

Screening plan-Mer-plicht
RUP Kleinhandelszone N 140
VERZOEK TOT RAADPLEGING



COLOFON

Opricht:

Screening plan-Mer-plicht
RUP Kleinhandelszone N140
Verzoek tot raadpleging

Oprachtgever:

Stad Turnhout
Campus Blairon 200
2300 Turnhout

Oprachthouder:

SORESMA nv
Britselei 23
2000 Antwerpen

Tel 03/221.55.00
Fax 03/221.55.03
www.soresma.be

kwaliteitslabel
ISO 9001:2000

Identificatienummer:

2050273003/hme

Datum: **status / revisie:**

maart 2010 versie BGP

Vrijgave:

Jan Parys, Contractmanager

Projectmedewerkers:

Cedric Vervaeet, MER-deskundige
Hanne Mengels, adviseur

© Soresma 2010

Inhoud

Inhoud	3
1 Kadering van het verzoek tot raadpleging	6
2 Beschrijving plan en afbakening plangebied	8
2.1 Initiatiefnemer	8
2.2 Planomschrijving	8
2.2.1 Plangebied	8
2.2.2 Kwaliteiten, knelpunten en potenties	8
2.2.3 Visie	9
2.2.4 Grafisch plan	12
2.3 Planalternatieven	13
3 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden	14
3.1 Juridische randvoorwaarden	14
3.1.1 Gewestplan	15
3.1.2 GRUP	15
3.2 Beleidsmatige randvoorwaarden	16
3.2.1 Relatie met hogere Structuurplannen	16
3.2.2 Relatie met het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	18
3.2.3 Streefbeeldstudie R13-N12-N19-N132-N140	19
3.2.4 Gemeentelijk Mobiliteitsplan	20
4 Bepalen van de plan-MER-plicht	21
5 Potentiële milieueffecten van het plan	23
5.1 Bodem en grondwater	23
5.1.1 Referentiesituatie	23
5.1.2 Mogelijke effecten	24
5.1.3 Milderende maatregelen	26
5.1.4 Conclusie	26

5.2 Oppervlaktewater	26
5.2.1 Referentiesituatie	26
5.2.2 Mogelijke effecten	29
5.2.3 Milderende maatregelen	31
5.2.4 Conclusie	31
5.3 Fauna en flora	31
5.3.1 Referentiesituatie	31
5.3.2 Mogelijke effecten	33
5.3.3 Conclusie	33
5.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	34
5.4.1 Referentiesituatie	34
5.4.2 Mogelijke effecten	36
5.4.3 Milderende maatregelen	37
5.4.4 Conclusie	37
5.5 Mens - sociaalorganisatorische aspecten en hinderkenmerken	38
5.5.1 Referentiesituatie	38
5.5.2 Mogelijke effecten	39
5.5.3 Milderende maatregelen	41
5.5.4 Conclusie	41
5.6 Mens – mobiliteit	42
5.6.1 Referentiesituatie	42
5.6.2 Mogelijke effecten	44
5.6.3 Milderende maatregelen	46
5.6.4 Conclusie	46
5.7 Lucht	47
5.7.1 Referentiesituatie	47
5.7.2 Mogelijke effecten	48
5.7.3 Milderende maatregelen	52

5.7.4 Conclusie	52
5.8 Leemten in de kennis	52
5.9 Grensoverschrijdende effecten	52
5.10 Discipline-overschrijdende conclusie onderzoek milieueffecten	52
6 Bronvermelding	54
7 Bijlagen	55

Lijst van figuren

Figuur 5-2 Uittreksel CAI (bron, Centrale Archeologische Inventaris VIOE).....	36
Figuur 5-3 geluidsbelastingkaart Steenweg op Gierle en Parklaan, bron LNE ...	39
Figuur 5-4 kruispunttellingen 2009, bron: Turnhout	43
Figuur 5-6 toekomstige aanpassingen verkeersinfrastructuur door AWW	45

Lijst van tabellen

Tabel 3-1 Juridische randvoorwaarden RUP Kleinhandelszone N140	14
Tabel 5-1 Vergunde grondwaterwinningen nabij plangebied	23
Tabel 5-2 Watertoets Winkelcomplex Turnhout (bron: ontheffingsdossier)	30
Tabel 5-3 Watertoets Tuincentrum Pelckmans (bron: ontheffingdossier)	31
Tabel 5-4 verkeersintensiteiten huidige toestand t.h.v. de Steenweg op Gierle, bron Omgeving	42
Tabel 5-5 etmaalintensiteiten gemiddelde dag huidig verkeer	43
Tabel 5-6 nabijgelegen meetstations	47
Tabel 5-7 luchtkwaliteit in 2008.....	48
Tabel 5-8 invoergegevens CAR Vlaanderen huidig verkeer	49
Tabel 5-9 Immissie NO ₂ en PM10 huidig verkeer	49
Tabel 5-10 invoergegevens CAR Vlaanderen toekomstig verkeer.....	50
Tabel 5-11 Immissie NO ₂ en PM10 extra verkeer door invulling van plangebied .	50
Tabel 5-12 bijkomend effect door uitvoering van het RUP op de luchtkwaliteit bij 'stagnerend stadsverkeer'	51
Tabel 5-13 bijkomend effect op luchtkwaliteit door uitvoering van RUP bij snelheidstype 'buitenweg'	51

1 Kadering van het verzoek tot raadpleging

De stad Turnhout heeft beslist om over te gaan tot het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'kleinhandelszone N140'.

Op 4 juni 2004 heeft de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout definitief vastgesteld. Voordien was het plangebied volgens het gewestplan bestemd als gebied voor ambachtelijke bedrijventerreinen en KMO en als woongebied. In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is ervoor gekozen om het gebied samen met haar omgeving te ontwikkelen als specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. Door de nieuwe bestemming stelden zich een aantal problemen met betrekking tot de structuur van het gebied in relatie tot de veranderende behoeften. Er waren onder andere problemen op het vlak van de percelering, de stedenbouwkundige voorschriften, de afstemming van de verkeerstechnische ontsluiting op een groot aantal bezoekers en de verkeerveiligheid, enz... Het beleid van de stad Turnhout is erop gericht vooral de positie van het kernwinkelgebied in de binnenstad veilig te stellen. Dit vergt een nadere specificatie van de criteria uit het Gewestelijk RUP. Om hiervoor een oplossing te vinden is in opdracht van de stad Turnhout een ruimtelijk - economisch toekomstbeeld opgemaakt in de studie 'herinrichting zone voor grootschalige kleinhandel Steenweg op Gierle (N140)' (Studiegroep Omgeving cvba i.s.m. Idea Consult 2006-2007). Om concrete dossiers op korte termijn te kunnen sturen wenste de gemeente Turnhout toen reeds de stedenbouwkundige randvoorwaarden vast te leggen als verfijning en uitvoering van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Omdat de gemeente destijds nog niet beschikte over een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan heeft zij hiervoor een planningsproces opgestart ten behoeve van de opmaak van een bijzonder plan van aanleg. Op 3 juli 2008 is het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan goedgekeurd. Bindend is hierin de actie vastgelegd dat de gemeente het in het gewestelijk RUP 'Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Turnhout' geselecteerde specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140 zal verfijnen door middel van een gemeentelijk RUP en een actieplan voor de ontwikkeling van het gebied zal opstellen. De bepalingen van het ontwerp van BPA worden in het RUP dat onderwerp uitmaakt van deze screeningsnota, verder uitgewerkt en verfijnd.

In het kader van de wettelijke verplichting¹ voor het RUP kleinhandelszone N140 te Turnhout wordt een screening van mogelijk aanzienlijke effecten uitgevoerd.

In het licht hiervan en overeenkomstig hoofdstuk II artikel 3 §1 van het besluit van de Vlaamse regering betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's, raadpleegt de initiatiefnemer (de Stad Turnhout) op eigen initiatief en uiterlijk op het ogenblik dat hij de doelstellingen en de reikwijdte van het voorgenomen plan kan afbakenen, de volgende instanties:

- 1° de deputatie van de provincie, waarop het voorgenomen plan of programma milieueffecten kan hebben;
- 2° de betrokken instanties afhankelijk van de ligging en de mogelijk te verwachten aanzienlijke effecten van het voorgenomen plan of programma op in voorkomend geval de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ordening, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap en de mobiliteit.

¹ De Vlaamse Regering keurde op 12 oktober 2007 het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet van 27 april 2007, het zogenaamde plan-MER-decreet, en trad in werking op 1 december 2007. Artikel 49 inzake de overgangsregeling van plan-MER's voor RUP's zoals vermeld in het programmadecreet van 25 mei 2007 (publicatie B.S. 19/06/2007), stelt dat de betreffende nieuwe regelgeving van toepassing is op ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan de plenaire vergadering gehouden wordt zes maanden na de datum van inwerkingtreding van het besluit, dus zijnde 1 juni 2008.

Voorliggend verzoek tot raadpleging is voorzien om de instanties toe te laten de gegevens met betrekking tot het studiegebied waarover zij beschikken, die eventueel nog niet bekend zouden zijn bij de initiatiefnemer of de Dienst Mer, aan de initiatiefnemer over te maken zodat de Dienst Mer een gefundeerde beslissing kan nemen over de plan-MER-plicht van het voorgenomen plan.

2 **Beschrijving plan en afbakening plangebied**

2.1 **Initiatiefnemer**

Het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Turnhout is initiatiefnemer van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'RUP kleinhandelszone N 140' en bijgevolg ook van de screening van de plan-MER-plicht.

2.2 **Planomschrijving**

2.2.1 **Plangebied**

Het plangebied bevindt zich in het zuiden van Turnhout langs de N140 en bestaat uit twee afzonderlijke delen, samen circa 15 ha groot. Het noordelijke deel wordt begrensd door de Parklaan, Steenweg op Gierle, het recreatiedomein 'FRAC' en de brandweerkazerne. Het zuidelijke deel is een driehoek van 7 ha, gelegen tussen Steenweg op Gierle, Slachthuisstraat en de achterste perceelsgrens van de KMO's langs Muizenvenstraat. De 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 er 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. 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. Het plangebied grenst in het oosten aan het recreatief parkgebied FRAC, een woningenrij langs Slachthuisstraat en kmo's langs Muizenvenstraat. 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.

Zie bijlage 1 voor een topografische kaart en bijlage 2 voor de juridische toestand van het plangebied en omgeving.

2.2.2 **Kwaliteiten, knelpunten en potenties**

Kwaliteiten

Het plangebied beschikt over volgende kwaliteiten:

- sommige kleinhandelszaken hebben relatief verzorgde groene voortuinstroken;
- achteraan sommige percelen en het FRAC zijn bomen en struiken aanwezig;
- de woningenrij langs Steenweg op Gierle en Slachthuislaan is verzorgd;
- er zit dynamiek in de ontwikkelingen, er zijn plannen op korte termijn.

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.

Potenties

Het plangebied heeft volgende potenties:

- de vorm van het plangebied maakt 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.

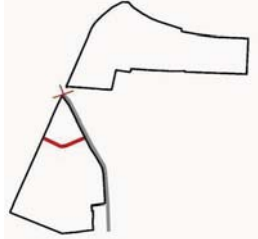
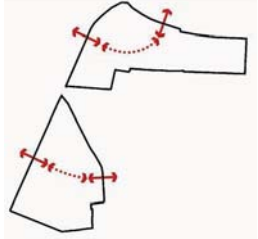
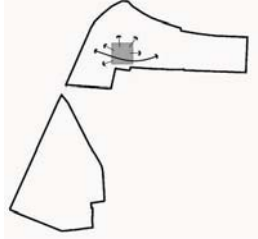
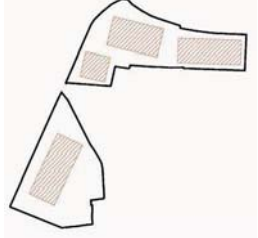
2.2.3 Visie

Met de opmaak van het ontwerp BPA 'Kleinhandelszone N140' wou het stadsbestuur een onderdeel van het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout, het deelplan 'Kleinhandelszone N140', verfijnen. In het ontwerp werden aspecten van inrichting, invulling, ontsluiting en leefbaarheid naar de omgeving toe meer gespecificeerd. Het ontwerp BPA kleinhandelszone N140 werd voorlopig aangenomen op de gemeenteraden van 1 oktober en 5 november 2007. De goedkeuringsprocedure werd niet verder gezet en is nu hernomen in de vorm van voorliggend gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

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 gegeneerd verkeer kan door de herbestemming toenemen. Het plangebied wordt dan ook op gepaste wijze 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. De zonevreemde woningen, de verkeerstechnische ontsluiting en de onregelmatige perceelsstructuur zijn prioritair.

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 kmo's aan de westzijde van N140 die niet meer mee zijn opgenomen in het ontwerp BPA en het RUP. De 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.

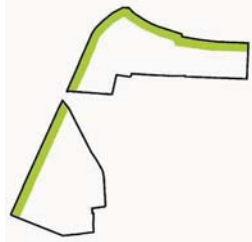
In de toelichting bij het ontwerp RUP worden volgende concepten weergegeven:

	<p>nieuwe ontsluiting tussen N140 en Slachthuisstraat</p> <p>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.</p>
	<p>gebundelde ontsluitingen</p> <p>Gebundelde in- en uitritten beperken het aantal potentiële conflictpunten. Om mobiliteitsproblemen te voorkomen moeten in- en uitritten met elkaar verbonden zijn.</p>
	<p>centraal circulatieplein</p> <p>In het noordelijk deel van het plangebied biedt een plein een duidelijk overzicht van de aanwezige kleinhandelszaken. Toegangen worden er gecentraliseerd. Op het plein wordt niet geparkeerd, maar kan wel worden gecirculeerd om de toegang van een eventuele ondergrondse parking te bereiken en voor leveringen.</p>
	<p>clustering</p> <p>Het plangebied leent zich tot clustering van kleinhandelszaken. Grotere volumes dragen bij tot een hogere dichtheid en vergemakkelijken gemeenschappelijk gebruik van de buitenruimte.</p>



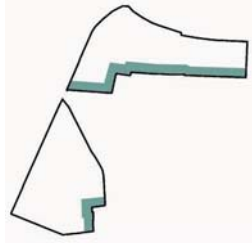
gemeenschappelijk parkeren

Dit werkt over het algemeen ruimtebesparend, is klantvriendelijk en leidt tot minder onderbroken ruimtes.



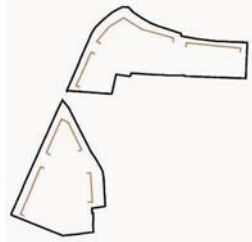
verzorgde groenstroken langsheen de weg

Deze dragen bij tot de continuïteit van het wegbeeld en schermen fietsers af van eventuele parkeerzones.



buffering

Waar de kleinhandelszone grenst aan woongebied of het FRAC dient een degelijke buffering te worden voorzien.



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.

Inzake waterhuishouding worden volgende principes naar voor geschoven:

- afkoppeling van hemelwater;
- hergebruik van water als uitgangspunt;
- buffering en vertraagde afvoer.

In het ontwerp zijn een aantal relevante stedenbouwkundige voorschriften opgenomen wat betreft de bestemming specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140:

- Kleinhandelsbedrijven worden slechts toegelaten indien zij een minimale netto verkooppervlakte van 1.000m² hebben.
- Een aantal retailbranches zijn niet toegelaten omdat dan naast de binnenstad een tweede handelsconcentratie met eenzelfde profiel gecreëerd wordt. Grootschalige verkooppervlakten in een aantal branches zijn dan weer expliciet toegestaan.
- Er moet een minimale stallingscapaciteit van 2 parkeerplaatsen per 100m² netto verkooppervlakte voorzien worden. Ook dienen op dit moment fietsenstalplaatsen te worden voorzien a rato van minimum 1 stalplaats per 200m² netto verkooppervlakte.
- Elke aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevuld met een berekeningsnota waaruit blijkt dat aan de minimale vereiste stallingscapaciteit voor auto's en fietsen is voldaan.
- Parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd op het maaiveld, in ondergrondse garages of op het dak van gebouwen.
- De interne ontsluitingen met openbaar karakter zijn op het bestemmingsplan indicatief aangeduid met een streeplijn. De circulatiepleinen met openbaar karakter zijn op het bestemmingsplan indicatief aangeduid met een blauwe gearceerde cirkel.
- Het circulatieplein is bestemd voor circulatie en als centraal voetgangersplein en heeft een minimale oppervlakte van 3.000m². De toegangen van de omringende handelszaken zijn naar het circulatieplein gericht.

