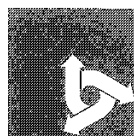


TURNHOUT

bpa 'frac lo'

toelichting, aangepast d.d. 01/04/2003



IOK

Intercommunale
Ontwikkelingsmaatschappij
voor de Kempen

COLOFON

opdrachtgever:	Stadsbestuur Turnhout
project:	BPA 'Frac Lo'
fase:	Ontwerp, aangepast naar aanleiding van de adviesvraag d.d. 04-09-2002
datum:	1 april 2003
opdrachthouder:	Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) Antwerpseweg 1 – 2440 Geel tel (014) 58 09 91 fax (014) 58 97 22
verantwoordelijke stedenbouwkundige:	ir. Greet De Ruysscher
projectteam:	IOK Technische Dienst
coördinatie:	Greet De Ruysscher
ruimtelijke planning:	Luk Helsen
terreinanalyse:	Luk Helsen
tekeningen:	Dirk Poelmans
secretariaat:	Tanja Van Dooren Wendy Geypen

Inhoud

Inhoud	1
1 INLEIDING	3
1.1 Voorafgaande opmerking: stand van zaken	3
1.2 Doel van het BPA ‘Frac Lo’	3
1.3 Aanpak	3
1.4 Opbouw van de toelichtingsnota	3
2 CONTEXT	5
2.1 Algemene positionering van het plangebied	5
2.1.1 Historische evolutie van het plangebied	5
2.1.2 Turnhout: situering in de regio	5
2.1.3 Het plangebied: situering en afbakening	6
2.2 Ruimtelijke planningscontext	8
2.2.1 Juridisch kader	8
2.2.2 Planologisch kader	10
2.2.3 Andere relevante plannen, documenten en gegevens	13
3 ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	14
3.1 Ruimtelijk-functioneel	14
3.1.1 Macro- en mesoniveau: het plangebied t.o.v. Turnhout	14
3.1.2 Micro-niveau: het plangebied en z’n onmiddellijke omgeving	15
3.1.3 Samenvatting	16
3.2 Evaluatie van het plangebied	17
3.2.1 Knelpunten en zwaktes	17
3.2.2 Potenties en sterktes	18
4 INRICHTINGSPLAN	20
4.1 Concept	20
4.1.1 Conceptelementen	20
4.1.2 Synthese-schets	22
4.2 Inrichtingsplan	22
4.3 Ruimtebalans	24
5 BESLUIT	25
Bijlage 1 De huidige, feitelijke toestand t.o.v. de bestemmingen van het gewestplan.	26
Bijlage 2 Inventaris van de BPA’s in Turnhout	28
Bijlage 3 Fotoreportage	29

Figuren

figuur 1: Opbouw van de toelichting	3
figuur 2: Situering van het plangebied in de regio Turnhout	6
figuur 3: Situering van het plangebied tussen ring en autosnelweg	7
figuur 4: Het plangebied binnen het voormalig militair domein	7
figuur 5: Het plangebied op het gewestplan – meso-niveau	8
figuur 6: Het plangebied op het gewestplan – micro-niveau	9
figuur 7: Turnhout binnen de gewenste structuur van het RSV	10
figuur 8: Ruimtelijk concept voor de Noorderkempen volgens het PRS Antwerpen	11

figuur 9: Principe voorstel afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied Turnhout (bron: Mens en Ruimte)	12
figuur 10: Ruimtelijk-functionele positie van het plangebied op macro- en mesoniveau	14
figuur 11: Ruimtelijk-functionele positie van het plangebied op micro-niveau	16
figuur 12: Het plangebied is rechtstreeks aangesloten op een hoofdroute van het fietsroutenetwerk van de Provincie Antwerpen (bron: Provincie Antwerpen/GIS) .	18
figuur 13: Conceptelement 'grenzen'	20
figuur 14: Conceptelement 'relaties met omliggende gebieden'	20
figuur 15: Conceptelement 'toegang'	21
figuur 16: Conceptelement 'ontsluiting'	21
figuur 17: Conceptelement 'oriëntatie van de percelen en aard van de bebouwing'	21
figuur 18: Concept voor de ruimtelijke indeling van het plangebied 'Frac'	22
figuur 19: Schets inrichtingsplan: mogelijke parcelering	23
figuur 20: Industriegebieden en KMO-zones in Turnhout t.o.v. het plangebied	27
figuur 21: Situering van de BPA's in Turnhout	28
figuur 22: Situering van de foto's op het grondplan	29

Tabellen

tabel 1: Aantal inwoners, oppervlakte en bevolkingsdichtheid in Turnhout	6
tabel 2: Ruimtebalans van het BPA 'Frac Lo'	24
tabel 3: Kwantitatieve gegevens i.v.m. het industriegebied ten zuiden van het plangebied	26
tabel 4: Kwantitatieve gegevens i.v.m. de KMO-zone ten westen van het plangebied	26
tabel 5: Kwantitatieve gegevens i.v.m. de KMO-zone ten noorden van het plangebied	26
tabel 6: Overzicht van de BPA's in Turnhout	28

1 Inleiding

1.1 Voorafgaande opmerking: stand van zaken

De voorliggende toelichtingsnota d.d. 01/04/2003 werd aangepast rekening houdend met de bemerkingen van de plenaire vergadering d.d. 18/09/2002, de bemerkingen van de Brandweer van Turnhout d.d. 04/03/2002 en van de GOM Antwerpen d.d. 23/08/2002, en de bemerkingen van de adviesinstanties op het aangepaste dossier BPA ‘Frac Lo’ d.d. 04/09/2002. Een aantal van deze bemerkingen werden gevolgd, andere werden gemotiveerd weerlegd of genuanceerd.

Voor een volledig overzicht van deze bemerkingen wordt verwezen naar het verslag van de plenaire vergadering d.d. 18/09/2001 en naar de nota d.d. 01/04/2003 (beantwoording van de adviezen n.a.v. het dossier d.d. 04/09/2002).

1.2 Doel van het BPA ‘Frac Lo’

Een deel van het voormalig militair domein ‘Frac’ werd midden jaren ‘90 via een gewestplanwijziging herbestemd tot ‘lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter’, en werd onteigend door IOK. Het ministerieel besluit van het onteigeningsplan vermeldt uitdrukkelijk dat de gronden pas ontwikkeld kunnen worden na goedkeuring van een plan van aanleg.

In het BPA ‘Frac Lo’ wordt daarom een ruimtelijke indeling voor het plangebied ontworpen, zodat het bedrijventerrein feitelijk ontwikkeld kan worden.

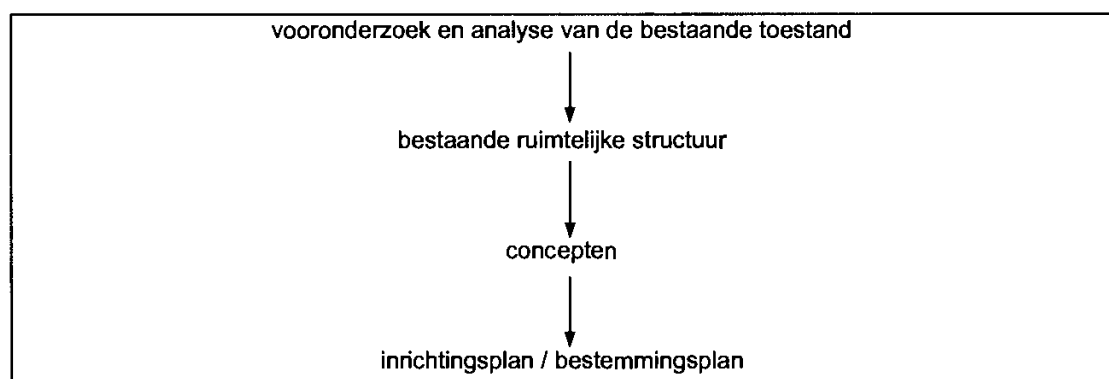
Het plangebied bestaat feitelijk deels uit braakliggende gronden met gevarieerde vegetatie, deels is het bebost.

1.3 Aanpak

Vanuit een analyse van de bestaande (ruimtelijke) structuur, en rekening houdend met relevante randvoorwaarden, zal een ruimtelijke indeling ontworpen worden voor het gewenste lokaal bedrijventerrein. Enerzijds dienen het tracé van het openbaar domein en de nodige buffers te worden vastgelegd, anderzijds is het de bedoeling dat bij de indeling in percelen enige flexibiliteit mogelijk is. De beschikbare oppervlakte moet bovendien optimaal benut worden.

De gekozen opties dienen in ieder geval te kaderen in een globale gemeentelijke benadering. Op die manier wordt een ad hoc-probleembenadering vermeden en kan een duurzame, ruimtelijke ontwikkeling gegarandeerd worden.

1.4 Opbouw van de toelichtingsnota



figuur 1: Opbouw van de toelichting

Het vooronderzoek van het BPA ‘Frac Lo’ is opgenomen in **hoofdstuk 2**. Aan de hand van beschikbare gegevens en documenten wordt de context waarbinnen gewerkt wordt, onderzocht. Zowel de historische, de geografische, de ruimtelijk-juridische als de planologische randvoorwaarden worden bekeken.

Op basis van het vooronderzoek, en als voorbereiding op de inrichting van het plangebied, wordt in **hoofdstuk 3** de bestaande ruimtelijke structuur geanalyseerd.

Met de randvoorwaarden uit het vooronderzoek en vanuit de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur worden in **hoofdstuk 4** een aantal concepten uitgewerkt, op basis van dewelke een inrichtingsplan opgemaakt wordt. De ruimtelijke indeling zal dan juridisch vastgelegd worden in het bestemmingsplan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.

In **hoofdstuk 5** ten slotte, worden de bevindingen van de toelichting bondig samengevat.

2 Context

2.1 Algemene positionering van het plangebied

2.1.1 Historische evolutie van het plangebied

De historische evolutie van het terrein¹ kan als volgt samengevat worden:

1° *Eind 18^e eeuw*

Het plangebied is onderdeel van de heidegronden rond de stadskern van Turnhout, die stilaan in cultuur gebracht worden vanuit enkele hoeves. Kruisberg (een 'rond punt' aan de huidige kruising van de Muizenvenstraat en de Slachthuisstraat) vormt een belangrijk oriëntatie- en herkenningspunt.

2° *Eind 19^e eeuw*

Alle heidegrond is gecultiveerd. Ter hoogte van het plangebied is een scheiding merkbaar tussen twee verschillende ontginningsstructuren: rechthoekige percelen ten noorden (met rechthoekig wegenpatroon) en driehoekige en veelhoekige percelen ten zuiden (met radiaal wegenpatroon). Kruisberg wordt belangrijker als knooppunt van een aantal radiale wegen. De spoorlijn Turnhout-Herentals wordt aangelegd zodat eveneens een oost-west opdeling ontstaat, niettemin worden twee overwegen voorzien.

3° *Eerste helft 20^{ste} eeuw*

Kruisberg behoudt zijn structurerende werking. De landbouwactiviteit overheerst het gehele gebied. Het onderscheid in ontginningsstructuur komt tot uiting in de vorm van de percelen.

4° *Begin jaren '70*

Het Frac-terrein heeft de functie van militaire rijschool gekregen, de ring rond Turnhout wordt aangelegd en langs de Steenweg op Gierle is er een eerste aanzet tot industrie (Philips). Spoorwegovergangen worden afgesloten en het militair domein is niet publiekelijk toegankelijk, zodat Kruisberg z'n structurerende werking verliest. In de jaren '60 en '70 wordt tevens de E34 aangelegd.

5° *Jaren '80*

Als gevolg van de komst van de E34, met op- en afrittencomplex aan de Steenweg op Gierle, worden de terreinen in de omgeving ontwikkeld als industriezone. De rol van Kruisberg als 'landmark' gaat verloren.

6° *Recente evolutie*

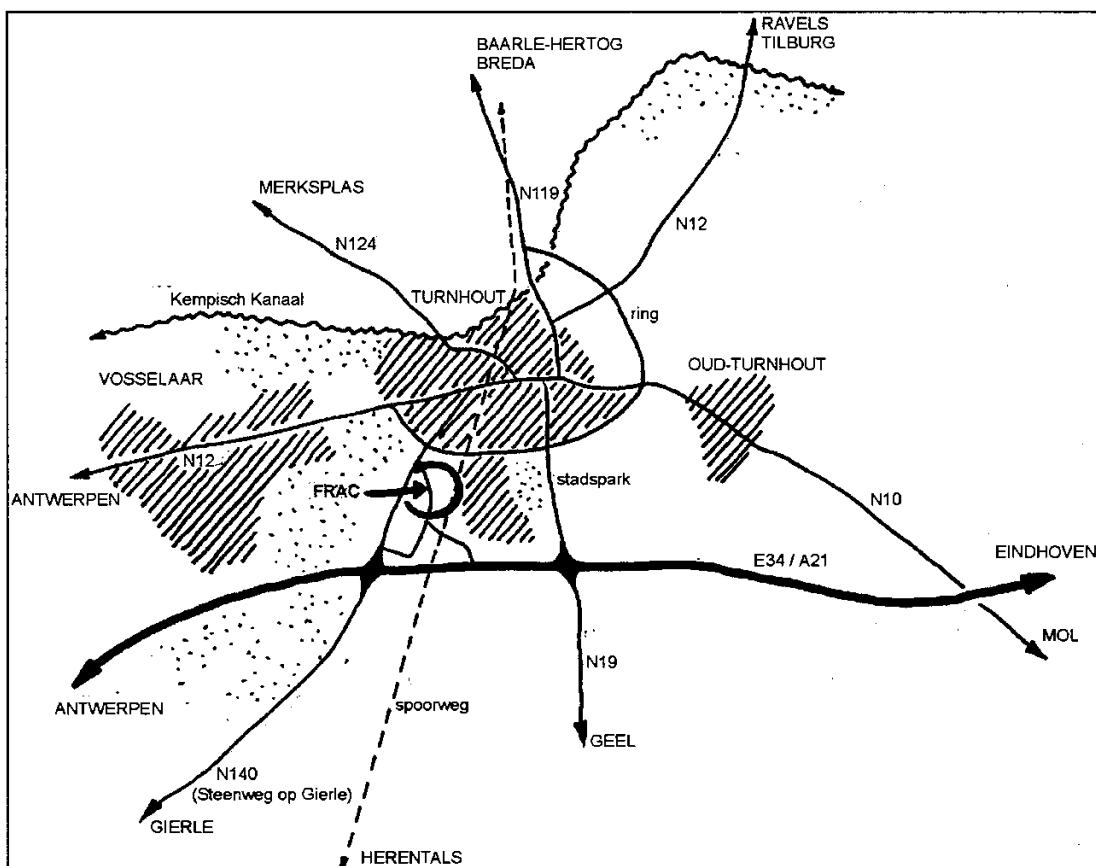
Na de afschaffing van de militaire dienstplicht in ons land werden een aantal militaire domeinen overbodig. In de tweede helft van de jaren '90 werden stappen ondernomen met het oog op de verwerving en herbestemming van het Frac-terrein. Momenteel is het gebied deels braakliggende (met hoogstammig groen en struikgewas), deels bebost. Bovendien wordt het doorsneden door de betonwegen van de voormalig militaire rijschool. De historische structuur van het plangebied komt niet meer tot uiting, enkel Kruisberg is nog getuige van de verloren structuur.

