

Colofon

- project: RUP kleinhandelszone N140
- opdrachtgever: STAD TURNHOUT
- opdrachtnemer: OMGEVING cvba | uitbreidingsstraat 390 | 2600 berchem -antwerpen
- t 03 448 22 72 | f 03 440 13 93

Inhoud

Inhoud.....	- 3 -
Figurenlijst	- 3 -
Kaartenlijst	- 3 -
1. Inleiding	- 5 -
2. Planningscontext	- 7 -
3. Juridische context.....	- 15 -
4. Onderzoek.....	- 19 -
5. Bestaande ruimtelijke structuur	- 24 -
6. Visie en gewenste ruimtelijke structuur	- 26 -
7. Afbakening plangebied RUP	- 32 -
8. Toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften	- 33 -
9. Milieubeoordeling	- 36 -
10. Ruimtebalans	- 41 -
11. Planschade en planbaten	- 42 -
12. Realiseerbaarheid van het plan.....	- 43 -
Bijlagen.....	- 45 -
1. Bijlage 1: plan-MER screening	- 47 -
2. Bijlage 2: plenaire vergadering	- 49 -

Figurenlijst

figuur 1: stedenbouwkundige vergunning voor het plaatsen en vergroten van de huidige Gamma - winkel met infrastructuur	- 16 -
figuur 2: stedenbouwkundige vergunning Pelckmans	- 17 -
figuur 3: ontwerp stedenbouwkundige vergunning Project Bussinesspark NV	- 18 -
figuur 4: gewenst profiel Steenweg op Gierle	- 20 -
figuur 5: gewenst profiel nieuwe ontsluiting	- 20 -
figuur 6: ontsluitingssysteem voorgesteld in het mobiliteitsplan regio Turnhout.....	- 29 -
figuur 7: intensiteiten op de rotonde gedurende de avondspits in pae per uur.....	- 30 -
figuur 8: gebruik rotonde	- 30 -

Kaartenlijst

kaart 1: situering	- 6 -
kaart 2: inrichtingsstudie FRAC	- 13 -
kaart 3: juridische context	- 15 -
kaart 4: gewenste ontsluitingsstructuur uit de voorstudie	- 19 -
kaart 5: gewenste ruimtelijke structuur uit de voorstudie	- 21 -
kaart 6: re-actieve ontwikkelingsstrategie	- 22 -
kaart 7: pro-actieve ontwikkelingsstrategie	- 22 -
kaart 8: bestaande ruimtelijke structuur	- 24 -

kaart 9: gewenste ruimtelijke structuur- 28 -
kaart 10: mogelijke waterstructuur- 38 -

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2004 wijzigde de bestemming van het plangebied van voorliggend gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout naar 'zone voor grootschalige kleinhandel' (VR 04 juni 2004). Door deze nieuwe bestemming stellen zich een aantal problemen met betrekking tot de ruimtelijke structuur van het gebied, in relatie tot de veranderende behoeften op het vlak van onder andere de perceelsgrootte, de onregelmatige perceelsstructuur, de stedenbouwkundige voorschriften, de verkeerstechnische ontsluiting afgestemd op een groot aantal bezoekers en verkeerveiligheid, de zonevreemdheid van de aanwezige woningen, enz.

In de studie 'herinrichting zone voor grootschalige kleinhandel Steenweg op Gierle' (2006-2007) werd door OMGEVING - IDEA Consult een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld voor deze zone opgemaakt, in het kader van artikel 12.1 van het besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout.

Om concrete dossiers op korte termijn te kunnen sturen wenst de gemeente Turnhout nu de stedenbouwkundige randvoorwaarden vast te leggen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan als verfijning en uitvoering van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Omdat de gemeente destijds niet beschikte over een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan werd reeds gestart met de opmaak van een bijzonder plan van aanleg. Dit BPA werd door de gemeenteraad goedgekeurd in de zitting van 5 november 2007. Dit voorlopig goedgekeurde document vormde sindsdien een toetsingskader voor het vergunningenbeleid.

Ondertussen werd het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Turnhout goedgekeurd op 3 juli 2008, waardoor de stad Turnhout nu ook ruimtelijke uitvoeringsplannen kan opmaken. Dit gemeentelijk RUP kleinhandelszone N140 baseert zich op de bestemmingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan doch biedt meer mogelijkheden betreffende voorschriften op het vlak van inrichting en beheer. Ook zijn er momenteel diverse ontwikkelingen gaande of zijn reeds vergunningen afgeleverd in het plangebied die deel uitmaken van de planningscontext van dit RUP. Zij worden verduidelijkt in de toelichtingsnota.

Na voorlopige vaststelling van het gemeentelijk RUP in de gemeenteraad van 08 november 2010 werd een openbaar onderzoek georganiseerd van 24 november 2010 tot 22 januari 2011. De adviezen van het Agentschap Ruimte en Erfgoed en van Deputatie van de provincie Antwerpen alsook 5 bezwaarschriften werden grondig bestudeerd en door de GECORO behandeld. Rekening houdend met de adviezen en bezwaren oordeelde het stadsbestuur dat de gevraagde aanpassingen aan het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften dermate ingrijpend zijn, dat de goedkeuringsprocedure best hernomen wordt. Hiertoe werd een addendum onderzoek tot milieueffectenrapportage opgemaakt (zie bijlage) en wordt het ontwerp-RUPdossier uitgebreid met een oteigeningsplan. Dit plan is noodzakelijk om de uitvoering van een verbeterde ontsluitingsmogelijkheid ter hoogte van R13 en ventweg Parklaan te kunnen realiseren.

1.2. Situering van het plangebied

kaart 1: situering

Het plangebied bevindt zich in het zuiden van Turnhout, langsheen N140 Steenweg op Gierle.

Het plangebied bestaat uit twee delen, samen circa 15 ha groot. Het noordelijke deel wordt begrensd door de R13 en ventweg Parklaan, Steenweg op Gierle, het recreatiedomein 'FRAC' en de brandweerkazerne. Het zuidelijke deel is een driehoek van ca. 7 ha, gelegen tussen Steenweg op Gierle, Slachthuisstraat en de achterste perceelsgrens van de K.M.O.'s langsheen Muizenvenstraat.

2. Planningscontext

2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

2.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt Turnhout, samen met delen van Beerse, Oud-Turnhout en Vosselaar, aangeduid als regionaalstedelijk gebied. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben de regionaalstedelijke gebieden - weliswaar op een lager niveau - in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Voor kleinhandelslinten en -concentraties die structuurloos gegroeid zijn langs verkeerswegen is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Onder ruimtelijk herstructureren wordt verstaan het verbeteren van de bestaande ruimtelijke samenhang en relaties tussen de kleinhandelsvestigingen en met de omgeving, het verhogen van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en interne verkeersorganisatie en de ontsluiting en het creëren van een hogere beeldwaarde of imago van het kleinhandelslint of -concentratie en de omgeving.

Steenweg op Gierle (N140) wordt over de gehele lengte geselecteerd als primaire weg II. R13 wordt van N12 tot N119 geselecteerd als primaire weg II. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamel functie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. Voor regionaalstedelijke gebieden verzorgen deze wegen de verbinding naar het hoofdwegennet of naar een primaire weg I. De inrichting van primaire wegen II moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling. Volgende principes staan voor de inrichting van de primaire wegen II voorop:

- regulering van het verkeer op alle 'kruispunten': voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde
- geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten)
- in vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallel rijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer
 - slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor doorgaand verkeer; deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd.

2.1.2. Actualisering en herziening Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat één aspect vermeld dat specifiek betrekking heeft op dit plangebied.

Binnen de aanvullingen inzake lijninfrastructuur worden er op basis van de actualisatie van trends en uitdagingen een reeks bijstellingen geformuleerd. Voor de ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Turnhout wordt de selectie van de N140, Steenweg op Gierle, als primaire

weg II vervangen door de N132 van A21/E34 ter hoogte van aansluiting 22 tot de N12. Hierdoor zal de Steenweg op Gierle in een lagere wegencategorie terecht komen.

Deze wijziging kadert in aanpassingen van de richtinggevend gedeelte geselecteerde primaire wegen II ten gevolge van gedetecteerde knelpunten.

2.2. Provinciaal ruimtelijk structuurplan

De provincie Antwerpen selecteert Steenweg op Gierle als een kleinhandelsconcentratie die samenhangt met een stedelijk gebied.

De inrichtingsprincipes gelden als leidraad voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen door de provincie. Ook beschouwt de provincie de principes als mogelijke bouwstenen voor een uitwerking van de kleinhandel in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Hierbij zal telkens de toepasbaarheid van onderstaande principes worden onderzocht.

Hoofdweg als ontsluitingsweg

De ontsluiting van de (gegroepeerde) winkels voor het gemotoriseerd verkeer moet gebeuren langs de hoofdweg van de concentratie (in het geval van een lint). Aanpalende straten zonder handelsfunctie blijven zo van verkeersoverlast gespaard.

Buffering

Niet zozeer tussen de winkels maar rondom het gebied moeten buffers een goede overgang verzekeren naar de open ruimte of de meer kleinschalige bebouwing van bijvoorbeeld het wonen. Afhankelijk van de beschikbare ruimte kunnen technieken van buffergroen of de bouw van een muur of schutting worden toegepast.

Invulling van lege plaatsen

De bijkomende handelsruimte wordt in de eerste plaats ingeplant binnen de grenzen van de concentratie. Lege plekken tussen bestaande gebouwen lenen zich tot opvulling.

Uitbreiding naar achter

Niet alleen tussen bestaande gebouwen maar ook achter bestaande winkels kan handelsruimte worden bijgemaakt. Het doortrekken van de toegangsweg en van de parkeerruimte maakt de winkel dan toegankelijk. De toegelaten bouwdiepte is afhankelijk van de bestaande bebouwing en de draagkracht van het terrein.

Meerdere bouwlagen

Bouwen met verdiepingen is een zuinigere vorm van ruimtegebruik die moet worden gepromoot. Een goede landschappelijke inpassing is wel een randvoorwaarde. De maximale hoogte is afhankelijk van de draagkracht van het gebied.

Ook wat de parkeerruimte betreft, kan bouwen in de hoogte een oplossing zijn. In plaats van rondom de winkels parkeerruimte te voorzien, kan een gemeenschappelijk parkeergebouw worden opgetrokken. Dit neemt minder ruimte in beslag zodat de concentratie meer winkels aankan.

Groepsbouw

Er moet zoveel mogelijk worden gestreefd naar groepsbouw. Dit vertaalt zich in een gemeenschappelijk gebruik van de infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn een gedeelde ontsluitingsweg, parking of loskaden (plus bevoorradingsroute).

Concentratie als wandelpark

De concentratie moet functioneren als handelsapparaat. Samenhang tussen de verschillende verkooppunten is nodig. Doorgangen naar naburige winkels moeten gegarandeerd zijn. Een aangename inrichting en regelmatig onderhoud van het publiek domein - ook achteraan - zijn wel randvoorwaarden.

Net van fietswegen

Het winkelgebied moet op een veilige manier toegankelijk zijn per fiets. Bij voorkeur ligt dit fietspad parallel maar gescheiden met het eventueel wandelpad. Een confrontatie met afslaand of parkerend autoverkeer wordt vermeden.

Duidelijk eindpunt

De concentratie heeft harde grenzen. Begin en einde mogen zichtbaar en geaccentueerd zijn. Dit punt kan de functie van stadsuiteinde of omgekeerd stadspoort waarmaken.

Herkenbare beplanting of inrichtingselementen

Middenbermen en zijbermen langs de weg, wandel- en fietspaden en eventuele publieke pleintjes kunnen worden beplant als samenhangend element in de concentratie. Ook het gebruik van eenvormige inrichtingselementen samenhang bevorderen.

Gescheiden baanvakken voor plaatselijk en doorgaand verkeer

Over de lengte van de concentratie is een scheiding van de doorgaande en de plaatselijke verkeersstroom nodig. De haalbaarheid hiervan is uiteraard afhankelijk van de breedte van de wegbedding. Eventueel kan de parkeerstrook hiervoor worden ingeschakeld.

Concentratie van publieke voorzieningen

Overdekte bus-, tram- of treinhokjes en overdekte fietsstallingen op centrale plaatsen in het winkelgebied zijn wenselijk.

Beperkt aantal maar veilige oversteekplaatsen

Op regelmatige afstanden zijn oversteekplaatsen nodig. Een aantal oversteekplaatsen moet zichtbaar en veilig worden uitgebouwd.