2.2.4 Grafisch plan

De elementen van de visie worden vertaald naar een verordend grafisch plan. Dit plan geeft aan voor welke gebieden de specifieke bestemmingen van toepassing zijn. Het grafisch plan moet gelezen worden tezamen met de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer.

De visie wordt vertaald naar volgende bestemmingen:

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 verkooppervlakte 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 van Seveso-inrichtingen wordt niet toegelaten.

Kleinhandelsbedrijven worden slechts toegelaten indien zij een minimale netto verkooppervlakte van 1.000 m² hebben.

Deze zone is onderverdeeld in vijf deelzones. Per zone is er slechts afbraak en nieuwe bebouwing mogelijk bij gelijktijdige afbraak van alle woningen in deze zone. Dit om de leefbaarheid in het plangebied te vrijwaren. De ontwikkeling van de deelzones is niet tijdsgebonden.

Reservatiestrook voor de aanleg van een openbare weg

Binnen deze zone kan een openbare weg worden aangelegd tussen Slachthuisstraat en Steenweg op Gierle (N140).

Interne ontsluiting met openbaar karakter

De interne ontsluitingen met openbaar karakter vormen voor gemotoriseerd verkeer verbindingen tussen telkens twee openbare wegen, over het specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel. 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 3.000 m². De toegangen van de omringende handelszaken zijn naar de circulatiepleinen gericht. De aanleg van parkeerplaatsen op de circulatiepleinen is niet toegelaten.

Groene voortuinstrook

De groene voortuinstrook is een bouwrijpe 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 bouwrijpe voortuinstrook dient als groene ruimte te worden aangelegd.

Bufferstrook

Deze zone dient als overgangsgebied 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 dient een afvoergracht te worden voorzien die kan worden aangesloten op de Koeybleukenloop/Bossenloop.

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. Langsgrachten zijn wenselijk.

Zie bijlage 17 voor het grafisch plan.

2.3 Planalternatieven

De ontwikkeling van het plangebied is het gevolg van beleidsmatige en juridische randvoorwaarden. Het RUP wordt ingegeven door de visie geformuleerd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Turnhout. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geeft de visie van de stad weer op haar ruimtelijke ontwikkeling. De relatie van het plan met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt verder in deze screening toegelicht (§3.2.2)

Er kan worden geconcludeerd dat er binnen de geldende juridische en beleidsmatige randvoorwaarden geen planalternatieven voorhanden zijn. Bij de bespreking van mogelijke effecten vindt wel een toetsing plaats t.a.v. het nulalternatief. Hierin wordt het scenario geschetst van de ontwikkeling van het gebied bij het uitblijven van het planningsinitiatief. Dit komt neer op het verder invullen binnen de voorschriften van het GRUP en het BPA.

3 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden

3.1 Juridische randvoorwaarden

De juridische randvoorwaarden worden weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3-1 Juridische randvoorwaarden RUP Kleinhandelszone N140

Type plan	Kenmerken
Gewestplan(nen)	Geen, sinds 2004 is binnen het plangebied het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout' van toepassing. Buiten het plangebied geldt het gewestplan Turnhout (K.B. 30/09/1977) nog steeds
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout, deelzone regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Algemene plannen van aanleg	Geen
Bijzondere plannen van aanleg	- ontwerp BPA Kleinhandelszone N 140 dd. 5/11/07: zelfde afbakening als voorliggend RUP - BPA recreatief parkgebied FRAC Turnhout dd. 25/03/05 (omgeving plangebied) - BPA FRAC Lo dd. 13/06/04 (omgeving plangebied)
Verkeersvergunningen	Geen
Habitatrichtlijngebieden	Geen
Vogelrichtlijngebieden	Geen
Gebieden van het VEN	Geen
Erkende natuurreservaten	Geen
Beschermde monumenten	Geen
Beschermde landschappen	Geen
Beschermde stads- en dorpsgezichten	Geen
Polders en wateringen	Geen

Type plan	Kenmerken
Beschermingszones grondwaterwinningen	Geen
Stedenbouwkundige vergunningen	Ja (192 vergunningen afgeleverd binnen plangebied tussen '62 en heden)
Proces Verbaal bouwovertreiding	Geen
Geklasseerde waterlopen	Geen binnen plangebied, wel in de omgeving van het plangebied: Bossenloop: derde categorie Visbeek: tweede categorie

3.1.1 Gewestplan

Tot juni 2004, voor de goedkeuring van het gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout', was het gewestplan van kracht binnen het plangebied. Buiten de grenzen van het plangebied is dit nog steeds het geval. 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. Zie bijlage 2 voor de juridische toestand.

3.1.2 GRUP

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 BPA 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 verkooppervlakte 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 verkooppervlakte hebben van 1.000m². Brandstofverdeelputten 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 GRUP. 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 (zie hoofdstuk 2.2.4 Visie). Het Gemeentelijk RUP beoogt een verfijning en een vermindering

van de effecten van het GRUP door optimalisatie van verkeerstechnische ontsluiting, inrichting en invulling van het plangebied en leefbaarheid naar de omgeving toe.

Zie bijlage 2 voor de afbakening van het GRUP.

3.2 Beleidsmatige randvoorwaarden

3.2.1 Relatie met hogere Structuurplannen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV, 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 woonegelegenheden, 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.

De Steenweg op Gierle (N140) wordt over de gehele lengte geselecteerd als primaire weg II. De R13 wordt van N12 tot N119 geselecteerd als primaire weg II. Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie 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 erf functies en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door:
 - o omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallel rijbanen of een vervangende weg voor erf functies en lokaal verkeer
 - o 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.

Provinciaal Structuurplan Antwerpen

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.

Inulling 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 parkeerterrein 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 parkeerterrein betreft, kan bouwen in de hoogte een oplossing zijn. In plaats van rondom de winkels parkeerterrein 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 gepland als samenhangend element in de concentratie. Ook het gebruik van eenvormige inrichtingselementen kan de 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.

3.2.2 Relatie met het Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

In haar besluit van 3 juli 2008 verleent de deputatie van de provincieraad van Antwerpen, goedkeuring aan het ruimtelijk structuurplan, dat de gemeenteraad van Turnhout op 7 april 2008 definitief heeft vastgesteld.

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 grootschalige kleinhandel N140 door middel van een gemeentelijk RUP en het opstellen van een actieplan voor de ontwikkeling van het gebied".

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 de inrichtingsprincipes vooropgesteld:

- De zone wordt voorbehouden voor kleinhandelzaken met grote verkooppervlakte 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 verkooppervlakte 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 denser 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 wegen 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 langs 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 langs de 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.

3.2.3 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:
 - o rechtstreeks naar de N140, met terugkeerbeweging via het kruispunt R13 - N140, zijn er twee mogelijkheden oostwaarts;
 - o via parallelweg van R13 en brug over het spoor;
 - o via het stedelijk plateau (met rechtstreekse inrit naar de ring).

3.2.4 Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan Turnhout/Oud-Turnhout/Vosselaar werd op 19 juli 2004 conform verklaard door de provinciale auditcommissie en nadien goedgekeurd in de respectievelijke gemeenteraden.

Er wordt voorgesteld om ter hoogte van Muizenvenstraat een overgang te voorzien van secundair II (zuidwaarts tot E34) naar lokaal I (noordwaarts tot ring), waardoor het onderscheid tussen route voor zwaar verkeer en stedelijke ontsluiting in de inrichting kan geaccentueerd worden.

Volgende bepalingen zijn relevant voor het plangebied:

- Bijzondere aandacht dient te gaan naar de ontsluiting van de omliggende bedrijvenzones.
- Ten noorden van Muizenvenstraat kan het verblijfskarakter worden versterkt.
- Er dient te worden onderzocht of de ontsluiting van de naastliggende baanwinkels geoptimaliseerd en beveiligd kan worden, bijvoorbeeld door clustering en eventuele ventwegen.
- Langs N140 wordt best geopteerd voor vrijliggende fietspaden over de gehele lengte, achter een bomenrij of parkeerstrook.
- Doorgaand zwaar (sluip)verkeer richting Vosselaar dient geweerd te worden uit Visbeekstraat, door aanpassing van de bewegwijzering voor de industriezone langs de N140.
- Verder dient rekening te worden gehouden met de ombouw van het FRAC-terrein tot stedelijk sport- en recreatiegebied, de uitbreiding van de bedrijvenzone tussen Slachthuisstraat en spoorlijn, en de mogelijke inplanting van een nieuw station Turnhout-Zuid in de omgeving van Tieblokkenlaan.

De provincie Antwerpen heeft in opdracht van het Vlaams gewest een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uitgewerkt. Steenweg op Gierle wordt hierin geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. Bovenlokale functionele fietsroutes zijn fietsverbindingen tussen woonkernen en bestemmingen van bovenlokaal belang. Meestal gaat het om fietsvoorzieningen langs verkeerswegen.

De gemeente selecteert Visbeekstraat en Slachthuisstraat als lokale fietsroutes. Dit zijn meestal landelijke wegen, verblijfsgebieden of lokale doorsteekjes. In Muizenvenstraat en Visbeekstraat zijn aanliggende verhoogde fietspaden gewenst.

De verschillende wegbeheerders dienen voldoende aandacht te hebben voor een goede en veilige oversteekbaarheid van de weg en beperkte wachttijden voor voetgangers aan verkeerslichten.

Bij herinrichtingsprojecten moet rekening worden gehouden met de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, blinden, kindervagens enz. Er dient te worden gestreefd naar looptijdverkorting door het creëren van voetgangersdoorsteken door binnengebieden en parken. Aan bus – en tramhalten, toegangen tot publieke gebouwen en kruispunten moeten parkeervrije voetpadverbredingen voorzien worden.

4 Bepalen van de plan-MER-plicht

Met de goedkeuring van het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's door de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007, moet de initiatiefnemer van een plan met – mogelijk – aanzienlijke milieueffecten, zoals bijvoorbeeld ruimtelijke uitvoeringsplannen, deze milieueffecten en eventuele alternatieven in kaart brengen.

Ruimtelijke uitvoeringsplannen waarvan de plenaire vergadering plaats vindt na 1 juni 2008, moeten aan deze regelgeving voldoen. Er geldt evenwel enkel een plan-MER-plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. Om al dan niet te kunnen besluiten tot een plan-MER-plicht moeten geval per geval de volgende drie stappen doorlopen worden:

- Stap 1: valt het plan onder de definitie van een plan of programma zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM) ?
>> RUP's vallen onder deze definitie;
- Stap 2: valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM ?
>> dit is het geval indien:
 - o Het plan het kader vormt voor de toekenning van een vergunning (stedenbouwkundige, milieu-, natuur-, kap-,...) aan een project;
 - o Het plan mogelijk betekenisvolle effecten heeft op speciale beschermingszones waardoor een passende beoordeling vereist is.

Stedelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP vormt dus het kader op basis waarvan de stedenbouwkundige vergunning toegekend wordt. Het RUP "Kleinhandelszone N140" valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

- Stap 3: valt het plan onder de plan-MER-plicht ?
>> Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:
 - o Plannen die "van rechtswege" plan-MER-plichtig zijn (geen voorafgaande "screening" vereist):
 - Plannen die het kader vormen voor projecten uit bijlage I of II van het BVR van 10 december 2004 (project-MER-plicht) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening (een RUP voldoet per definitie aan deze laatste voorwaarde);
 - Plannen waarvoor een passende beoordeling vereist is én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden;
 - o Plannen die niet onder de vorige categorie vallen en waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben >> "screeningplicht"
 - o Plannen voor noodsituaties (niet plan-MER-plichtig, maar hier niet relevant).

Het RUP "Kleinhandelszone N140" kan betrekking hebben op projecten vermeld in bijlage II van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 nl. "rubriek 10 b Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of
- met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of

- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Binnen het plangebied zijn twee ontwikkelingsprojecten lopende waarvoor een ontheffingsdossier voor de project-MER-plicht is ingediend. Voor het tuincentrum Pelckmans (winkeloppervlakte van 14.549 m²) is de goedkeuring voor de ontheffingsplicht verkregen op 10 maart 2008. Voor de ontwikkeling van het winkelcomplex Turnhout is de ontheffingsprocedure in eindfase (ontheffing aangevraagd voor de bouw van een winkelcomplex met een bruto vloeroppervlakte van 18.295 m² met toekomstige uitbreiding mogelijk tot 22.745m²).

Het RUP betreft een plangebied van 15 ha maar de verdere invulling is dus reeds beperkt: buiten de twee voornoemde ontwikkelingsprojecten waarvan de milieueffecten in vermelde ontheffingsverzoeken van de project-MER-plicht worden onderzocht, is er nog maar beperkte ontwikkeling in de rest van het gebied mogelijk. Het gemeentelijk RUP betreft grotendeels een bestending/regulering van de bestaande ruimtelijke situatie en hier reeds voorkomende bedrijvigheid. Het RUP beoogt een verfijning van de huidige bestemming en een verbetering van de bestaande situatie en het feitelijk gebruik van het plangebied. We kunnen daarom concluderen dat het RUP een kleine wijziging betreft én het gebruik bepaalt van een klein gebied op lokaal niveau.

Er is geen passende beoordeling vereist want er is geen invloed mogelijk op een nabijgelegen Natura 2000-gebied, zie ook §5.3.1.

Uit voorgaande blijkt dat het RUP niet van rechtswege plan-MER-plichtig is. Hier dient dan ook een screeningsprocedure doorlopen te worden teneinde een conclusie te kunnen maken omtrent eventuele plan-MER-plicht. In volgende paragrafen wordt het screeningsonderzoek, ook wel het onderzoek naar het voorkomen van aanzienlijke milieueffecten als gevolg van het plan, gevoerd.

5 Potentiële milieueffecten van het plan

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van het RUP gescreend. Er wordt omschreven in welk mate wijzigingen door uitvoering van het RUP milieueffecten kunnen veroorzaken voor de volgende disciplines:

- bodem en grondwater;
- oppervlaktewater;
- fauna en flora;
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;
- mens: sociaal-organisatorische aspecten en hinderkenmerken;
- mens en mobiliteit;
- lucht.

Als referentiesituatie wordt uitgegaan van de bestaande toestand binnen het plangebied en de verschillende functies die het gebied nu vervult nl. woonfunctie (50-tal woningen en een aantal appartementsblokken, recreatie (hondenschool en speelplein), kleinhandelszone (tiental grootschalige kleinhandelszaken zoals Gamma, Zoomart, Aldi) en een aantal KMO's (garages, benzinstations)

5.1 Bodem en grondwater

5.1.1 Referentiesituatie

(zie bijlage 3 voor de bodemkaart)

De authenticiteit of gaafheid van de bodem is een maat voor de kwetsbaarheid van de bodem ten opzichte van bodemverdichting en profielverstoring. Het grootste deel van het studiegebied bestaat uit bebouwd terrein (OB). Deze gronden werden in het verleden dus sterk verstoord en hebben een lage authenticiteitswaarde. Het noordoosten van het plangebied wordt gekenmerkt door een matig natte zandbodem met een dikke antropogene A-horizont en een drogere zandgrond met dikke antropogene humus A horizont (plaggenbodem, Zbm)

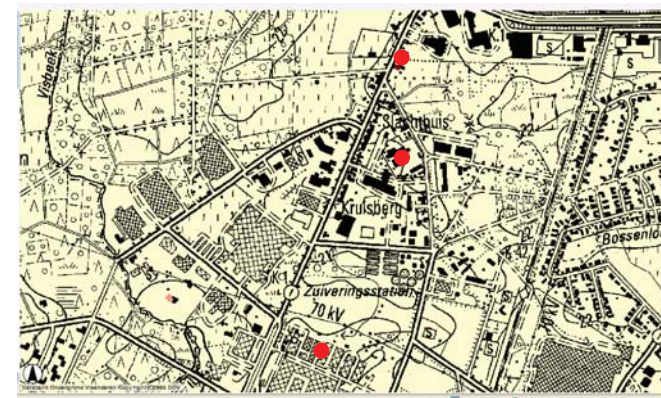
Volgens de grondwaterkwetsbaarheidskaart (zie bijlage 4) is het grondwater zeer kwetsbaar: zand, zonder deklaag met een onverzadigde zone van maximum 10 meter dik (code Ca1). De grondwaterkwetsbaarheid van een gebied is een code die het risico op grondwaterverontreiniging in de bovenste watervoerende laag aangeeft. Grondwaterverontreiniging t.g.v. infiltrerende oliën, vetten en andere verontreinigende vloeistoffen vormt dus een milieurisico. Hieromtrent worden geen expliciete voorschriften opgenomen vermits dit conform de geldige milieuwetgeving dient te gebeuren. De natuurlijke grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 2 meter.

Volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen bevinden er zich in of nabij het plangebied drie vergunde grondwaterwinningen. Het projectgebied is niet gelegen in of in de nabijheid van een beschermingszone voor grondwaterwinningen.

Tabel 5-1 Vergunde grondwaterwinningen nabij plangebied

Exploitant	adres	vergund dagdebiet (m³)	vergund jaardebiet (m³)	aantal putten	aquifercode	diepte (m)	afstand tot projectgebied (m)
Api nv	Slachthuisstraat 28	5	1250	1	0250	176	75

Exploitant	adres	vergund dagdebiet (m³)	vergund jaardebiet (m³)	aantal putten	aquifercode	diepte (m)	afstand tot projectgebied (m)
Car Cleaning Center	Steenweg op Gierle 267		2600	1	0254	1	325
PSS BELGIUM	Steenweg op Gierle 417	2000	500.000	4	0250	118	360



Figuur 5-1 Vergunde grondwatervergunningen (DOV Vlaanderen)

5.1.2 Mogelijke effecten

Bodem-, grondwaterkwaliteit en -kwantiteit

In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP wordt opgelegd dat alle verhardingen moeten uitgevoerd worden in hoogwaardig waterdoorlatend bestratingsmateriaal. Niet-waterdoorlatende verhardingen zijn enkel toegelaten indien dit vanuit milieutechnisch oogpunt of vanuit de belasting van het verkeer aangewezen zou zijn. Gezien de hoge grondwaterkwetsbaarheid van de ondergrond in het plangebied zou deze maatregel negatief kunnen zijn voor de kwaliteit van het grondwater (infiltratie van verontreinigd hemelwater). Er wordt echter verondersteld dat de activiteiten die mogelijk gemaakt worden door uitvoering van het RUP niet van die aard zijn dat er hemelwater kan verontreinigd worden. Als milderende maatregel wordt voorgesteld om ter hoogte van parkeerplaatsen geen infiltratie maar wel bufferbekkens te voorzien met KWS-filter om olieresten af te scheiden.

De effecten op de grondwaterkwaliteit door uitvoering van het RUP worden als niet significant beschouwd.

Gedurende de bouwfase van bepaalde projecten bestaat de mogelijkheid dat een tijdelijke grondwaterbemaling dient plaats te vinden. Aannemelijk is dat dit onder andere het geval zal zijn voor het droog houden van de bouwputten van eventuele ondergrondse parkeergarages.

De impact van de bemaling hangt af van de diepte van de werkput, die op haar beurt afhankelijk is van de bodemgesteldheid. Het bemalen is hoe dan ook slechts een tijdelijke activiteit. De daling van de grondwatertafel is dus slechts tijdelijk, evenals de hieruit resulterende mogelijke verdroging.

Door het gebruik van een retourbemaling in plaats van een open bemaling zal de invloed op de grondwatertafel in de omgeving beperkt worden en is er geen impact te verwachten van het lozen van een bemalingsdebiet op het oppervlaktewater of het rioleringsstelsel. Wanneer het in de bodem brengen redelijkerwijze niet mogelijk is, moet dit niet-verontreinigd bemalingswater geloosd worden in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater. Gezien de zandige bodem en infiltratiegevoeligheid van het projectgebied is het aannemelijk dat reïnfiltratie in de bodem op redelijke wijze mogelijk is. Het lozen in de openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het technisch onmogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen.

Er zijn reeds twee ontwikkelingsprojecten bekend waar er een ondergrondse parkeergarage zal aangelegd worden: Pelckmans (ontheffingsdossier in 2008 goedgekeurd, en Winkelcomplex Turnhout (ontheffingsdossier lopende). Voor deze laatste werd er een lozingsdebiet van 691 m³/dag berekend.

De uitbating van een grootschalige kleinhandelszaak vormt in principe weinig risico voor bodem- en grondwaterverontreiniging. Een potentieel risico is er wanneer de grote handelszaken stookolie gebruiken voor verwarming. De opslag van stookolie wordt vanaf 200 l als hinderlijk beschouwd door de Vlaamse milieureglementering. Bij een opslag van meer dan 20.000 l dient er om de 20 jaar een periodiek bodemonderzoek te gebeuren, evenals bij overdracht, onteigening, sluiting, faillissement en vereffening. Indien de milieuvoorwaarden nageleefd worden, wordt het risico op bodem- en grondwater als niet significant geacht.

Er wordt van uitgegaan dat bij grotere werken waarbij het grondverzet meer dan 250 m³ bedraagt, een onderzoek naar de kwaliteit van de uit te graven bodem zal uitgevoerd worden. In het bodembeheerrapport staan indien nodig maatregelen vermeld om de bodem te beschermen (bijvoorbeeld voor het tijdelijk stapelen van verontreinigde gronden) en welke strikt dienen te worden nageleefd. Theoretisch dient er dan ook te worden verondersteld dat het grondverzet geen invloed uitoefent op de bodemkwaliteit elders.

Ook de eventuele aanvoer van grond dient gevrijwaard te zijn van verontreiniging. Volgens de geldende regelgeving dient de aangevoerde grond voorzien te zijn van een certificaat van een erkende bodembeheerorganisatie, waarin de herkomst, kwaliteit en gebruiksvormen staan vermeld.

Bodemverdichting

Bodemverdichting kan potentieel optreden door uitvoering van de werken (bouw winkels, aanleg parkings...). De zandige bodems in het plangebied zijn van nature weinig verdichtingsgevoelig. Bovendien is een deel van het plangebied reeds sterk vergraven en aangetast door voormalige activiteiten. Het grootste deel van het plangebied is al verhard of wordt finaal verhard zodat bodemverdichting hier niet relevant is. In het deel van het plangebied dat voorzien is als groenzone, zal de bodem heraangelegd worden en aangevuld worden met teelaarde zodat ook hier bodemverdichting niet relevant is. Deze effecten worden dan ook als niet significant beoordeeld.

Verdichting van de bodem veroorzaakt enkele secundaire effecten: door het lagere poriënvolume van de bodem kan er minder regenwater infiltreren, waardoor meer water afstroomt, de grondwatertafel minder gevoed wordt, de debieten in de riolering stijgen, wortelgroei bemoeilijkt wordt, enz. De daling van de structuurkwaliteit van de bodem door compactatie, heeft bijgevolg ook secundaire effecten op de waterhuishouding en de vegetatie. Rekening houdend met de gevoeligheid en invulling van het terrein worden de

effecten van verdichting tijdens de bouwfase neutraal ingeschat. In de exploitatiefase zijn geen effecten op verdichting te verwachten.

Bodemprofielverstoring

Uitvoering van het RUP zal op de relatief onaangetaste bodemprofielen (plaggenbodems) een verdere verstoring teweegbrengen bijvoorbeeld door het toestaan van ondergrondse parking. Als milderende maatregel wordt voorgesteld om ter hoogte van parkeerplaatsen geen infiltratie maar wel bufferbekkens te voorzien met KWS-filter om olieresten af te scheiden.

In het verleden heeft er binnen het plangebied door de oprichting van de bestaande gebouwen reeds een sterke verstoring van het bodemprofiel plaatsgevonden waardoor de effecten op het bodemprofiel door uitvoering van het RUP als weinig significant kunnen beoordeeld worden.

5.1.3 Milderende maatregelen

Vanuit de discipline Bodem en grondwater wordt volgende specifieke milderende maatregel voorgesteld:

- ter hoogte van parkings wordt de aanleg van waterdoorlatende verharding best vermeden om het kwetsbare grondwater te beschermen. Als compensatie kunnen er bufferbekkens met een voorafgaandelijke zuivering d.m.v. olieafscheider/slibvang aangelegd worden.

5.1.4 Conclusie

Vanuit de discipline bodem en grondwater zijn geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten mits er in het RUP rekening gehouden wordt met de voorgestelde milderende maatregel.

5.2 Oppervlaktewater

5.2.1 Referentiesituatie

Waterlopen

Turnhout is hydrografisch gelegen op de waterscheiding tussen Maas- en Scheldebekken. Het is een relatief vlak gebied waarbij de hoogte boven het zeeniveau varieert van 18 m tot 35 m. De waterlopen in Turnhout behoren tot het subhydrografisch gebied van de Aa, gelegen in het stroomgebied van de Kleine Nete. Enkel het meest noordelijke deel van Turnhout behoort tot het bekken van de Mark. De belangrijkste waterlopen voeren hun water naar de oostelijk gelegen Aa. Het grondgebied Turnhout is op die manier omgeven door twee waterlopen, wat een relatief snelle waterafvoer als gevolg heeft. Bij hevige regenval is de run-off van het centrum van de stad zo groot, dat er stroomafwaarts overstromingen ontstaan.

In het vlakke noorden van Turnhout is het hydrografisch net vrij beperkt. De belangrijkste beek is de Nattenloop, in feite de bovenloop van de Aa. Net ten noorden van de stad loopt de Meirgorenloop in de Galgebeek. Deze stroomt verder in de Visbeek, die op haar beurt de Aa vervoegt. Nabij de waterscheidingslijn hebben de waterlopen weinig of geen profiel en door de geringe hoogteverschillen watert het gebied slecht af. Mede door de klei- of ijzerhoudende ondergrond geeft dit ten oosten van de waterscheiding aanleiding tot de vorming van het Turnhouts vennengebied. Het vennencomplex watert af via de Nattenloop en de Aa naar de Kleine Nete.

Binnen het plangebied zelf komen geen waterlopen voor. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater bevindt zich in het FRAC, namelijk de Koeyleukenloop, 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. Voor de Bossenloop geldt als bestemming basiskwaliteit. Op de Bossenloop zelf bevinden zich geen VMM-meetpunten. Het dichtste VMM-meetpunt bevindt op de Aa, stroomafwaarts de monding van de Bossenloop. Het betreft VMM-meetpunt 290100 (Bremheidelaan). De laatste meting van de biotische index dateert van 2004 en gaf een matige biologische kwaliteit aan (biotische index 5). Ook de Prati-index wijst op een matig verontreinigde toestand. In het onderzoek naar de verspreiding en de typologie van waardevolle waterlopen in het Vlaams Gewest (UIA, Netebekken) werd de Bossenloop niet onderzocht. De structuur van de waterloop is gering omwille van de wijzigingen die deze waterloop ondergaan heeft in het stedelijk landschap, waarbij de waterloop grotendeels rechtgetrokken werd (oa parallel aan de spoorweg).

De Bossenloop is ter hoogte van de woonwijk 'Jef Buckxstraat' opgeheven en opgenomen in de riolering De Koeyleukenloop is via een duiker onder de spoorweg aangesloten op de riolering. Dit is een blackpoint op het rioleringsstelsel (inloop hemelwater). De stad heeft een visie opgesteld (actie in deelbekkenbeheerplan, zie bijlage 5) 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 rechtkomen in de riolering zoals nu het geval is.

Watertoetskaarten

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:

Erosiegevoeligheid: (zie bijlage 6)

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: (zie bijlage 7)

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.

Infiltratiegevoelig (zie bijlage 8)

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 (zie bijlage 9):

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 Koeyleukenloop)

Afvalwater

Volgens het geoloket **zoneringsplannen** van de VMM (zie bijlage 10), is het plangebied geheel gelegen in gerioleerd 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 actiepoint van het deelbekkenbeheerplan om de Koeyleukenloop af te koppelen van de riolering niet wordt gerealiseerd, is het aangeraden om zoveel mogelijk regenwater te hergebruiken.

5.2.2 Mogelijke effecten

Oppervlaktewaterhuishouding (inclusief waterkwantiteit)

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 Koeyleukenloop. 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. Bij de aanleg van parkings wordt er best geen infiltratie voorzien gezien de kwetsbaarheid van het grondwater (zie bespreking effecten bodem en grondwater p. 26)

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.

Twee grote ontwikkelingsprojecten die het meest impact zullen hebben binnen het plangebied zijn het tuincentrum Pelckmans (1,8 ha, noorden van het plangebied, deelzone V) en het winkelcomplex Turnhout ter hoogte van de Adi-site (3,3 ha, beslaat volledige deelzone II en III). In de desbetreffende ontheffingsdossiers wordt het project getoetst aan de beginselen van de watertoets:

Winkelcomplex Turnhout Aldi-site (bron: ontheffingsdossier, Businesspark NV)

Tabel 5-2 Watertoets Winkelcomplex Turnhout (bron: ontheffingsdossier)

Totale terreinoppervlakte	33.397 m ²
Verharde oppervlaktes zonder dakoppervlakte (wegen, bovengrondse parkeergebieden,...):	16.938 m ²
Dakoppervlakte bouwvolumes	13.258 m ²
Totaal verharde oppervlakte	30.196m ²
Minimaal buffervolume (volgens verordening)	452,9 m ³
Voorzien buffervolume	468 m³
Minimale oppervlakte infiltratievoorziening (volgens verordening)	602 m ²
Voorziene oppervlakte bufferzones	775 m²

Er wordt voldaan aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Tuincentrum Pelckmans

Totale terreinoppervlakte: 18.696 m²

Tabel 5-3 Watertoets Tuincentrum Pelckmans (bron: ontheffingdossier)

infrastructuur	oppervlakte	getroffen maatregelen
Gebouw	12120 m ²	- regenwaterput van 161.540 l (3280 m ² oppervlakte) - infiltratietransportriool (1898 m ² oppervlakte) - vertraagde afvoer (10.475 m ² oppervlakte) in Koeyleukenloop (10l/s/ha)
Loskade	215 m ²	Op DWA
Groenzones	1783 m ²	
Wegenis en voetpaden	4578 m ²	Afgewaterd in groenzones, bufferput met vertraagde terugloop en infiltratietransportriolering (totaal 4227 m ² oppervlakte)

Totale in rekening te brengen oppervlakte : 12.483 m² (dak) + 653 m² + 1.705m² (opgevangen wegeniswater) = 14.841 m²

Getroffen maatregelen mogen ingebracht worden voor 15.653 m², waarmee voldaan is aan de verordening.

5.2.3 Milderende maatregelen

Vanuit de discipline Oppervlaktewater worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- hemelwater zoveel mogelijk verplicht laten hergebruiken zolang de afkoppeling van de Koeyleukenloop op de riolering niet gerealiseerd is
- ter bescherming van het grondwater worden parkings en toegangswegen in ondoorlaatbaar materiaal aangelegd wat dan gecompenseerd dient te worden met de nodige buffer en voorafgaande zuivering via een olieafscheider.
- bijkomende maatregelen lozing op oppervlaktewater indien hergebruik op eigen terrein niet volstaat:
 - o een maximaal toegelaten lozingsdebiet van 10 liter/seconde (effluent water en hemelwater) per hectare aangesloten verharde oppervlakte wordt toegepast.
 - o een bufferingsvolume van 100m³ per hectare aangesloten verharde oppervlakte moet voorzien worden.

5.2.4 Conclusie

Vanuit de discipline Oppervlaktewater zijn geen significante milieueffecten te verwachten mits rekening gehouden wordt met de voorgestelde milderende maatregelen.

5.3 Fauna en flora

5.3.1 Referentiesituatie

Speciale beschermingszones (zie bijlage 11)

Het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21/10/1997 bepaalt dat ieder plan dat – afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's – een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een als speciale beschermingszone te beschouwen gebied kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling.

Het gaat om gebieden die door de Vlaamse regering zijn voorgesteld of aangewezen zijn als speciale beschermingszone in toepassing van de Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG van 02/05/1979) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG van 21/05/1992).

Het plangebied is niet in een habitat- of vogelrichtlijngebied gelegen, noch in de invloedssfeer ervan. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen" ligt op ca. 2 kilometer

VEN/IVON (bijlage 12)

Het gebiedsgericht beleid van het natuurdecreet houdt de ontwikkeling van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) in. Het natuurdecreet legt de voorschriften en geboden in VEN en IVON vast.

Binnen het plangebied en in de nabije omgeving ervan komt geen VEN/IVON gebied voor. Het dichtstbijzijnde VEN-gebied ligt op ca. 2 kilometer nl. 'Het grooten Houtbos' te Vosselaar.

Biologische waarderingskaart (zie bijlage 13)

De biologische waarderingskaart vormt een basisdocument voor iedereen die betrokken is bij natuurbehoud, ruimtelijke planning, milieueffectrapportage, landschapszorg, e.d.