2.1.2 Turnhout: situering in de regio

Turnhout is gelegen in het noorden van de provincie Antwerpen, in de Noorderkempen. Het is een regionale stad nabij de Nederlandse grens.

Voor verder gegevens: zie de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur.

¹ Gebaseerd op: Lijn in landschap, 'Landschapsstudie Frac-terrein Turnhout', februari 1998.



figuur 2: Situering van het plangebied in de regio Turnhout

aantal inwoners	oppervlakte	dichtheid
38 518 inw	5 606 ha	6,87 inw/ha

tabel 1: Aantal inwoners, oppervlakte en bevolkingsdichtheid in Turnhout²

2.1.3 Het plangebied: situering en afbakening

1° Afbakening

Het plangebied komt grotendeels overeen met dat deel van het militair domein dat via gewestplanwijziging bestemd werd als lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter.

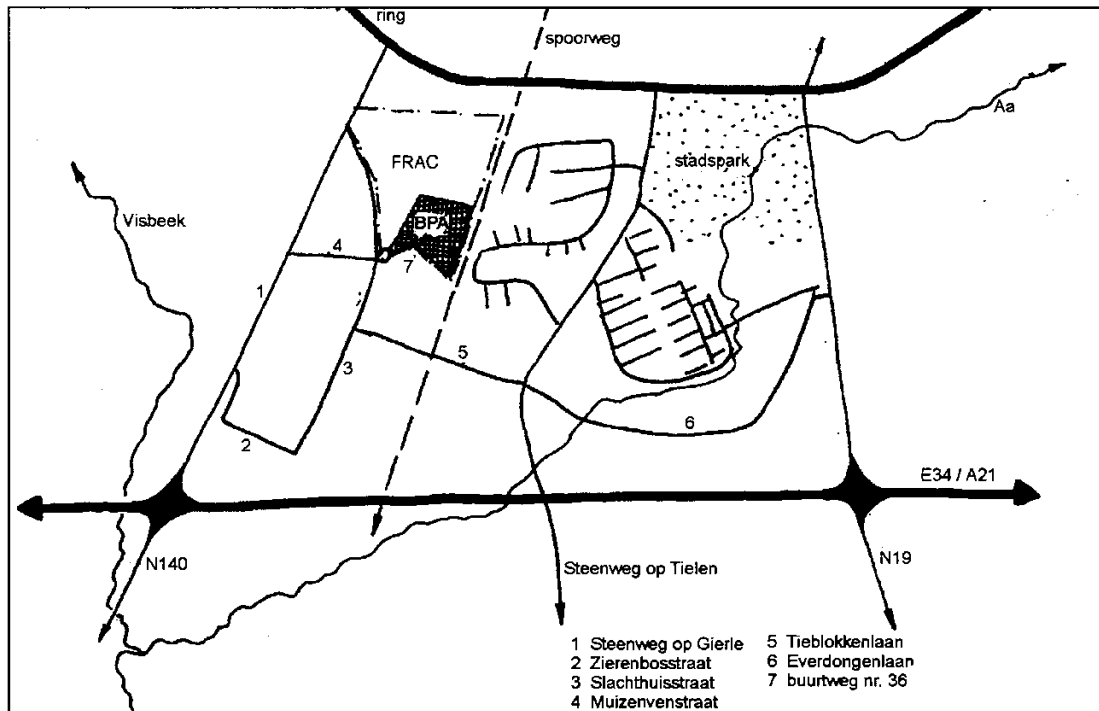
Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum van Turnhout, net buiten de ring. Het wordt begrensd door een aantal infrastructuren: in het noorden door de meest noordelijke oost-west gerichte betonweg van de voormalig militaire rijschool, in het oosten door de spoorlijn Turnhout-Herentals, in het zuiden door het verlengde van de Muizenvenstraat (buurtweg nr. 36), en in het westen door de meest westelijke noord-zuid gerichte betonweg van de voormalig militaire rijschool.

De concrete grenzen van het plangebied vallen in het noorden en het westen samen met de grenzen van het in opmaak zijnde BPA 'Frac RP' (inrichting van het aanliggende recreatief parkgebied), ten zuiden met de grens van het 'lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter' zoals aangeduid op het gewestplan, de oostelijke grens met de grens met het domein van de NMBS.

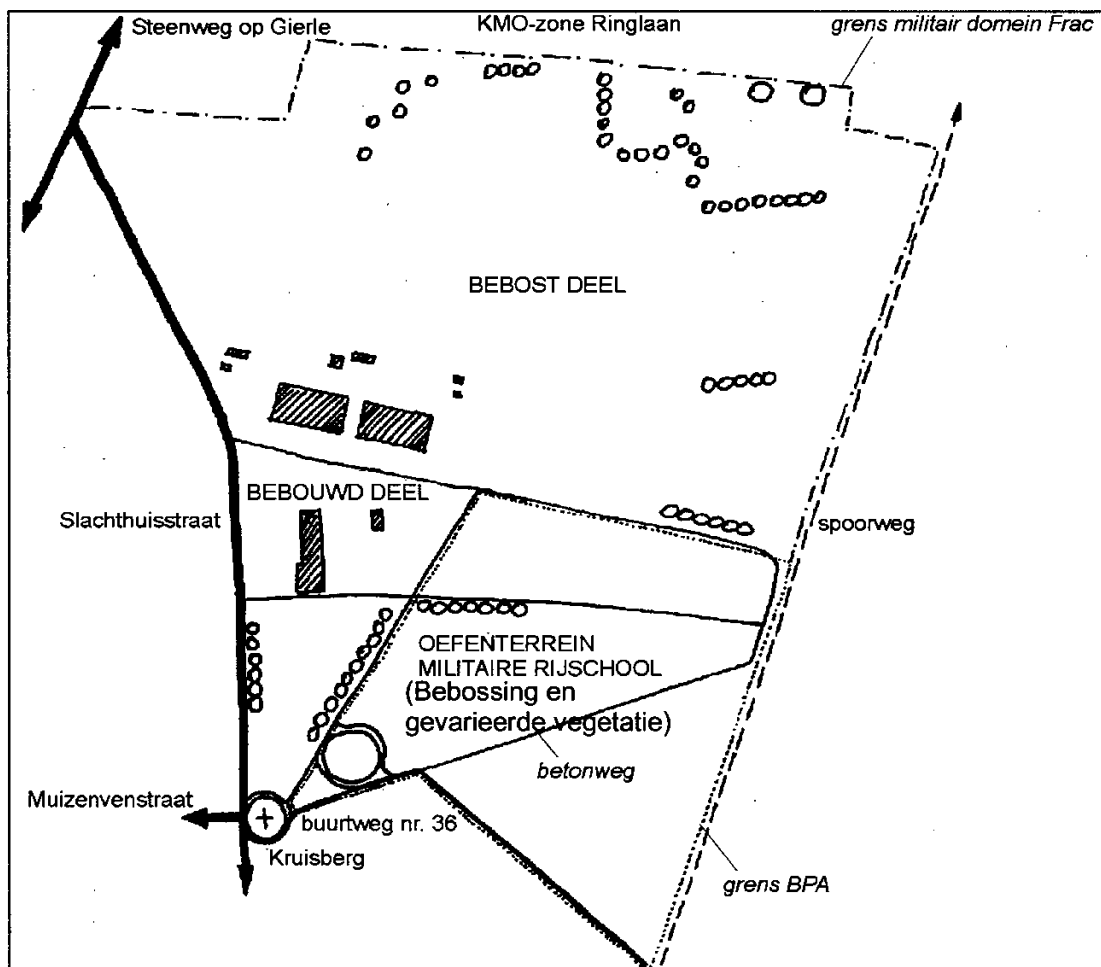
2° Kengetallen

Het plangebied heeft een oppervlakte van 68 495m² (Het gehele voormalige militair domein 'Frac' heeft een oppervlakte van 14ha). De kadastrale nummers³ zijn: 891b, 893c, 893d, 897, 898a, 899a, 899b, 900a, 901, 900b, 893^e, 225, 226, 227, 897 en 984a.

² Houdmont B. (vu), 'Gemeentelijk zakboekje 2001', Kluwer Overheid, 5 februari 2001.



figuur 3: Situering van het plangebied tussen ring en autosnelweg



figuur 4: Het plangebied binnen het voormalig militair domein

³ 3^{de} afdeling, sectie O

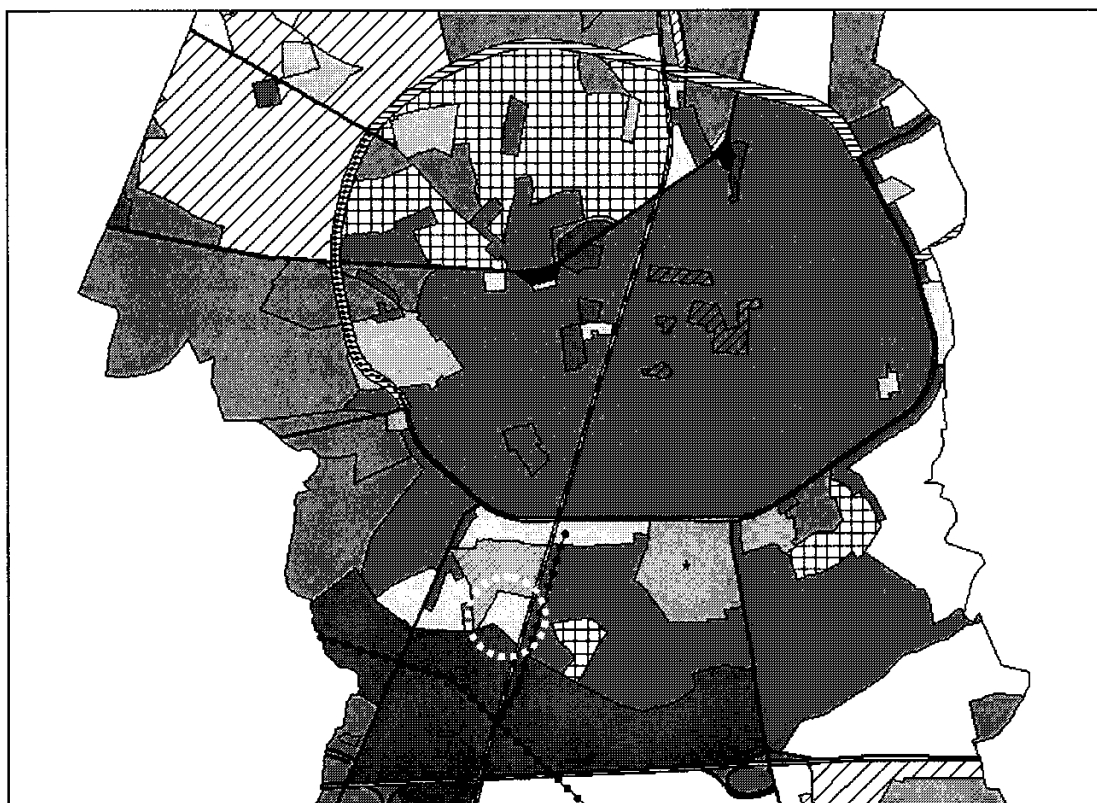
2.2 Ruimtelijke planningscontext

2.2.1 Juridisch kader

1° *Het gewestplan*

Het plangebied droeg oorspronkelijk de bestemming 'militair domein' op het gewestplan⁴. Deze bestemming werd voorzien voor het hele domein genaamd Frac.

Via een gewestplanwijziging⁵ werden de gronden van gans het militair domein herbestemd. Het noordelijk en westelijk deel van het terrein werd herbestemd als 'recreatief parkgebied', het zuidoostelijk deel als 'lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter'. Dit BPA 'Frac Lo' handelt over het zuidoostelijk gelegen deel.



figuur 5: Het plangebied op het gewestplan – meso-niveau

Ten noorden grenst het plangebied aan 'recreatief parkgebied', welke als een stapsteen beschouwd kan worden tussen het 'natuurgebied' ten westen, en het Stadspark ten zuiden van Turnhout. Meer naar het noorden, tegen de ring, zijn 'gebieden voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen' voorzien.

Ten oosten van de spoorlijn ligt een 'woongebied' (en 'woonuitbreidingsgebied'), vlakbij het centrum en het Stadspark. Het is een uitloper van de bebouwing rond de invalsweg naar Geel.