2.3. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

2.3.1. Bindend gedeelte

In het bindend gedeelte van het goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (B.D.3/07/08) is volgende actie opgenomen: "verfijnen van het in het GRUP Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Turnhout geselecteerde specifiek regionaal bedrijventerrein voor groot-schalige kleinhandel N140 door middel van een gemeentelijk RUP en het opstellen van een actieplan voor de ontwikkeling van het gebied".

2.3.2. Richtinggevend gedeelte

Een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kan de voorgestelde bestemming verder differentiëren en/of bijkomende voorwaarden uitwerken met betrekking tot de kwalitatieve ontwikkeling van de gebieden, verweving van activiteiten en/of differentiatie van bedrijfstype of -dichtheid. Dit RUP kan ook beschermingsmaatregelen opleggen voor het garanderen van de leefkwaliteit in

de bestaande woningen. Het gemeentelijk RUP kan in geen geval afwijken van het gewestelijk RUP.

Richtinggevend zijn voor het gebied volgende inrichtingsprincipes vooropgesteld:

- de zone wordt voorbehouden voor kleinhandelszaken met grote verkoopsoppervlakte die moeilijk verweefbaar zijn in de binnenstad en complementair zijn met het aanbod in de binnenstad. Om kleine winkels te weren wordt een minimale bruto verkoopsoppervlakte voorgesteld van 1000m²
- het bouwen van meerdere bouwlagen en het maximaal groeperen van gebouwen wordt nagestreefd
- individuele parkeervoorzieningen per bedrijf zijn niet toegelaten, tenzij in één of meerdere bouwlagen van de bedrijfsgebouwen. Bestaande individuele parkeervoorzieningen dienen zoveel als mogelijk te worden samengevoegd
- bij de inrichting van het terrein zal voldoende aandacht moeten worden besteed aan de waterhuishouding. Ruimte moet worden voorzien voor de integratie van grachtenstelsels en de herwaardering van de Koeyleukenloop/Bossenloop
- het RUP kan beschermingsmaatregelen opleggen voor het garanderen van de leefkwaliteit in de bestaande woningen, maar kan in geen geval afwijken van het gewestelijk RUP
- de gevels die naar Steenweg op Gierle, Visbeekstraat, Muizenvenstraat en Slachthuisstraat zijn gericht zijn alle verzorgde voorgevels, bij voorkeur met etalage. De voorgevels langs de steenweg liggen hieraan evenwijdig om een uniform en eenvoudig beeld te verkrijgen
- aan de uiteinden van de kleinhandelszone worden 'poorten' voorzien in de vorm van kenmerkende gebouwen of (kunst)objecten welke de kleinhandelszone aankondigen
- op percelen die grenzen aan het recreatief parkgebied FRAC of aan woongebied worden buffers aangelegd. De buffers tegen woongebied zijn hierbij dener en breder dan deze tegen het FRAC. De buffers bestaan bij voorkeur uit streekeigen beplanting. In deze buffers wordt ook een grachtensysteem voor regenwater voorzien
- door een groene middenberm te voorzien, wordt de linksafslagbeweging verhinderd wat minder kopstaart ongevallen geeft en verbetert de oversteekbaarheid en de doorstroming. Bijkomende ruimte voor openbare wegenis is zo enkel nodig aan de westkant van de huidige wegzate
- de in- en uitritten worden gebundeld en in aantal beperkt zodat het aantal potentiële conflictpunten beperkt blijft. Ook het aantal kruispunten wordt beperkt. Een groene middenberm betekent een meerwaarde voor zowel mobiliteit als de beeldbepaling en beleving van de ruimte. De ontsluiting van de kleinhandelszone is gebaseerd op het concept van de middenberm
- de bestaande bomenrijen worden doorgetrokken en aangevuld met een derde rij, welke bijdraagt tot de symmetrie van de weg
- verzorgde groenstroken langsheen de weg scheiden het parkeergebeuren van het fietspad, bieden plaats voor de derde bomenrij en worden enkel onderbroken door in- en uitritten.
- Het noordelijke gedeelte van de Slachthuisstraat is afgebogen zodat deze loodrecht op Steenweg op Gierle en recht tegenover Visbeekstraat uitkomt. Dit vanuit zowel mobiliteits- als ruimtelijk oogpunt. De spitse top van zone zuid creëert een ruimte die, indien behouden, moeilijk kwalitatief kan worden benut. Er wordt voor geopteerd het FRAC duidelijker in het straatbeeld te integreren en een voet- en fietsweg te voorzien op het tracé van de huidige Slachthuisstraat
- parkeren gebeurt gemeenschappelijk. Ten westen van de steenweg langsheen Muizenvenstraat wordt strooksgewijs geparkeerd. Bij de clusters wordt centraal geparkeerd
- reclame in de kleinhandelszone is beperkt. Vooral de voorgevels fungeren als 'reclamebord', waarbij bij voorkeur een gemeenschappelijke 'drager' wordt gehanteerd. Vooral in het geval van de clusters is dit noodzakelijk. Losstaande reclameborden en hoge terreinafsluitingen,

worden vermeden. Vlaggenmasten, pijlen en andere objecten dienen te passen in een algemeen beeld voor de zone.

Binnen de gewenste economische structuur worden inrichtingsprincipes voor het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140 aangegeven. Het zijn de principes uit het gewestelijk afbakenings-RUP die de gemeente verder wenst uit te werken.

Het GRS vermeldt dat bij de inrichting van het terrein voldoende aandacht zal moeten worden besteed aan de waterhuishouding en dat ruimte moet worden voorzien voor de integratie van grachtenstelsels en herwaardering van de Koeyleukenloop/Bossenloop.

Volgende inrichtingsprincipes worden vooropgesteld voor het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140:

- deze zone wordt voorbehouden voor kleinhandelszaken met grote verkoopsoppervlakte die moeilijk verweefbaar zijn in de binnenstad en complementair zijn met het aanbod in de binnenstad. Om kleine winkels te weren wordt een minimale bruto verkoopsoppervlakte voorgesteld van 1.000 m²
- het bouwen van meerdere bouwlagen en het maximaal groeperen van gebouwen wordt nastreeft. Individuele parkeervoorzieningen per bedrijf zijn niet toegelaten, tenzij in één of meerdere bouwlagen van de bedrijfsgebouwen. Bestaande individuele parkeervoorzieningen dienen zoveel als mogelijk te worden samengevoegd, naar aanleiding van te verlenen stedenbouwkundige vergunningen.

2.4. Streefbeeldstudie R13-N12-N19-N132-N140

De streefbeeldstudie R13-N12-N19-N132-N140 werd conform verklaard door de provinciale auditcommissie op 19 januari 2006.

In de streefbeeldstudie wordt geopteerd om op termijn tussen N34 en N13 twee volwaardige, lichtengeregelde kruispunten over te houden op Steenweg op Gierle. Het kruispunt met Visbeekstraat is er één van. Het profiel van Steenweg op Gierle ter hoogte van de kleinhandelszone bestaat uit een hoofdrijbaan (2x1) met parallelwegen. Dit houdt in dat linksafbewegingen niet meer mogelijk zijn tussen de kruispunten. De parallelwegen worden van de hoofdrijbaan gescheiden door een groene berm. Fietsers en autoverkeer delen de ruimte op de parallelwegen.

Met betrekking tot het noordelijk deel (ter hoogte van R13) wordt de optie weerhouden van een aansluiting op R13. Deze optie houdt volgende elementen in:

- uitrit van de ring naar de detailhandelszone via ventweg net voorbij het kruispunt R13-N140
- uitrijden van de zone via drie alternatieven.
 - rechtstreeks naar de N140, met terugkeerbeweging via het kruispunt R13 - N140, zijn er twee mogelijkheden oostwaarts
 - via parallelweg van R13 en brug over het spoor
 - via het stedelijk plateau (met rechtstreekse inrit naar de ring).

In de streefbeeldstudie wordt voor de verdere detaillering verwezen naar de voorstudie van het voorliggend RUP.

2.5. BPA recreatief park FRAC

Het bijzonder plan van aanleg 'recreatief park FRAC' werd op 10 augustus 2008 goedgekeurd. Het BPA behandelt het plangebied ten noord – oosten van het plangebied van het voorliggende RUP.

Het BPA is opgedeeld in 7 zones, met name een zone voor actieve recreatie, een bebouwbare zone, een zone voor parkeren, en reservezone voor parkeren, een zone voor wegen, een park-zone met recreatief medegebruik en een groenzone beekvallei Bossenloop.

Aan het plangebied van het voorliggend RUP grenzen volgende zones: zone voor actieve recreatie, de bebouwbare zone, zone voor parkeren.

De *zone voor actieve recreatie* betreft een gebied voor openluchtfuncties, gelegen ten noorden, oosten en zuiden van de bebouwbare zone (die de bestaande gebouwen omvat). In deze zone wordt een verweving tussen groen en open ruimte, sport en spelmogelijkheden vooropgesteld.

- Inrichting als sport- en spelterrein voor recreatieve en sportieve doeleinden in open lucht.
- Maximum 80% van deze zone kan ingevuld worden met sport- en spelinfrastructuur.
- Verhardingen enkel als onderdeel van de uitrusting van een sport- of speelveld of als paden.
- Geen parkeerplaatsen.
- Minimum 20% bestaat uit groeninfrastructuur
- Bestaande waardevolle elementen behouden (volgens inventarisatie).
- Nieuwe beplantingen zijn streekeigen en harmonieus inpasbaar in de bosachtige en parkachtige atmosfeer van de FRAC-terreinen.
- Maximum 1% van de totale grondoppervlakte van deze zone mag ingenomen worden door constructies (doelen, verlichting, bergingen, ...).

De *bebouwbare zone* is een bebouwbaar gebied centraal in het terrein gelegen dat aansluiting geeft aan de Slachthuisstraat. In deze zone komen bijna alle bestaande gebouwen voor. Dit gebied kan ontwikkeld worden als ruimte voor overdekte sport- en spelmogelijkheden.

- Bestaande gebouwen kunnen al dan niet behouden worden. De zone biedt ruimte voor eventueel nieuwbouw.
- Streven naar centraliteit van de gebouwen rond de bestaande of te vernieuwen gebouwen; bebouwing als één samenhangende entiteit binnen het FRAC-terrein.
- Samenhang noordelijke en zuidelijke delen.
- Minimum 20% groen als bindend element.
- Zone 1: multifunctionele overdekte ruimten die dienst kunnen doen voor sportactiviteiten, culturele en recreatieve activiteiten.
- Zone 2: jeugdlokalen, kleinere sportlokalen, vergaderruimten, speelruimten, bergingen, fietsenbergingen, ...
- Eén conciërgewoning.
- Onbebouwde delen inrichten conform de zone voor actieve recreatie of als groene ruimte of als polyvalente verharde ruimte.
- Maximum 80% verhard.
- Maximum bebouwde oppervlakte is 60% van deze zone.
- Pleinconcept.

De *zone voor parkeren* is bestemd voor rijwegen en parkeerplaatsen.

- Parkeerplaatsen als meervoudig bruikbare ruimten. Beeld: goed doorzicht onder hoogstammige bomen – groen karakter.

- Bereikbaar vanuit de Slachthuisstraat via gegroepeerde en vaste toegangen.
 - Gestoken parkeren aan de straatzijde is niet toegestaan.
 - Minimum 60% van de verhardingen dienen doorlatende materialen te zijn.
- Per 100m² minimum 1 hoogstammige boom in hetzelfde gebied.

De reservezone voor parkeren is in eerste instantie bestemd voor actieve recreatie. Indien de parkeerzone volledig gerealiseerd is, bijkomend medegebruik wordt gemaakt door de bedrijven en er een blijvende behoefte aan parkeergelegenheid is, dan kan deze zone ontwikkeld worden als extra parkeerzone.

- Inrichting conform zone voor actieve recreatie; indien als parkeerplaats ingericht dan conform de zone voor parkeren.

2.6. Inrichtingsstudie FRAC

kaart 2: inrichtingsstudie FRAC

De inrichtingsstudie werd opgemaakt door de Milieudienst stad Turnhout. Voor de toelichtingsnota werd de dienst bijgestaan door Libost – Group NV.