Het is de enige beschikbare gebiedsdekkende inventaris van de Vlaamse biotopen en wordt daarom algemeen aangewend als referentiekader. Ze vormt nuttige informatie betreffende de toestand en betekenis van het natuurlijk milieu.

Binnen het plangebied komen er geen biologisch waardevolle biotopen voor. Westelijk bevindt zich het bosgebied onderdeel uitmakend van de landschappelijke reliczone 'Bosgebied Galgeneinde, Kruisberg, Gierle bos en Nonnenbos'. Deze boszone wordt gekenmerkt door een gesloten compartimentenlandschap dat aansluit op de kastelen in Galgeneinde en wordt via de BWK als zeer waardevol gekarteerd.

FRAC-terrein

Het meest dominant aanwezige groengebied grenzend aan het plangebied is het FRAC-terrein. Het FRAC-terrein, gelegen ten zuiden en ten oosten van het plangebied, betreft een voormalig militair domein dat nu in eigendom is van de stad Turnhout. Enkele jeugdbewegingen zijn gevestigd op dit terrein in voormalige militaire gebouwen. Naar de toekomst wenst de stad het gebied in te richten als een sport- en recreatiegebied waar sport- en recreatieactiviteiten en installaties, alsook de nodige gebouwinfrastructuren opgenomen zullen worden. Het terrein is bebost en heeft hierdoor een gesloten karakter. Het recreatief parkdomein FRAC is een relatief jong bos met oudere bomenrijen en solitaire bomen die verwijzen naar de houtkanten/bomenrijen uit de agrarische periode. 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 Bossenloop structureert het noordelijk deel van het terrein en is nog steeds een belangrijk vormgevend element. In het BPA Recreatief parkgebied Frac Turnhout (M.B. 25/03/2005) wordt aan de Bossenloop een functie van een natuurlijk biotoop en waterberging toegekend. Oppervlaktewater, regenwater, en dakwater worden hierin opgevangen. Indien overtollig water dient te worden afgevoerd naar de Aa, kan een overstort worden gebouwd. De Bossenloop moet zoveel mogelijk het karakter van een werkende beekloop krijgen.

Er is een uitgebreid bosbeheersplan opgesteld voor het domein.

5.3.2 Mogelijke effecten

Het voorliggend RUP kleinhandelszone N140 heeft geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van dit gebied: het gebied wordt voornamelijk reeds door gebouwen en verhardingen ingenomen. Noch binnen het plangebied, noch binnen de nabije omgeving ervan (< 1km van het projectgebied) komen gebieden van het VEN of IVON voor. Gezien de ecologische waarde van het plangebied en nabije omgeving zeer gering is, worden geen significante negatieve effecten verwacht voor de fauna en flora. De stedenbouwkundige voorschriften legt op dat voor nieuwe beplantingen gebruik wordt gemaakt van inheems en streekeigen materiaal zoals Zomereik, Es, Haagbeuk, Hazelaar, Gelderse Roos, Hulst... Bij elke stedenbouwkundige aanvraag moet een beplantingsplan opgesteld worden. Dit wordt als positief beoordeeld.

Mogelijk zijn binnen het plangebied nog bosjes gelegen. Indien deze plaats moeten maken voor bebouwing, dient dit conform de wetgeving te gebeuren (Art. 90 Bosdecreet)

Naar rustverstoring toe kan gesteld worden dat het plan geen negatieve effecten veroorzaakt. De activiteiten binnen de kleinhandelszone hebben nu reeds een zekere geluidsproductie. Het RUP zal een zekere toename van functies mogelijk maken, maar het bijkomend te verwachten aandeel en rekening houdend met de minimale ecologische kwaliteit van het plangebied, maakt dat effecten van rustverstoring binnen het plangebied minimaal zijn. Er moet de nodige aandacht zijn naar buffering richting FRAC door aanleg van een voldoende brede buffer. Het RUP neemt maatregelen op in de stedenbouwkundige voorschriften voor buffering van het plangebied naar omliggende bewoning en het FRAC wat positief te beoordelen is.

De structuurkwaliteit van de Koeyleukenloop zal verbeteren door uitvoering van het RUP. De nu ingebuisde gracht zal opgelegd worden en aangesloten worden op de Bossenloop. Deze actie is opgenomen in het Deelbekkenbeheerplan van de Beneden en de Boven Aa en staat ingepland voor uitvoering in 2010-2012. Om accidentele lozingen richting grachtenstelsel te vermijden, is het aangeraden om het gebruik van een olieafscheider/slibvang op te leggen bij de bufferbekkens. (zie milderende maatregelen oppervlaktewater)

5.3.3 Conclusie

Vanuit de discipline Fauna en flora zijn geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

5.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

5.4.1 Referentiesituatie

Landschapsstructurele analyse

Op basis van een luchtfoto, weergegeven in bijlage 14, wordt een landschapsstructurele analyse van het plangebied opgemaakt.

Bebouwing

Binnen het plangebied vormt bebouwing een belangrijke structurele rol. Het plangebied is gelegen in het verstedelijkt gebied van de stad Turnhout. De stadskern situeert zich in noordoostelijke richting. De R13 (ringweg) vormt een duidelijke grens tussen de stadskern en de omliggende zones. Binnen de ringweg domineert de woonfunctie. Buiten de grenzen van de ringweg vinden we eveneens als woonfunctie enkele verkavelingen terug. De bebouwde zones hebben een gesloten karakter.

Langsheen de Steenweg op Gierle en het noorden van de Slachthuisstraat zijn een vijftigtal woningen gelegen, waarvan een groot aantal deel uitmaakt van een uniforme huizenrij langs de steenweg. In het noorden van het plangebied zijn langsheen de Steenweg op Gierle enkele appartementsblokken gesitueerd.

Kleinhandelszone

De zone net ten zuiden van de ringweg (R13) is volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout' afgebakend als 'specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel N140'. Het gebied biedt plaats aan kleinhandelsbedrijven die behoefte hebben aan een grote verkoopsoppervlakte omwille van de volumineuze aard van producten, kleinhandelsbedrijven die moeilijk verweefbaar zijn in het binnenstedelijk winkelapparaat of kleinhandelsbedrijven die complementair zijn met het binnenstedelijke kleinhandelsapparaat. Doel van deze zone is het creëren van een gericht terreinaanbod voor grootschalige kleinhandel zoals autodealers, meubelzaken, tuincentra, enz. Het GRUP wenst in te spelen op de reeds bestaande activiteiten binnen het gebied en het geheel in een beter afgelijnd kader te plaatsen. In de huidige situatie vinden we in het gebied reeds voornamelijk grote kleinhandelszaken terug: autodealers zoals Opel, Honda, Peugeot, Jeep, Volvo, Seat, Renault en Mercedes, alsook winkels zoals Slaapland, Lichtstad, Van Marcke, Heytens, Shoe-discount, Superconfex, Kringwinkel, Gamma en Aldi.

Landschappelijk zijn de grote gebouwinfrastructuren (vnl. één bouwlaag) van de bedrijven met de grote parkeergelegenheden bepalend. Reclames (op de gebouwen zelf, op panelen, vlaggen, ...) voor de verschillende bedrijven worden bewust opvallend opgesteld. Pijlen staan overal opgesteld voor het leiden van de kopers en het verkeer. Bij de autodealers staan auto's ter verkoop opgesteld rondom de gebouwen. Integreerende groenelementen zijn eerder schaars, integrerende groenaanplanten rondom de bedrijven kunnen beter ontwikkeld worden. Ieder bedrijf wenst liefst zo opvallend mogelijk tot uiting te komen, geplaatste reclames, de verschillende gebruikte bouwmaterialen, de vele verkeerspijlen,... zorgen voor een negatieve totaal perceptie van dit gebied. Grote, onderbenuite parkeerplaatsen dragen niet bij tot de ruimtelijke kwaliteit, evenals de onverzorgde achter- en zijkant van de kleinhandelszaken.

Beeldkwaliteit is in het plangebied zeldzaam maar wel aanwezig in enkele groenpartijen, bomenrijen en gemeenschappelijke aankondiging van bedrijven. Langs de Steenweg op Gierle zijn een aantal indrukwekkende bomen aanwezig. Bomenrijen ten zuiden van het plangebied langs beide zijden van de weg zijn een meerwaarde.

Industriezone

Het regionaalstedelijk gebied van Turnhout vormt volgens het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Regionaalstedelijk gebied Turnhout' dé plaats van grote concentratie van stedelijke activiteiten binnen de Kempen, waarin de industriële activiteiten een voorname rol spelen. Een rol hierin wordt eveneens vervuld door het industriegebied ten noorden van de autosnelweg E34. Een gedeelte van dit industriegebied wordt ingevuld door een waterzuiveringsstation (Aquafin). Ter hoogte van de N140 staat het industriegebied in verbinding met het plangebied. Landschappelijk wordt het industriegebied gekenmerkt door de aanzienlijk grote bedrijfsinfrastructuren en het daaraan gerelateerde gesloten karakter van het gebied.

Groenzones

In de omgeving van het plangebied situeren zich twee groenzones. Enerzijds het FRAC-terrein, grenzend aan het plangebied en anderzijds het bosgebied ten westen van het plangebied (ca 2 km). Het FRAC-terrein betreft een voormalig militair domein, momenteel eigendom van de stad Turnhout. Enkele jeugdbewegingen zijn gevestigd op dit terrein in voormalige militaire gebouwen. Naar de toekomst wenst de stad het gebied in te richten als een sport- en recreatiegebied waar sport- en recreatieactiviteiten en installaties, alsook de nodige gebouwinfrastructuren opgenomen zullen worden. Het terrein is bebost en heeft hierdoor een gesloten karakter.

Westelijk bevindt zich het bosgebied onderdeel uitmakend van de landschappelijke relictzone 'Bosgebied Galgeneinde, Kruisberg, Gierle bos en Nonnenbos'. Deze boszone wordt gekenmerkt door een gesloten compartimentenlandschap dat aansluit op de kastelen in Galgeneinde.

Landschapsatlas (zie bijlage 15)

In de 'Landschapsatlas van Vlaanderen' - opgemaakt door de afdeling Monumenten en Landschappen van de Vlaamse Gemeenschap en verschenen in het voorjaar van 2001 werden behalve ankerplaatsen ook relictzones, puntrelicten en lijnrelicten geselecteerd. Het geheel vormt een historische momentopname van de Vlaamse landschappen op het eind van de 20^{ste} eeuw. Ze geeft een gedetailleerde inventaris van ruimtelijke zones waar gawe en herkenbare relicten van de traditionele landschappen nog voorkomen. Hij bestrijkt het volledige Vlaamse grondgebied met uitzondering van de stedelijke kernen en de dicht bebouwde agglomeraties. De landschapsatlas is een onmisbaar instrument bij de bescherming van landschappen. Binnen de landschapsatlas worden ankerplaatsen, relictzones, lijnelementen en puntelementen aangeduid.

Binnen een straal van 2 km rondom de kleinhandelszone bevindt zich de landschappelijke relictzone 'Bosgebied Galgeneinde, Kruisberg, Gierle bos en Nonnenbos' (R10065). Deze zone betreft een historisch bosgebied en vormde vroeger een jachtbos van de hertogen van Brabant (heren van Turnhout). De oudste vermelding van het bosgebied dateert van 1320 en zou ooit 2700 ha groot geweest zijn. Nu schiet nog een oppervlakte van 375 ha over. De bosstructuur is nog als gaaf te beschouwen, zei het wel dat er meer open plaatsen voorkomen. In het noorden van deze boszone vinden we begeleidend aan de Visbeek een gesloten compartimentenlandschap terug dat aansluit op de kastelen in Galgeneinde. De relictzone is eveneens van archeologisch belang. Ten zuidoosten van Kruiskuil is sprake van grafheuvels uit de Brons- of IJzertijd. De esthetische waarde van de relictzone zit vervat in de grootte van dit aaneengesloten bosrijk gebied dat een groene gordel vormt rond het verstedelijkte gebied van Turnhout.

Inventaris bouwkundig erfgoed (zie bijlage 15)

Op 14/09/2009 stelde de administrateur-generaal van het VIOE de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed voor Vlaanderen vast. Hierdoor is er voor het eerst een eenduidige lijst van het in Vlaanderen gebouwde patrimonium met erfgoedwaarde.

Binnen een straal van ± 500 meter rondom het centrum van het plangebied bevinden er zich drie elementen opgenomen in de databank van bouwkundig erfgoed (Inventaris bouwkundig erfgoed, Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed). Het betreft meer bepaald:

- Een landhuis, met neoclassicistische inslag, "Les Muguets" aan de Steenweg op Gierle nummer 130, vermoedelijk gebouwd in 1893;
- Een kapel "kapel van O.-L.-Vrouw van Troost" aan de Steenweg op Gierle nummer 126, zou teruggaan tot de eerste helft van de 18de eeuw;
- Voormalige "kazerne majoor Blairon" aan de Steenweg op Gierle nummer 100, gebouwd in 1938-1939.

Centraal Archeologische Inventaris

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden.



Figuur 5-2 Uittreksel CAI (bron, Centrale Archeologische Inventaris VIOE)

In de omgeving van het plangebied zijn volgende vondsten gedaan :

- 952033: site met walgracht, verdwenen kapel 18^{de} eeuw
- 952035: blekerijdomen uit de 18^{de} eeuw (1771)
- 956638: mogelijke grafheuvel zonder datering

5.4.2 Mogelijke effecten

Wijzigen erfgoedwaarden

Uitvoering van het RUP geeft geen aanleiding tot het verdwijnen of aantasten van bouwkundig of landschappelijk erfgoed. Binnen het plangebied bevindt zich geen erfgoed.

Ook de contextwaarde van het erfgoed in de omgeving is gevrijwaard omdat het plangebied groen zal ingebufferd worden.

Structuurwijziging landschap

Er worden geen effecten verwacht op de landschapsstructuur (het reliëf, de hydrografische structuur, het ecologisch functioneren van het landschap...) omdat het RUP geen grote wijzigingen inhoudt t.a.v. de huidige situatie.

Verstoring of vernietiging archeologische waarden

Het plangebied is niet gelegen in een omgeving met hoge archeologische potentie. De ondergrond binnen het plangebied kan beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van de potentieel archeologische waarden. Aangezien het hier gaat om een groot gebied (ca. 15 ha) neemt de kans toe dat er waardevolle sites zullen aangesneden worden bij de ontwikkeling en inrichting ervan. Bij de uitwerking van acties en ontwikkelingen dienen maatregelen getroffen om te kunnen overgaan tot onderzoek en inventarisatie van dit bodemarchief, voordat er vernietiging plaatsvindt (cfr. archeologische toets). Maar aangezien er in het plangebied reeds een grote mate van verstoring van het bodemprofiel is opgetreden, worden de effecten op archeologische waarden als niet significant beschouwd.

Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde

Met het afbakenen van deze kleinhandelszone wordt gestreefd naar een zorgvuldiger ruimtegebruik door een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en kwaliteitsvolle afwerking van de bedrijfsgebouwen. De stedenbouwkundige voorschriften nemen bindende bepalingen op om dit doel te bereiken.

- compact bouwvolume, groepsbouw zoveel mogelijk nastreven
- gemeenschappelijke parking voorzien
- afwerken van gebouwen in esthetisch verantwoorde en duurzame materialen in harmonie met de omgeving, verzorgen voorgevels
- enkel gevelreclame is toegelaten en moet voldoen aan voorschriften (beperkt, bescheiden, niet hevig verlicht, ...)
- buffering en groenzones rondom het gebied

Bestaande kwaliteitsvolle beeldelementen blijven behouden (bomenrijen Steenweg op Gierle) en aanwezige groenzones van winkels en bedrijven)

Door uitvoering van het RUP zal de belevingswaarde van het gebied verbeteren wat als positief te beoordelen is.

5.4.3 Milderende maatregelen

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden geen milderende maatregelen voorgesteld.

5.4.4 Conclusie

Vanuit de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zijn geen significante effecten te verwachten.