Ten zuiden zijn tot tegen de E34 'gebieden voor milieubelastende industrieën' voorzien (Tussen de Steenweg op Gierle en de spoorlijn loopt deze industriezone ook verder ten zuiden van de E34), de grootste aaneengesloten industriezone van Turnhout.

Ten westen grenst het plangebied aan 'recreatief parkgebied'. Aan de Slachthuisstraat, ter hoogte van Kruisberg, is een strook 'woongebied' aanwezig, wellicht als bestemming van reeds bestaande bebouwing. Ook vandaag de dag zijn deze woningen bewoond. De rest van het gebied ten westen, tot aan de Steenweg op Gierle is een 'gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen'.

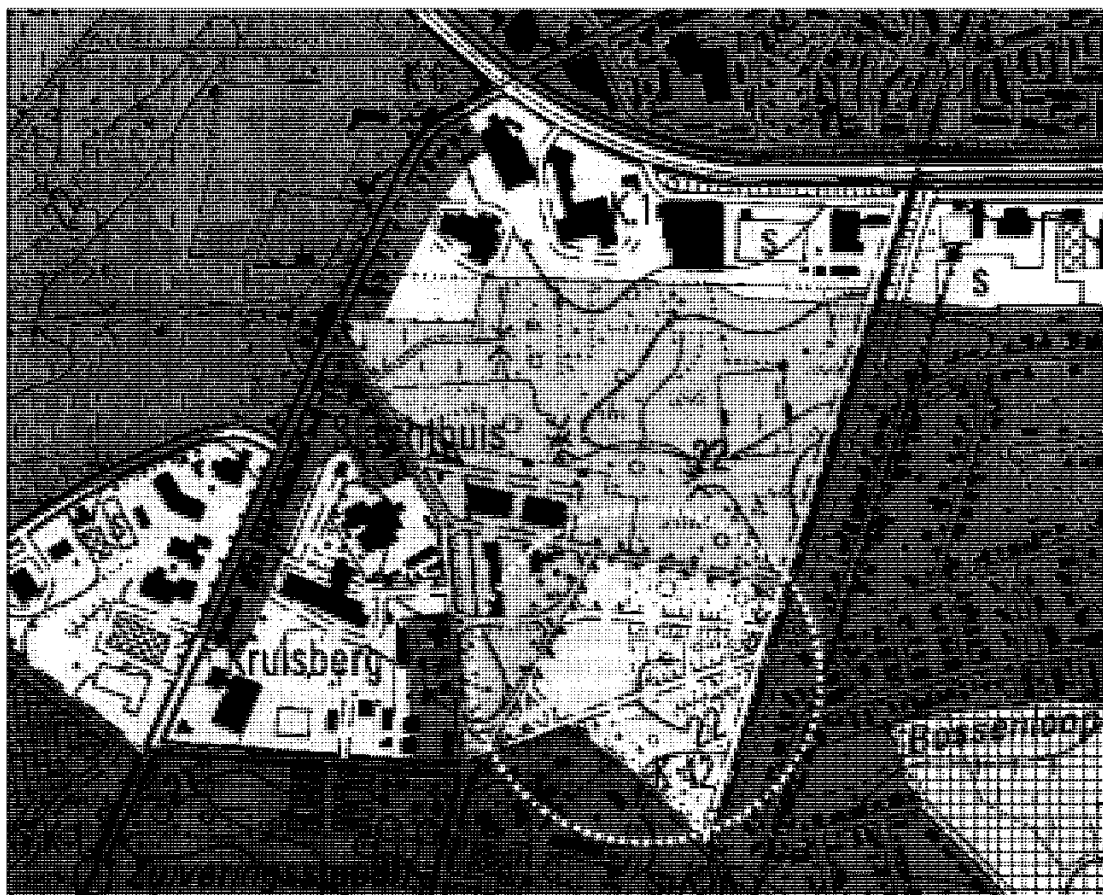
⁴ Gewestplan Turnhout kaart 8^e, K.B. van 30 september 1977.

⁵ M.B. van 24 juli 1996.

Uit de huidige feitelijke toestand blijkt dat de meest van deze bestemmingen inderdaad gerealiseerd werden, behalve die van het voormalige militaire domein. Zowel het plangebied als het recreatief parkgebied ten noorden en ten westen ervan zijn momenteel deels braakliggend (met gevarieerde vegetatie en een aantal leegstaande gebouwen), deels bebost.

De industriegebieden en KMO-zones in Turnhout zijn nagenoeg allemaal volzet, in het woongebied ten oosten van het plangebied is de wijk Papenbrugge voorzien, met sociale en residentiële bebouwing. Van het woonuitbreidingsgebied zijn de westelijke en zuidelijke rand door bebouwing ingenomen, de rest is nog vrij.

Voor meer details omtrent de feitelijke toestand t.o.v. het gewestplan: zie bijlage 1.



figuur 6: Het plangebied op het gewestplan – micro-niveau

2° **Onteigeningsplan Frac 1**

Na de afschaffing van de dienstplicht werden de gronden overgedragen aan het Ministerie van Financiën met het oog op de vervreemding ervan⁶, en werd een gewestplanwijziging (zie hoger) doorgevoerd.

Vervolgens werd het 'onteigeningsplan Frac 1' opgemaakt, in toepassing van de wet betreffende de economische expansie⁷. Artikel 4 van het M.B. meldt uitdrukkelijk dat 'de onteigende gronden pas ontwikkeld kunnen worden na goedkeuring van een plan van aanleg'.

3° **Waterlopen en buurtwegen**

Doorheen het plangebied loopt de buurtweg nr.36 (atlas van buurtwegen), die de zuidelijke grens van het gebied vormt (het verlengde van de Muizenvenstraat).

Er liggen geen waterlopen in het plangebied.

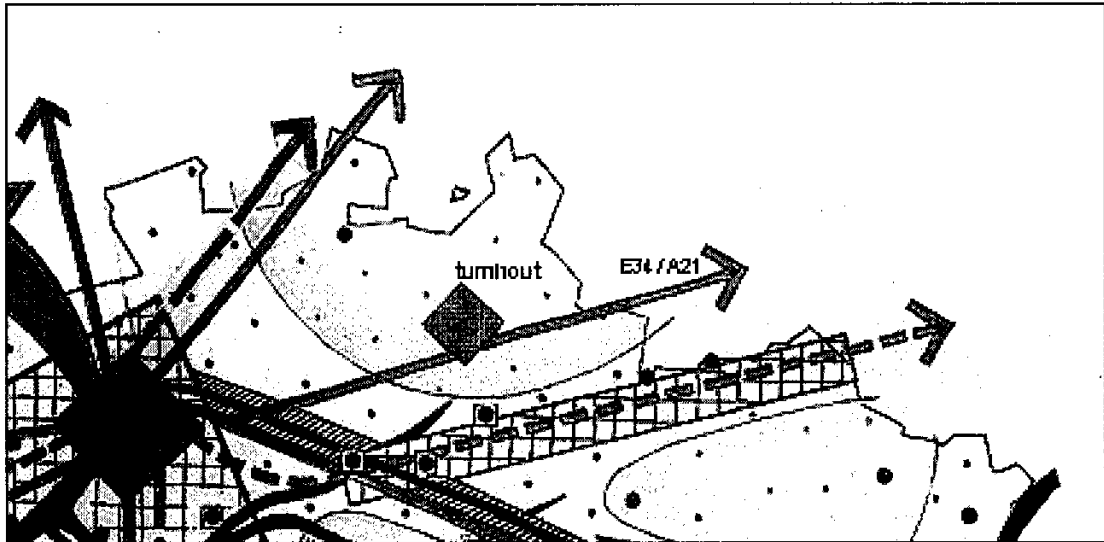
⁶ d.d. 28 september 1995.

⁷ Opgemaakt door IOK (in toepassing van artikel 30 van de wet betreffende de economische expansie van 30 december 1970), M.B. van 27 februari 1997.

2.2.2 Planologisch kader

1° *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*

Turnhout⁸ wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen⁹ (RSV) geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Het bezit dan ook potenties om een belangrijk aandeel van de bijkomende groei (inzake woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en economische activiteit) op te vangen.



figuur 7: Turnhout binnen de gewenste structuur van het RSV

Er worden principes gegeven die betrekking hebben op de inrichting van een lokaal bedrijventerrein:

- kaveloppervlakte is afgestemd op lokale bedrijven
- geen zuivere kleinhandelsbedrijven
- aansluiting bij de kern of een bestaand bedrijventerrein
- ontsluiting via gemeentelijke verzamelwegen rechtstreeks op primaire wegen of secundaire wegen
- uitwerking van de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen in gemeentelijke uitvoeringsplannen

De stedenbouwkundige voorschriften van het BPA 'Frac Lo' zullen de kaveloppervlakte en het type bedrijf duidelijk omschrijven. Het plangebied sluit verder aan bij reeds bestaande industrie- en KMO-zones. Vanop de N140 (Steenweg op Gierle) zijn deze via een op- en afrittencomplex rechtstreeks aangesloten op de A21 (E34 Antwerpen–Eindhoven), welke werd geselecteerd als hoofdweg (verbindende functie op internationaal en Vlaams niveau). De N140 (tussen de ring en de E34), de N19 en de ring zelf werden geselecteerd als een primaire weg type 2 (verzamelende functie binnen het regionaalstedelijk gebied, en de verbinding vormend naar het hoofdwegennet toe).

De spoorlijn (Brussel-Mechelen-Lier-Turnhout) ten oosten van het plangebied is onderdeel van het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer, met Turnhout als hoofdstation. Verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau worden verzorgd.

2° *Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen*

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen¹⁰ (PRS Antwerpen) onderscheidt in haar concept voor de provincie Antwerpen 4 hoofdruimten en 14 deelruimten, welke door 5 deelstructuren met elkaar in samenhang gebracht worden.

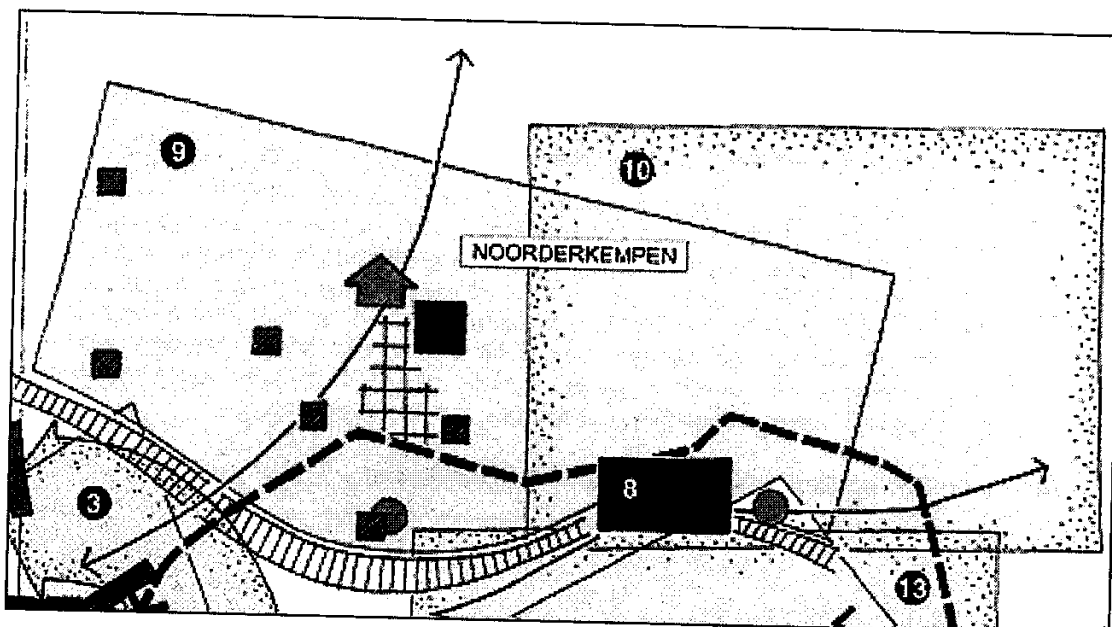
⁸ Delen van de gemeenten Beerse, Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar.

⁹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 'Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – integrale versie', dep. LIN AROHM afd. Ruimtelijke Planning, Brussel, 1998.

¹⁰ Provincie Antwerpen, 'ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen – ontwerp van structuurplan', studiegroep omgeving, Antwerpen, februari 2000.

A. Deelruimte 'het Turnhoutse'

Het plangebied valt binnen 'het Turnhoutse', onderdeel van de hoofdruimte 'de Noorderkempen', waar in hoofdzaak een buitengebied-beleid wordt gevoerd. Het Turnhoutse, een stedelijk gebied, is er het enige gebied met een gesloten karakter en vormt het uitgesproken centrum van de Noorderkempen.



figuur 8: Ruimtelijk concept voor de Noorderkempen volgens het PRS Antwerpen

Volgende ruimtelijke principes zijn er van belang:

- De hoofdweg E34 is structuurbepalend voor de ontwikkeling van Turnhout, met de knooppunten van de N140 en de N19 met de E34 als motor voor regionale bedrijvigheid en hoogdynamische ontwikkelingen.
- De omgeving van de N12, de N140 en de N19 komen in aanmerking als te verdichten stedelijke assen en drager van nieuwe activiteiten.
- Ten noorden van Turnhout ligt waardevol natuurlijk en landschappelijk gebied, zodat uitbreiding in deze richting wordt tegengegaan. Ook tussen Turnhout en Vosselaar bevindt zich een te vrijwaren open ruimte corridor.
- Het regionaalstedelijk gebied wordt ondersteund door een krachtig openbaar vervoersnet.

B. Deelstructuren

B.1 Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur

De natuurverbingsgebieden rond Turnhout moeten zorg dragen voor de ontwikkeling van een complex van kleine natuurlijke elementen. Ze vormen de kern van een natuurverbingszone tussen grotere natuurgebieden.

B.2 Gewenste nederzettingsstructuur

Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Turnhout is lopende (cfr. RSV). Voor de delen van Turnhout die in het buitengebied liggen, werden Turnhout en Zevendonk geselecteerd als woonkernen.

B.3 Gewenste ruimtelijk-economische structuur

Het Turnhoutse is een economische knoop op Vlaams niveau, gekenmerkt door een hoge specialisatiegraad van de aanwezige industriële bedrijvigheid, waar kansrijke sectoren gevestigd zijn (cfr. RSV).

De N140 (Steenweg op Gierle) vormt een kleinhandelsconcentratie die ruimtelijk samenhangt met het stedelijk gebied.

In het buitengebied zijn landbouw en recreatie belangrijke economische functies.

B.4 Gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

De N18 en de N12 worden als secundaire wegen type III geselecteerd, d.w.z. dat de toeganggevende en verzamelende functie bepalend is, en dat ze als drager van belangrijke fiets- en openbaar vervoerverbindingen moeten uitgebouwd worden. Turnhout moet als regionale en bovenlokale openbare vervoersknoop heropgewaardeerd worden.

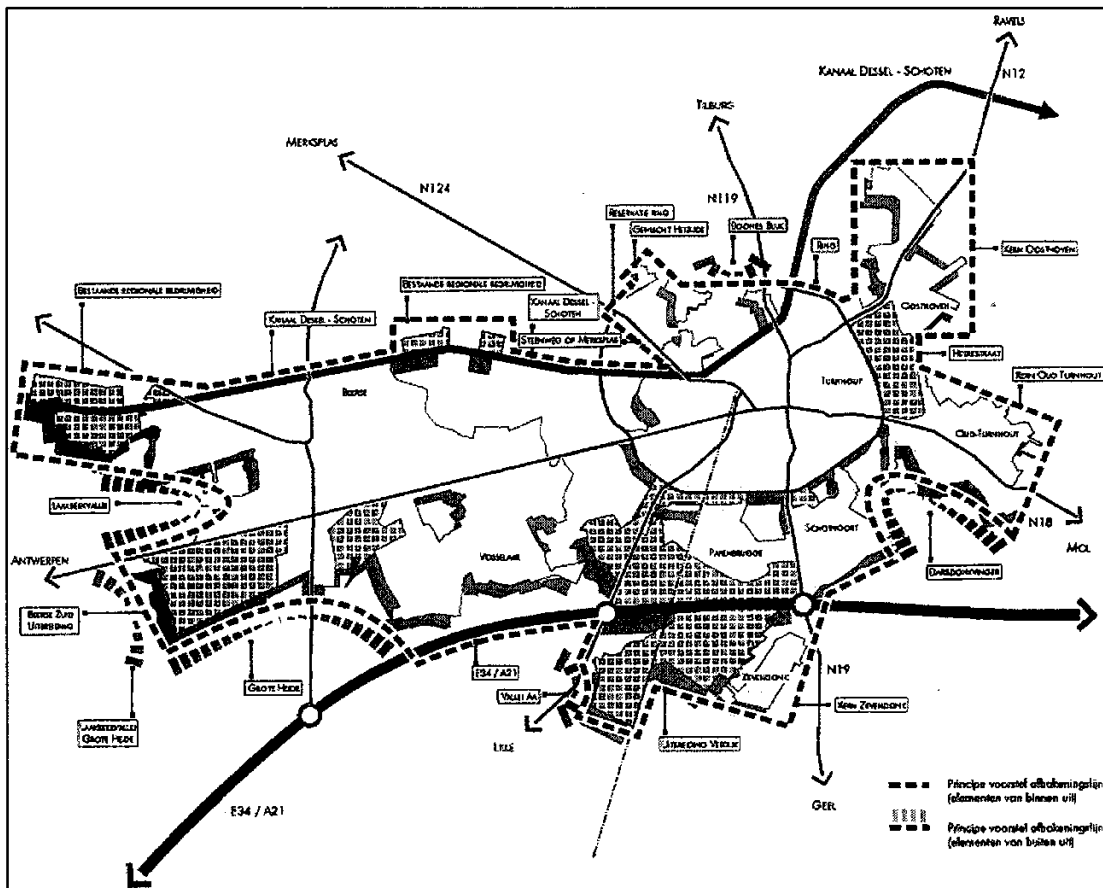
B.5 Gewenste landschappelijke structuur

In en rond het regionaalstedelijk gebied Turnhout worden open ruimte corridors geselecteerd. Het kanaal Dessel-Schoten is een structurerend hydrografisch element.

3° Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Turnhout

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Turnhout (GRS Turnhout) is momenteel in opmaak. In de startnota wordt het Fracterrein vermeld bij een aantal strategische projecten met specifieke potenties voor de herontwikkeling van de binnenstad en het buitengebied. Op de plenaire vergadering d.d. 18/09/2001 werd gevraagd om de relatie met het GRS Turnhout verder uit te werken. Tot op heden is er echter nog niet meer informatie omtrent het GRS Turnhout voorhanden, omdat dit proces pas zal verdergezet worden nadat het afbakeningsproces van het Regionaalstedelijk gebied Turnhout doorlopen werd, of wanneer in dit dossier reeds belangrijke beslissingen genomen werden.

4° Afbakening Regionaalstedelijk gebied Turnhout



figuur 9: Principe voorstel afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied Turnhout (bron: Mens en Ruimte)

Een aantal gegevens uit deze studie¹¹ werden in de toelichting verwerkt.

¹¹ Volgende documenten waren beschikbaar: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AROHM, afd. Ruimtelijke Planning), 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Turnhout (oriëntatienota en bestaande ruimtelijke structuur en potenties)', opdrachthouder Mens en Ruimte, Brussel, januari en april 1999.

Op de plenaire vergadering d.d. 18/09/2001 werd gevraagd om de relatie met het Afbakeningsproces van het Regionaalstedelijk Gebied Turnhout verder uit te werken. Het meest recente document (van 21 maart 2002)¹² werd in juni 2002 besproken door de gemeentebesturen van alle betrokken gemeenten. Hun bemerkingsen werden overgemaakt aan de minister. Hoewel ook in dit proces dus nog geen definitieve keuzes gemaakt zijn, kan op basis van de voorlopige documenten het volgende vastgesteld worden:

- het plangebied van het BPA 'Frac Lo' valt binnen het regionaalstedelijk gebied van Turnhout (zie figuur 9 op blz.12)
- het plangebied ligt nabij de bestaande lokale bedrijvigheid langs de N140, maar verder worden geen specifieke zaken vermeld.

5° **Mobiliteitsplan Turnhout**

Verdere informatie omtrent het Mobiliteitsplan van Turnhout is voorlopig niet voorhanden.

2.2.3 **Andere relevante plannen, documenten en gegevens**

1° **Landschapsstudie Frac Turnhout**

De volledige voormalige militaire rijschool wordt in de landschapsstudie¹³ geanalyseerd, om vanuit landschappelijke en ecologische invalshoek de mogelijkheden van het gebied af te tasten. Relevante elementen uit deze studie werden in de toelichting verwerkt.

2° **Streekvisie Kempen**

De Streekvisie Kempen¹⁴ is een regionale reactie op het initiatief van de Vlaamse Regering om subregio's te betrekken bij het uittekenen van het regionaal beleid. Er worden (vooral economische) hefboomacties gedefinieerd die de toekomstige welvaart van de Kempen moeten verzekeren.

Enkele ruimtelijke opties:

- 637 ha bedrijventerrein realiseren tot 2007 in het arrondissement Turnhout
- maximaal ontwikkelen van bedrijventerreinen met multimodale ontsluitingsmogelijkheden
- optimaliseren van het goederen- en personenvervoer per spoor

3° **Inventaris BPA's**

Zie bijlage 2.

¹² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 'Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Turnhout – ontwerp van afbakeningsvoorstel', Mens en Ruimte, Brugge, oktober 2001. En: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 'Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Turnhout – voorstel van afbakening', Mens en Ruimte, Brugge, 21 maart 2002.

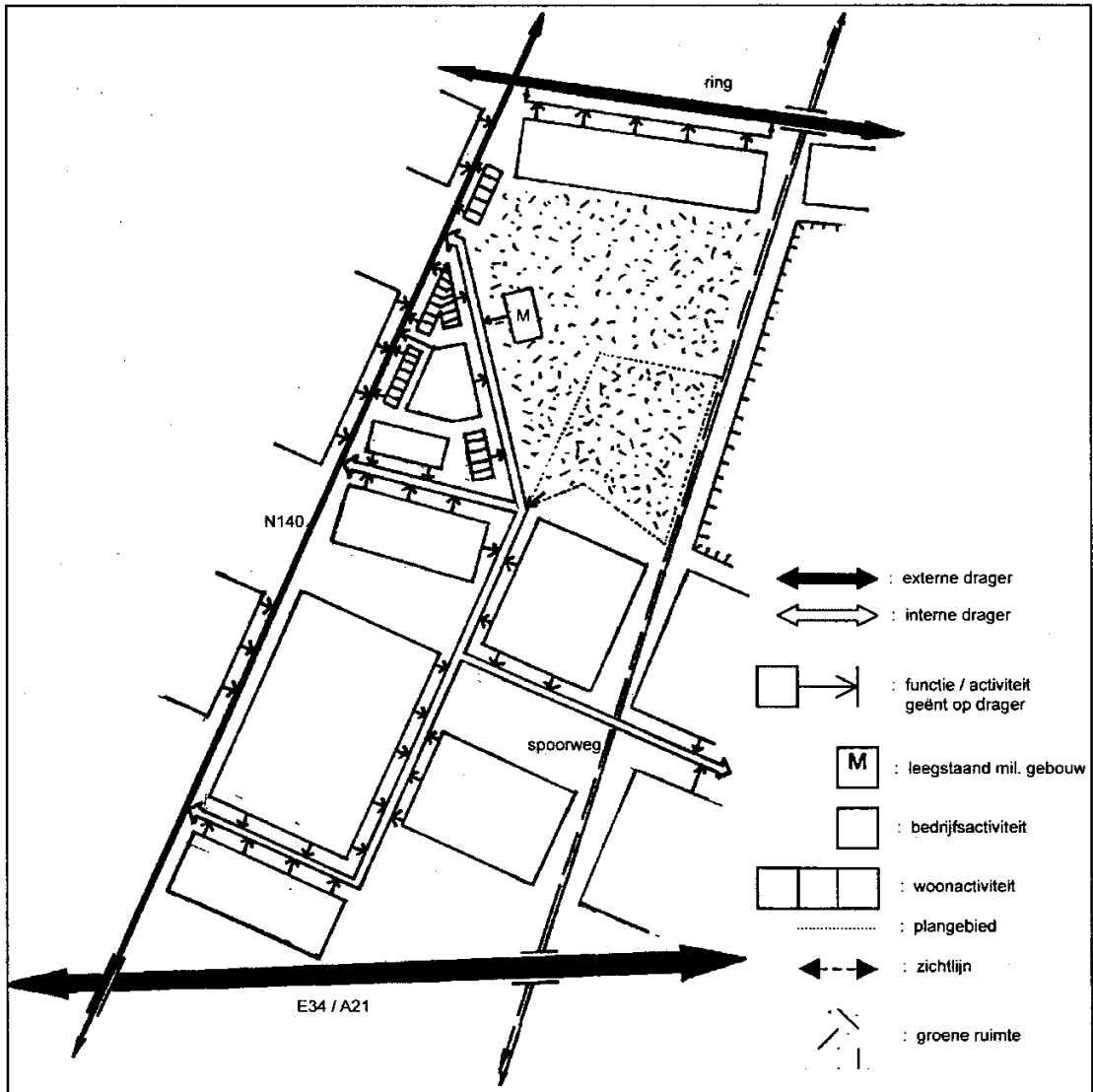
¹³ Lijn in landschap, 'Landschapsstudie Frac-terrein Turnhout', februari 1998.

¹⁴ Oktober 1998.

3 Analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

3.1 Ruimtelijk-functioneel

3.1.1 Macro- en mesoniveau: het plangebied t.o.v. Turnhout



figuur 10: Ruimtelijk-functionele positie van het plangebied op macro- en mesoniveau

Het plangebied maakt deel uit van een ruimer gebied dat begrensd wordt door 4 belangrijke infrastructuren. Vanop de Slachthuisstraat is het gebied tussen de 4 infrastructuren bereikbaar via de Zierenbosstraat, Muizenvenstraat en Slachthuisstraat zelf, respectievelijk ten zuiden, in het midden en ten noorden. De Tieblokkenlaan en de Slachthuisstraat zijn de dragers die de interne ontsluiting van het ruimer gebied verzorgen.

1° Ten noorden: de ring rond Turnhout (R13)

De (halve) ring rond Turnhout verzamelt verkeer vanop de invalswegen N19 (Geel/Kasterelee/op-afrittencomplex E34), N18 (Retie/Mol), N12 (Antwerpen/Malle), N140 (Gierle/op-afrittencomplex E34), N124 (Merksplas), N119 (Weelde/Nederland) en de lokale weg naar Tielen. De ring rond Turnhout en de meeste toegangswegen zijn verzadigd op de piekmomenten. Er is een ventweg voorzien waarlangs een aantal baanwinkels gelegen zijn. De ring overbrugt het kruispunt met de spoorweg.

Vanuit het plangebied is de ring bereikbaar via de Steenweg op Gierle, zodat van een rechtstreekse relatie (visueel, fysisch, functioneel) geen sprake is. Langs de rechte lijn van de spoorweg is wel een zichtperspectief op de brug mogelijk.

Het gebied voor recreatief parkgebied is één van de drie kleinere randstedelijke groenelementen ten zuiden van de ring (w.o. het Stadspark van Turnhout).

2° Ten oosten: de spoorlijn Turnhout-Herentals

De spoorlijn begrenst de hele oostelijke zijde, en is bovendien hoger gelegen dan de aanliggende gebieden. Enkel ter hoogte van de Tieblokkenlaan (d.i. buiten het plangebied) is een overweg voorzien die het industrieterrein ten oosten en westen van de spoorlijn verbindt. De spoorlijn heeft geen halte nabij het plangebied.

Ten oosten van de spoorlijn bevindt zich noordelijk een woonwijk, zuidelijk een industriegebied. Ten westen van de spoorlijn bevindt zich in het noorden een smalle strook KMO-zone en recreatief parkgebied, ten zuiden industrie- en KMO-zone.

Langs de oostzijde van de spoorweg loopt verder een fietsweg, langs de westzijde, binnen het plangebied is een tracé aanwezig, maar niet in gebruik.

Tussen de spoorlijn en de aanliggende gebieden bestaan geen relaties, in tegendeel, er wordt een sterke visuele en fysieke barrière gevormd.

3° Ten zuiden: E34 Antwerpen-Eindhoven (A21)

De ontwikkelingen zijn vooral het gevolg van de aanleg van de E34, in het bijzonder het open afrittencomplex aan de Steenweg op Gierle.

Er is een zeer directe functionele relatie aanwezig, als hoofdtoegang tot de industriële activiteiten in het gebied. De E34 vormt een harde grens, zij het dat ten zuiden van de E34 rond het op- en afrittencomplex ook een deel industrie aanwezig is. Enkel via de Steenweg op Tielen, een lokale weg, worden de industriegebieden ten noorden en ten zuiden van de E34 met elkaar verbonden.

De spoorlijn wordt overbrugt door de E34.

4° Ten westen: de Steenweg op Gierle (N140)

De Steenweg op Gierle is één van de invalswegen naar Turnhout. Het ruimer gebied tussen de 4 infrastructuren is duidelijk geënt op deze weg, en verzamelt het hoofdaandeel van het verkeer in het plangebied van en naar de ring en de E34.

Langs de Steenweg op Gierle zijn een aantal baanwinkels voorzien en ook woningen, meer naar de ring toe.

3.1.2 Micro-niveau: het plangebied en z'n onmiddellijke omgeving

Het plangebied zelf wordt beschouwd, de interne relaties en de relaties met aanliggende gebieden. Het plangebied is voorzien van een intern wegennet omwille van de vroegere functie van militaire rijschool. Het gaat om betonnen wegen van minstens 7m breed die vertrekken vanuit Kruisberg. De relatie met de Slachthuisstraat manifesteert zich slechts op één punt, nl. aan Kruisberg.

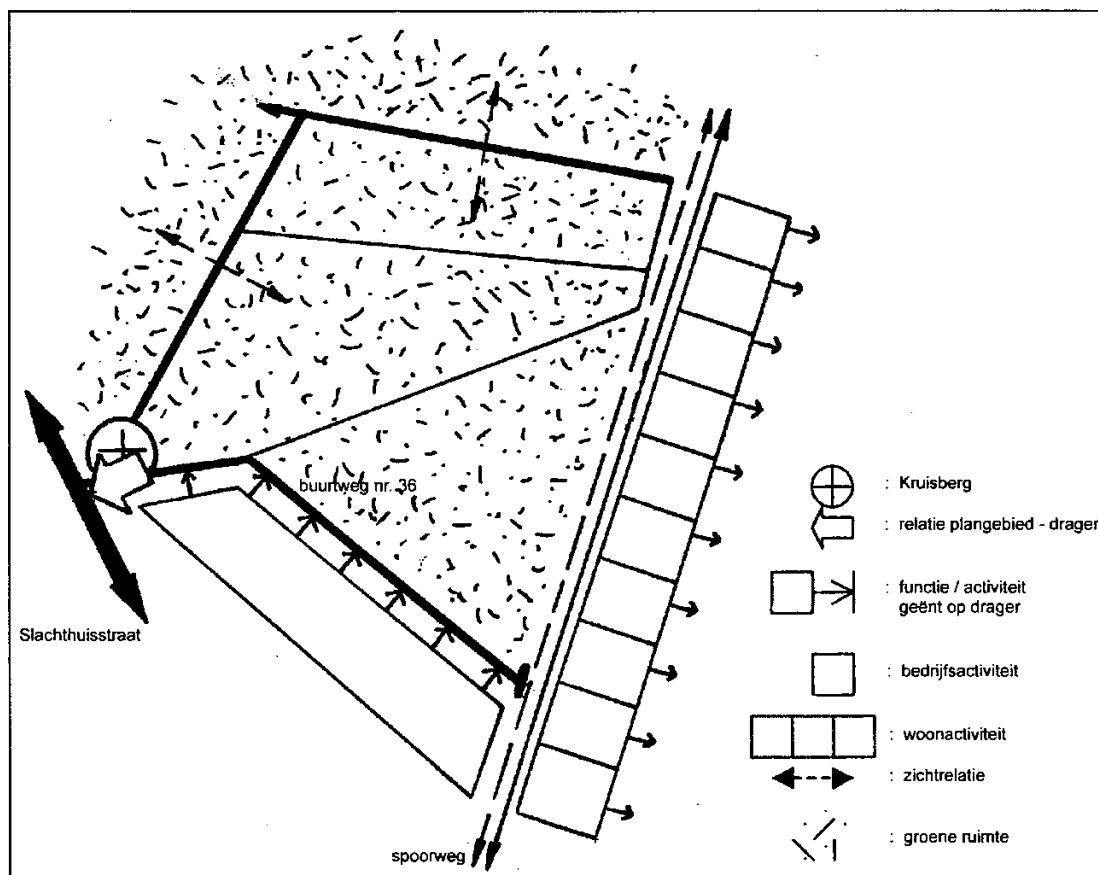
Het plangebied is momenteel dus duidelijk geënt op de Slachthuisstraat.

1° Ten noorden: recreatief parkgebied

De grens tussen het plangebied en het recreatief parkgebied wordt gevormd door een oost-west georiënteerde bestaande betonnen weg van de voormalig militaire rijschool. Er is momenteel weinig verschil tussen beide delen, behalve dat er binnen het recreatief parkgebied enkele (vervallen) gebouwen staan. Zichtrelaties tussen beide zijn aanwezig.

2° De oostelijke grens: spoorweg Herentals-Turnhout

Door de aanwezigheid van de spoorweg ontstaat een opdeling tussen de gebieden ten westen en ten oosten ervan. Doordat er geen overwegen gesitueerd zijn ter hoogte van het gebied, en de spoorlijn iets hoger gelegen is, wordt een fysieke en een visuele barrière gevormd tussen de beide gebieden. Er bestaat geen functionele relatie tussen het plangebied en de woonwijk ten oosten: het plangebied is geënt op de Slachthuisstraat, de woonwijk op de Steenweg naar Tielen en de ring.



figuur 11: Ruimtelijk-functionele positie van het plangebied op micro-niveau

3° Ten zuiden: industriegebied

Het plangebied sluit in het zuiden aan bij een groot aaneengesloten industrieterrein, welk grotendeels gelegen is ten noorden van de E34. De grens tussen het industriegebied en het plangebied wordt gevormd door de buurtweg nr.36, de zuidelijke grens van het voormalig militair domein. De buurtweg loopt dood op een afgesloten overweg aan de spoorlijn, en ontsluit momenteel reeds een drietal bedrijven.

4° Ten zuidwesten: Kruisberg

Hier bevindt zich een rotonde, 'Kruisberg' genaamd. Als knooppunt van wegen is het jaren een belangrijk oriëntatie- en herkenningspunt geweest. Sinds de privatisering van het militair domein en het sluiten van een aantal overwegen is deze structurerende werking in belangrijke mate verdwenen en vergeten.

De wegenstructuur die vertrekt vanuit Kruisberg volgt een radiaal patroon, maar omwille van bovenstaande redenen komt dit in het gebruik niet meer tot uiting. Niettemin markeert dit ruimtelijk element de samenkomst van de Slachthuisstraat, de Muizenvenstraat, buurtweg nr.36, en is het gelegen aan de enig mogelijke toegang tot het plangebied.

5° Ten westen: recreatief parkgebied

Hier bevindt zich een uitloper van het recreatief parkgebied, die in het westen grenst aan de Slachthuisstraat. Op de Slachthuisstraat was een toegang voorzien naar het militair domein. Langs de overzijde van de Slachthuisstraat, beginnende vanaf Kruisberg is aaneengesloten bebouwing aanwezig, bestemd voor wonen.

3.1.3 Samenvatting

De aanwezigheid van het op- en afrittencomplex op het kruispunt van de E34 en de Steenweg op Gierle, activeerde de industrie en KMO-activiteiten.

Het gebied waarvan het plangebied onderdeel uitmaakt, wordt gestructureerd door de aanwezigheid van de talrijke infrastructuren. Binnen het plangebied werd deze infrastructuur geordend door de aanwezigheid van het historische Kruisberg, dat echter vandaag de dag z'n structurerende werking in belangrijke mate verloren heeft.

3.2 Evaluatie van het plangebied

Aan de hand van knelpunten, zwaktes, potenties en sterktes wordt de bestaande structuur van het plangebied geëvalueerd.

3.2.1 Knelpunten en zwaktes

1° *Dimensies van het plangebied: beperkte oppervlakte en compacte vorm*

Het plangebied heeft een oppervlakte van 6ha 65a 65ca, maar heeft een vrij compacte vorm. Het is een soort vierkant waarvan de zuidelijke zijde een knik vertoont.

Bij dergelijke beperkte oppervlakte en compacte vorm is het van belang een goede verhouding te vinden tussen openbaar domein en lokaal bedrijventerrein. Efficiënt indelen van de ruimte betekent hier dat een goede ontsluiting niet het merendeel van de ruimte inneemt, anderzijds mag de indeling van het bedrijventerrein een goede ontsluiting niet in de weg staan. Vanuit dit oogpunt is het beter keerpunten te voorzien dan lussen, die het gebied intern ontsluiten maar veel ruimte innemen.

Bovendien zal een deel van het terrein ingenomen worden door buffers en brandwegen.

2° *Slechts één toegang*

Enkel de zuidwestelijk tip van het gebied grenst aan het huidige openbaar domein, zodat hier de enige toegang voorzien kan worden (aan Kruisberg). Dit betekent dat de interne ontsluiting van het plangebied een lussysteem of een systeem met keerpunten vereist.

3° *Omliggende bestemmingen: woongebied en recreatief parkgebied*

Het terrein wordt in het noorden, oosten en westen ingesloten door activiteiten die 'moeilijk verenigbaar' zijn met de bestemming van lokaal bedrijventerrein van het plangebied. Ten noorden en ten westen is recreatief parkgebied aanwezig. Momenteel vormt dit parkgebied samen met het plangebied één braakliggende terrein met zichtrelaties tussen beide. In het oosten loopt de harde grens van de spoorlijn. Relaties met de woonwijk Papenbrugge ten oosten ervan bestaan niet.

4° *Bestaande wegenpatroon: radiale structuur en driehoekige percelen*

De wegen binnen het plangebied maken deel uit van het radiaal wegenpatroon dat gestructureerd wordt (werd) door Kruisberg. Hierdoor ontstaan driehoekige percelen, welke niet gewenst zijn bij een efficiënte en optimale functionaliteit en ruimtelijke indeling van het lokaal bedrijventerrein.

5° *Verzwakking van structurerende elementen*

Uit de historische analyse, terreinbezoek en uit het eigenlijk gebruik blijkt dat de radiale structuur en de structurerende werking van Kruisberg niet meer tot uiting komen. De radiale wegen die in het plangebied vertrekken vanuit Kruisberg lopen dood op de spoorweg en bevinden zich bovendien op privé-domein of semi-privé-domein. De Slachthuisstraat passeert langs Kruisberg, eerder dan dat dit er een oriëntatie- of herkenningspunt voor vormt.

Bovendien bevindt Kruisberg zich vandaag de dag in verwaarloosde toestand. De interne logica van een militaire rijschool (met een parcours met ronde punten, bochten, e.d.) is bovendien niet gewenst bij de ruimtelijke indeling van een lokaal bedrijventerrein.

6° *Fietsweg: enkel langs de oostzijde van de spoorweg*

De fietsweg loopt ten oosten van de spoorweg zodat, door het ontbreken van een overweg ter hoogte van het plangebied, er geen functionele relatie met het plangebied bestaat.

3.2.2 Potenties en sterktes

1° **Aanwezigheid van een historisch structurerend element: Kruisberg**

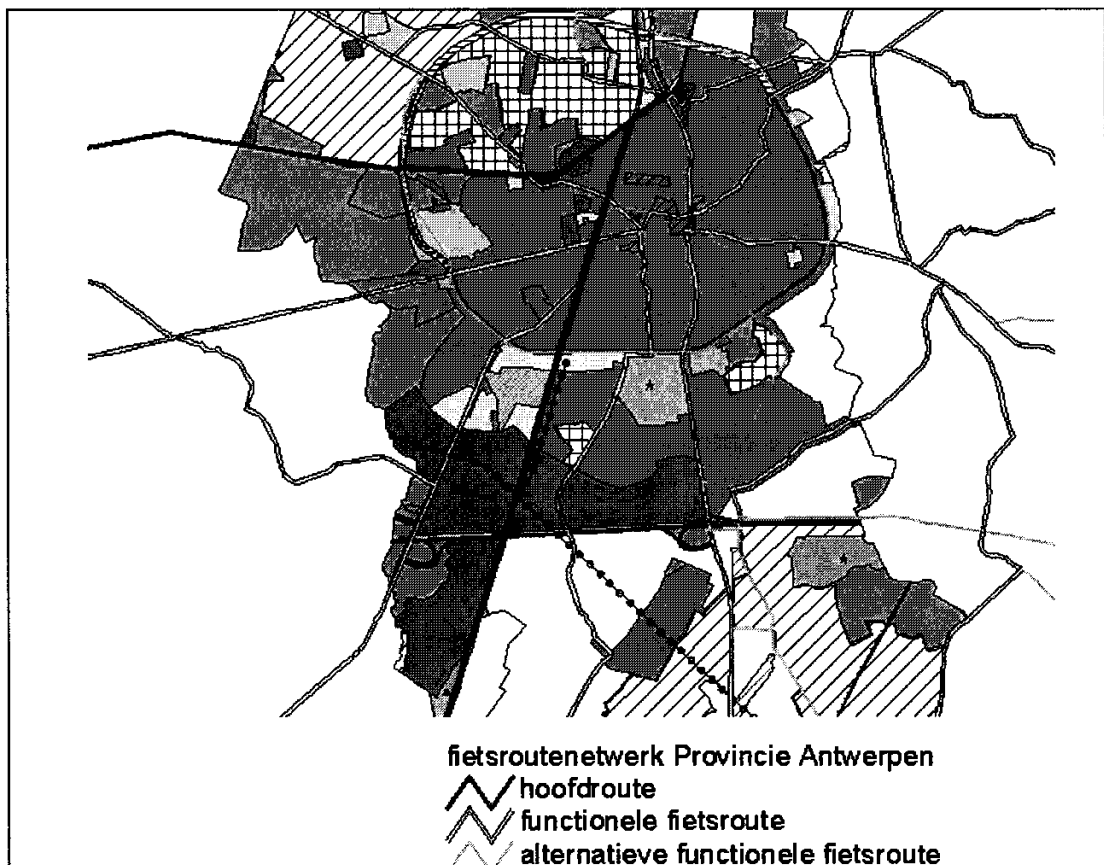
Kruisberg, ondanks de verwaarlozing, blijft een belangrijke historische getuige. Bovendien zal de functie van herkennings- en oriëntatiepunt beter kunnen waargemaakt worden, misschien niet als knooppunt voor de erop aansluitende wegen, maar als landmark aan de toegang tot het plangebied.

2° **Huidige feitelijke toestand: braakliggend**

Doordat het gebied braakliggend is, en de aanwezige structuur onduidelijk of niet meer van toepassing is, moet er minimaal rekening gehouden worden met de aanwezigheid van de bestaande elementen binnen het plangebied. Let wel, met minimaal wordt bedoeld dat de randvoorwaarden die elders in deze toelichting geschetst werden, steeds in acht genomen moeten worden, maar dat de ruimtelijke indeling niet belemmerd mag worden door bijvoorbeeld reeds aanwezige bebouwing.

3° **Aanzet tot een fietsweg ten westen van de spoorlijn**

Ten westen van en parallel aan de spoorlijn loopt reeds een wegeltje dat uitgebouwd kan worden tot een route voor het langzaam verkeer dat van de landbouwgebieden ten zuiden van de E34 langs de groene buffers van de spoorlijn naar het centrum van Turnhout loopt. Bovendien voorziet de Provincie Antwerpen langs de spoorlijn een hoofdroute van het provinciaal fietsroutenetwerk van de Provincie Antwerpen (zie figuur 12 op blz.18).



figuur 12: Het plangebied is rechtstreeks aangesloten op een hoofdroute van het fietsroutenetwerk van de Provincie Antwerpen (bron: Provincie Antwerpen/GIS)

4° **Aansluiting op een reeds bestaande industriezone**

Het plangebied grenst in het zuiden aan de industriezone Muizenven. Het karakter van beide gebieden is echter verschillend. Het industriegebied heeft een oppervlakte van 65,6ha, en

werd bestemd als gebied voor milieubelastende industrie. Het plangebied is kleiner in oppervlakte en kreeg de bestemming van lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter. Het profiel van de bedrijven die worden aangetrokken is dus anders. Wanneer naar de perceelsgrootte wordt gekeken, dan blijkt dat in de industriezone ruime percelen voorkomen die onmogelijk kunnen gerealiseerd worden binnen het plangebied (bv. 70m x 150m voor het perceel gelegen aan buurtweg nr.36 en grenzend aan de spoorweg).

Er is dus een dubbelzinnigheid aanwezig: enerzijds sluit de KMO-zone aan bij de industriezone, anderzijds is het karakter en de invulling anders.

5° *Nieuwe structuur opgelegd door de grenzen*

De duidelijke grenzen die vereist zijn voor het bufferen van de aanliggende bestemmingen in het noorden, oosten en westen, de toegang die enkel gesitueerd kan zijn aan Kruisberg en de zachte grens als aansluiting op het bestaande industrieterrein, vormen het vertrekpunt om te komen tot een nieuwe structuur voor het gebied.

6° *Mogelijkheid tot combineren van activiteiten en functies*

Om de compacte vorm van het plangebied optimaal te benutten wordt de mogelijkheid aangegrepen om bepaalde functies en activiteiten te combineren.

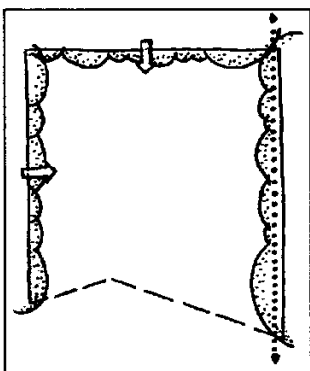
4 Inrichtingsplan

4.1 Concept

Het concept vertaalt, in een beknopt beeld, de bestaande structuur en randvoorwaarden naar een gewenste structuur, en is opgebouwd uit een aantal conceptelementen. De conceptelementen trachten tegemoet te komen aan de bevindingen van de analyses en evaluaties uit vorige hoofdstukken.

4.1.1 Conceptelementen

1° Grenzen

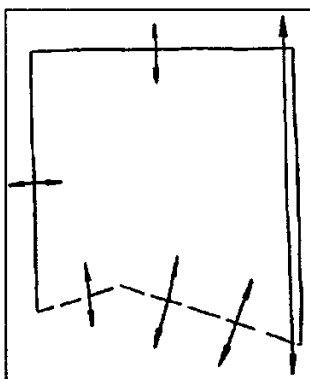


De aanliggende functies en activiteiten vragen elk een ander type grens. Ten noorden, oosten en westen wordt een harde grens voorzien als buffering t.o.v. de zachte activiteit van het recreatief parkgebied (en de spoorlijn). Ten zuiden wordt een zachte grens voorzien, als overgang naar de industriezone Muizenven.

Bovendien zal de compacte vorm optimaal benut worden door bepaalde functies te combineren. Daarom wordt de buffer langs de spoorweg gecombineerd met een fietsweg. In de buffer grenzend aan de wegen van het recreatief parkgebied worden toegangen voor de brandweer voorzien. De brandweer gebruikt deze wegen ten noorden en ten westen dus als brandweg¹⁵. Dit concept kan op de goedkeuring van de brandweer van Turnhout rekenen (zie verslag plenaire vergadering d.d. 18/09/2001).

figuur 13: Conceptelement 'grenzen'

2° Relaties met omliggende gebieden

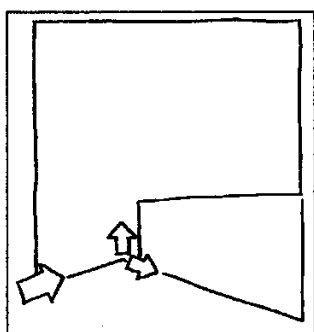


Aan de zuidelijke grens zijn in grote maten zichtrelaties met de onmiddellijke omgeving mogelijk (het plangebied sluit hier aan op de industriezone Muizenven), aan de oostelijke grens niet omwille van de hoger gelegen spoorweg. Wel is een zichtperspectief in noord-zuidelijke richting langsheen de spoorweg aanwezig. Ten noorden en ten westen bestaan de functionele relaties door de toegangen van de brandweer.

figuur 14: Conceptelement 'relaties met omliggende gebieden'

¹⁵ Deze wegen ten noorden en ten westen werden opgenomen in het in opmaak zijnde BPA 'Frac-RP' voor de inrichting van het aanliggende recreatieve parkgebied. Stad Turnhout verzekert dat deze wegen als brandweg voor het bedrijventerrein gebruikt kunnen worden.

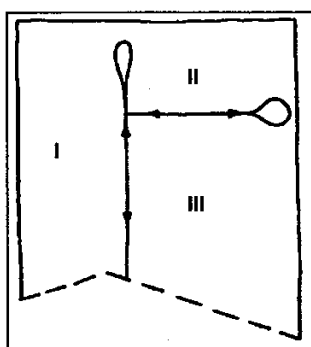
3° Toegang



figuur 15: Conceptelement 'toegang'

De hoofdtoegang tot het gebied ligt aan Kruisberg, als symbool en landmark. De toegangsweg loopt dan over buurtweg nr.36. Net voorbij de knik in de buurtweg bevindt zich een 'secundaire' toegang naar het 'binnengebied' Frac Lo. Een beperkt aantal percelen wordt echter ontsloten verder via de buurtweg nr.36. Op die manier vormt het gebied Frac Lo een entiteit op zich en wordt de bestaande beslotenheid gerespecteerd, zonder uit het oog te verliezen dat er aansluiting is met de industriezone Muizenven.

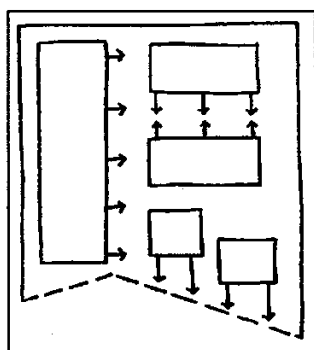
4° Ontsluiting



figuur 16: Conceptelement 'ontsluiting'

Voor de interne ontsluiting van het plangebied wordt gekozen voor twee centrale assen (met mogelijkheid tot keren), die het gebied in 3 zones verdelen. De reeds bestaande beslotenheid van het plangebied wordt zo in zekere mate bewaard, en er wordt een optimale verhouding gezocht tussen openbaar domein en lokaal bedrijventerrein. Het parkeren wordt, in de maten van het mogelijke, bij de bedrijven zelf voorzien.

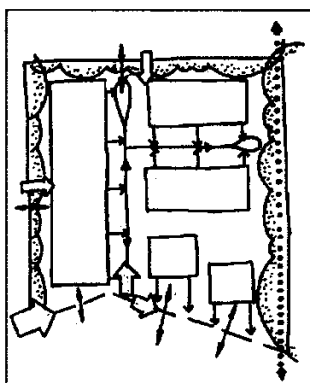
5° Oriëntatie van de percelen en aard van de bebouwing



figuur 17: Conceptelement 'oriëntatie van de percelen en aard van de bebouwing'

De percelen van zone I bestaan uit gesloten bebouwing, zone II en de noordelijke helft van zone III uit gesloten en half open bebouwing. Deze bebouwing is geënt op de centrale assen. De bebouwing op de zuidelijke helft van zone III half open of open, en is geënt op de buurtweg nr.36. Op die manier wordt een onderscheid gemaakt tussen het karakter van het plangebied en van de industriezone Muizenven: de bebouwing op de zuidelijke helft van zone III vormt een overgang en sluit aan bij de vrijstaande bebouwingwijze aan de overkant van buurtweg nr.36.

4.1.2 Synthese-schets



conceptelementen:

- grenzen
- relaties met de omliggende gebieden
- toegang
- ontsluiting
- oriëntatie percelen en aard bebouwing

figuur 18: Concept voor de ruimtelijke indeling van het plangebied 'Frac'

4.2 Inrichtingsplan

Hieronder worden de verschillende bestemmingen van het bestemmingsplan kort overlopen.

1° *Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter*

Op het lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter komen 3 soorten bebouwing voor: aaneengesloten voor de gebouwen die georiënteerd zijn naar de noord-zuid gerichte ontsluitingsweg, gekoppeld en/of aaneengesloten voor de gebouwen georiënteerd naar de oost-west gerichte ontsluitingsweg, gekoppeld en/of vrijstaand voor de gebouwen gericht naar buurtweg nr.36.

De eigenlijke percelering van de plaatsen voor lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter wordt, met in acht name van de stedenbouwkundige voorschriften, overgelaten aan de ontwikkelaar.

2° *Openbaar domein*

Het betreft enerzijds opritten, los- en laadplaatsen, openbaar groen en gemeenschappelijke parkings gelegen op het openbaar domein.

De inrichting van de strook langs de de noord-zuid gerichte ontsluitingsweg is afhankelijk van de manier waarop de percelering van het aanliggende lokaal bedrijventerrein tot stand komt, en wordt, met in acht name van de stedenbouwkundige voorschriften, overgelaten aan de ontwikkelaar.

Het openbaar domein bestaat anderzijds uit de bestaande buurtweg nr.36 aan de rand van het plangebied, anderzijds uit twee centrale assen met keermogelijkheid binnen het plangebied. De oost-west georiënteerde as is voorzien van een keerpunt, de noord-zuid georiënteerde as niet. Keermogelijkheid op deze as is mogelijk over de gehele breedte, omdat er een combinatie voorzien is met de plaatsen voor openbaar nut.

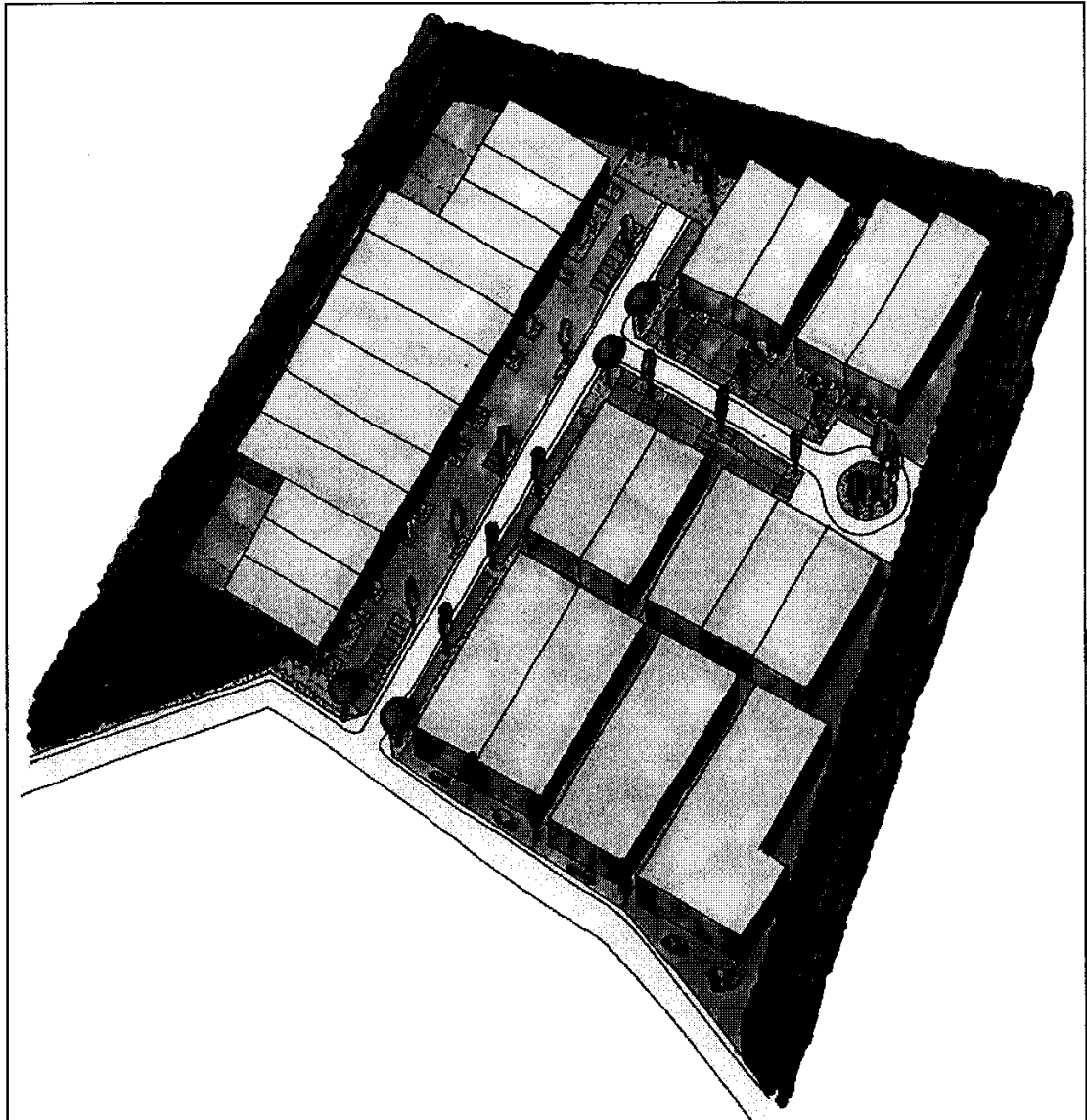
3° *Buffers*

De grenzen worden onder de vorm van buffers uitgewerkt. Langs de noord- en westkant wordt een buffer voorzien van 15 m, langs de oostkant een buffer van 19 m. Elke buffer is echter op een andere manier uitgewerkt: de buffers bevatten toegangen voor de brandweer, naar de achterkant van de gebouwen toe, de buffer langs de spoorlijn herbergt eveneens een fiets- en wandel weg. Op die manier worden functies gecombineerd en ruimte uitgespaard op de bedrijventerreinen zelf. Er dient opgemerkt te worden dat de wegen welke ten noorden en ten westen grenzen aan het plangebied als brandweg gebruikt zullen worden (de brandweer kan dan te voet, doorheen toegangen in de buffer het bedrijventerrein bereiken¹⁶). De wegen bevinden zich in het BPA 'Frac-RP', welke een inrichting voor het aanliggende Recreatief Parkgebied voorziet. De Stad Turnhout heeft benadrukt dat de bereikbaarheid voor de brandweer via deze wegen gegarandeerd zal blijven.

¹⁶ Dit concept werd met de brandweer van Turnhout besproken, en kon op hun goedkeuring rekenen.

Langs buurtweg nr.36 wordt geen extra buffer voorzien omdat de bestemming van het plangebied verenigbaar is met de aangrenzende industriezone. De buurtweg nr.36 op zich vormt de grens, en ontsluit de percelen langs weerszijde ervan.

In het inrichtingsplan wordt een mogelijke invulling van het bestemmingsplan gegeven. In onderstaande schets werd in hoofdzaak uitgegaan van een minimale perceelsbreedte.



aantal units: 25
gemiddelde oppervlakte per perceel: 1591 m²¹⁷
figuur 19: Schets inrichtingsplan: mogelijke percelering

¹⁷ De gemiddelde oppervlakte per perceel werd berekend door de totale oppervlakte van de zone voor lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter (zie tabel 2 op blz.24) te delen door het aantal units uit deze inrichtingsschets (dus 39 793m²/25 units (percelen) = 1591m² per perceel).

4.3 Ruimtebalans

bestemming volgens het gewestplan	oppervlakte (m ²)	aandeel	opmerking
lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter	68 495	100	

artikel op bestemmingsplan	bestemming volgens het BPA	oppervlakte (m ²)	aandeel (%)	opmerking
1	lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter	(totaal: 39 793)	(58)	
1.A	aaneengesloten bebouwing	12 288	18	
1.B1 en 1.B2	gekoppelde en/of aaneengesloten bebouwing	15 340	22	
1.C	gekoppelde en/of vrijstaande bebouwing	12 165	18	
2	openbaar domein	(totaal: 14 270)	(21)	
2.I	opritten/laden en lossen/openbaar groen/gemeenschappelijk parkeren op het openbaar domein	4 088	6	minimum 10% groenaanleg (408m ²)
2.II	gemeenschappelijk parkeren op het openbaar domein	1 459	2	minimum 5% groenaanleg (73m ²)
2.III	openbaar groen op het openbaar domein	1 531	2	
2.IV	toegang en interne ontsluiting	7 192	11	
3	buffers	(totaal: 14 432)	(21)	
3.I	buffer met toegang brandweer	8 252	12	
3.II	buffer met toegang brandweer en fiets-, wandel- en brandweg	6 180	9	de fiets-, wandel- en brandweg heeft een opp. van ± 1200m ²
tot. opp. van het BPA 'Frac Lo'		68 495	100	

tabel 2: Ruimtebalans van het BPA 'Frac Lo'

5 Besluit

Het BPA 'Frac Lo' wil tegemoet komen aan de wens om een lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter te ontwikkelen, en geeft als dusdanig de ruimtelijke indeling van het gebied weer.

Hier toe werd de bestaande structuur geconfronteerd met de gewenste structuur en werd, op basis van de mogelijkheden die het terrein biedt en de eisen die een lokaal bedrijventerrein stelt, een ontwerp uitgewerkt.

De bepalende factoren voor het gebied zijn: de harde grenzen, resten van een bestaande structuur, de aard van de omliggende bestemmingen en de compactheid en geslotenheid van het plangebied.

De ruimtelijke indeling werd vastgelegd in het bestemmingsplan, in de toelichting en in de stedenbouwkundige voorschriften die bij het BPA 'Frac Lo' horen.

Bijlage 1

De huidige, feitelijke toestand t.o.v. de bestemmingen van het gewestplan.

Recreatief parkgebied

Het recreatief parkgebied ten noorden en ten westen van het plangebied is momenteel braakliggende met gevarieerde vegetatie en een aantal gebouwen van het voormalige militair domein.

Industriegebieden en KMO-zones in Turnhout

Het gebied dat bestemd is als milieubelastende industrie ten zuiden van het plangebied bestaat uit vijf bij elkaar gesitueerde zones¹⁸.

zone	aantal bedrijven	totale terreinoppervlakte	volzet
Everdongen	31	78,2 ha	volzet
Muizenven	14	65,5 ha	nagenoeg volzet
Visbeek	14	28,7 ha	volzet
Veedijk	44	48,1 ha	nagenoeg volzet
Veedijk 2	15	23 ha	nagenoeg volzet

tabel 3: Kwantitatieve gegevens i.v.m. het industriegebied ten zuiden van het plangebied

De aard van de bedrijvigheid is gesitueerd op het terrein van de grafische en papierverwerkende nijverheid, elektrotechniek, voeding, metaalverwerkende nijverheid, bouwnijverheid, chemische nijverheid en een opkomende transportsector.

De KMO-zone ten westen van het plangebied, langs weerszijde van de Steenweg op Gierle kan als volgt gekwantificeerd worden:

zone	aantal bedrijven	totale terreinoppervlakte	volzet
Eyssels	11	7 ha	volzet
Lokerse Heide	10	7 ha	volzet

tabel 4: Kwantitatieve gegevens i.v.m. de KMO-zone ten westen van het plangebied

Het betreft hier vooral baanwinkels.

De KMO-zone tegen de ring, ten noorden van het plangebied, heeft volgende kengetallen:

zone	aantal bedrijven	totale terreinoppervlakte	volzet
Parklaan	16	13 ha	volzet

tabel 5: Kwantitatieve gegevens i.v.m. de KMO-zone ten noorden van het plangebied

Ook hier betreft het vooral baanwinkels.

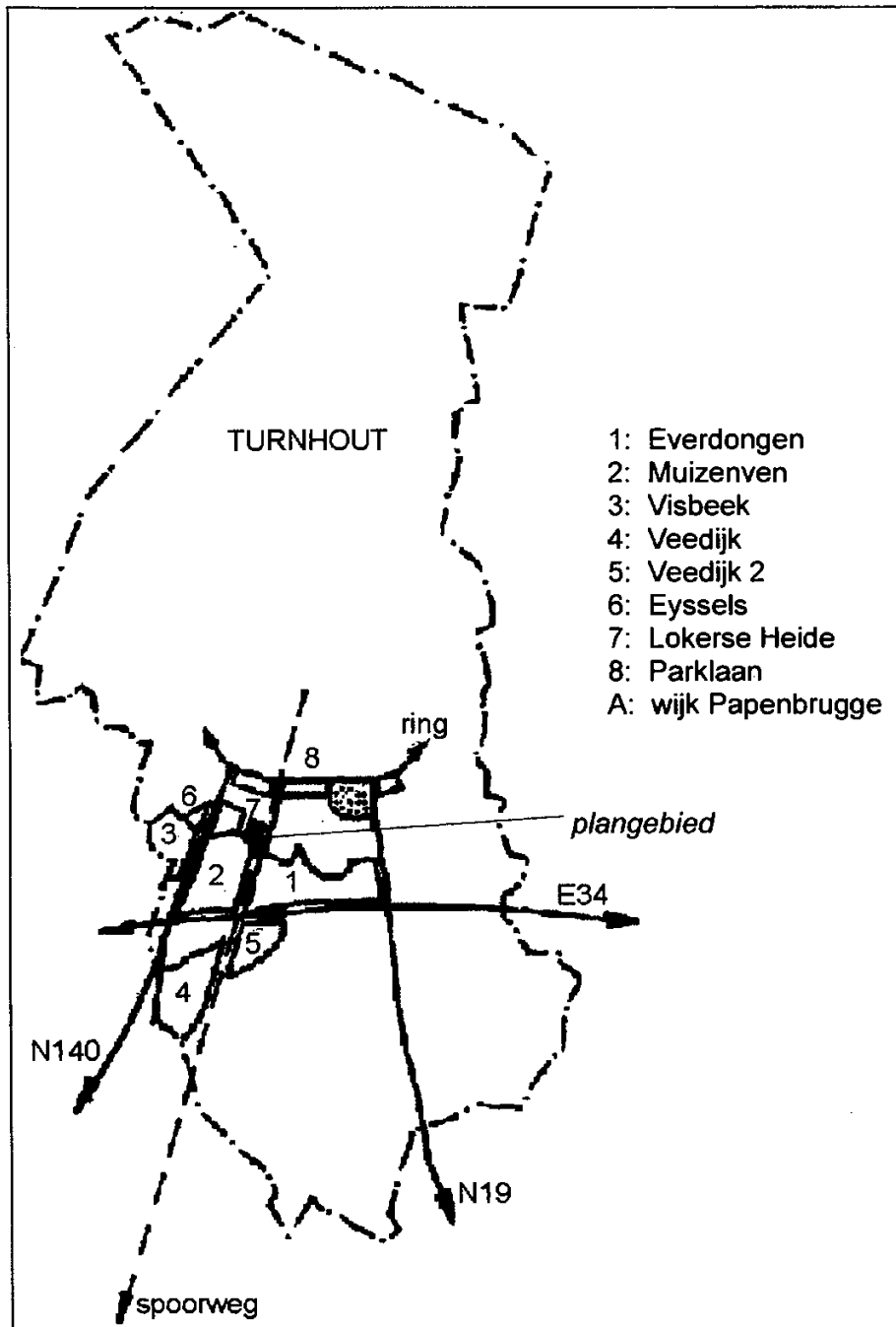
Wanneer de blik wordt verruimd en het gehele stedelijk gebied Turnhout in beschouwing wordt genomen, dan blijkt dat ook de industriegebieden en KMO-zones in Beerse volledig volzet of nagenoeg volzet zijn. Oud-Turnhout en Vosselaar kennen weinig bedrijvigheid. Voor meer details hieromtrent wordt verwezen naar de studie vermeld onder voetnoot 2.

Woongebied en woonuitbreidingsgebied ten oosten van het plangebied

De wijk Papenbrugge ten oosten van het plangebied bevat zowel sociale als residentiële bebouwing.

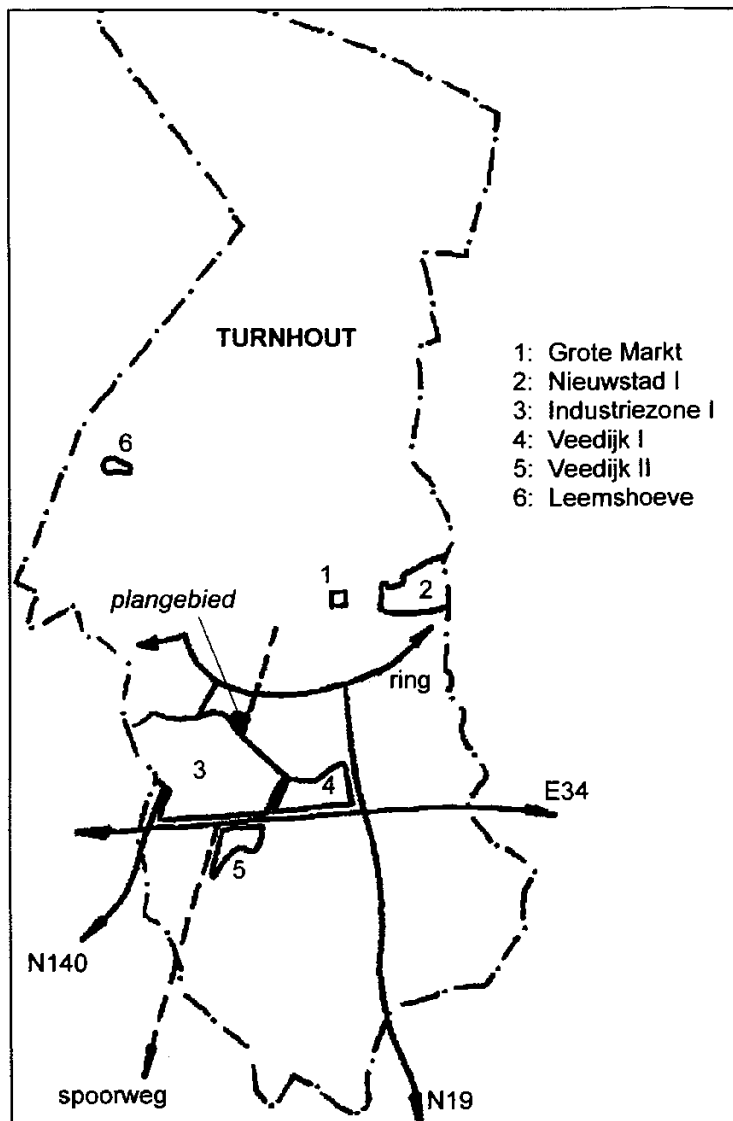
Van het woonuitbreidingsgebied zijn de westelijke en zuidelijke rand door bebouwing ingenomen, de rest is nog vrij.

¹⁸ Gebaseerd op: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AROHM, afd. Ruimtelijke Planning), 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Turnhout (oriëntatienota en bestaande ruimtelijke structuur en potenties)', opdrachthouder Mens en Ruimte, Brussel, januari en april 1999.



figuur 20: Industriegebieden en KMO-zones in Turnhout t.o.v. het plangebied

Bijlage 2 Inventaris van de BPA's in Turnhout



figuur 21: Situering van de BPA's in Turnhout

naam BPA	besluit	onderwerp	uitvoering
Grote markt	KB 25/03/65	Stedebouwkw. voorschr.	nog van toepassing
Nieuwstad 1	KB 13/04/65	Stedebouwkw. voorschr. en aanleg nieuwe wegen	nog van toepassing
Industriezone 1	KB 26/04/68	Afbakening nieuw industriegebied van 120ha (Everdongen, Muizenven, Visbeek)	gerealiseerd
Industriezone Veedijk 1	KB 18/07/75	Uitbreiding industriegebied met 55ha	gerealiseerd
Industriezone Haegbenden-Veedijk 2	Besl. VI. Ex. 10/10/90	Uitbreiding industriegebied met 25ha	gerealiseerd
Leemshoeve	MB 03/08/98	aanleg sportvelden	gerealiseerd

tabel 6: Overzicht van de BPA's in Turnhout



foto 8



foto 9



foto 10



foto 11



foto 13

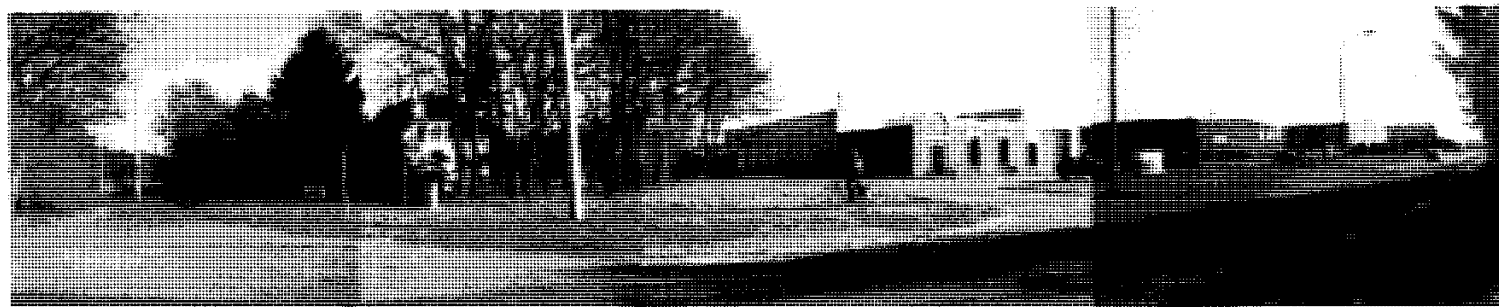
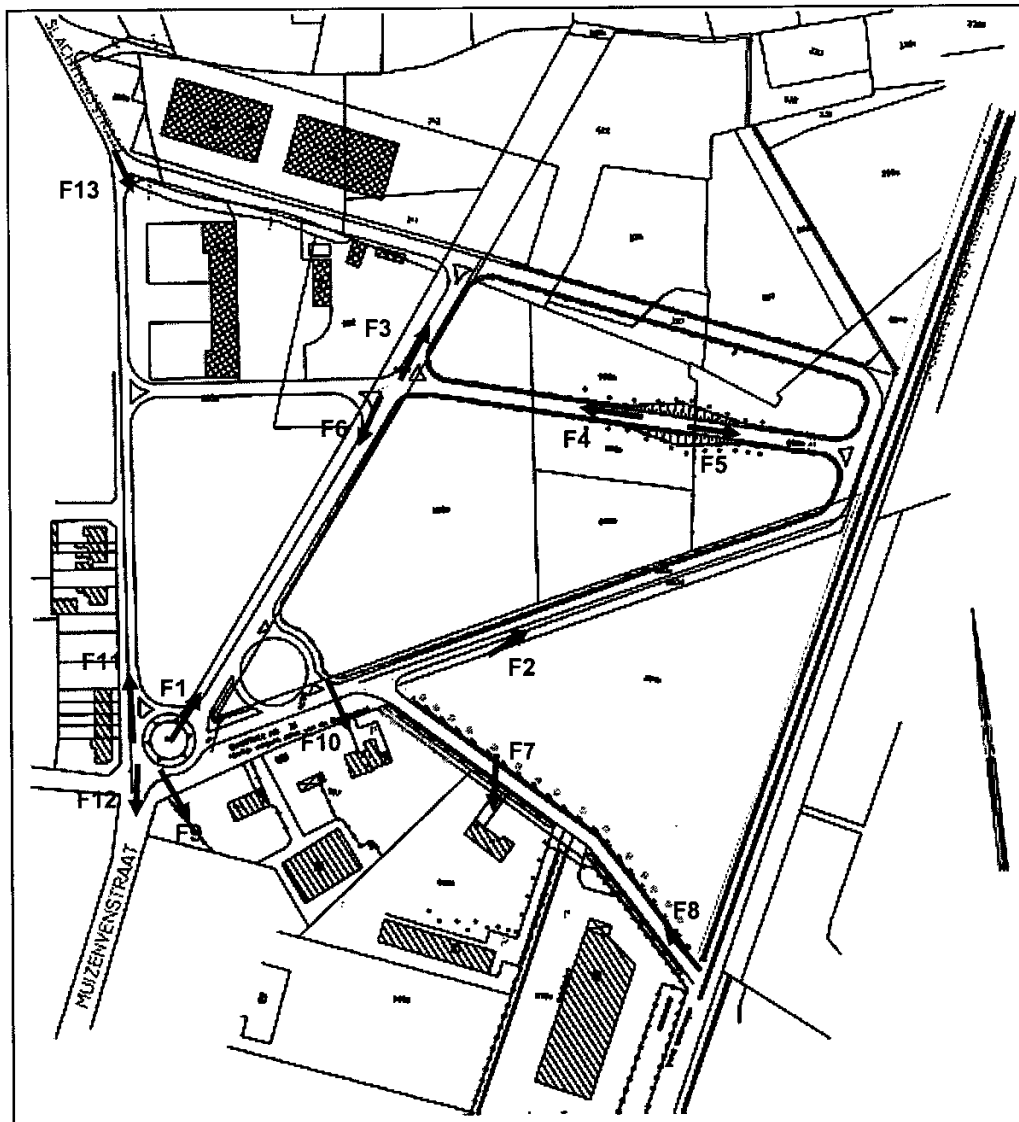


foto 12

Bijlage 3 Fotoreportage



figuur 22: Situering van de foto's op het grondplan

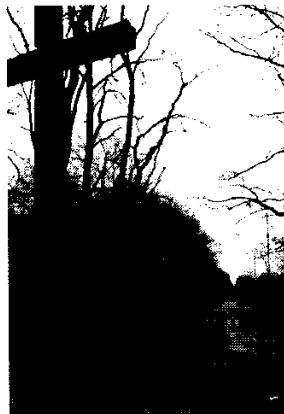


foto 1

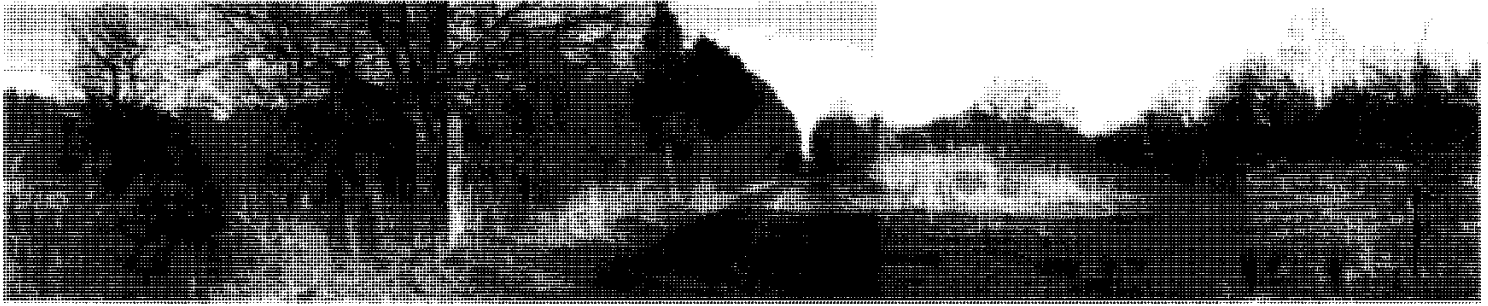


foto 2



foto 3



foto 4

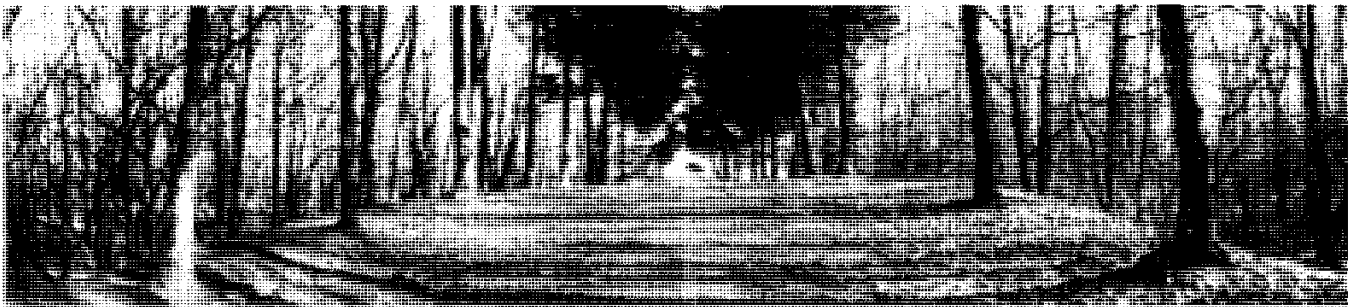


foto 5



foto 6

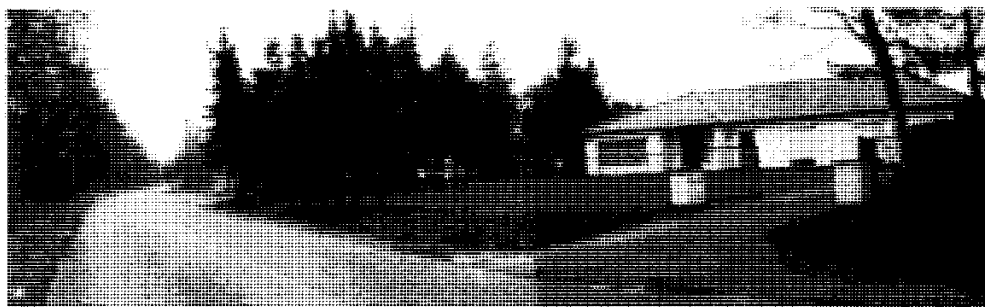


foto 7