De inrichtingsstudie werd opgemaakt in het kader van het BPA. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt immers gesteld dat bij elke bouwaanvraag die betrekking heeft op een deel of het geheel van het gebied een inrichtingsstudie als toelichtend element toegevoegd moet worden. Op die manier kunnen nieuwe ontwikkelingen gekaderd worden binnen de bestaande toestand en op mogelijks nieuwe ontwikkelingen op aanpalende percelen.

Voorafgaand aan het BPA werd een landschapsstudie van het volledige gebied opgemaakt. Het resultaat van die studie was een structuurschets voor de FRAC-terreinen. Deze structuurschets werd juridisch vertaald in het BPA. De inrichtingsstudie is een verdere detaillering van de structuurschets.

Dit document dient beschouwd te worden als een beleidsdocument dat een stedenbouwkundige visie weergeeft op de FRAC-terreinen. Het heeft geen juridische draagkracht. De inrichtingsstudie horende bij dit beleidsdocument is een visualisering van deze visie en wil een garantie bieden voor het ontwikkelen van een ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijke en landschappelijke weefsel van Turnhout.

Het voornaamste probleem voor de ontwikkeling van de inrichtingsschets voor de terreinen van de FRAC is dat deze site momenteel geen ruimtelijk-functionele relatie heeft met het centrum van Turnhout.

Het terrein is wel in gebruik door een aantal jeugdverenigingen, maar wordt niet optimaal gebruikt. De gebouwen zijn in een zeer slechte staat en staan leeg. Het terrein is gedeeltelijk afgesloten met een draad waardoor de toegankelijkheid en de openheid van de terreinen sterk beperkt wordt.

De functionele invulling van de terreinen en de gebouwen zal een belangrijke rol spelen in de inrichting ervan. De terreinen zullen daarbij ontwikkeld worden als sport- en recreatiecentrum waarbij verschillende sport- en jeugdverenigingen een plaats zullen krijgen op het terrein.

Wat ontsluiting betreft wordt het terrein nu ontsloten door drie toegangen voor gemotoriseerd verkeer in de Slachthuisstraat en twee voor fietsers en voetgangers. De verharde oefenwegen op het terrein komen gebundeld samen op een rotonde bij de Kruisberg. Bijkomend zijn toegangen voor fietsers en voetgangers naast de spoorweg gesitueerd, via een ongelijkgrondse kruising met R13. In het noorden is er een aansluiting met de ventweg Parklaan (Volderstraat

stopt aan de Vuurkuisenstraat) en in het zuiden met de Muizenvenstraat. In aansluiting op de bestaande (historische) structuur van de FRAC-terreinen, wordt, om het terrein in de toekomst structuur te geven, gebruik gemaakt van het wegensysteem en de bomenrijen. De bestaande betonwegen worden behouden.

Het wegensysteem wordt opgebouwd uit de bestaande betonwegen, semiverharde wegen in gebroken beton, knuppelpaden in duurzaam hout en onverharde wegen.

2.7. Hemelwateras Koeyleuken

Koeyleuken is een niet ingedeelde waterloop die uitmondt in de Bossenloop (derde categorie die uitkomt in de Aa). Als oorspronkelijk natuurlijk element heeft de Koeyleukenloop een sterke identiteit en is het ook een authentiek gegeven. Door de diepe bedding heeft deze beek een zekere attractiviteit.

De Koeyleukenloop is via een duiker onder de spoorweg aangesloten op de riolering. Dit is een blackpoint op het rioleringstelsel (inloop hemelwater). De stad heeft een visie opgesteld (actie in deelbekkenbeheerplan) waarin de Koeyleukenloop zal afgekoppeld worden van de riolering door ze te verbinden met de Bossenloop. Hierdoor zal het hemelwater afkomstig van de grootschalige kleinhandelszone niet meer terecht komen in de riolering zoals nu het geval is.

3. Juridische context

3.1. Gewestplan

Tot juni 2004, voor de goedkeuring van het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout', was het gewestplan van kracht binnen het plangebied. Het plangebied was volgens het gewestplan gedeeltelijk gelegen in woongebied en gedeeltelijk in KMO-zone. Ten zuiden van het plangebied is een industriezone gelegen. In het oosten wordt het plangebied begrensd door recreatief park (het FRAC) en KMO-zone. Het noorden en het westen palen aan woongebied.

3.2. Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout'

kaart 3: juridische context

Turnhout werd, samen met delen van Beerse, Oud-Turnhout en Vosselaar, in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd als regionaalstedelijk gebied.

De Vlaamse regering keurde op 4 juni 2004 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout' definitief goed. In dit RUP werd het plangebied van voorliggend RUP aangeduid als 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140'.

De zone voor grootschalige kleinhandel is volgens het RUP bestemd voor kleinhandelsbedrijven van regionaal belang met volgende kenmerken:

- kleinhandelsbedrijven die behoefte hebben aan een grote verkoopsoppervlakte omwille van de volumineuze aard van producten
- kleinhandelsbedrijven die moeilijk verweefbaar zijn met het binnenstedelijk winkelapparaat
- kleinhandelsbedrijven die complementair zijn met het kleinstedelijk winkelapparaat.

De kleinhandelsbedrijven worden in de kleinhandelszone N140 slechts toegelaten indien zij een minimale netto verkoopsoppervlakte hebben van 1.000 m². Brandstofverdelingspunten zijn toegelaten.

Minimaal volgende inrichtingsprincipes moeten gerespecteerd worden:

- het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen
- het gegroepeerd parkeren voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw
- het gebied kan niet ontsloten worden via de ring (R13) en er mogen ook geen kavels worden gevormd met een rechtstreekse toegang naar Kempenlaan.

De grenzen van het RUP verschillen van de grenzen van het deelplan van het gewestelijk RUP. Het gebied ten westen van de Steenweg op Gierle is niet mee opgenomen. De uitgesloten gebieden hebben reeds een duidelijk geordende structuur. Door de afmetingen van de percelen zijn de bouw mogelijkheden en de effecten ervan beperkt. Hier zijn bijgevolg geen bijkomende randvoorwaarden vereist die niet reeds zijn opgenomen in het gewestelijk RUP. Het Gemeentelijk RUP beoogt een verfijning en een vermindering van de effecten van het gewestelijk RUP door optimalisatie van verkeerstechnische ontsluiting, inrichting en invulling van het plangebied en leefbaarheid naar de omgeving toe.

In de omgeving van het plangebied zijn het bpa 'recreatief parkgebied FRAC Turnhout' en bpa 'Frac Lo' gelegen.

In het plangebied van onderhavig RUP zijn geen processen verbaal in verband met bouwmissdrijven bekend.

3.3. Afgeleverde vergunningen in het plangebied

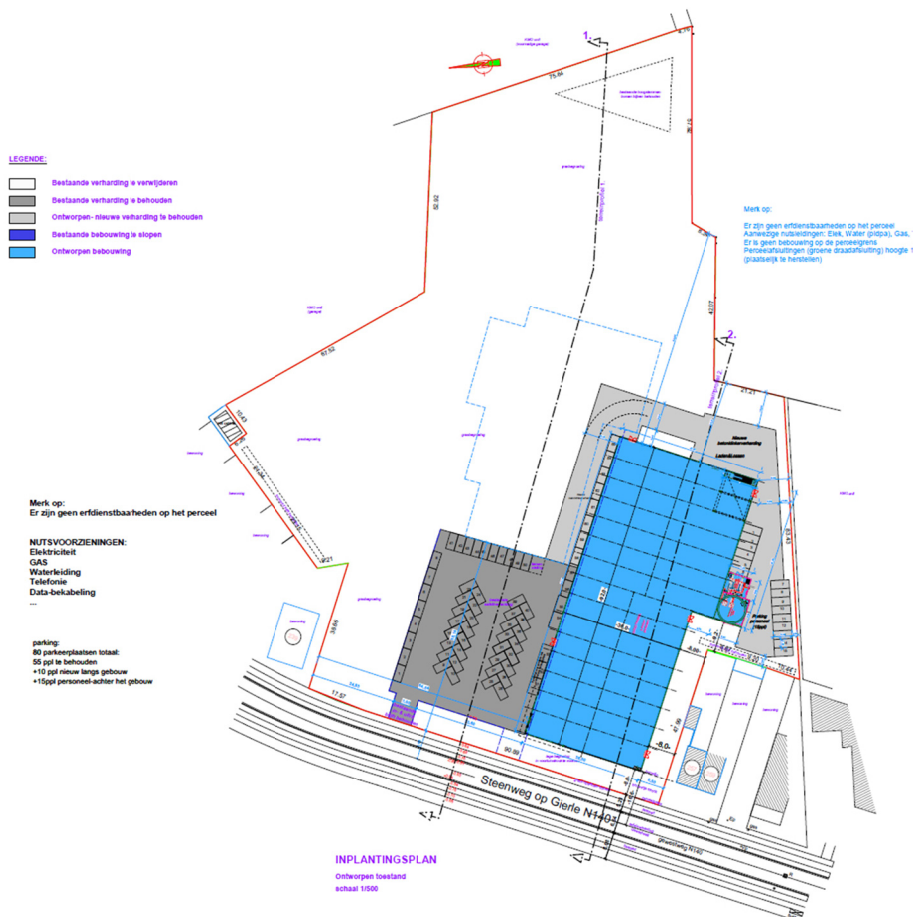
Recentelijk werden er binnen het plangebied enkele stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd of staan op stapel om afgeleverd te worden. In afwachting van de realisatie of het opleveren van de werken, wordt hier de vergunde toestand besproken. Zo kan de exacte impact van de vergunningen op het plangebied worden ingeschat.

3.3.1. Het verplaatsen en vergroten van de huidige Gamma-winkel met infrastructuur

De stedenbouwkundige vergunning bevat de opbouw van een nieuw pand voor grootschalige detailhandel, de afbraak van het bestaande pand voor grootschalige detailhandel en de afbraak van twee woonhuizen (Steenweg op Gierle 243 en 249).

Het nieuwe volume wordt langs de Steenweg op Gierle geprojecteerd, dit gedeeltelijk op de zone waar voorheen de woning (huisnummer 249) stond. Ondanks dat het nieuwe volume elders zal worden opgericht, zal de bestaande parking blijven dienst doen

figuur 1: stedenbouwkundige vergunning voor het plaatsen en vergroten van de huidige Gamma-winkel met infrastructuur

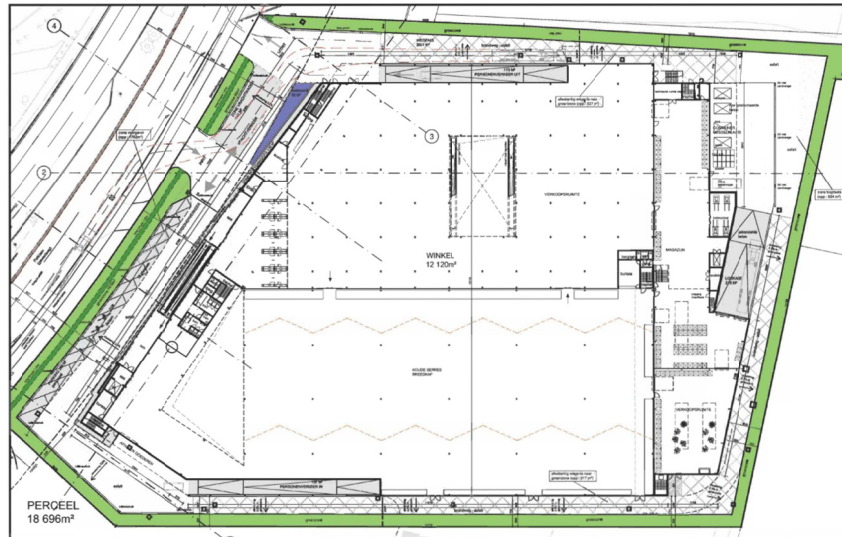


3.3.2. Pelckmans

Langs de Parklaan, huisnummer 2, werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd voor de opbouw van een tuincentrum. Het volume bevat 2 bouwlagen en een ondergrondse parking. Naast de oprichting van het nieuwe volume bevat de vergunning ook de afbraak van drie volumes: een Opel garage, een Texaco benzine verdeelpunt en een woonhuis.

Vandaag is het tuincentrum gebouwd en geopend.

figuur 2: stedenbouwkundige vergunning Pelckmans



3.3.3. Project Businesspark NV Ontwikkeling winkelcomplex

Het project behelst de ontwikkeling van een winkelcomplex met randinfrastructuur in een binnengebied tussen Steenweg op Gierle (n140), Muizenvenstraat en Slachthuisstraat. De ontwikkeling gaat gepaard met een grondige herstructurering van het binnengebied.

Het terrein heeft een oppervlakte van 33.397m². Het te realiseren winkelcomplex zal bestaan uit 4 modules die samen de ruimte zullen bieden aan 15 winkelunits met een gezamenlijke winkeloppervlakte van 18.295m² en een uitbreidingsmogelijkheid van 4.450m². In het project worden 376 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 166 in een parkeergebouw. Daarnaast zijn er ook 120 fietsenstallingen voorzien.

Drie bouwvolumes worden gesloopt. Twee ervan zijn in gebruik door drie grootschalige detailhandels. De derde module staat leeg en werd gebruikt door een ambachtelijk bedrijf met kantoren. Een vierde module wordt deels afgebroken en uitgebreid. De bestaande verharde parking verdwijnt en wordt heraangelegd.

Op 17 februari 2011 werd er voor het project een stedenbouwkundige vergunning bekomen.

figuur 3: ontwerp stedenbouwkundige vergunning Project Bussinesspark NV



4. Onderzoek

OMGEVING - IDEA Consult rondde in 2006-2007 de voorstudie 'Herinrichting zone voor groot-schalige kleinhandel Steenweg op Gierle' af. In deze voorstudie werd een toekomstbeeld geschetst voor het volledige 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140' zoals begrensd in het gewestelijk RUP. Dit zowel op economisch-, mobiliteits- en ruimtelijk vlak als op vlak van kleinhandel.

4.1. Gewenste verkeersstructuur

4.1.1. Gewenste ontsluitingsstructuur

kaart 4: gewenste ontsluitingsstructuur uit de voorstudie

Ten behoeve van de capaciteit en de verkeersveiligheid geldt voor de meeste in- en uitritten op Steenweg op Gierle (N140) een linksafverbod. Dit verbod wordt fysiek ondersteund door een groene middenberm. Ter hoogte van de noordelijke zone is het noodzakelijk de middenberm te onderbreken om een vlotte ontsluiting van deze zone te bewerkstelligen en terugdraaibewegingen op het kruispunt van N140 met de ring te vermijden. In tegenstelling tot het streefbeeld wordt niet overal gekozen voor parallelwegen op N140. In de plaats komt een gebundelde ontsluiting van de parkings van verschillende bedrijven. Het effect is identiek aan parallelwegen, namelijk het beperken van het aantal aansluitingen op N140, met een verhoging van de capaciteit én verkeersveiligheid tot gevolg.

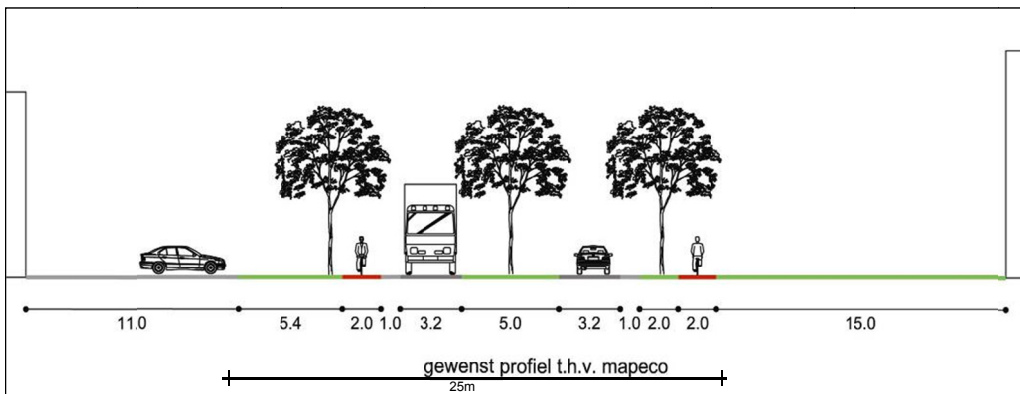
Een nieuwe ontsluiting tussen Slachthuisstraat en N140 maakt het mogelijk om twee T-kruispunten te reduceren tot één volwaardig kruispunt met verkeerslichten. Het noordelijke deel van Slachthuisstraat wordt hiertoe geknipt.

Omdat een rechtstreekse aansluiting op de ring R13 niet toegelaten is en omdat verwacht wordt dat de verkeersproductie in de noordelijke zone niet zal kunnen worden verwerkt door enkel een in- en uitrit op N140 dient een bijkomende in- en uitrit te worden voorzien door de uitbreiding van de ventweg Parklaan (voor het bedrijf Pelckmans). Om verkeerstechnische redenen wordt de aansluiting met de ring zo veel als mogelijk richting viaduct verschoven.

4.1.2. Gewenste dwarsprofielen

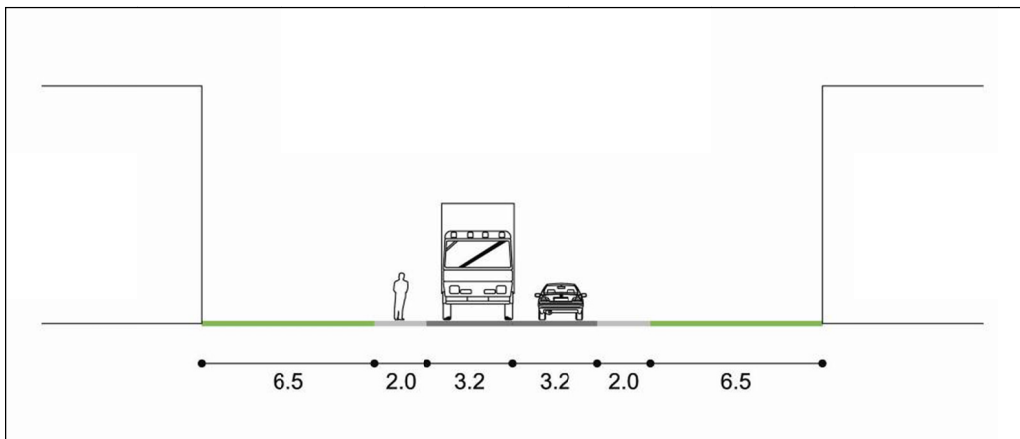
Voor N140 en de nieuwe ontsluiting tussen N140 en de nieuwe ontsluiting zijn gewenste profielen opgesteld.

figuur 4: gewenst profiel Steenweg op Gierle



Omdat open grachten voor hemelwaterafvoer de voorkeur hebben op een RWA-riolering zijn langsgrachten wenselijk.

figuur 5: gewenst profiel nieuwe ontsluiting



4.1.3. Fietsverkeer

Om het fietsverkeer te verbeteren dient zowel het netwerk als de veiligheid en comfort van de fietspaden te verbeteren.

De geplande projecten zoals de herinrichting van N140 met vrijliggende fietspaden (figuur 4) en het FRAC (kaart 2) zullen bijdragen tot de verbetering van het netwerk als de veiligheid en het comfort. Bij het FRAC behoort tevens de trage verkeersverbinding langs het spoor met de ongelijkgrondse kruising R13 (kaart 2). Ook kleinere ingrepen zoals de herinrichting van kruispunten is hierbij dienstig. De kruispunten langs de N140 met enerzijds Visbeekstraat en Slachthuisstraat anderzijds, dienen te zorgen voor veilige oversteken zodat de verbinding naar het FRAC op een verkeersveilige manier kan gebeuren. Ook de lichtenregeling van het kruispunt van N140 en Visbeekstraat draagt hier aan bij.

Om het netwerk te verbeteren zal ook het voorliggende plan dienstig zijn. Zo dient er in het noorden van het plangebied een doorgang voor zacht verkeer te worden voorzien, om zo een betere verbinding tussen het FRAC en de binnenstad te faciliteren.

In het ganse plangebied dient de doorwaadbaarheid voor zacht verkeer gewaarborgd worden om zo het netwerk te verbeteren, dit zowel met de binnenstad als met de directe omgeving van het plangebied.

4.2. Gewenste ruimtelijke structuur

kaart 5: gewenste ruimtelijke structuur uit de voorstudie

Verzorgde voorgevels gericht naar de openbare weg en poorten aan de uiteinden van de kleinhandelszone, in de vorm van een kenmerkend gebouw of (kunst)object, markeren de kleinhandelszone als een uniform en aantrekkelijk geheel.

Op percelen die grenzen aan het FRAC of aan woongebied worden buffers aangelegd. Deze buffers bestaan bij voorkeur uit streekeigen beplanting.

Verzorgde groenstroken langsheen de weg scheiden het parkeergebeuren van het fietspad, bieden plaats voor een bomenrij en worden enkel onderbroken door in- en uitritten.

Parkeren gebeurt zoveel mogelijk gemeenschappelijk. Ten westen van N140 wordt strooksgevijs geparkeerd aan de straatkant. Het deel van het plangebied ten oosten van N140 leent zich tot clustering van gebouwen en centraal parkeren.

Reclame in de kleinhandelszone is beperkt. Vooral de voorgevels fungeren als 'reclamebord', waarbij bij voorkeur een gemeenschappelijke 'drager' wordt gehanteerd. Losstaande reclameborden, vlaggenmasten, pijlen en andere objecten worden vermeden.

4.3. Visie op kleinhandel

Ten einde de uitholling van het detailhandelsapparaat in het de binnenstad tegen te gaan, wordt er een complementariteit met de overige aanbodconcentraties in het centrum van Turnhout nastreeft. Hierdoor worden er in deze zone een aantal branches toegestaan of geweerd worden.

toegestane branches	ongewenste branches
bruin- en witgoed	apotheek
wonen (in combinatie met)	juwelier en optiek
sport en spel	warenhuis
fietsen en autoaccessoires	kleding en mode
verhuur	huishoudelijke artikelen
levensmiddelen <i>-supermarkt-</i>	schoenen en lederwaren
dier en plant	hobbyartikelen
doe-het-zelf	persoonlijke verzorging
overige detailhandel <i>-haarden en kachels, natuursteen-</i>	media
garages	

Opn.: van enkele branches zijn slechts enkele subbranches toegelaten; deze subbranches zijn cursief aangegeven

Om de levendigheid van de kleinhandelszone te verhogen worden nevenfuncties toegestaan. Aansluitend bij de winkelconcepten kan een cafetaria met een beperkte oppervlakte worden ingericht. Deze dient zich intern of aan de circulatiepleinen te situeren. Aansluitend op het recreatieve aanbod binnen het FRAC, zijn volgende nevenfuncties toegelaten op verdieping toegelaten: indoorrecreatie en sportgerelateerde inrichtingen zoals bv. fitness, bowlingbaan en binnenspeeltuin. Dit als aanvulling op het aanbod in het FRAC. Het voorzien van deze nevenfunctie moet uitgebreid gemotiveerd worden bij een eventuele stedenbouwkundige aanvraag.

In functioneel-ruimtelijk opzicht zijn voor het eindbeeld van de locatie 'Steenweg op Gierle' twee scenario's mogelijk, afhankelijk van het ambitieniveau van de stad Turnhout.

- Het eerste scenario is er op gericht de locatie te ontwikkelen tot een compilatie van enkele kleinere fysieke clusters, aangevuld met solitaire grootschaligen. Op deze manier wordt een functioneel-ruimtelijk beperkte retailcluster gevormd met een beperkte eigen identiteit. In deze cluster is plaats voor een mix van functies zoals kleinhandel, overige handel (tankstations, auto's), business to business en wonen.
- Het tweede scenario getuigt van meer ambitie en is er op gericht de locatie te ontwikkelen tot een hoogwaardig verblijfsgebied, waarin het concept van one-stop-shopping optimaal tot uiting komt. Dit betekent dat er sprake is van een functioneel-ruimtelijk volwaardige retailcluster met een duidelijke identiteit en een hoogwaardige uitstraling. Hier is geen functiemenging gewenst waardoor de woningen en kmo's op termijn moeten verdwijnen.

Bij de uitvoering van deze visie op kleinhandel en in de afweging van de twee ontwikkelingsscenario's dient ten allen tijden de leefbaarheid van de bestaande bewoners gewaarborgd te blijven en dienen speculaties vermeden te worden. Dit is mogelijk door de ontwikkeling van het voorliggend RUP gefaseerd te laten verlopen. Door verschillende ruimtelijke gehelen binnen het plangebied af te bakenen die als één geheel dienen geconcipieerd en zo mogelijk volledig ontwikkeld te worden, stuurt het RUP aan op een ontwikkeling per zone. Zo kan er per zone leefbaarheid gegarandeerd worden en wordt speculatie uitgesloten. Hierdoor kiest de stad voor een realistische, leefbare en gefaseerde realisatie aangezien bij het gewestelijk RUP (waar de bestemmingswijzigingen hebben plaatsgevonden) geen instrumenten inzake realiseerbaarheid aanwezig zijn.

4.4. Ontwikkelingsstrategieën

kaart 6: re-actieve ontwikkelingsstrategie

kaart 7: pro-actieve ontwikkelingsstrategie

Om de gewenste ruimtelijke en verkeersstructuur en visie omtrent kleinhandel in praktijk om te zetten zijn twee ontwikkelingsstrategieën mogelijk, parallel aan de vermelde scenario's.

Scenario 1 is het gevolg van de toepassing van de re-actieve ontwikkelingsstrategie. Deze is pragmatisch van aard. Het gewenste eindbeeld is sterk afhankelijk van de huidige eigendomsstructuur, de medewerking van diverse actoren en de mogelijkheden op korte termijn. Slechts op lange termijn kan een 'gewenst eindbeeld' worden gerealiseerd. Het aantal transformatiescenario's is zeer groot, waardoor men gedurende lange tijd in een 'tijdelijke situatie' verkeert, waarvan het moeilijk is de ruimtelijke kwaliteit te verzekeren.

De re-actieve ontwikkelingsstrategie houdt in dat spontane ontwikkelingen door de stad van nabij worden gevolgd en gestuurd. Hierbij worden voorwaarden gesteld aan de ruimtelijke ingrepen zodat zij het gewenste eindbeeld niet hypothekeren.

Scenario 2 kan enkel worden bekomen door toepassing van de meer ambitieuze pro-actieve ontwikkelingsstrategie. Deze is een gedurfd model. Het gewenste eindbeeld doet afstand van de huidige situatie en ontstaat uit een nieuw stedenbouwkundig/architecturaal ontwerp. Het eindbeeld kan door optimale sturing van ruimtelijke ingrepen en relatief eenvoudige fasering op relatief korte termijn worden ontwikkeld. Men stapt in een intensieve, korte periode over van de huidige naar de gewenste situatie.

Het gewenste eindbeeld van de pro-actieve ontwikkelingsstrategie is een helder functioneel-ruimtelijk eindbeeld. Omdat er veel minder ruimtelijke randvoorwaarden zijn die het ontwerp van het gewenste eindbeeld limiteren, kan meer aandacht worden besteed aan de noden en eisen van de kleinhandel en zijn klanten.

5. Bestaande ruimtelijke structuur

5.1. Bestaande ruimtelijke structuur

kaart 8: bestaande ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat uit twee afzonderlijke delen welke beide gelegen zijn langsheen N140. N140 vormt de verbinding tussen het op- en afrittencomplex van E34 en de ring rond Turnhout.

In het plangebied zijn een 8-tal grootschalige kleinhandelszaken gevestigd. Daarnaast zijn in nog circa 20 kmo's aanwezig. Langs N140 en het noorden van Slachthuisstraat zijn ongeveer 50 woningen gelegen, waarvan een groot aantal deel uitmaakt van een uniforme huizenrij. Vooral langs de N140 is deze uniforme huizenrij kenmerkend. In het noorden van het plangebied zijn langs N140 enkele appartementsblokken gesitueerd, waaronder enkele recente, evenals een hondenschool. In het noorden van het binnengebied tussen Muizenvenstraat, Slachthuisstraat en N140 bevindt zich een verwaarloosd speelterrein. Recentelijk werd er in het noorden langs de N140 een ouder gebouw van een grootschalige detailhandel gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw. Ook langs de Parklaan werd er een grootschalige detailhandel recentelijk opgetrokken.

Het plangebied grenst in het oosten aan het recreatief parkgebied FRAC, een woningenrij langs Slachthuisstraat en kmo's langs Muizenvenstraat. Langs deze zijde van het plangebied is ook de hoofdtoegang van het FRAC gesitueerd en biedt toegang aan zowel gemotoriseerd als zacht verkeer.

Uitgezonderd de woningen en appartementsblokken bestaat de bebouwing in het plangebied doorgaans uit slechts één bouwlaag. Kleinhandelszaken zijn zelden in één gebouw gegroepeerd en ook toegang en parking zijn afzonderlijk per kleinhandelszaak voorzien.

Al dan niet verzorgde voortuinstroken (soms benut om koopwaar tentoon te stellen), tuinen van woningen, de hondenschool en kleine restruimten maken het groen uit in het plangebied. Het FRAC zorgt langs de oostelijke zijde van het plangebied voor de verhoging van het groene karakter.

5.2. Analyse van ruimtelijke knelpunten, kwaliteiten en potenties

5.2.1. Knelpunten

Het plangebied heeft te kampen met volgende knelpunten:

- er is een gebrek aan eenheid, overzichtelijkheid en identiteit
- de kleinhandelszaken in het plangebied hebben slechts een beperkte bouwhoogte
- individuele in- en uitritten zorgen voor congestie en verkeersonveiligheid
- individuele parkings dragen niet bij tot zuinig ruimtegebruik en klantvriendelijkheid
- allerhande reclame en buitenopslag dragen bij tot beeldvervuiling
- er zijn zonevreemde functies aanwezig, voornamelijk wonen.

5.2.2. Kwaliteiten

Het plangebied beschikt over volgende kwaliteiten:

- sommige kleinhandelszaken hebben relatief verzorgde groene voortuinstroken

- achteraan sommige percelen ten het FRAC zijn bomen en struiken aanwezig
- de woningenrij langsheen Steenweg op Gierle en Slachthuislaan is verzorgd
- er zit dynamiek in de ontwikkelingen, er zijn plannen op korte termijn.

5.2.3. Potenties

Het plangebied heeft volgende potenties:

- de vorm van het plangebied maar clustering mogelijk
- gemeenschappelijke reclame kan een oplossing bieden voor de beeldvervuiling
- door afsluitingen ter hoogte van de voorgevel kan parking gemeenschappelijk worden gebruikt
- beeldkwaliteit kan worden gecreëerd door groen, eenvoud en continuïteit
- doortrekken van de bomenrijen op de steenweg zorgt voor een groene as
- ruime open binnengebieden bieden mogelijkheden.

6. Visie en gewenste ruimtelijke structuur

6.1. Visie

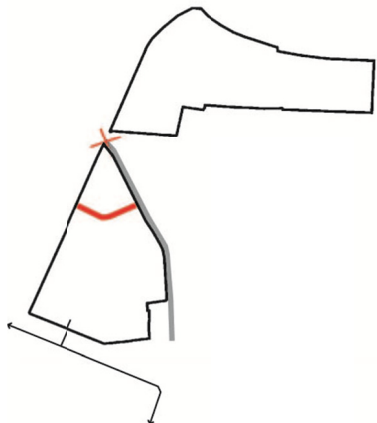
Het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140 moet een **goed ontsloten aantrekkelijk geheel** worden.

De ligging van de kleinhandelszone, tussen E34 en de ring rond Turnhout, is optimaal voor het goed functioneren ervan. Een slechte ontsluiting en organisatie van het plangebied kan dit voordeel echter teniet doen door de toename van congestie en verkeersonveiligheid. Het aantal kleinhandelszaken en bijgevolg de hoeveelheid aangetrokken en gegenereerd verkeer zal door de herbesteding gaan toenemen. Het plangebied dient dan ook op gepaste wijze te worden gestructureerd om dit bijkomende verkeer naar behoren te verwerken.

Op dit moment mist de kleinhandelszone eenheid, identiteit en kwaliteit. Ze dient zich naar de potentiële klant te profileren als één handelszone waar men terecht kan voor specifieke winkelbranches. De zone moet aan de hand van groen, hoogwaardig materiaalgebruik en eenvoud kwalitatief worden ingericht zodat buitenruimten een identiteit krijgen en als aangenaam worden ervaren.

6.2. Concepten

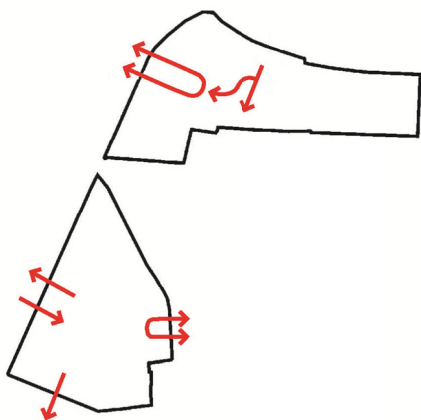
Bovenstaande visie wordt verwezenlijkt door toepassing van volgende concepten.



nieuwe ontsluiting tussen N140 en Slachthuisstraat

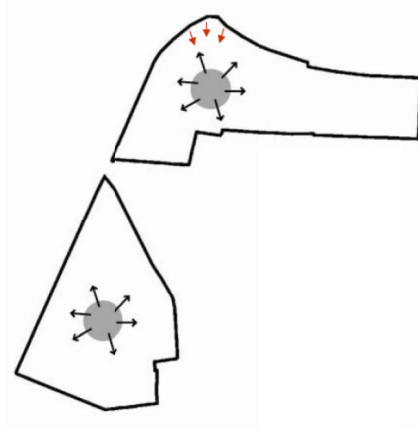
De nieuwe ontsluiting zorgt ervoor dat twee T-kruispunten op N140 kunnen worden herleid tot één volwaardig lichtengeregeld kruispunt. Slachthuisstraat wordt in het noorden geknipt wanneer de nieuwe ontsluiting is gerealiseerd.

Binnengebied tussen N140 en Slachthuisstraat krijgt ook een ontsluiting via de Muizenvenstraat.



gebundelde ontsluitingen

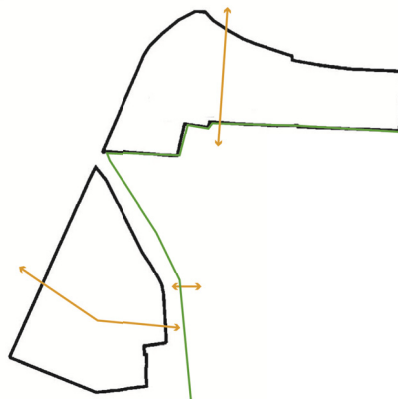
Gebundelde in- en uitritten beperken het aantal potentiële conflictpunten. Langs de R13 wordt een uitbreiding van de ventweg voorzien langs de R13 in westelijke richting. Rechtstraakse aansluitingen op de R13 zijn niet toegestaan.



centrale circulatiepleinen

In het noordelijke en het zuidelijk deel van het plangebied biedt een plein een duidelijk overzicht van de aanwezige kleinhandelszaken. Toegangen worden er gecentraliseerd. Op het plein kan enkel worden geparkeerd indien de functie als voetgangersplein niet in het gedrang komt. Bovendien dient parkeren vervat te zitten in het ontwerp van het circulatieplein. Gemotoriseerd verkeer kan het circulatieplein tevens gebruiken voor de leveringstoegangen van de kleinhandelszaken te bereiken.

In het noordelijk gedeelte wordt het circulatieplein zelfs voor bepaalde percelen ingezet als hoofdontsluiting. Deze percelen ontsluiten, ter beperking van bijkomende verkeersbelasting, niet op de omliggende wegen.

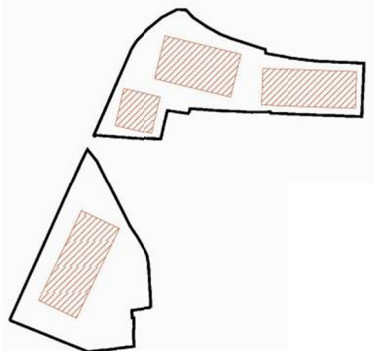


langzaamverkeersnetwerk

Het plangebied doorwaadbaar te zijn voor langzaamverkeer.

De doorgangen voor langzaamverkeer dienen zich in te schakelen in een groter netwerk. Hierbij wordt er aansluiting gezocht met de omliggende routes voor langzaamverkeer.

Specifiek dient het plangebied een doorgang voor langzaamverkeer tussen het centrum en het FRAC te faciliteren.



clustering

Het plangebied leent zich tot clustering van grootschalige kleinhandelszaken. Grotere volumes dragen bij tot een hogere dichtheid en vergemakkelijken gemeenschappelijk gebruik van de buitenruimte en een verkeersveilige ontsluiting.

	<p>gemeenschappelijk parkeren Dit werkt over het algemeen ruimtebesparend, is klantvriendelijk en leidt tot minder onderbroken ruimtes.</p>
	<p>verzorgde groenstroken langsheen de weg Deze dragen bij tot de continuïteit van het wegbeeld en schermen fietsers af van eventuele parkeerzones.</p>
	<p>buffering Waar de kleinhandelszone grenst aan woongebied of het FRAC dient een degelijke buffering te worden voorzien.</p> <p>Naast de buffering van beide functies, blijft een verbinding voor zacht verkeer tussen beide gewenst. Daarom kan er doorheen de bufferstrook een zachte verbinding tussen de kleinhandelszone en het FRAC gerealiseerd..</p>
	<p>kwalitatieve voorgevels langsheen N140 en Slachthuisstraat Langsheen de openbare weg kunnen geen achterzijden van kleinhandelszaken worden getolereerd. De wanden dienen te bestaan uit representatieve voorgevels, bij voorkeur met etalages.</p> <p>Specifieke aandacht moet uitgaan naar de doorkijken vanuit het plangebied naar het FRAC alsook naar de relatie tussen de kwalitatieve gevels en de toegang van het FRAC.</p>

6.3. Gewenste ruimtelijke structuur

kaart 9: gewenste ruimtelijke structuur

Voornoemde visie en concepten hebben de gewenste ruimtelijke structuur opgenomen in kaart 9: gewenste ruimtelijke structuur

tot gevolg.

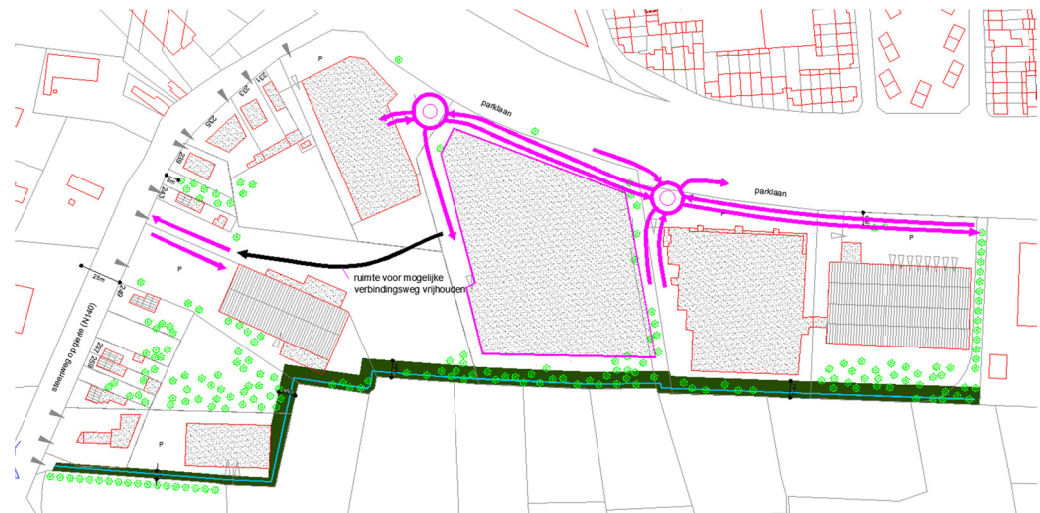
6.4. Onderbouwing mobiliteit

De ontsluiting voor het noordelijke gedeelte van het plangebied (Deelzone 5) moet rekening houden met een aantal randvoorwaarden zoals verkeersveiligheid en het niet hypothekeren van de doorstromingsfunctie van de R13. In het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout deelplan 12 'kleinhandelzone N140' mogen er geen rechtstreekse aantakkingen op de R13 voorzien worden.

Dit laat niet veel mogelijke ontsluitingsoplossingen over.

De aanleg van een ventweg van aan de hoek met de Steenweg op Gierle tot aan de brandweerkazerne biedt hier een oplossing. Deze moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden. De verbinding tussen deze ventweg en R13 Parklaan ligt best zo ver mogelijk weg van het kruispunt met Steenweg op Gierle. Dit is in dit geval aan de voet van het talud nabij de grens tussen de percelen van Pelckmans en de Kraker, waar de huidige aansluiting is. Om conflicten tussen voertuigen van en naar de R13 te vermijden wordt voorgesteld om ter hoogte van de verbinding van de R13 en de ventweg met Parklaan een rotonde aan te leggen. Ook ter hoogte van de inrit naar de parking van Pelckmans wordt best een rotonde aangelegd om conflicten met linksaf draaiers te vermijden. Het voorstel is weergegeven in deze figuur.

figuur 6: ontsluitingssysteem voorgesteld in het mobiliteitsplan regio Turnhout



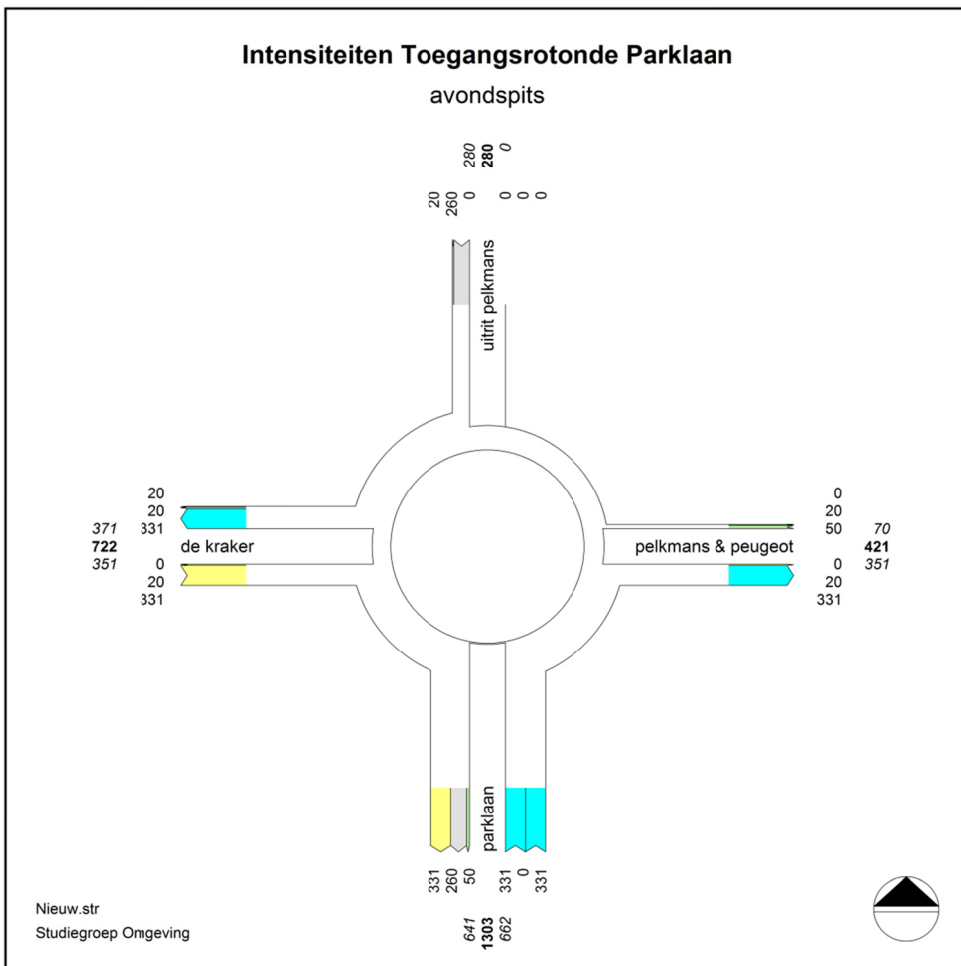
Volgende voorwaarden kunnen worden gekoppeld aan de realisatie van het ventwegsysteem.

- Daar vele voertuigen aan het volgende kruispunt op R13 (kruispunt R13 Steenweg op Tielien) 180 graden willen draaien is het aan te bevelen dat er voor het kruispunt een keermogelijkheid wordt voorzien.
- Omwille van de grote hoeveelheden verkeer die via de ventweg en rotonde richting R13Parklaan zullen rijden, vraagt men voldoende lange in- en uitvoegstroken langs R13.Parklaan. De realisatie van deze in- en uitvoegstroken is eenvoudig te realiseren door het innemen van de parkeerstrook langs R13.Parklaan.
- Extra maatregelen moeten worden genomen om conflicten tussen fietsers op het fietspad langs R13Parklaan en in- en uitrijdend verkeer te vermijden.
- Bij het dimensioneren van ventwegen en rotondes moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van grote vrachtwagens.

- Om mogelijk sluikverkeer via Oud Strijderslaan te kunnen monitoren zullen er op de weg onder R13Parklaan(tussen ventweg en Oud Strijderslaan) tellingen worden uitgevoerd. Indien na de realisatie van de verschillende projecten zou blijken dat het verkeer op deze weg sterk toeneemt, kunnen er maatregelen worden genomen.
- De zwarte pijl op het plan is een aanduiding van een route die moet worden opgehouden bij mogelijke ontwikkelingen achter Gamma. Deze route geeft ontsluiting aan een centraal plein. Het gaat hier om eenrichtingsverkeer richting Steenweg op Gierle. Om sluikverkeer van Steenweg op Gierle naar R13 mag de andere richting niet worden toegelaten. Deze route is geen noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de handelszaken langs R13.

Om te controleren of de rotonde het genereerde verkeer kan verwerken, werden op basis van kengetallen prognoses gedaan van het in- en uitgaande verkeer in de avondspits. De resultaten (pae per uur) zijn weergegeven in volgende figuur.

figuur 7: intensiteiten op de rotonde gedurende de avondspits in pae per uur



De rotonde kan deze intensiteiten verwerken, wat blijkt uit de tabel die door middel van Capaciteit werd opgemaakt.

figuur 8: gebruik rotonde

arm	intensiteit rotonde	intensiteit toerit	capaciteit toerit	I/C- verhouding	gemiddelde wachtrij	gemiddelde wachttijd
-----	---------------------	--------------------	-------------------	-----------------	---------------------	----------------------

de kraker	331	70	852	0.08	0 pae	0 sec.
uitrit Pelkmans	20	662	1073	0.62	1 pae	5 sec.
Pelkmans & Peugeot	310	351	865	0.41	0 pae	3 sec.
Parklaan (R13)	401	280	809	0.35	0 pae	2 sec.

7. Afbakening plangebied RUP

De planbegrenzing van onderhavig RUP is beperkter dan deze van het deelplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140' van het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout'. Het verschil tussen beide ligt in de kleinhandelszaken en K.M.O.'s aan de westzijde van N140 en deze tussen onderhavig RUP en Muizenvenstraat.

De uit het RUP uitgesloten gebieden hebben reeds een duidelijk geordende structuur. Door de afmetingen van de percelen zijn de bouwmogelijkheden en de effecten ervan beperkt. Hier zijn bijgevolg geen bijkomende randvoorwaarden vereist die niet reeds zijn opgenomen in het gewestelijk RUP.

Het plangebied doet geen uitbreidingen ten aanzien van het plangebied van het deelplan 'Specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140' van het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout'. Zo wenst men met dit RUP enkel de juridisch verordenende situatie uit het gewestelijk RUP te verfijnen. Hiermee wordt de keuze geëxpliciteerd om geen nieuwe zonevreemde situaties te creëren door bijvoorbeeld een bestaande strook woongebied langsheen Slachthuisstraat te incorporeren in het RUP.

Voorliggend RUP heeft bovendien een strategisch karakter. Om concrete dossiers op korte termijn te kunnen sturen wenst de gemeente Turnhout nu de stedenbouwkundige randvoorwaarden vast te leggen. Deze problematiek heeft voornamelijk betrekking op het plangebied zoals het nu opgenomen is in het RUP. De zonevreemde woningen, de verkeerstechnische ontsluiting en de onregelmatige perceelsstructuur zijn prioritair. Ter hoogte van de nieuwe ventweg van Parklaan werd het toekomstig openbaar domein een klein beetje uitgebreid. Omwille van het strategisch karakter van het gemeentelijk RUP wordt ook een onteigeningsplan voor dit plangedeelte toegevoegd aan het dossier.

8. Toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften

8.1. Algemene bepalingen

De algemene bepalingen gelden in het volledige plangebied voor zover zij niet strijdig zijn met de bijzondere bepalingen.

Ze omvatten:

- een begrippenlijst
- aspecten betreffende inrichting en beplanting die specifieke aandacht vragen bij het opstellen een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning.

8.2. Bijzondere bepalingen

8.2.1. Op te heffen voorschriften

Er zijn geen op te heffen voorschriften. De voorschriften beschreven in het gemeentelijk RUP zijn opgemaakt ter verfijning van het bestaand gewestelijk RUP.

8.2.2. Specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140

Deze zone is bestemd voor kleinhandelsbedrijven van regionaal belang met volgende kenmerken:

- kleinhandelsbedrijven die een behoefte hebben aan grote verkoopsoppervlakte omwille van de volumineuze aard van producten
- kleinhandelsbedrijven die ruimtelijk en logistiek moeilijk verweefbaar zijn met het binnenstedelijke winkelapparaat
- kleinhandelsbedrijven die economisch complementair zijn met het binnenstedelijke kleinhandelsapparaat.

De inplanting Seveso-inrichtingen wordt niet toegelaten.

Kleinhandelsbedrijven worden slechts toegelaten indien zijn een minimale netto verkoopsoppervlakte van 1.000 m² hebben.

Deze zone is onderverdeeld in 5 deelzones.

In deze zone zijn 2 types nevenfuncties toegelaten:

- cafetaria's die aansluiten bij de winkelconcepten en maximaal 5% van de totale oppervlakte van het totale volume van het winkelconcept innemen. Deze dienen volledig intern of aansluitend aan de circulatiepleinen ingericht te worden
- fitness, bowling en binnenspeeltuin als sportief en recreatief aanbod dat aansluit bij het aanbod van het FRAC. Deze mogen enkel op de verdiepingen van de winkelconcepten worden ingericht, voor zover zij maximaal 50% van de netto verkoopsoppervlakte per gebouw op verdieping innemen.

Reservatiestrook voor de aanleg van een openbare weg

Binnen deelzone Ia wordt een zone aangeduid waar een nieuwe openbare weg kan worden aangelegd tussen Slachthuisstraat en Steenweg op Gierle (N140). Deelzone I mag enkel ontwikkeld worden als de aanleg van de voorziene weg in deelzone Ia voorafgaand of minstens gelijktijdig wordt voorzien. In deelzone Ia kan zonder een ontwikkeling in deelzone I de nieuwe openbare weg al gerealiseerd worden.

Interne ontsluiting met openbaar karakter

De interne ontsluitingen met openbaar karakter vormen voor gemotoriseerd en zacht verkeer de verbinding met de omliggende openbare wegen. De interne ontsluitingen met openbaar karakter hebben voornamelijk tot doel de kleinhandelszone op meerdere manieren te ontsluiten ten behoeve van een vlotte verkeersafwikkeling.

Circulatieplein met openbaar karakter

De circulatiepleinen zijn bestemd voor circulatie en als centraal plein en hebben een minimale oppervlakte van 3.000m² (*). De toegangen van de omringende handelszaken zijn naar de circulatiepleinen gericht. Op dit plein primeert de voetganger als gebruiker. Parkeren op dit plein is enkel mogelijk als het de voetgangersfunctie niet in het gedrang komt. Bovendien dient parkeren vervat te zitten in het ontwerp van het circulatieplein. Gemotoriseerd verkeer kan het circulatieplein tevens gebruiken voor de leveringstoegangen van de kleinhandelszaken te bereiken. Het plein dient op een kwalitatieve manier te worden aangelegd. In het ontwerp van het plein dienen voldoende groene elementen geïntegreerd te worden.

Ontsluitingsrichting voor gemotoriseerd verkeer

Om bijkomende druk op de omliggende wegen te voorkomen wordt er in het noorden van deelzone V geopteerd voor bijkomende ontsluitingsbeperkingen. De percelen gelegen in de oksel van R13 en N140 zouden bij directe aansluiting op deze wegen een bijkomende belasting op het verkeerssysteem genereren. Daarom is het meer aangewezen om deze percelen te ontsluiten via het centrale circulatieplein en via een uitbreiding van de ventweg Parklaan ventweg langsheen R13 waardoor een directe aansluiting op de R13 en N140 kan verboden worden.

8.2.3. Groene voortuinstrook

De groene voortuinstrook is een bouwvrije strook tussen de rooilijn en de bouwlijn. Van de voortuinstrook mag maximum 30% worden verhard of bebouwd in functie van de aanleg van toegangen tot het terrein en de oprichting van reclametotems. Het overige gedeelte van deze bouwvrije voortuinstrook dient als groene ruimte te worden aangelegd. Ook ter hoogte van de 'doorsteken voor langzaam verkeer' en 'circulatie gemotoriseerd verkeer' mag de strook verhard worden.

(*) Een circulatieplein met een minimumoppervlakte van 3.000 m² is niet meer dan tussen 5 à 10% van de oppervlakte van de omliggende percelen. Zowel voor de verkeerscirculatie, voor het bereikbaar maken van eigendommen als voor het parkeren en voor de noodzakelijke ruimte voor zwakke weggebruikers is deze oppervlakte absoluut noodzakelijk en zeker niet disproportioneel.

8.2.4. Bufferstrook

Deze zone dient als overgangsgedied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verzoenen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

De zone dient als groenzone te worden aangelegd en gehandhaafd door middel van een heestermassief. Naast de struikbeplantingen dient per 50 m² minstens één streekeigen hoogstam te worden voorzien.

In de bufferstrook kan de afvoergracht ingezet worden voor de waterhuishouding en kan worden aangesloten op de Koeyleukenloop/Bossenloop.

In de bufferstrook kan een verbinding voor zacht vervoer aangelegd worden om zo een verbinding tussen het noordelijk gedeelte van de kleinhandelszone en het FRAC mogelijk te maken.

8.2.5. Openbare weg

De openbare weg vervult verkeersfuncties voor diensten, aangelanden, bewoners en bezoekers.

De aanleg van wegen gebeurt in functie van de verkeersafwikkeling, met aandacht voor het groene karakter van de omgeving.

Het gewenste profiel voor Steenweg op Gierle (N140) is opgenomen in figuur 1. Langsgrachten zijn wenselijk.

9. Milieubeoordeling

9.1. Waterhuishouding

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Er werden **watertoetskaarten** opgemaakt die dienen ter evaluatie van de effecten van vergunningsplichtige ingrepen of van plannen of programma's waarbij het bodemgebruik op een bepaalde locatie of voor een bepaald gebied wordt gewijzigd. Op basis van deze watertoetskaarten kunnen voor het plangebied Kleinhandelszone N140 volgende vaststellingen gemaakt worden:

9.1.1. Watertoets

Erosiegevoeligheid

De afbakening van de erosiegevoelige gebieden heeft tot doel om belangrijke wijzigingen in bodemgebruik, die mogelijk aanleiding kunnen geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot afspoeling van bodemdeeltjes, voorafgaandelijk aan een vergunning of de goedkeuring van een plan of programma, voor advies voor te leggen aan de afdeling land van AMINAL.

Het plangebied is niet erosiegevoelig.

Grondwaterstroming: De kaart met de gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. De richtlijnen voor de watertoets houden rekening met een differentiatie van Vlaanderen in 3 types van gebieden, volgens de aard van gevoeligheid voor grondwaterstroming.

Type 1: zeer gevoelig

De zeer gevoelige gebieden zijn afgebakend aan de hand van de kaart van de Natuurlijk Overstroombare Gebieden (NOG kaart). De NOG-kaart is gebaseerd op de bodemkaart waarbij de bodemprofielen van alluviale, colluviale en poldergronden afgebakend zijn. De NOG gebieden met uitzondering van colluvia zijn afgebakend als type 1-gebied.

Indien er in type 1 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Type 2: matig gevoelig

Onder de matig gevoelige gebieden vallen alle gebieden die niet tot type 1 (zeer gevoelig) of type 3 (weinig gevoelig) behoren.

Indien er in type 2 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5 m en een horizontale lengte van meer dan 100 m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Type 3: weinig gevoelig

Onder de weinig gevoelige gebieden vallen alle gebieden waar er een aquitard (meestal een kleilaag) op geringe diepte voorkomt of het grondwaterpeil diep staat en die niet tot type 1 (zeer gevoelig) behoren.

Indien er in type 3 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 10 m en een horizontale lengte van meer dan 50 m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Het volledige plangebied is matig tot zeer gevoelig voor ingrepen op de grondwaterstroming.

Infiltratiegevoeligheid

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt. Bovendien staat infiltratie in voor de aanvulling van de grondwatervoorraden en zodoende voor het tegengaan van verdroging van watervoerende lagen en van waterafhankelijke natuur.

De kaart met infiltratiegevoelige bodems en behoeve van de watertoets werd afgeleid van de bodemkaart. Ze bestaat uit twee types gebieden:

- gebieden met de infiltratiegevoelige bodems
- gebieden met de niet-infiltratiegevoelige bodems

De watertoetskaart met infiltratiegevoelige gebieden heeft tot doel om richtinggevend te zijn voor individuele ingrepen op lokaal niveau. Bij dergelijke ingrepen moet beslist worden of de aanleg van infiltratievoorzieningen of waterdoorlatende verhardingen al dan niet zinvol zijn, en of er mogelijk schadelijke effecten kunnen optreden naar het grondwater toe zowel kwantitatief als kwalitatief bij het al dan niet aanleggen van dergelijke voorzieningen.

Het plangebied is grotendeels infiltratiegevoelig, waardoor het zinvol is om infiltratievoorzieningen aan te leggen (maar grondwater is kwetsbaar) om zo de grondwatertafel te kunnen aanvullen en verdroging en wateroverlast (door oppervlakkige afvoer) te vermijden.

Overstromingsgevoeligheid

Één van de belangrijkste indicatoren inzake de watertoets is de overstromingsgevoeligheid van het gebied. Deze kaart geeft de overstromingsgevoelige gebieden tot op perceelsniveau weer. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauwe laag) en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden (lichtblauwe laag).

Het plangebied is grotendeels niet overstromingsgevoelig, een deel ligt in mogelijk overstromingsgevoelig gebied (overstroombaar vanuit de Koeybleukenloop).

9.1.2. Stedenbouwkundige verordening inzake afkoppeling van hemelwater

Op 1 oktober 2004 keurde de Vlaamse regering een besluit goed houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Dit besluit bevat voorschriften voor het voorzien van hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, de buffering en de afvoer van hemelwater afkomstig van daken en verharde oppervlakten. Deze verordening blijft onverminderd van kracht.

9.1.3. Afvalwater

In navolging van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening wordt naar optimaal hergebruik van hemelwater gestreefd. Een duurzame ontwikkeling omtrent water vereist een volledi-

ge scheiding van het regenwater en het afvalwater. Hemelwater dat terecht komt op ondoorlatende oppervlakken (bijvoorbeeld daken) en daardoor niet kan infiltreren in de bodem moet maximaal nuttig worden toegepast door bijvoorbeeld hergebruik. Wanneer de behoefte inzake hergebruik te laag is zal het water gebufferd worden en vertraagd afgevoerd. Om infiltratie toe te laten, moet in de mate van het mogelijke dient gebruik te worden gemaakt van hoogwaardige, waterdoorlatende verhardingen.

Volgens het geoloket **zoneringsplannen** van de VMM, is het plangebied geheel gelegen in geïsoleerd gebied. Het plangebied grenst aan de rioolwaterzuiveringsinstallatie van Turnhout. Het afvalwater wordt via deze RWZI gezuiverd en dan geloosd in de Aa. Er is gemengde riolering aanwezig langs de steenweg op Gierle.

Zolang het actiepunt van het deelbekkenbeheerplan om de Koeybleukenloop af te koppelen van de riolering niet wordt gerealiseerd, is het aangeraden om zoveel mogelijk regenwater te hergebruiken.

9.1.4. Buffering en vertraagde afvoer

kaart 10: mogelijke waterstructuur

In de voorgaande paragrafen zijn de watertoetskaarten besproken. Hierna volgen enkele bevindingen.

Er zijn geen effecten te verwachten naar erosie, het gebied is volledig gelegen buiten erosiegevoelig gebied.

Aangezien het grootste deel van het plangebied grondwaterstromingsgevoelig is, (merendeels type 2) dient er advies gevraagd te worden indien er ondergrondse voorzieningen worden aangelegd die de opgelegde afmetingen overschrijden. Het RUP voorziet in de mogelijkheid tot aanleg van ondergrondse parking. Groothandelszaak Pelckmans, gelegen in type 2-gebied, zal een ondergrondse parking aanleggen met een oppervlakte van 12.120 m² (48.600 m³) en 403 parkeerplaatsen. Pelckmans heeft een ontheffing aangevraagd van de project-MER-plicht en ook verkregen op 10/03/08.

Het plangebied is reeds grotendeels verhard waardoor natuurlijke infiltratie weinig mogelijk is. Enkel de tuinzones van de woningen, de groenzones van de groothandelszaken en de hondenschool achter de Gamma (weiland) is niet verhard. Bij uitvoering van het RUP zal er meer verharde oppervlakte bijkomen. In de huidige constellatie van het afwateringssysteem leidt dit potentieel tot meer versnelde afvoer van hemelwater en een verminderde infiltratie van hemelwater naar het grondwater met wateroverlast tot gevolg. De oppervlakkige afvloeit komt nu terecht in de riolering via de Koeybleukenloop. Zolang deze waterloop niet afgekoppeld wordt van de riolering, is het aan te raden om het hemelwater zoveel mogelijk op te vangen en te hergebruiken. Het RUP streeft in navolging van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening naar een optimaal hergebruik van hemelwater. Indien de behoefte aan hergebruik te laag is, zal het water gebufferd worden en vertraagd dienen afgevoerd. Aangezien het plangebied gelegen is in een infiltratiegevoelige zone, kan er gedacht worden aan infiltratievoorzieningen. Om infiltratie mogelijk te maken, zal er moeten gebruik gemaakt worden van waterdoorlatende verhardingen. Dit wordt opgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Bij ontwikkeling van het gebied zal niet-waterdoorlatende verharding vervangen worden door waterdoorlatende verharding, wat als positief beoordeeld kan worden voor de waterhuishouding en de natuurlijke infiltratie. Ter bescherming van het grondwater worden parkings en toegangswegen best in niet waterdoorlaatbaar materiaal aangelegd wat dan gecompenseerd dient te worden met de nodige buffer en

voorafgaande zuivering via een olieafscheider. Bij de aanleg van parkings wordt er best geen infiltratie voorzien gezien de kwetsbaarheid van het grondwater.

Er wordt ruimte voorzien voor afvoergrachten en waterbuffer wat als positief beoordeeld kan worden:

- onderaan het noordelijke deel van het plangebied tegen het FRAC, dient ruimte voorzien te worden voor een afvoergracht;
- indien mogelijk dienen er grachten voorzien te worden langs de Steenweg op Gierle. Voor hemelwaterafvoer hebben open grachten de voorkeur op een RWA riolering. De grachten worden ingericht als buffervoorziening waarbij vertraagde afvoer gebeurt door infiltratie;
- onverharde en onbebouwde oppervlaktes dienen als groene ruimte ingericht en zo ook te blijven.

Bijkomende maatregelen kunnen nog opgenomen worden om maximaal te anticiperen op de mogelijke gevolgen van de lozing op oppervlaktewater. De Koeyleukenloop en de Aa zijn gevoelig voor overstroming (cfr. overstromingskaart) en treden bij hevige regenval regelmatig buiten hun oevers. Een mogelijkheid is om de aansluiting op oppervlaktewater aan volgende voorwaarden te laten voldoen als hergebruik op eigen terrein niet voldoende is:

- een maximaal toegelaten lozingsdebiet van 10 liter/seconde (effluent water en hemelwater) per hectare aangesloten verharde oppervlakte wordt toegepast. (strenger dan hemelwaterbesluit: 1500l/u per 100 m² of 14 l/sec.ha vertraagde afvoer)
- een bufferingsvolume van 100m³ per hectare aangesloten verharde oppervlakte moet voorzien worden.
- de aansluiting van een weg of een parking als verharde oppervlakte moet via een olieafscheider gebeuren.

Elke stedenbouwkundige vergunning dient bovendien te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater van 1 oktober 2004.

9.2. Screening MER-plicht

Voorafgaand aan de plenaire vergadering is, overeenkomstig de wetgeving in verband met het planMER-decreet, een screeningsdossier aangevuld met een addendum ingediend om de dienst MER te vragen een beslissing te nemen over de noodzaak van de opmaak van een planMER.

De dienst MER van het departement LNE heeft aan de hand van deze documenten beslist dat de opmaak van een planMER in het kader voor voorliggend RUP niet noodzakelijk is. Het screeningsdossier, het aanvullend addendum en de brief dd. 14 juni 2011 met betrekking tot de ontheffingsbeslissing van de dienst MER zijn opgenomen in bijlage 1 van deze toelichtingsnota.

9.3. Ruimtelijke veiligheidsrapportage

Naar aanleiding van de vraag om advies in verband met voorliggend RUP aan het departement LNE, bracht de dienst Veiligheidsrapportering haar advies uit. Op basis van de ingediende documenten heeft de dienst Veiligheidsrapportering beslist dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient te worden opgemaakt en dat er voor wat het aspect externe veiligheid betreft geen verdere acties dienen te worden ondernomen.

Het advies van de dienst Veiligheidsadvisering is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichtingsnota als bijlage bij het advies van het departement LNE naar aanleiding van de plenaire vergadering van 14 juli 2011.

10. Ruimtebalans

Voorliggend RUP heeft volgende ruimtebalans als gevolg:

bestemmingscategorie	totaal gewestelijk rup (ha)	totaal gemeentelijk RUP (ha)	saldo (ha)
1 bedrijvigheid	16.77	14.91	-1.86
2 lijninfrastructuur		1.86	+1.86
TOTALE OPPERVLAKTE PLANGEBIED	16.77	16.77	0

Voorliggend RUP heeft een verfijning van bedrijvigheid en wonen naar bedrijvigheid en lijninfrastructuur tot gevolg.

Vanuit het gewestelijk RUP wordt de zone van bedrijvigheid in het gemeentelijk RUP verder verfijnd in meer voorschriften voor bedrijvigheid en lijninfrastructuur.

11. Planschade en planbaten

Volgens de Vlaamse Codex welke in werking trad vanaf 1 september 2009, moeten alle ruimtelijke uitvoeringsplannen welke voorlopig worden vastgesteld na deze datum een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding (cfr. art.2.6.1.), een planbatenheffing (cfr. art.2.6.4.) of een compensatie (cfr. decreet grond- en pandenbeleid).

Naar analogie van de indeling van bestemmingen van Gewestelijke RUP's in categorieën die gebruikt kunnen worden voor het bepalen van bestemmingswijzigingen die aanleiding geven tot planbaten, planschade, kapitaalsschade of gebruikersschade, wordt de categorie lijninfrastructuur geïnterpreteerd als een bestemming die niet relevant is voor het in aanmerking komen voor planbaten en planschade.

Gezien het voorliggende gemeentelijk RUP enkel bestemmingswijzigingen doet van bedrijvigheid naar lijninfrastructuur, worden in voorliggend RUP geen bestemmingswijzigingen doorgevoerd op percelen welke volgens de decretale bepalingen aanleiding geven tot planschade of planbaten.

12. Realiseerbaarheid van het plan

12.1. Algemene realiseerbaarheid

Door de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout naar 'zone voor grootschalige kleinhandel' wijzigde het plangebied van bestemming. Deze nieuwe bestemming zorgt voor een aantal problemen met betrekking tot de structuur van het gebied, in relatie tot de veranderende behoeften op het vlak van onder andere parcelering, onregelmatige perceelsstructuur, stedenbouwkundige voorschriften, verkeerstechnische ontsluiting afgestemd op een groot aantal bezoekers en verkeerveiligheid, enz.

Het voorliggend RUP wenst dus vooral het gewestelijk RUP te verfijnen. Een belangrijk aspect binnen de uitwerking van het voorliggend RUP is de leefbaarheid voor de aanwezige woningen. Daarom werd het RUP zo opgesteld via indeling in deelzones, die per geheel dienen ontwikkeld te worden. Hierbij beseft de stad dat dit de realiseerbaarheid van de volledige grootschalige kleinhandelszone bemoeilijkt maar het waarborgt wel op deze manier het woonkwaliteit van haar inwoners die in het plangebied wonen en ook een gefaseerde ontwikkeling van het gebied.

12.2. Realiseerbaarheid van de gemeenschappelijke parkings en circulatiepleinen in combinatie met grootschalige kleinhandel

Bij gebrek aan uitvoeringsinstrumenten (zoals bijvoorbeeld een onteigeningsplan) gekoppeld aan de herbestemming van het plangebied in het gewestelijk RUP hebben belangrijke marktpartijen in de sector van de grootschalige kleinhandel zich geconcentreerd op de binnengebieden en grotere eigendommen binnen het plangebied. De stad Turnhout heeft via de opmaak van een ontwerp B.P.A. getracht deze ontwikkelingen kwalitatief te begeleiden, met tegelijkertijd ook aandacht te besteden aan het protest van de getroffen bewoners en eigenaars van de zonnevremd geworden zijnde woningen. Deze aanpak loont want de voorbije jaren zijn reeds verschillende projecten gerealiseerd of in vergevorderd stadium van voorbereiding of vergunningstraject. De multifunctionaliteit wordt bij de begeleiding in al zijn aspecten bekeken zodat er een goed tussentijds evenwicht bestaat tussen economie, mobiliteit en leefbaarheid.

Aangezien noch de Vlaamse overheid noch de stad Turnhout het nut inzien om de betrokken woningen effectief te onteigenen en af te breken ontstaat een grote maar voorlopig niet gehele realiseerbaarheid van het gebied. Deze wordt echter niet uitgesloten alleen ruimtelijk en daarvoor ook in de tijd gefaseerd.

12.3. Opmaak onteigeningsplan

12.3.1. Noodzaak opmaak onteigeningsplan:

In het noordelijk deel van het plangebied (deelzone V) is een goede ontsluiting van de Kleinhandelszone geen eenvoudige zaak. In punt 6.4 van deze toelichtingsnota wordt een ontsluitingsoplossing voorgesteld. De aanleg van een ventweg ten zuiden van de R13 van aan de hoek met de Steenweg op Gierle tot aan de brandweerkazerne biedt hier een oplossing. De verbinding tussen deze ventweg en Parklaan / R13 ligt best zo ver mogelijk weg van het kruispunt met Steenweg op Gierle. Dit is in dit geval aan de voet van het talud nabij de grens tussen de percelen van Pelckmans en de Kraker, waar de huidige aansluiting tussen de R13 en de ventweg Parklaan is. Om conflicten tussen voertuigen van en naar de R13 te vermijden wordt voorgesteld om ter hoogte van de verbinding van de ventweg Parklaan met R13 een rotonde aan te leggen. Ook ter hoogte van de inrit naar de parking van Pelckmans wordt best een ro-

tonde aangelegd om conflicten met linksaf draaiers te vermijden. Het voorstel is weergegeven in deze figuur.

Om deze ontsluitingsoplossing te realiseren moeten er innames gebeuren bij verschillende betrokken eigenaars. Daarom wordt er aan het RUP een onteigeningsplan gekoppeld. De opmaak van een rooilijnplan wordt niet aan het RUP gekoppeld maar is al in een aparte procedure lopende. De rooilijn is in de gemeenteraadszitting van 27 juni 2011 voorlopig vastgesteld.

12.3.2. Hoogdringend karakter van de onteigening

In het noordelijk gedeelte van het plangebied is een sterke ontwikkelingsdynamiek bezig. Er zijn recent stedenbouwkundige vergunningen voor grootschalige kleinhandelszaken afgeleverd (tuin en vijvercentrum Pelckmans, Gamma-winkel) en andere stedenbouwkundige aanvragen worden voorbereid. Om het ontwikkelingstempo in dit deel van het plangebied niet af te remmen en om een goede ontsluiting te garanderen is een snelle realisatie van de ventweg en bijhorende ronde punten cruciaal. Om deze redenen wordt er verzocht om een onteigeningsmachtiging bij hoogdringendheid af te leveren.

Bijlagen

1. Bijlage 1: plan-MER screening

- verzoek tot ontheffing van een project-MER
- addendum onderzoek tot milieueffecten rapportage RUP Kleinhandelszone N140 te Turnhout
- ontheffingsbeslissing tot opmaak van een plan-MER

2. Bijlage 2: plenaire vergadering

- verslag van de plenaire vergadering van 14 juli 2011
- opmerking op het verslag dd. 29 juli 2011 van het agentschap Ruimtelijke Ordening
- adviezen naar aanleiding van de plenaire vergadering