5.5 Mens - sociaalorganisatorische aspecten en hinderkenmerken

5.5.1 Referentiesituatie

Ruimtelijk functioneren

De verschillende functies van het gebied zijn de volgende:

- wonen: bewoning treffen we aan enerzijds langsheen de Steenweg op Gierle en de Slachthuisstraat bestaande uit een vijftigtal woningen en een aantal appartementsblokken.
- grootschalige kleinhandel: voedingswinkel (Aldi), doe-het-zelfzaak (Gamma), dierenspeciaalzaak (Zoomart), garagebedrijven, elektrozaak (Krëfel), Fun (speelgoedwinkel), interieurzaken (Heytens), confectiewinkels...
- recreatie: er bevindt zich een speelplein achter de woningen tussen de Steenweg op Gierle en de Slachthuisstraat. Dit is in eigendom van de stad en in bruikleen gegeven aan de wijk. Tussen het toekomstig tuincentrum Pelckmans en de Gamma bevinden zich de terreinen van de hondenschool (zal geherlocaliseerd worden naar FRAC). Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een oud-militair domein dat als recreatief parkgebied zal ontwikkeld worden en waar zich momenteel de lokalen van de jeugdbeweging en een speelbos bevinden. Ontsluiting via Slachthuisstraat.

Hinder-veiligheid

De aanwezigheid van Seveso-inrichtingen kan als volgt worden samengevat: binnen een straal van 2 km liggen geen hogedrempel-inrichtingen. Het laagdrempelige bedrijf Soudal, Veedijk 8, ligt ten zuiden van de E 34 op ongeveer 2 km van het plangebied. Langs de Slachthuisstraat zijn jeugdwerklokalen gevestigd en wordt het recreatief parkgebied onder andere als speelbos gebruikt (kwetsbare locaties).

Geluidshinder

Zowel het huidige verkeer op de omliggende straten als het verkeer afkomstig van de huidige winkels binnen het plangebied zorgen voor een zekere mate van geluidsproductie. Om de geluidsbelasting van de belangrijkste verkeerswegen in Vlaanderen weer te geven, werden geluidsbelastingskaarten opgemaakt door LNE. Er dient opgemerkt te worden dat de kaarten slechts een benadering zijn van de realiteit en dat ze ook enkel kunnen dienen om een indicatie te geven van de te verwachten geluidsbelasting. Het is dan ook onvermijdelijk dat er lokaal afwijkingen kunnen bestaan tussen de werkelijke situatie en het rekenmodel.



Figuur 5-3 geluidsbelastingskaart Steenweg op Gierle en Parklaan, bron LNE

Het L_{den} -niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus voor de dag (07.00-19.00), de avond (19.00-23.00) en de nacht (23.00-07.00). Uit Europees onderzoek blijkt dan ook dat een L_{den} een relatief goede voorspeller is van de mate waarin omwonenden hinder kunnen ondervinden

Voor wegverkeerslawaai mag er worden uitgegaan dat bij een L_{den} -niveau van 50 dB maar weinig mensen gehinderd zullen zijn. Vanaf 55 à 60 dB kan bij een significant deel van de blootgestelden hinder beginnen optreden. Bij deze niveaus zal een relatief klein deel van de blootgestelden ook al ernstig gehinderd zijn. Bij nog hogere niveaus (65 à 70 dB) kan men verwachten dat een groter deel van de blootgestelden ernstig gehinderd wordt. Bovendien neemt het risico op gezondheidseffecten bij dergelijke niveaus toe.

De geluidsbelasting op een punt zoals die op een geluidskaart wordt aangegeven, is het resultaat van een berekening. Deze berekening houdt rekening met een aantal parameters, zoals voor wegverkeerslawaai: de verkeersintensiteit, het aandeel zwaar vervoer, het type wegdek, de toegelaten snelheid, de geometrie van de omgeving, de aanwezigheid van afschermdende of reflecterende objecten, ...

Voor het verkeersgeluid van de Parklaan zorgt voor een geluidsbelasting tussen de 55 en 59 dB in het noordoosten van het plangebied (zie fig. 5-3). In deze zone is er maar weinig bebouwing dus het aantal blootgestelden dat hinder ondervindt, blijft beperkt.

De Steenweg op Gierle wordt op de geluidsbelastingskaart als niet significant aangeduid (wegen met < 6 miljoen voertuigpassages per jaar zijn niet opgenomen in geluidsbelastingskaart).

5.5.2 Mogelijke effecten

Wijziging in functies

Uitvoering van het RUP heeft negatieve gevolgen voor de woonfunctie binnen het plangebied. Bij maximale invulling van het terrein door handel zullen er op termijn 50 woningen verdwijnen. Om de negatieve gevolgen te beperken voor de woonkwaliteit, verdeelt het RUP het plangebied in vijf zones. Het RUP beschermt de woonkwaliteit binnen het plangebied door het gebied in deelzones van ontwikkeling op te delen. Per zone kan er pas een ontwikkeling gebeuren als alle woningen in die zone worden afgebroken. Hoe dan ook zal de belevingswaarde voor het wonen afnemen naarmate er zich meer handelszaken zullen vestigen.

Uitvoering van het RUP zal een stimulans zijn voor de werkgelegenheid in Turnhout. Turnhout is in zijn regio een belangrijk centrum voor tewerkstelling. Er zijn ongeveer 25.000

arbeidsplaatsen, waarvan ongeveer 12% in de handel en horeca. Om een indicatie te geven van de gevolgen voor de werkgelegenheid, worden cijfers gebruikt uit de ontheffingsdossiers van twee grote ontwikkelingsprojecten binnen het plangebied die momenteel lopende zijn nl. het tuincentrum Pelckmans (ontheffing reeds verleend) en het winkelcomplex Turnhout (ontheffing lopende). Voor het tuincentrum verwacht men een extra werkgelegenheid van 45 personeelsleden (35 voltijds, 10 deeltijds). In het ontheffingsdossier voor het winkelcomplex Turnhout wordt een werkgelegenheid verwacht van 38 voltijdse en 50 deeltijdse equivalenten. De gevolgen van de extra werkgelegenheid op de mobiliteit wordt in een volgend hoofdstuk omschreven.

Uitvoering van het RUP zal Turnhout als regionaalstedelijk gebied versterken. Er wordt een verdere verdichting beoogd van de functie kleinhandel en de bestaande kleinhandelsfuncties worden opgewaarderd, wat een positief effect heeft op de ruimtelijke samenhang en kwaliteit.

Er is een speelpleintje voorzien voor de wijk dat bij uitvoering van het RUP zal verdwijnen. De Stad heeft de intentie om dit pleintje zolang mogelijk te behouden voor de wijk. Ook de hondenschool zal geherlocaliseerd moeten worden. Aangezien er vlakbij het plangebied een recreatiedomein in ontwikkeling is die ook in de behoeften voldoet, worden er geen significante gevolgen verwacht op recreatie door uitvoering van het RUP.

Gezondheids- en veiligheidsaspecten

De gevolgen van het plangebied van luchtverontreiniging op mens en leefomgeving wordt besproken in het hoofdstuk 5.7 lucht.

Door uitvoering van het RUP zal de concentratie aan handelszaken vergroten. Aangezien het plangebied per deelzone wordt ontwikkeld, zal er zolang niet alle deelzones ontwikkeld worden, een combinatie wonen – kleinhandel zijn. Dit is positief voor de leefbaarheid van de wijk (leegstand tegengaan) maar de omwonenden van een zone die in volle exploitatie is, zullen onder meer hinder ondervinden van verlichting van parkings, reclamepanelen, etalages...Naar de verkaveling van woningen ten zuidoosten van het plangebied wordt een groenbuffer aangelegd wat als positief te beoordelen is. Ook richting FRAC is er een groenbuffer voorzien om hinder te beperken.

De stedenbouwkundige voorschriften leggen voor visuele reclame beperkingen op qua verlichting ter preventie van lichthinder:

- verlichting mag niet schreeuwerig zijn of flikkeren: maximum 200 lux op de reclamepanelen en de gevels)
- verlichting mag bewoners op de verdiepingen niet hinderen
- er mag geen gebruik gemaakt worden van lichtweerkassende materialen

Door deze maatregelen worden de effecten van lichthinder als minimaal beschouwd.

Er worden geen problemen verwacht naar externe veiligheid door uitvoering van het RUP: inrichtingen of activiteiten die risico's op zware ongevallen voor mens en milieu inhouden zijn verboden binnen het plangebied en de dichtstbijzijnde Seveso-inrichting bevindt zich op ca. 2 km van het plangebied. Er komen geen extra kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen...) bij in het plangebied.

Geluidshinder

De bijkomende verkeersproductie door invulling van het plangebied wordt geschat op 4.191 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag (zie hoofdstuk 5.6 mobiliteit). De gemiddelde etmaalintensiteit bedraagt 57.013 motorvoertuigbewegingen op de Parklaan en 17.370 motorvoertuigbewegingen op de Steenweg op Gierle (zie tabel 5-7).

Indien er wordt uitgegaan van een volledige ontsluiting van het plangebied via de Parklaan betekent dit 7,3% extra verkeer op een gemiddelde weekdag. Indien volledig ontsloten wordt via de Steenweg op Gierle, zou het verkeer op deze weg met 24% toenemen. In de praktijk wordt het plangebied via verschillende wegen ontsloten. In het slechtste geval (volledige ontsluiting via Steenweg op Gierle) wordt aangenomen dat er een toename is met 1 dBA door het extra verkeer (een verkeerstoename van ongeveer 25%). Dit kan als niet significant beschouwd worden. Ook dient vermeld te worden dat de ontwikkeling van het gebied gefaseerd zal gebeuren. Er worden groenbuffers voorzien richting bewoning in het zuiden en het FRAC wat als positief beoordeeld kan worden. Bij de ontwikkeling van de restgebieden zal er tijdelijk hinder zijn van het werfverkeer en bouwactiviteiten. Om het winkelcomplex in het zuiden van het plangebied bijvoorbeeld te kunnen realiseren, zal de verharde parkeeroppervlakte vergraven moeten worden en een aantal gebouwen worden afgebroken. De sloopfase houdt bijgevolg de afbraak van de gebouwen in, het afgraven van verharde gronden en tijdelijk opslag en afvoeren van bouw- en sloopafval. Tijdens de werkzaamheden zullen voornamelijk tijdens de bouw van de verschillende ontsluitingswegen, parkings en gebouwen geluidsemissies worden veroorzaakt. Deze werkzaamheden zullen afhankelijk van de locatie van de werf plaatselijk een verhoging van het geluidsniveau veroorzaken ten opzichte van het reeds aanwezige omgevingsgeluid. Deze werken zijn tijdelijk van aard (14 maanden volgens het ontheffingsdossier). Dit kan hinderlijk zijn voor de bewoners in de Slachthuisstraat en de Steenweg op Gierle.

In het ontheffingsdossier voor de ontwikkeling van het winkelcomplex worden dan ook milderende maatregelen opgenomen ter beperking van de geluidshinder. Deze worden overgenomen.

Geluidshinder afkomstig van technische installaties van de toekomstige gebouwen (branders, koelinstallaties, afzuiging...) wordt als niet significant beoordeeld indien het specifiek geluidsniveau van de technische installaties voldoet aan de grenswaarden opgelegd in VLAREM II en de geldende productnormen.

5.5.3 Milderende maatregelen

Volgende milderende maatregelen worden vanuit de discipline Mens voorgesteld:

- ontsluiting van het werfverkeer bij ontwikkeling van het zuiden van het plangebied dient vooral voorzien te worden langs de Muizenvenstraat en Steenweg op Gierle. Ontsluiting langs de Slachthuisstraat dient zoveel mogelijk vermeden te worden om bewoners zo weinig mogelijk te hinderen;
- bij ontwikkeling van het plangebied dienen geluidsarme machines te worden ingezet die minstens voldoen aan het KB van 14 februari. Andere mogelijkheden zijn het optrekken van lokale afschermingen zoals stockage van gronden, afscherming door containers, werfketen, ...;
- tijdens de exploitatiefase wordt aangeraden om het laden en lossen enkel overdag toe te laten
- bij het gebruik van technische installaties (airco's, afzuigingen...) dient er zoveel mogelijk gebruik gemaakt te worden van geluidsarme installaties en indien nodig worden er geluidsomkastingen geplaatst.

5.5.4 Conclusie

Vanuit de discipline Mens - sociaalorganisatorische aspecten en hinderkenmerken zijn geen significante effecten te verwachten rekening houdend met de gefaseerde invulling en de voorgestelde milderende maatregelen.

5.6 Mens – mobiliteit

5.6.1 Referentiesituatie

Gemotoriseerd verkeer

De verkeersstructuur van Turnhout vertrekt vanuit een radiaal patroon: de binnenstad is ontsloten via een stadsring en verschillende steenwegen die tot in het centrum doorlopen. De steenwegen in noordelijke richting hebben een lagere intensiteit. De zuidelijke steenwegen zijn verbonden met de autosnelweg E34, die op grondgebied van Turnhout twee op- en afritten telt. Via de E34 vormt Turnhout een stedelijk knooppunt op de as tussen Antwerpen en Eindhoven.

Het plangebied kan momenteel worden bereikt via Steenweg op Gierle (N140), Slachthuisstraat en Muizenvenstraat. Deze wegen zijn gelegen ten zuiden van het centrum van Turnhout, tussen ring Turnhout (R13/N19) en op- en afrittencomplex van E34/A21. (zie bijlage 16 voor de stratenatlas)

Het gedeelte N140 ter hoogte van het plangebied is een primaire weg type II. Het wegprofiel bestaat uit een 1x2 strookse voorrangsweg met een snelheidsregime van 70 km/u. In totaal heeft deze weg op dit segment drie voorrangsgeregelde kruispunten. N140 is een deel van een route voor uitzonderlijk vervoer klasse R2, met een toegelaten tonnage van minder dan 44 ton en een vrije hoogte van minder dan 5m.

Slachthuisstraat, Muizenvenstraat en Visbeekstraat zijn lokale wegen type I (verbindingswegen). Deze wegen hebben een snelheidsregime van 70 km/u en bestaan uit 2 x 1 rijstroken. Slachthuisstraat en Muizenvenstraat zijn tevens ontsluitingsroutes voor bedrijventerreinen ten oosten van N140.

De steenweg op Gierle vervult verschillende functies voor verschillende soorten verkeer. Elk van deze functies vereist een eigen vorm van capaciteit:

- verbindingfunctie: hoge capaciteit voor doorgaand verkeer
- ontsluitingsfunctie: hoge capaciteit voor afslaand verkeer naar aansluitende straten
- erftoegangfunctie: hoge capaciteit voor afslaand verkeer naar aanpalende percelen

De voornaamste ontsluitingswegen rond het plangebied zijn dus de Parklaan (R13, Ring om Turnhout) en de Steenweg op Gierle. In de realiteit zal er ook verkeer via de Slachthuisstraat en de Muizenvenstraat rijden.

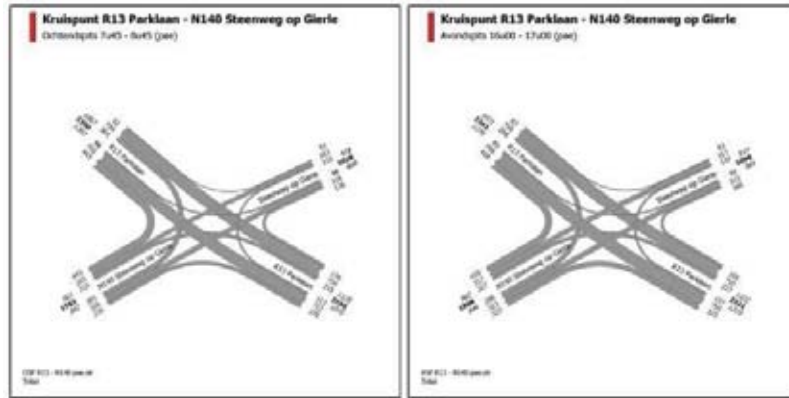
Volgende verkeersintensiteiten worden ingegeven voor de Steenweg op Gierle:

Tabel 5-4 verkeersintensiteiten huidige toestand t.h.v. de Steenweg op Gierle, bron Omgeving

Weg	Avondspitsintensiteit (17u-18u) ²	
	licht	zwaar
Steenweg op Gierle	1.518	55

Voor de berekening van de effecten ter hoogte van de Parklaan, wordt gebruik gemaakt van verkeersintensiteiten, verkregen door verkeerstellingen uitgevoerd i.o.v. de Stad Turnhout in de periode april-maart 2009. Uit de telling blijkt dat er tijdens de avondspits (16-17u) in het totaal 5.161 pae in beide richtingen op de Parklaan geteld werden.

² De spitsgegevens zijn afkomstig van tellingen van Omgeving in het kader van de bespreking van de discipline mobiliteit. De verkeerstellingen zijn gebeurd in 2006. er heeft een extrapolatie plaatsgevonden naar 2010. Onder 'licht' worden personenwagens verstaan. Onder 'zwaar' zitten 2- en 3-assige vrachtwagens en bussen.



Figuur 5-4 kruispunttellingen 2009, bron: Turnhout

Om het aandeel zwaar verkeer te verdelen naar middelzwaar, zwaar en busverkeer wordt gebruik gemaakt van het gemiddeld aandeel van elke categorie binnen het voertuigenpark:

- licht verkeer: 89,46%
- middelzwaar: 6,56%
- zwaar: 3,17%
- bus: 0,81%

Op basis van deze verdeling bekomen we in onderstaande tabel het huidige aandeel voertuigen op de belangrijkste wegen nabij het plangebied per etmaal (gemiddelde dag)

Tabel 5-5 etmaalintensiteiten gemiddelde dag huidig verkeer

weg	etmaalintensiteiten gemiddelde dag			
	licht	middelzwaar	zwaar	bus
Steenweg op Gierle	16.636	457	221	56
Parklaan	51.004	3.740	1.807	462

Voetgangers

In het volledige plangebied is geen enkele oversteekplaats voor voetgangers voorzien. Langsheen de Muizenvenstraat en de Visbeekstraat zijn geen stoepen aanwezig. Op de Steenweg op Gierle zijn langs beide zijden stoepen voorzien tussen de ring en de Slachthuisstraat, vanaf de Slachthuisstraat maken deze stoepen plaats voor een parkeerstrook, afgewisseld met bomen en grasstroken. De Slachthuisstraat en de Parklaan zijn slechts aan één zijde voorzien van stoepen.

Fietsers

De N140 en de Visbeekstraat maken deel uit van het bovenlokale functioneel fietsrouten netwerk. Een vrijliggend enkelrichtingsfietspad, afgescheiden van de rijbaan door

middel van een ingetekende parkeerstrook, is gelegen aan beide zijden van Steenweg op Gierle (N140). Aan de kruispunten met Slachthuisstraat, Visbeekstraat en Muizenvenstraat zijn fietsoversteken voorzien. In het plangebied bevindt zich geen enkele voorziening voor fietsers om de Steenweg op Gierle over te steken. Op de ring bevinden zich vrijliggende fietspaden.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoernetwerk bestaat uit lijnbussen (verbindende lijn). Deze maken gebruik van de bestaande rijbaan zonder eigen bedding. Een halteplaats is gelegen op N140 ter hoogte van het knooppunt met Slachthuisstraat. Deze wordt bediend door buslijnen 210 (Herentals-Lille-Gierle-Turnhout), 212 (Turnhout-Gierle-Tielen-Lichtaart-Herentals), 213 (Grobbendonk-Vorselaar-Turnhout) en 433 (Turnhout-Hoogstraten-Meer).

Langzaam verkeer

Door de aanwezigheid van verschillende functies (kleinhandel, recreatie, wonen en andere) aan Steenweg op Gierle (N140) is het aantal oversteekbewegingen hoog. Deze bewegingen gebeuren hoofdzakelijk ten noorden van Muizenvenstraat.

Tijdens een gemiddelde spits dwarsen circa 100 fietsers de N140 ter hoogte van Slachthuisstraat. Een ander deel, komende vanuit Visbeekstraat, neemt het fietspad op N140 in tegengestelde richting naar het westen toe.

Voor voetgangers zijn de intensiteiten niet bekend. Het aantal voetgangers wordt geraamd op circa 50 personen tijdens de spitsperiodes.

5.6.2 Mogelijke effecten

Om een schatting te maken van de toekomstige verkeersintensiteit, hanteren we de gegevens verkregen uit de twee ontheffingsdossiers (tuincentrum Pelckmans en winkelcomplex langs Steenweg op Gierle t.h.v. Aldi-site). Deze twee projecten vertegenwoordigen een groot aandeel van de invulling van het plangebied.

In het ontheffingsdossier voor het tuincentrum Pelckmans, baseert men zich op verkeersstellingen gedaan bij een bestaande vestiging te Merksplas tijdens de drukste week van het jaar (kerstperiode). Er werden **1.135 voertuigen** op een gemiddelde weekdag geteld.

In het ontheffingsdossier van het winkelcomplex (Aldi site) verwacht men op de Steenweg op Gierle een toename van **2.214** personenautoequivalenten.

Op basis van de luchtfoto is er in het plangebied van het RUP 'kleinhandelszone N140' naast de site van Pelckmans en de Aldi-site nog ca. 29.500 m² invulbaar door kleinhandel. We nemen aan dat een gemiddelde winkel binnen het gebied een winkelvloeroppervlakte³ heeft van 3600 m² (gebaseerd op de gemiddelde grootte van de winkels in het gebied):

In deelzone IV is nog 18.000 m² beschikbaar. Hier wordt aangenomen dat er nog plaats is voor de ontwikkeling van één handelszaak. In deelzone V is er nog ca. 11.500 m² invulbaar, wat eveneens overeenkomt met de bouw van 1 handelszaak.

Om de verkeersgeneratie van dit resterend gebied te kennen, gebruiken we de kencijfers van de Crow⁴ voor winkelboulevards nl. 11,7 motorvoertuigbewegingen per 100 m² winkelvloeroppervlakte voor een gemiddelde weekdag.

³ Winkelvloeroppervlakte is dat gedeelte van een winkel waar de goederen ter verkoop zijn uitgestald en waar de consument mag komen of die de consument direct kan zien. Het gaat om de verkoopruimte die direct samenhangt met de winkelverkoop. Magazijn- en kantoorruimte, parking, wegenis zit hier niet onder.

⁴ CROW, Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer, publicatie 272, december 2008, p.28-29

De extra verkeersproductie door de ontwikkeling van de restoppervlakte wordt geschat op **842** motorvoertuigbewegingen per gemiddelde weekdag.

De totale verkeersproductie door invulling van het plangebied komt dan neer op $1.135 + 2.214 + 842 = 4.191$ bijkomende motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Aangezien zich momenteel afwikkelingsproblemen voordoen tijdens beide spitsperiodes, zal bijkomend verkeer deze situatie niet verbeteren. Een aantal geplande maatregelen zorgen er evenwel voor dat de verkeersafwikkeling van het plangebied kan worden geoptimaliseerd en de negatieve effecten worden gemilderd:

- Het Vlaams gewest heeft plannen om het kruispunt van de Steenweg op Gierle met de Zierenbosstraat heraan te leggen in het kader van de beveiliging van zwarte punten. Er zullen verkeerslichten worden geplaatst en vanuit de richting van de E34 wordt een rechterafslagstrook buiten de lichtregeling aangelegd, waardoor de capaciteit zal verhogen. De beide rijrichtingen zullen worden gescheiden door een brede, onverharde middenberm. Ter hoogte van het kruispunt wordt de middenberm verhard ter beveiliging van de fietsoversteek. De fietspaden worden vrijliggend aangelegd.
- Het Vlaams gewest heeft plannen om het kruispunt van de Steenweg op Gierle met de Visbeekstraat heraan te leggen in het kader van de beveiliging van zwarte punten. Op het kruispunt zullen verkeerslichten worden geplaatst. Vanuit de richting van de E34 wordt er een linkerafslagstrook naar de Visbeekstraat voorzien. De beide rijrichtingen worden aan de kant van Turnhout centrum ter hoogte van het kruispunt gescheiden door een middenberm, die tevens instaat voor de beveiliging van de fietsoversteek. De fietspaden worden vrijliggend aangelegd.
- Het plangebied kan slechts gefaseerd ingevuld worden. Dit betekent dat het aannemelijk is dat op het moment van volledige invulling van het plangebied de heraanleg van de kruispunten van de Steenweg op Gierle met de Visbeekstraat en de Zierenbosstraat reeds zal zijn gerealiseerd.



Figuur 5-5 toekomstige aanpassingen verkeersinfrastructuur door AWV

De voorgestelde aanpassingen aan de verkeersstructuur kunnen de te verwachten verkeersintensiteit op een aanvaardbare wijze verwerken. Een volledig congestievrij systeem tijdens een pieksituatie is voor de Steenweg op Gierle (N140) wellicht niet haalbaar. Deze congestie is echter niet van die grootteorde dat het systeem volledig vastloopt.

In het RUP wordt rekening gehouden met ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer. Een fietsverbinding zal dwars over het plangebied lopen en de N140 met Slachthuisstraat en het FRAC verbinden. Ook het speelterrein Lokerse Heide kan op deze manier ontsloten worden via het plangebied.

5.6.3 Milderende maatregelen

Er wordt voorgesteld om de gefaseerde invulling van het plangebied te koppelen aan de geplande aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur door AWV (kruispunt Steenweg op Gierle met Zierenbosstraat en met Visbeekstraat).

Aanvullend worden volgende milderende maatregelen voorgesteld voor wat betreft de verkeersafwikkeling op de hoek Steenweg op Gierle – Parklaan:

- Door de voorziene inplanting van de het tuincentrum Pelckmans is een volledig gemeenschappelijke ontsluiting tussen het perceel van Pelckmans en de Gamma-site zo goed als onmogelijk geworden.
- Een mogelijkheid blijft wel dat het verkeer van op Pelckmanssite de Gamma-site oprijdt. Deze mogelijkheid zal met een pijl op het bestemmingsplan van het RUP Kleinhandelszone N140 worden voorzien.
- Wat betreft de ontsluiting van de Pelckmanssite is de conclusie dat de huidige ontsluiting zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning momenteel de voorkeur geniet. Ze heeft het voordeel van de duidelijkheid. Het voorzien van een ventweg is momenteel geen optie omwille van verschillende redenen bij verschillende opties: te onduidelijke verkeerssituatie, te korte bochtstralen voor vrachtverkeer, teveel verwevend verkeer op een korte afstand of verkeer door woonwijken sturen.
- Voor de afwikkeling van de Gamma-site is 1 in en uitrit voorzien zo ver mogelijk bij het kruispunt van de N140-R13 vandaan. Het is aangewezen dat ontwikkelingen in de toekomst tussen de Gamma-site en het kruispunt N140-R13 zoveel mogelijk aantakken op deze in- en uitrit. Dit zal met pijlen weergegeven worden op het bestemmingsplan van het RUP Kleinhandelszone N140.
- Vanaf de Gamma-site kan er door de bufferstrook eventueel verbinding gemaakt worden met de wandel en fietspaden in het recreatief parkgebied Frac.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling van het winkelcomplex langs de Steenweg op Gierle (Aldi-site) worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- De parking langs de Slachthuisstraat zal niet aangesloten worden op de rest van de parking. Met de auto kan men vanuit de Slachthuisstraat niet naar de parkeergarage. Breekpaaltjes blokkeren de toegang.
- Muizenvenstraat is de voornaamste uitrit. Het grootste gedeelte van het terrein zal ontsluiten op de steenweg op Gierle via de Muizenvenstraat. Linksafslaand verkeer zal aangemoedigd worden, via bewegwijzering, om via de Slachthuisstraat, Zierenbosstraat naar de lichten aan het kruispunt van de Philips te rijden.
- Steenweg op Gierle is de voornaamste inrit.

5.6.4 Conclusie

Vanuit de discipline Mobiliteit zijn, rekening houdende met een gefaseerde invulling en de voorgestelde milderende maatregel, geen significante effecten te verwachten.

5.7 Lucht

5.7.1 Referentiesituatie

Gegevens huidige luchtkwaliteit

Voor de bepaling van de huidige luchtkwaliteit zijn geen specifieke gegevens in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied aanwezig. Daarom worden de gegevens van de relevante meetstations in de provincie Antwerpen en Vlaams-Brabant gebruikt en geïnterpoleerd naar het plangebied.

De luchtkwaliteit in Vlaanderen wordt opgevolgd door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) via ondermeer het telemetrisch meetnet dat instaat voor de opvolging van de algemene luchtkwaliteit voor de voornaamste luchtgassen en het fijn stofgehalte. Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke meetnetten waarbij niet in alle stations de voor dit RUP relevante parameters gemeten worden. Vooral emissies door wegverkeer en door gebouwenverwarming zal voor het plangebied relevant zijn.

Turnhout bevindt zich in een gebied waar er geen meetstation in de onmiddellijke omgeving ligt. De meest nabijgelegen en/of relevante stations waar parameters gemeten worden die voor dit project relevant kunnen zijn, worden in de hierna volgende tabel weergegeven:

Tabel 5-6 nabijgelegen meetstations

nr. station	gemeente	straat	afstand	relevante parameters
42N015	Schilde	Noorderlaan	24,2 km	NOx
42N016	Dessel	Nieuwedijk-slus4	19 km	NOx; SO ₂ , PM10
42N035	Aarschot	Tieltsebaan	38 km	NOx, SO ₂ , PM10
40LD01	Laakdal-Geel	Heikantstraat	23 km	NOx, benzeen
40LD02	Laakdal-Geel	Hezemeeerheide	22 km	NOx, benzeen
42R801	Borgerhout	Plantin en Moretuslei	36 km	NOx, SO ₂ , PM10, benzeen, CO

Gezien deze meetstations niet echt in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen, zijn ze eerder indicatief te beschouwen. De meetstations te Schilde, Dessel en Aarschot behoren tot het algemeen telemetrisch meetnet. De twee meetposten te Laakdal-Geel werden specifiek voor de controle van de luchtkwaliteit in de omgeving van het bedrijf BP Chembel te Geel opgericht. Deze twee meetposten zijn ook dicht bij de snelweg E 313 gelegen. Het meetpunt te Borgerhout kan als representatief beschouwd worden voor de globale concentraties in de stad Antwerpen. Het geeft een beeld van de concentraties die in sterk verstedelijkt gebied voorkomen. Turnhout zelf leunt wat luchtkwaliteit betreft beter aan bij stations zoals Aarschot en Dessel. De resultaten van deze meetstations worden weergegeven in onderstaande tabel. Hiervoor is gebruik gemaakt van de gegevens zoals opgenomen in het jaarrapport van de VMM van 2008. Om te extrapoleren naar de huidige luchtkwaliteit in Turnhout, maken we het rekenkundig gemiddelde van de meetwaarden in Dessel en Aarschot. Om de kwaliteit van de omgevingslucht te evalueren, worden de resultaten van de gemiddelde meting van het station te Dessel en te Aarschot getoetst aan de bestaande normen en richtwaarden inzake omgevingslucht. Deze normen en waarden hebben tot doel om de gezondheid en het welzijn van de omwonenden te vrijwaren, om de hinder tot een minimum te beperken en om de verontreiniging van de verschillende milieucompartimenten binnen aanvaardbare grenzen te houden.

Tabel 5-7 luchtkwaliteit in 2008

parameter	referentiesituatie Dessel	referentiesituatie Aarschot	gemiddeld = referentie Turnhout	norm	beoordeling
NO ₂ jaargemiddelde	22	22	22	40 µg/m ³	geen overschrijding
NO ₂ 98P uurwaarde	55	63	59	250 µg/m ³ (huidige grenswaarde)	geen overschrijding
NO ₂ max. uurwaarde	92	117	104,5	200 µg/m ³ max. 18x/j	geen overschrijding
SO ₂ jaar-gemiddelde	3	3	3		
SO ₂ maximale dagwaarde	47	52	49,5	125 µg/m ³ max. 3x/j te overschrijden	geen overschrijding
SO ₂ maximale uurwaarde	61	38	49,5	350 µg/m ³ max. 24x/j te overschrijden	geen overschrijding
PM10 jaargemiddelde	26	26	26	40 µg/m ³	geen overschrijding
PM10 maximale dagwaarde	103	137	120		
PM10 # overschrijdingen daggrenswaarde	13	17	15	50 µg/m ³ mag max. 35x/j overschreden worden	geen overschrijding

Uit deze tabel blijkt dat de actuele luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied voldoet aan de verschillende kwaliteitsnormen die worden opgelegd.

Met betrekking tot luchtemissie t.g.v. verkeer zijn de drie luchtkwaliteitsparameters in het grijs gearceerd in tabel 5-5 van belang.

5.7.2 Mogelijke effecten

Om de impact van het verkeer op de luchtkwaliteit te analyseren, wordt er een screening van de effecten uitgevoerd met behulp van het CAR Vlaanderen-model. CAR Vlaanderen is ontwikkeld als een screeningsmodel waarmee op een snelle manier inzicht wordt verkregen in de luchtkwaliteit in straten en langs verkeerswegen.

De effecten worden berekend voor de Parklaan (R13, Ring om Turnhout) en de Steenweg op Gierle, de twee grootste ontsluitingswegen rond het plangebied. In de realiteit zal er ook verkeer via de Slachthuisstraat en de Muizenvenstraat rijden.

Effecten van het huidige verkeer zonder verdere invulling plangebied cfr. RUP Kleinhandelszone N140

In functie van de inschatting van het absoluut immisniveau in en rond het plangebied, is het heersend achtergrondniveau van belang.

Voor de berekening van de effecten, worden de verkeerstellingen die uitgevoerd werden ter hoogte van het kruispunt Parklaan-Steenweg op Gierle en de Steenweg op Gierle ingegeven. (zie hoofdstuk 5.6, tabel 5.7)

Volgende invoergegevens worden gebruikt voor het CAR Vlaanderen model:

Tabel 5-8 invoergegevens CAR Vlaanderen huidige verkeer

simulatie	intensiteit mvt/dag	wegtype	snelheidstype	afstand tot weg	bomenfactor
Steenweg Gierle	op 17.370	3a	stagnerend stadsverkeer	17	1
Parklaan	57.014	3a	stagnerend stadsverkeer	30	1

Voor het toekennen van de parameters wegtype, afstand bebouwing-wegas en bomenfactor is rekening gehouden met de configuratie van de weg ter hoogte van het plangebied (zie luchtfoto, bijlage 14). We gaan in eerste instantie uit van een worst-case scenario nl. stagnerend stadsverkeer op de Parklaan en de Steenweg op Gierle, terwijl op basis van de snelheidslimieten op beide wegen, meer uitgegaan kan worden van een snelheidstype 'buitenweg'. (maximale snelheid is 80 km/u) Met de huidige verkeersintensiteiten worden voor de drie jaren (2005-2010-2015) volgende resultaten bekomen voor de immissie van respectievelijk NO₂ en PM10:

Tabel 5-9 Immissie NO₂ en PM10 huidige verkeer

	straat	NO ₂ [µg/m ³]				PM10 [µg/m ³]			
		JM	JM achtergr	# Overschr. uur GW	# Overschr. uur GW+OM	JM	Jm achtgr.	# Overschr dag GW	# Overschr dag GW+OM
2005	Parklaan	44	21	0	0	39	30	78	78
	Steenweg op Gierle	41	26	0	0	37	31	64	64
2010									
	Parklaan	39	19	0	0	34	29	51	51
	Steenweg op Gierle	36	23	0	0	33	29	43	43
2015									
	Parklaan	33	17	0	0	30	27	32	32
	Steenweg op Gierle	31	20	0	0	29	27	30	30

Voor de huidige toestand (berekening 2005) blijkt een overschrijding van het jaargemiddelde NO₂ zowel op de Parklaan als op de Steenweg op Gierle (blauw gearceerd). In 2010 en 2015 worden er geen normen meer voor NO₂ overschreden. In 2005 blijkt het aantal overschrijdingen van de daggrenswaarde voor PM10 in beide straten hoger dan de norm. Ook in 2010 is er een overschrijding van de daggrenswaarde voor PM10 in beide straten maar in dalende lijn. In 2015 wordt de norm voor PM10 gehaald.

Effecten van het verkeer door invulling van het plangebied

Bovenop de huidige verkeersintensiteiten zoals in voorgaande berekeningen gehanteerd, zal er door het invulling van het RUP een bijkomende verkeersintensiteit gegenereerd

worden van 4.191 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag (zie hoofdstuk 5.6.2).

Onafhankelijk van de precieze uitvoering van de ontsluiting, wordt er voor de inschatting van de impact van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit uitgegaan van twee situaties. In het eerste geval beschouwen we het extra verkeer volledig op de Parklaan, in het tweede geval volledig op de Steenweg op Gierle. Als snelheidstype wordt uitgegaan van het slechtste scenario nl. stagnerend stadsverkeer. Dit omdat er in de huidige situatie al opstoppingen zijn, voornamelijk op het kruispunt van de Parklaan met de Steenweg op Gierle. De snelheidslimiet is voor beide wegen maximaal 80 km/u, dus in principe zou snelheidstype buitenweg van toepassing zijn.

Volgende invoergegevens worden gebruikt voor het CAR-Vlaanderen model:

Tabel 5-10 invoergegevens CAR Vlaanderen toekomstig verkeer

simulatie	intensiteit mvt/dag	wegtype	snelheidstype	afstand tot weg	bomenfactor
1) Parklaan	57.014 + 4.191	3a	stagnerend stadsverkeer	30	1
2) Steenweg op Gierle	17.370 + 4.191	3a	stagnerend stadsverkeer	17	1

Volgende resultaten voor de immissie van NO₂ en PM10 worden bekomen:

Tabel 5-11 Immissie NO₂ en PM10 extra verkeer door invulling van plangebied

	straat	NO ₂ [µg/m ³]				PM10 [µg/m ³]			
		JM	Jm achtgr	# Overschr. uur GW	# Overschr. uur GW+OM	JM	Jm achtgr.	# Overschr dag GW	# Overschr dag GW+OM
2005	Parklaan	45	21	0	0	40	30	81	80
	Steenweg op Gierle	43	26	0	0	38	31	71	69
2010									
	Parklaan	40	19	0	0	35	29	53	53
	Steenweg op Gierle	38	23	0	0	34	29	48	48
2015									
	Parklaan	34	17	0	0	30	27	32	32
	Steenweg op Gierle	33	20	0	0	30	27	31	31

Wat de bijdrage van het plangebied aan het NO₂ en PM10-immissieniveau betreft, geldt het significantiekader van CAR-Vlaanderen:

- 2,5% van de milieukwaliteitsnorm (0 µg/m³)
- 2,5-5% van de milieukwaliteitsnorm (1µg/m³): beperkte bijdrage (geel)
- 5-7,5% van de milieukwaliteitsnorm (2µg/m³): relevante bijdrage (oranje)
- 7,5% van de milieukwaliteitsnorm (3µg/m³ of meer): belangrijke bijdrage (rood)

Als de vergelijking gemaakt wordt tussen de berekende waarden na uitvoering van het RUP en de waarden van de huidige situatie, bekomen we volgende resultaten:

Tabel 5-12 bijkomend effect door uitvoering van het RUP op de luchtkwaliteit bij 'stagnerend stadsverkeer'

	straat	NO ₂ [µg/m ³]				PM10 [µg/m ³]			
		JM	Jm achtgr	# Overschr. uur GW	# Overschr. uur GW+OM	JM	Jm achtgr.	# Overschr dag GW	# Overschr dag GW+OM
2005	Parklaan	+1	0	0	0	+1	0	+3	+2
	Steenweg op Gierle	+2	0	0	0	+1	0	+7	+5
2010									
	Parklaan	+1	0	0	0	0	0	+2	+2
	Steenweg op Gierle	+2	0	0	0	0	0	+5	+5
2015									
	Parklaan	+1	0	0	0	0	0	0	0
	Steenweg op Gierle	+2	0	0	0	+1	0	+1	+1

Uit deze tabel blijkt dat volledige ontsluiting van het verkeer via de Steenweg op Gierle nadeliger is voor de luchtkwaliteit dan indien volledig ontsloten wordt via de Parklaan. In realiteit zal het verkeer over de verschillende ontsluitingswegen geleid worden waardoor verkeeremissies verspreid worden. Indien verkeerstechnisch mogelijk, is het toch aangeraden om zoveel mogelijk verkeer via de Parklaan te laten ontsluiten.

Indien het plangebied onmiddellijk volledig zou ingevuld worden (situatie 2005), dan betekent dit een relevante tot belangrijke bijdrage aan het aantal overschrijdingen van de maximale daggrenswaarde voor PM10. Het jaargemiddelde voor PM10 en voor NO₂ ligt op de Parklaan 1 µg/m³ hoger en op de Steenweg op Gierle is er een relevante bijdrage van 2 µg/m³. Gezien de volledige invulling van het plangebied realistisch gezien over een langere periode zal plaatsvinden, wordt de vergelijking met de huidige situatie niet meegenomen in de effectenbeoordeling. De vergelijking werd voor de volledigheid opgenomen.

Invulling van het plangebied heeft vooral een relevante tot belangrijke bijdrage naar overschrijdingen van de normen voor PM 10.

Er dienen maatregelen genomen worden ter bevordering van de doorstroming van het verkeer. Voor de effectbespreking is uitgegaan van het worst-case scenario: nl. stagnerend stadsverkeer. Indien we van een meer realistische benadering vertrekken in de berekening in CAR Vlaanderen, nl. van een wegtype 'buitenweg', bekomen we volgende resultaten:

Tabel 5-13 bijkomend effect op luchtkwaliteit door uitvoering van RUP bij snelheidstype 'buitenweg'

	straat	NO ₂ [µg/m ³]				PM10 [µg/m ³]			
		JM	Jm achtgr	# Overschr. uur GW	# Overschr. uur GW+OM	JM	Jm achtgr.	# Overschr dag GW	# Overschr dag GW+OM
2005	Parklaan	0	0	0	0	+1	0	+2	+2
	Steenweg op Gierle	+2	0	0	0	+1	0	+4	+4
2010									
	Parklaan	+1	0	0	0	0	0	+1	+1
	Steenweg op Gierle	+1	0	0	0	+1	0	+2	+2
2015									
	Parklaan	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	Steenweg op Gierle	+1	0	0	0	0	0	+1	+1

Hieruit blijkt dat er vooral voor de immissie van NO₂ minder effecten te verwachten zijn in vergelijking met het wegtype stagnerend stadsverkeer. Voor de immissie van PM10 zijn er minder grote effecten dan bij het worst-case scenario, maar toch zijn er nog relevante

bijdrages, meer bepaald in 2010 voor de Steenweg op Gierle. Ook hier is ontsluiting via de Parklaan de betere optie.

Algemeen kan geconcludeerd worden dat de effecten door bijkomend verkeer vooral significant zijn naar immissie van PM10, zowel in het worst-case scenario, als in de meer realistische benadering. Wel dient benadrukt dat in de praktijk, het verkeer verspreid wordt over de verschillende wegen (Slachthuisstraat, Muizenvenstraat, Steenweg op Gierle en Parklaan) waardoor verwacht wordt dat de uitstoot door verkeer meer verspreid wordt en de effecten op de luchtkwaliteit op de belangrijkste ontsluitingswegen van het gebied (Steenweg op Gierle en Parklaan) beperkter zullen zijn dan hierboven aangegeven.

Daarnaast kan het plangebied slechts gefaseerd ingevuld worden, hetgeen betekent dat voor de beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit van volledige invulling van het plangebied het rekenjaar 2015 als meest realistisch kan beschouwd worden. In dat geval is de bijdrage van het plan t.a.v. de milieukwaliteitsnorm enkel relevant voor de jaargemiddelde NO₂-concentratie op de Steenweg op Gierle.

Er wordt eveneens verwezen naar de milderende maatregelen.

5.7.3 Milderende maatregelen

Volgende milderende maatregelen worden voorgesteld:

- ontsluiting verspreiden;
- ontsluiting van de site Pelckmans langsheen de Parklaan organiseren;
- maatregelen nemen ter bevordering van het doorstromend verkeer;
- maatregelen nemen om zwaar verkeer te vermijden (weren van zwaar vrachtvervoer en bussen);
- stimuleren van fietsverkeer en het gebruik van openbaar vervoer.

5.7.4 Conclusie

Vanuit de discipline Lucht zijn, rekening houdende met een gefaseerde invulling en de voorgestelde milderende maatregelen, geen significante effecten te verwachten.

5.8 Leemten in de kennis

Er zijn niet onmiddellijk leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat een effect niet kan worden beoordeeld.

5.9 Grensoverschrijdende effecten

Gezien de schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten kan geconcludeerd worden dat er geen gewest- of landsgrensoverschrijdende effecten zullen voorkomen.

5.10 Discipline-overschrijdende conclusie onderzoek milieueffecten

Gelet op de ligging van het plangebied, de maatregelen die reeds zijn of kunnen worden ingebed in het RUP en het ontbreken van aanzienlijke milieueffecten rekening houdend met deze maatregelen, wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zullen voorkomen n.a.v. het RUP Kleinhandelszone N140. Het realiseren van de voorgestelde

milderende maatregelen inzake mobiliteit en lucht zijn evenwel van groot belang teneinde aanzienlijke effecten te voorkomen.

Het RUP, dat voorwerp vormt van dit onderzoek tot milieueffectenrapportage, valt bijgevolg niet onder de plan-MER-plicht zoals voorzien in het plan-MER-decreet van 17/04/2007.

6 *Bronvermelding*

Documenten

- Studie 'herinrichting zone voor grootschalige kleinhandel Steenweg op Gierle (N140)' (Studiegroep Omgeving cvba i.s.m. Idea Consult 2006-2007)
- Omgeving, BPA kleinhandelszone, ontwerp, september 2007
- ABO NV, verzoek tot ontheffing van een project-MER, Vijver- en tuincentrum Pelckmans, december 2007
- Omgeving en Soresma, Verzoek tot ontheffing van een project-MER voor de ontwikkeling van een winkelcomplex langsheen de Steenweg op Gierle, oktober 2009

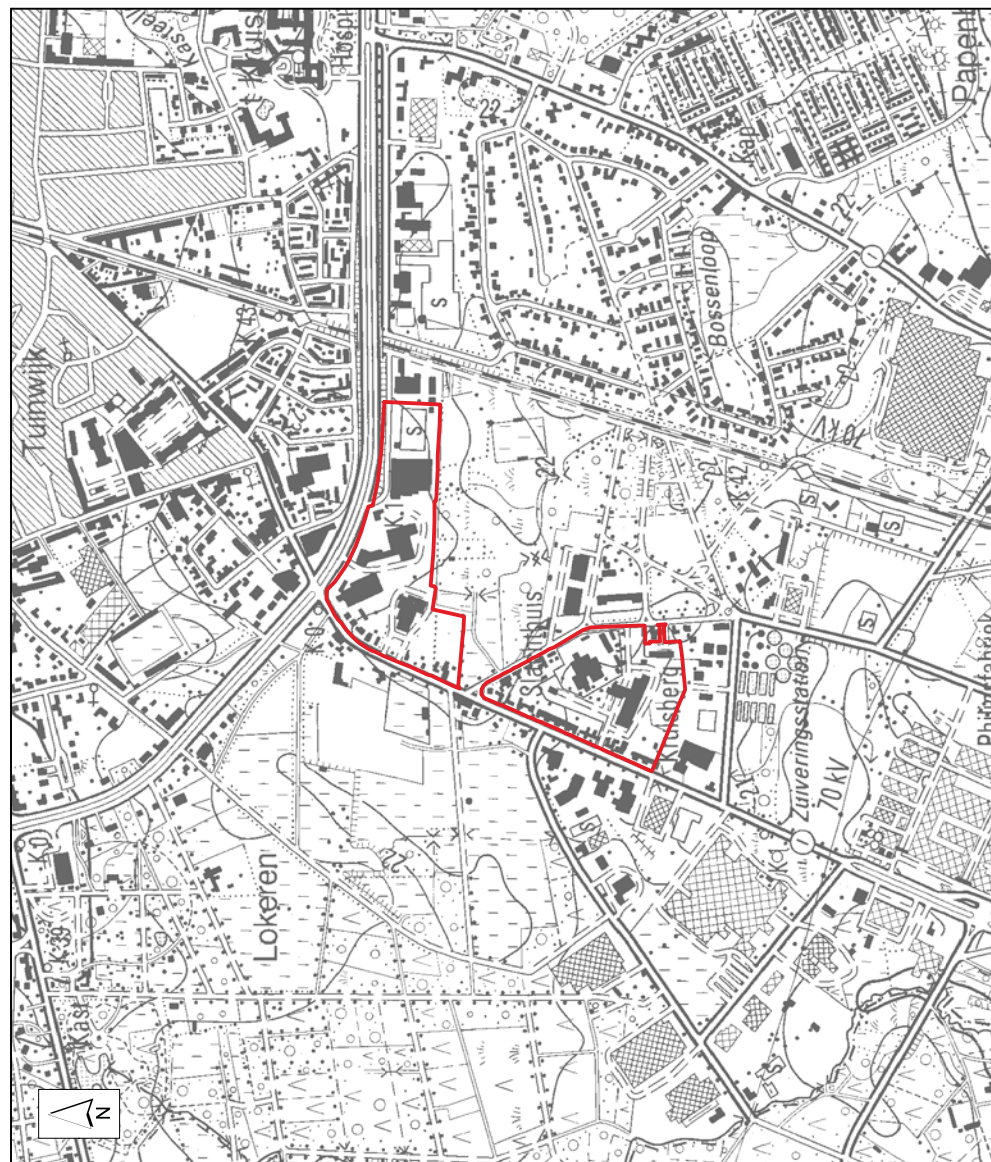
Websites

- Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (www.agiv.be)
- Databank Ondergrond Vlaanderen (<http://dov.vlaanderen.be>)
- Geoloket VMM, www.vmm.be

7 Bijlagen

1. topografische kaart
2. juridische toestand
3. bodemkaart
4. grondwaterkwetsbaarheidskaart
5. gemeentelijke visie afkoppeling Koeyleukenloop
6. erosiekaart
7. grondwaterstromingskaart
8. infiltratiekaart
9. overstromingskaart
10. zoneringsplan
11. speciale beschermingszones
12. Natura 2000-gebieden
13. BWK
14. luchtfoto
15. landschapsatlas+bouwkundig erfgoed
16. stratenatlas
17. grafisch plan
18. zoneringsplan

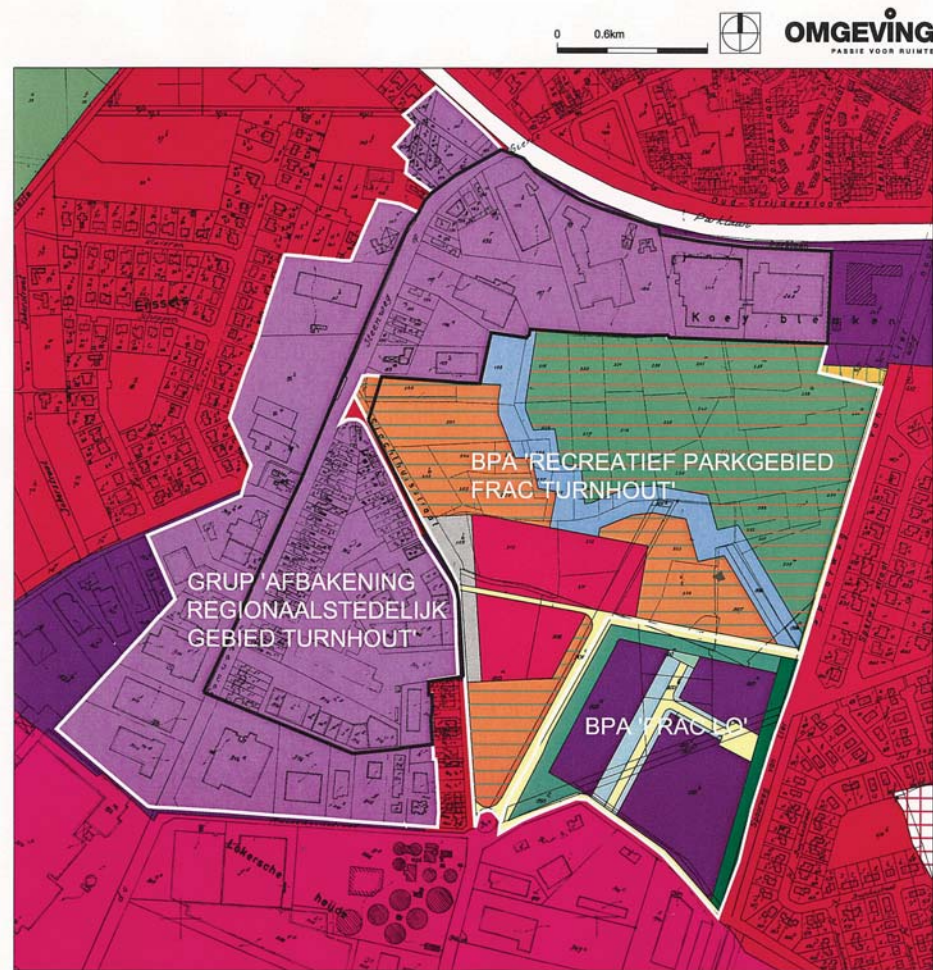
Plan-MER screening RUP kleinhandelszone N140 Turnhout	Situering van het plangebied op topografische kaart	Legende Plangebied	<small>Bev. Reservevisie van de topografische kaarten op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut</small>
<small>205027303</small>	<small>200827303.mxd</small>		
<small>gewijs@geop.11.junius.2010</small>			
			<small>Schaal : 1:10.000</small> 0 100 200 300 Meter
			<small>Opgemaakt door : </small>



juridische context

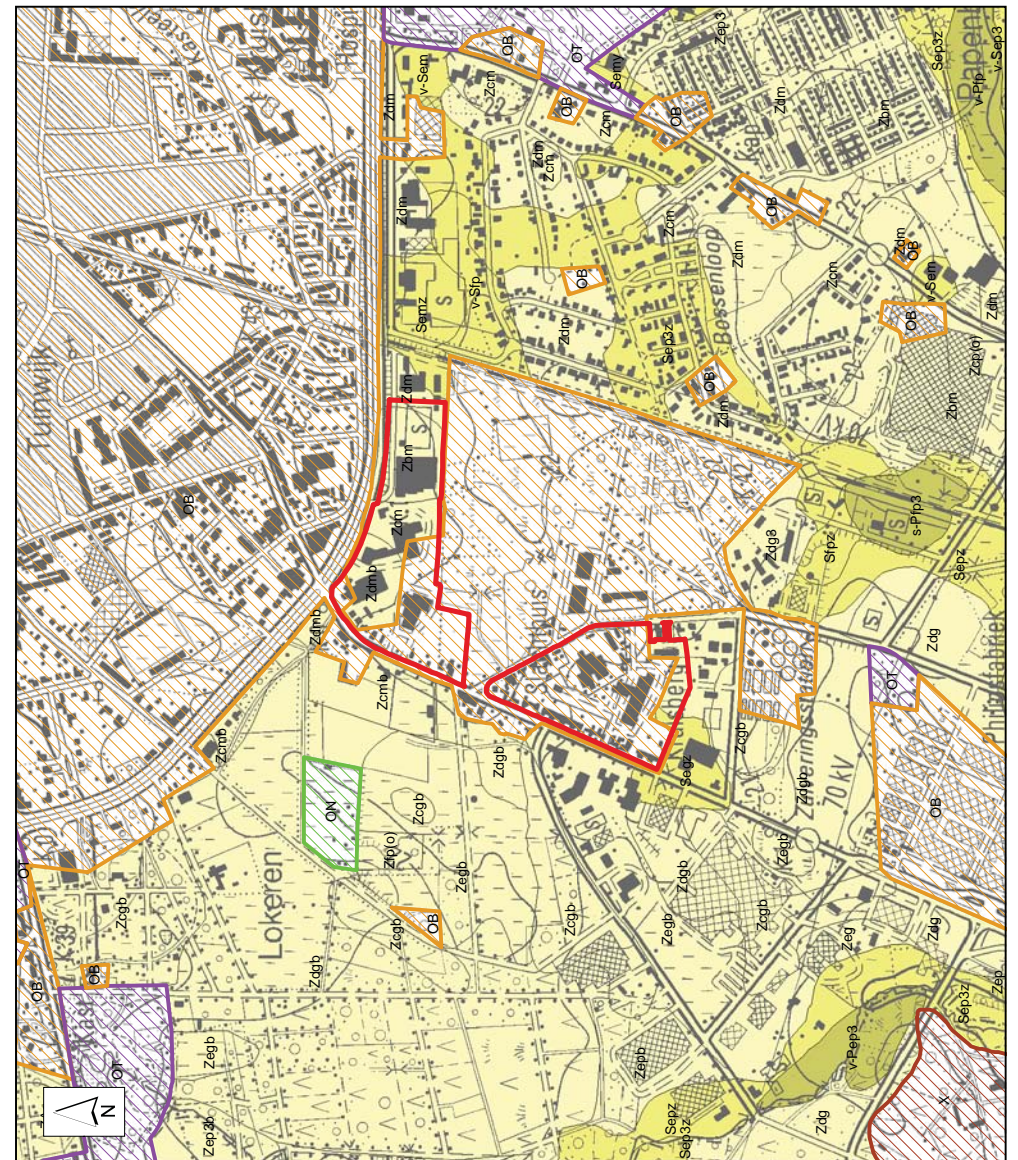
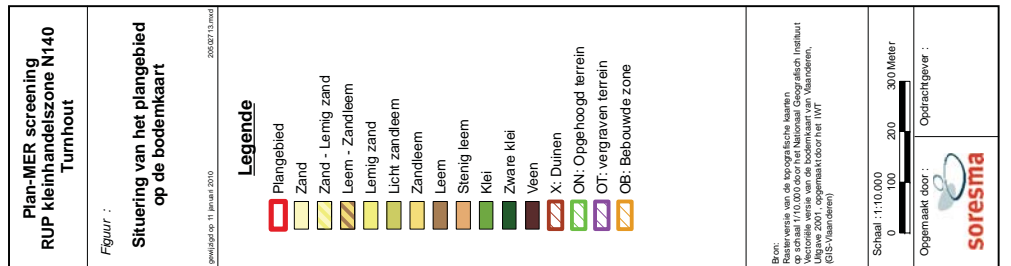
gemeente turnhout - bpa kleinhandelszone N140 - kaart 2

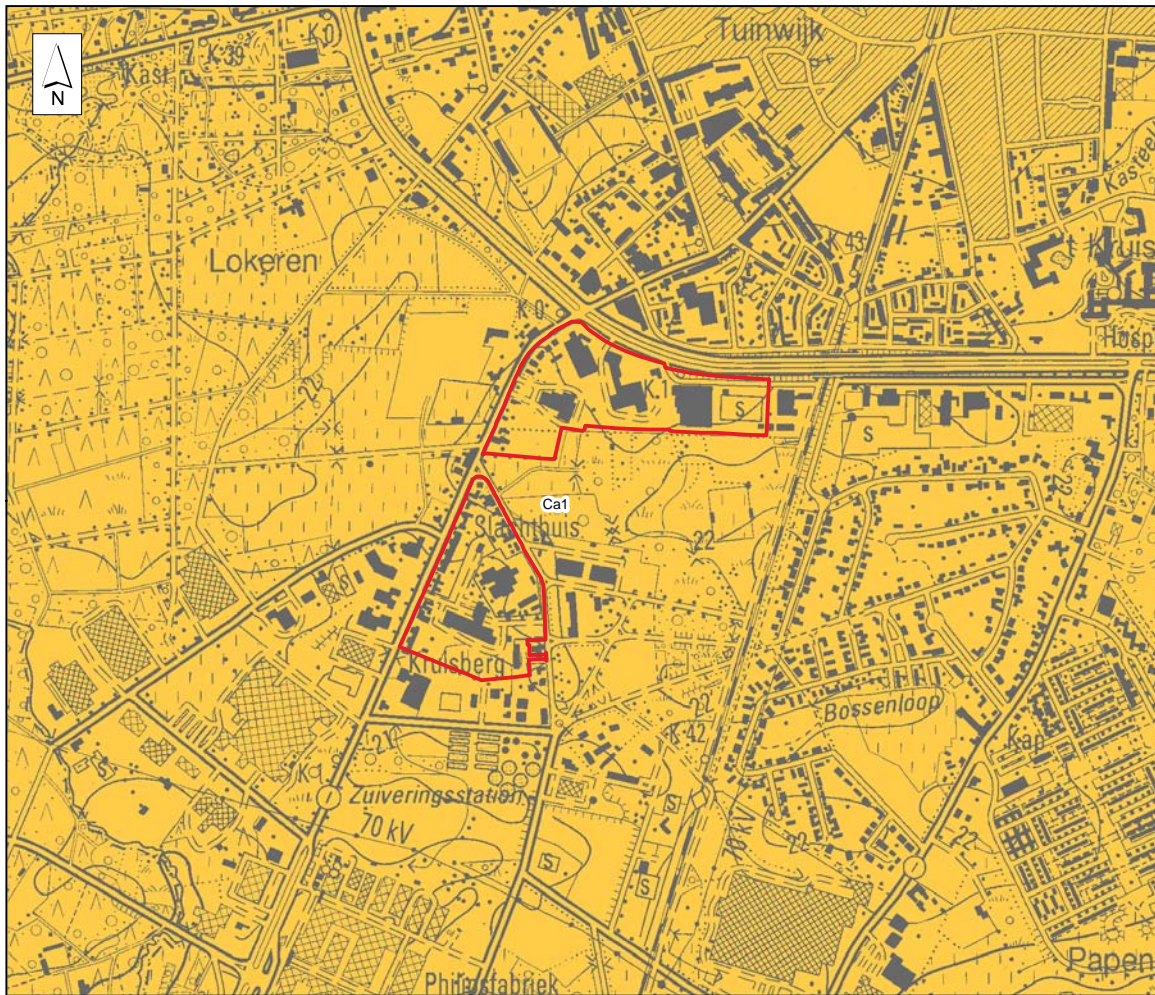
 plangebied bpa



bron: eindrapport herinrichting zone voor grootschalige kleinhandel steenweg op gierle, april 2007

OMGEVING - mei 2007 - R517_02-009-k01





**Plan-MER screening
RUP kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van het plangebied
op de grondwaterkwets-
baarheidskaart**

gewijzigd op 11 januari 2010 20502703.mxd

Legende

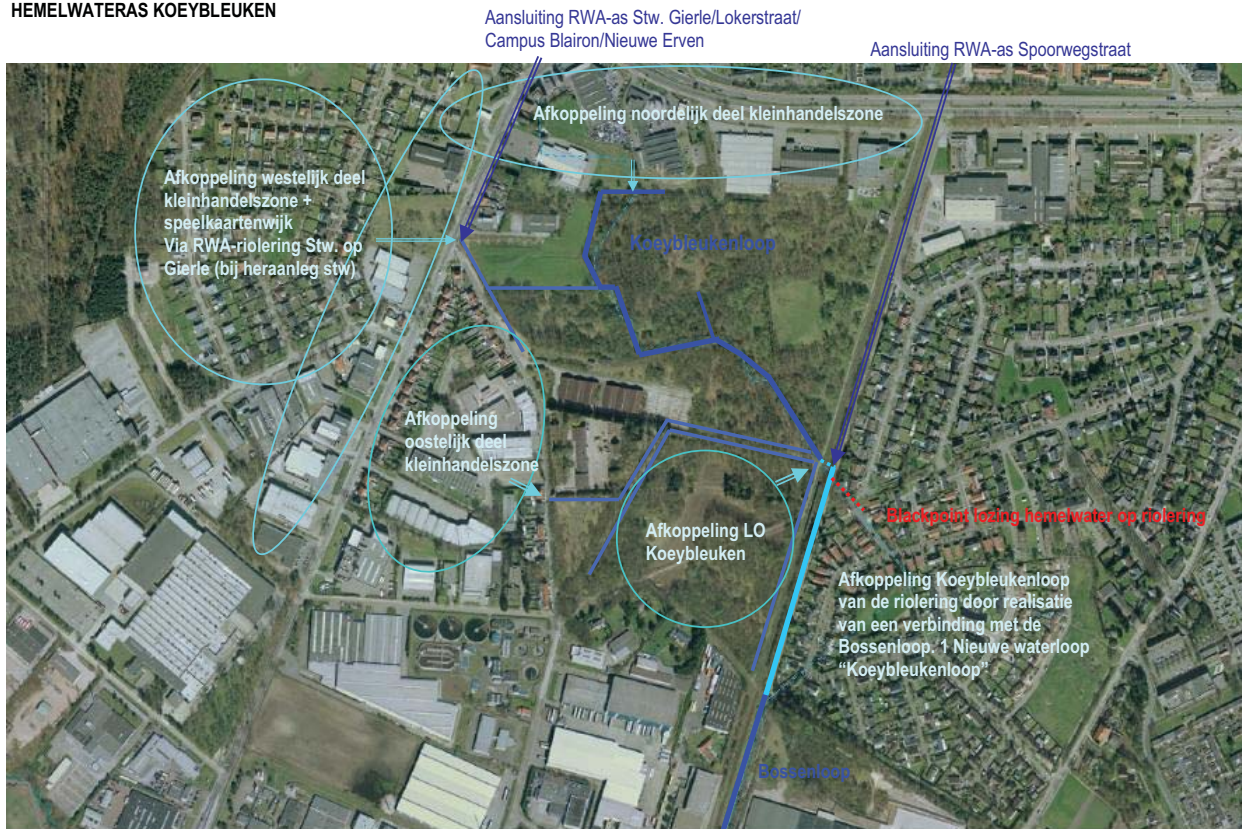
- Plangebied
- Aa1
- Aa2
- Ab
- Ac
- Ba1
- Ca1
- