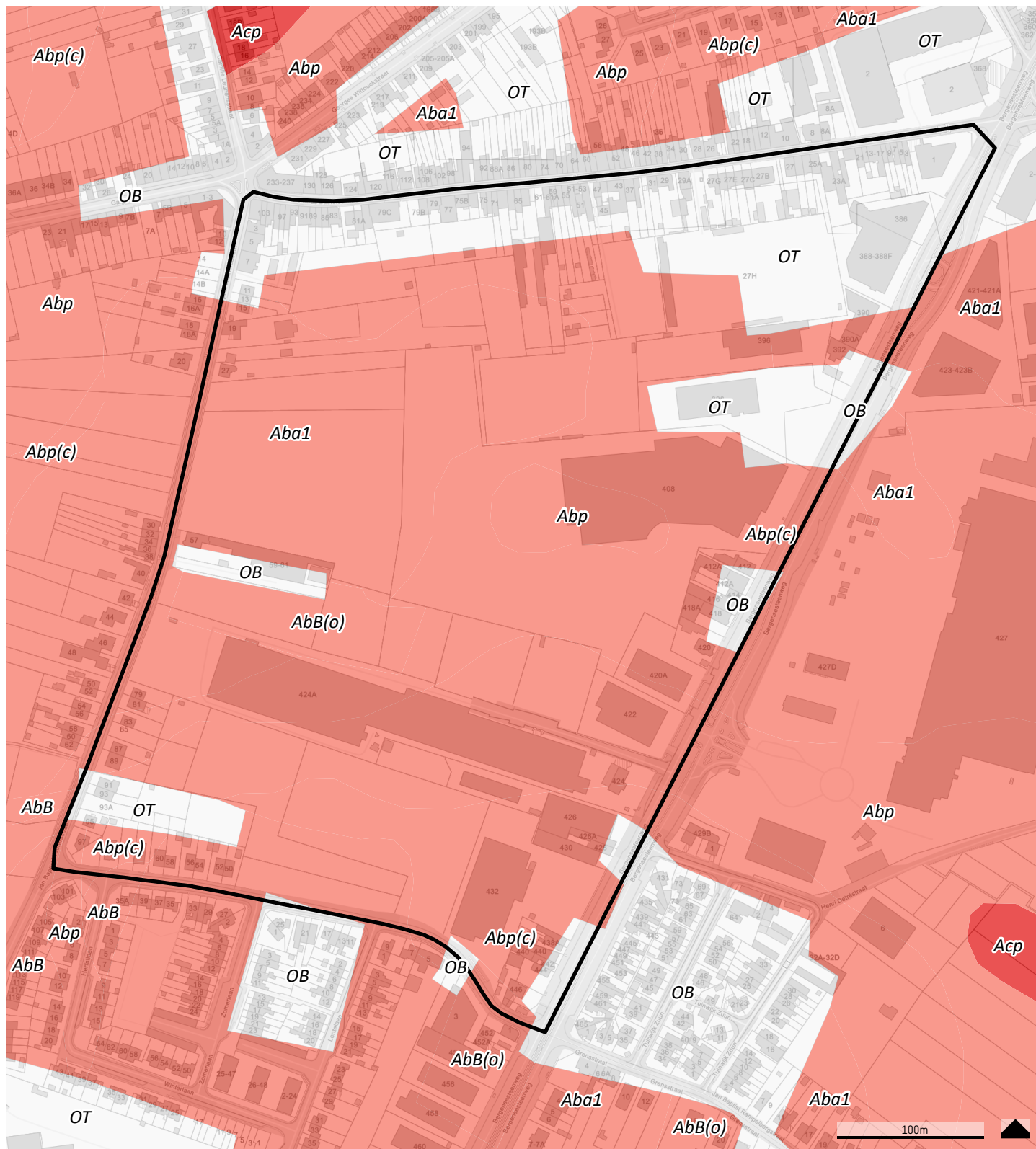
Bron: WMS, WFS, WFS MercatorNet - download WFS-data dd. 2025-02-07

- projectgebied
- wetenschappelijke inventarissen (niet vastgestelde erfgoedobjecten)
- landschappelijk erfgoed - elementen
- bouwkundig erfgoed - elementen
- vastgestelde inventarissen (aanduidingsobjecten)
- bouwkundig erfgoed
- historische tuinen en parken
- houtige beplantingen
- wetenschappelijke inventarissen (niet vastgestelde erfgoedobjecten)
- bouwkundig erfgoed - gehelen
- landschappelijk erfgoed - gehelen

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

15

ONROEREND ERFGOED INVENTARISSEN



Bron: WMS GRB, DOV Bodemkaart 2.0 (2017)

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
16
BODEMKAART

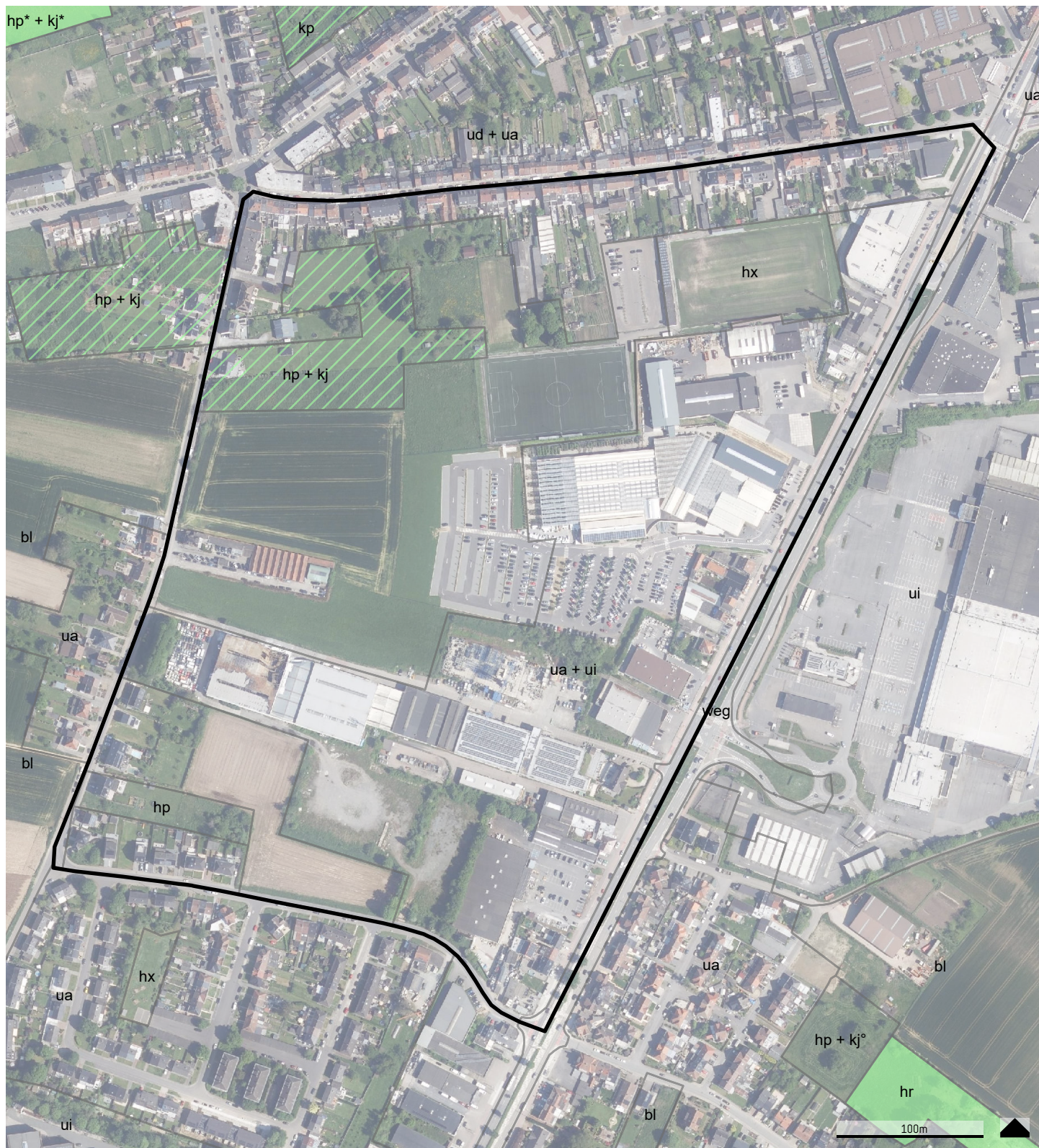
- projectgebied
- bodemkaart
- Antropogeen
- Vochtige leem
- Droge leem



Bron: WRS 018; WFS MercatorNl - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
17
BODEMONDERZOEK OVAM

- | | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| projectgebied | <u>bodemonderzoeken en saneringen</u> |
| schadegevallen en meldingen | Sitebesluit |
| Evaluatierapport schadegeval | Oriënterend bodemonderzoek |
| Melding schadegeval | Beschrijvend bodemonderzoek |
| Vaststelling schadegeval | Bodemsaneringsproject |
| Melding bodemverontreiniging | Eindevaluatieonderzoek |



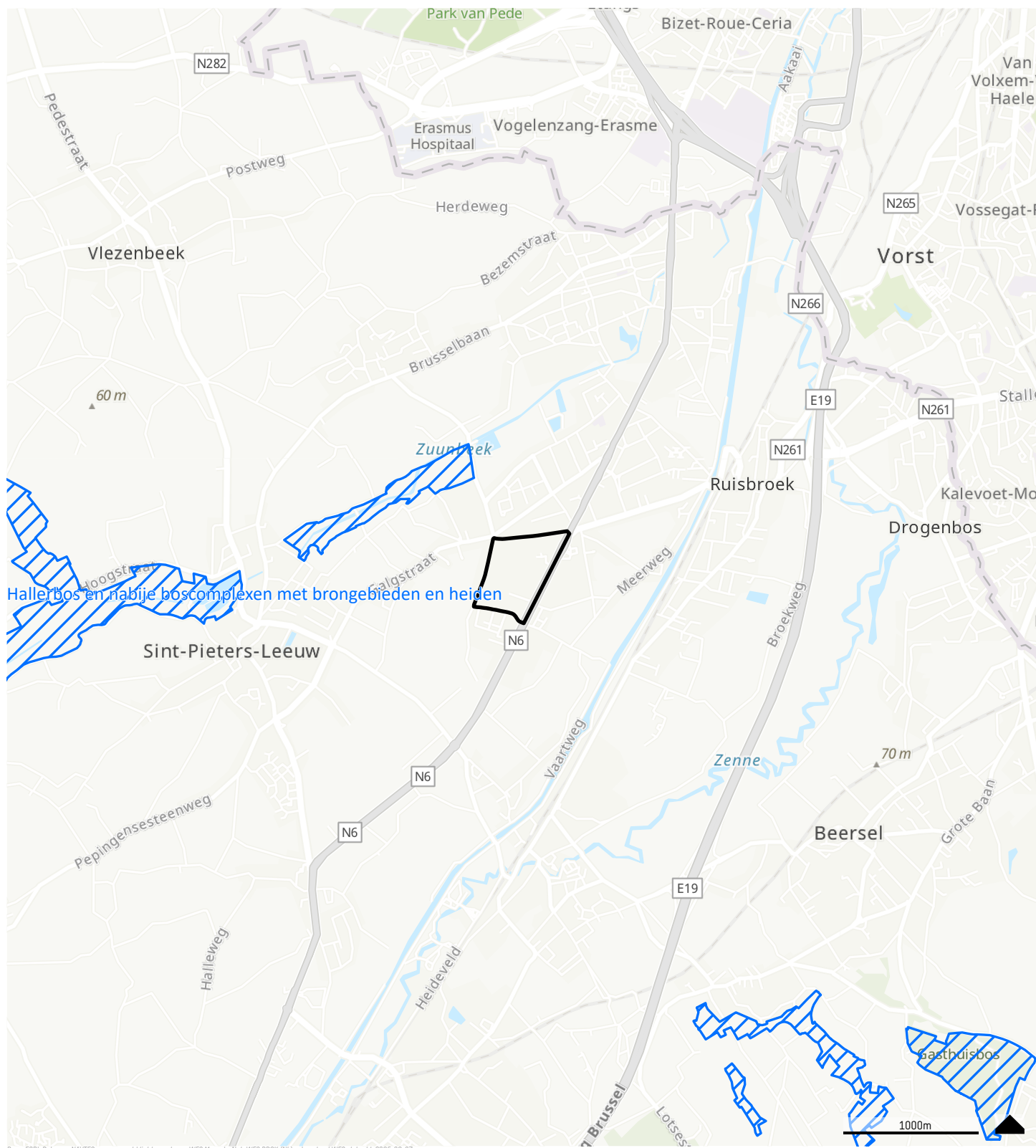
Bron: Orthofotomosaïek, middenschaling, winteropnamen, Kleur, meest recent, Vlaanderen; WFS AIV: INBO, BWK versie 2, 2018 - download WFS-data dd. 2025-02-07

- projectgebied
- belangrijke faunistische waarde

BWK-zone:

- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
18
BIOLOGISCHE
WAARDERINGSKAART



Bron: ESRI, Delorme, NAVTEQ canvas world light gray base; WFS MercatorNet; WFS PDOK (NL) - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
19
NATURA 2000

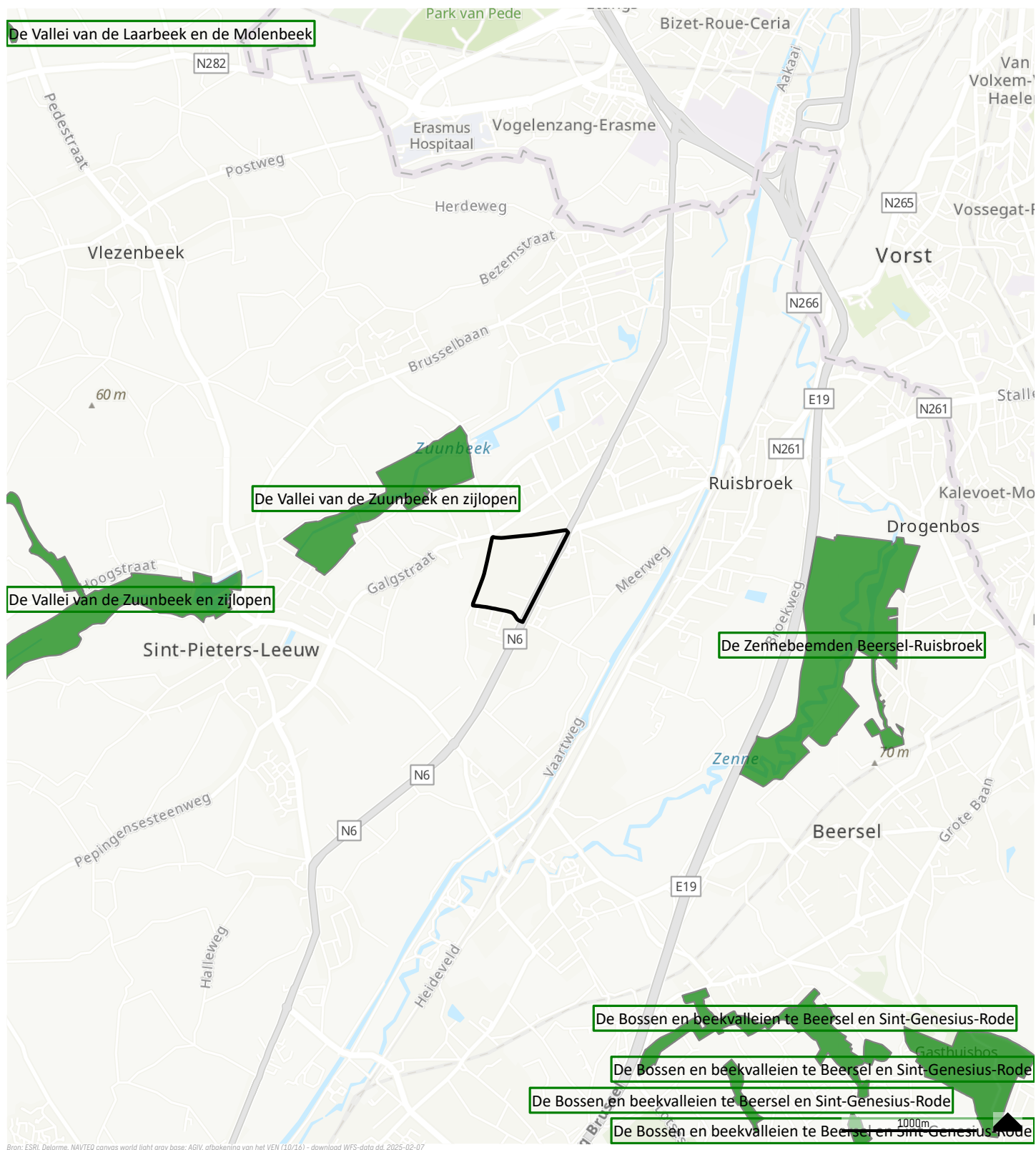
- projectgebied
- Natura 2000:
 - Habitatrichtlijngebieden
 - Vogelrichtlijngebieden
 - Ramsar
- Duinendecreet:
 - Beschermd duingebied
 - Voor het duingebied belangrijk landbouwgebied



bron: OrthofotoLidazonek, middenschaal, winteropnamen, kleur, meest recent, Vlaanderen, WFS AIV: Inbui, BWK versie 2, 2018; Boswijzer 2018, VHA WFS MercatorNet - download WFS-data dti. 2020-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
20
NATURA 2000 HABITAT
EN BOSWIJZER

- | | |
|---|---|
|  projectgebied | <u>BWK 2:</u> |
|  Bos |  Habitat |
|  VHA-waterlopen |  Onzeker habitat |
| |  Deels habitat |



RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
21
VEN

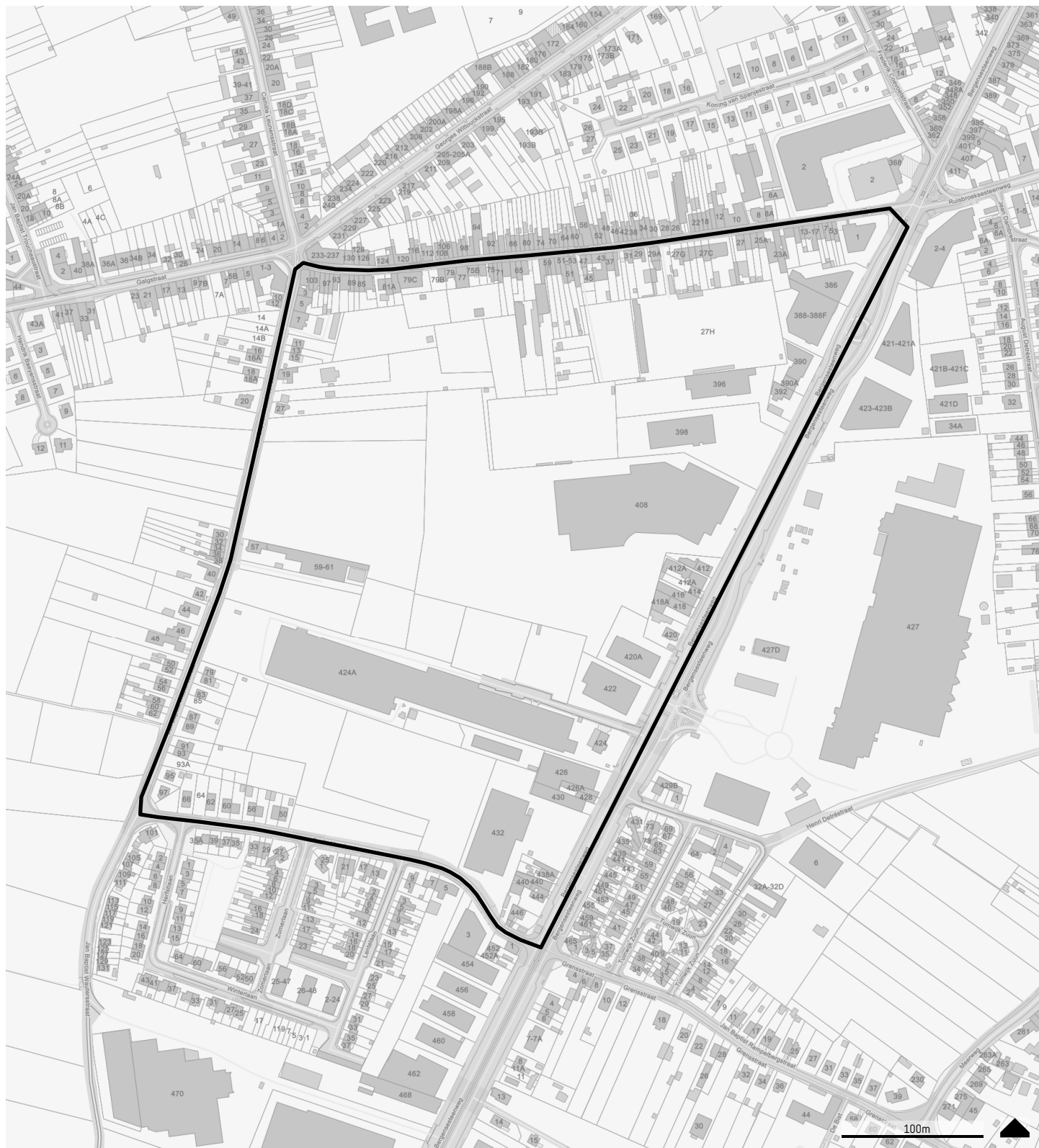
projectgebied

VEN/ IVON-gebied:

Grote Eenheden Natuur

Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling

Natuurverwevingsgebied



Bron: WMS GRB, WFS VHA, WFS DOV waterwingebieden en beschermingszones, WFS Polders en Wateringen - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

22

VLAAMSE HYDROGRAFISCHE ATLAS

projectgebied

VHA-waterlopen:

Bevaarbaar

Geklasseerd, eerste categorie

Geklasseerd, tweede categorie

Geklasseerd, derde categorie

Niet geklasseerd

Polder

Watering

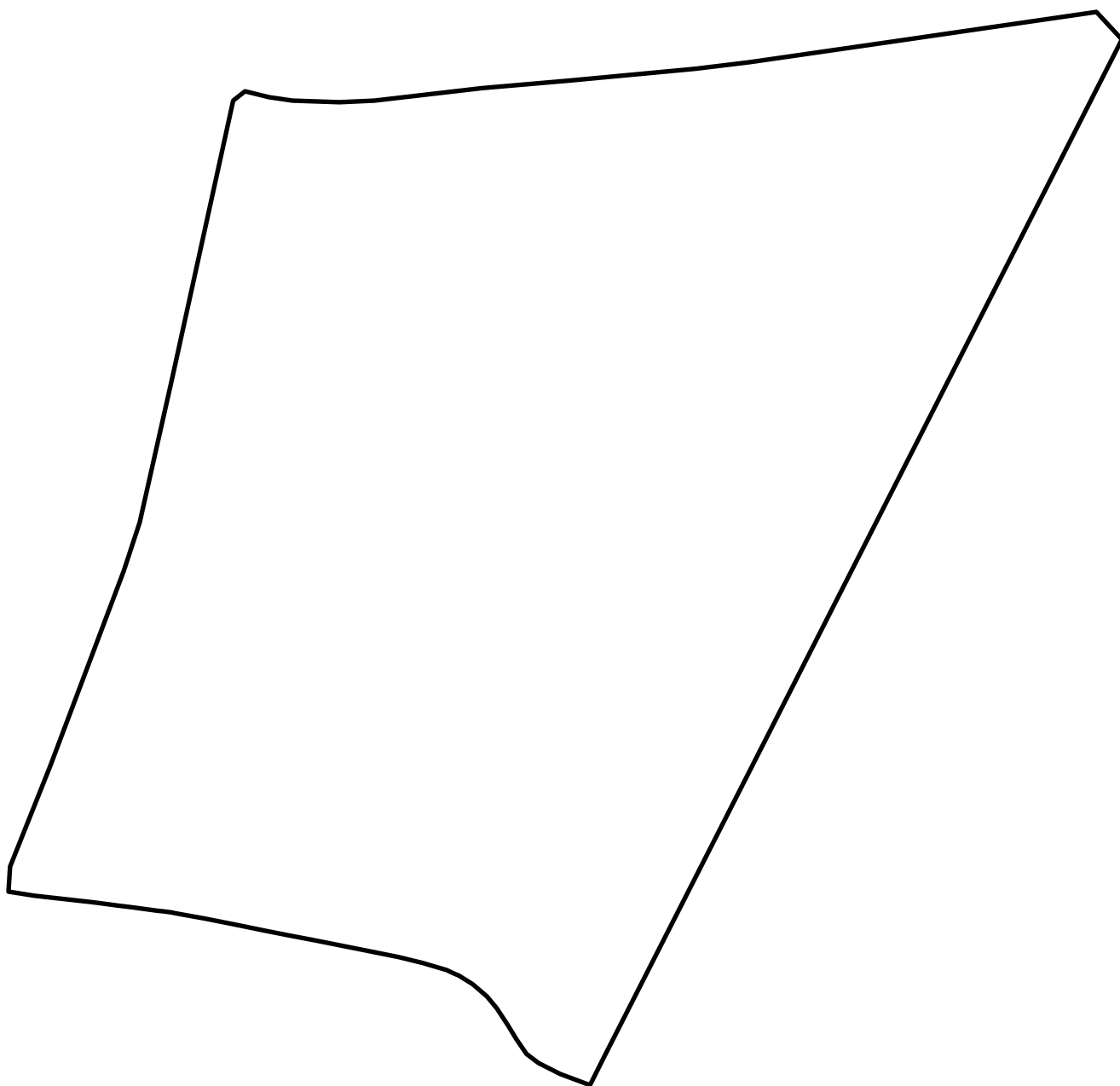
Grondwaterwingebieden:

Winning

Beschermingszone type I

Beschermingszone type II

Beschermingszone type III



Bron: WMS GRB, <https://geoservice.waterinfo.be> - download WFS-data dd. 2025-02-07

100m



RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

28

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN FLUVIAAL

 projectgebied

Nieuwe watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal

-  A - Geen overstroming gemodelleerd
-  B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering
-  C - Kleine kans op overstromingen
-  D - Middelgrote kans op overstromingen



Bron: WMS GRB, <https://geoservice.waterinfo.be> - download WFS-data dti. 2025-02-07

projectgebied

Nieuwe watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal

- A - Geen overstroming gemodelleerd
- B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering
- C - Kleine kans op overstromingen
- D - Middelgrote kans op overstromingen

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

29

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN
PLUVIAAL



Bron: WMS GRB, <https://geoservice.waterinfo.be> - download WFS-data dti. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

30

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN VANUIT DE ZEE

 projectgebied

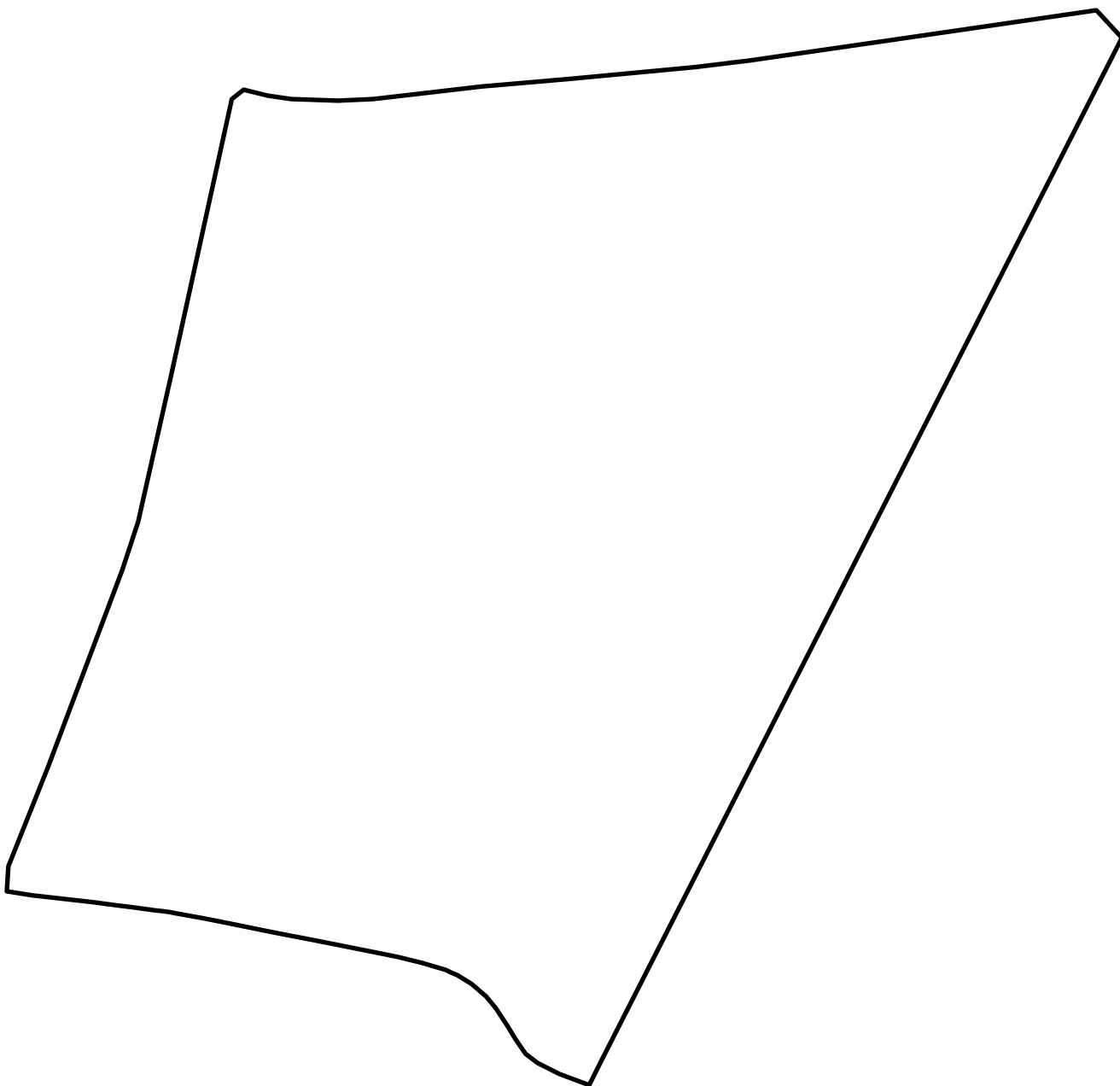
Nieuwe watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden vanuit de zee

 A - Geen overstroming gemodelleerd

 B - Kleine kans op overstromingen onder klimaatverandering

 C - Kleine kans op overstromingen

 D - Middelgrote kans op overstromingen

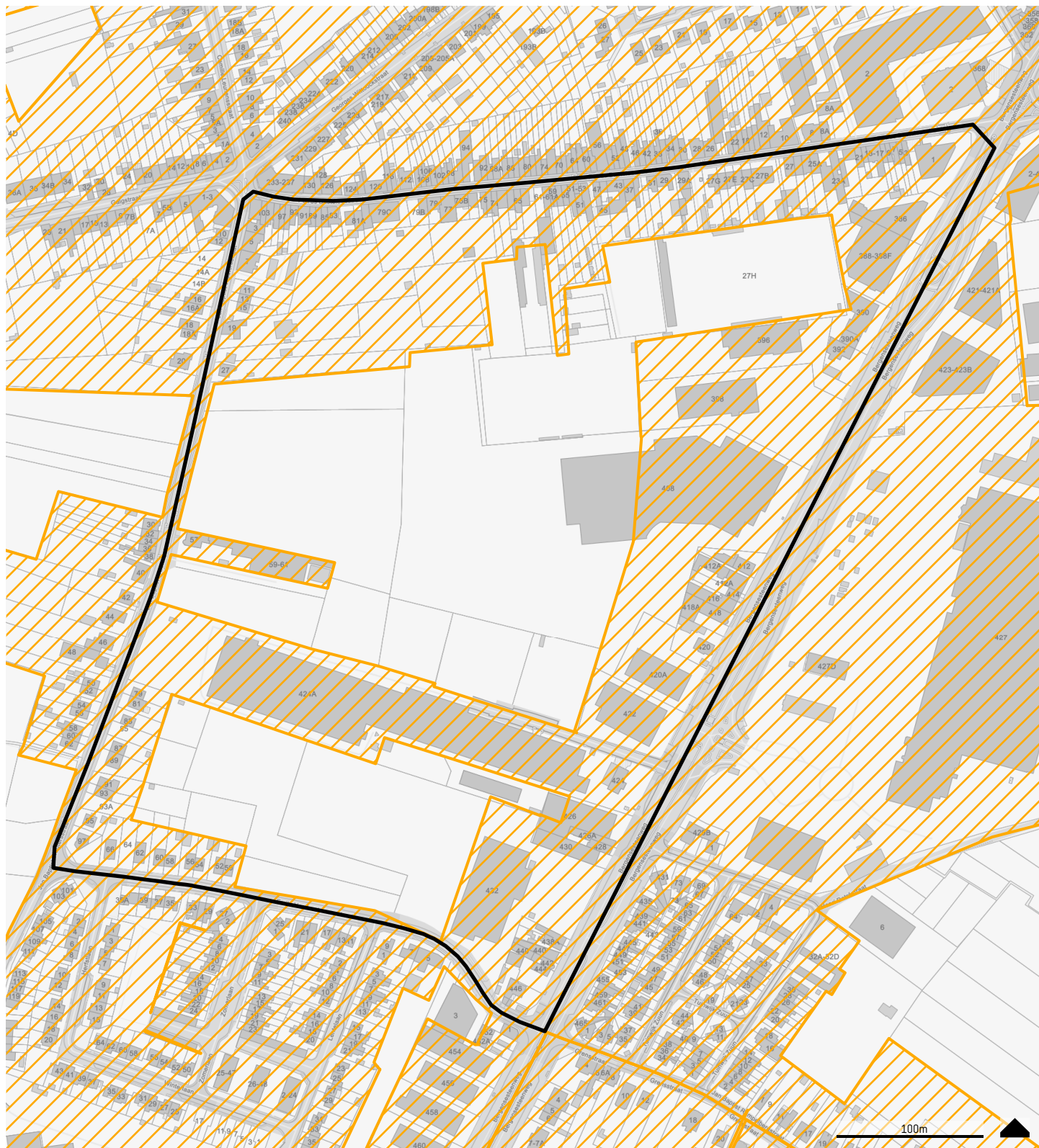


Bron: WMS GRB; WMS VMM Signaalgebieden

100m



RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
31
VMM SIGNAALGEBIEDEN



Bron: WRS BRB, WRS MercatorNet VHA, WRS VMM Stroomgebiedbeheerplannen- Zonerings - download WFS-data dd. 2025-02-07

RUP Wautersstraat
Gemeente Sint-Pieters-Leeuw
32
VMM ZONERINGEN

-  projectgebied
-  VHA-waterlopen
-  Woonkernen
-  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
-  Collectief te optimaliseren buitengebied
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - IBA gepland
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem aanwezig
-  Individueel te optimaliseren buitengebied - gesloten opvangsysteem gepland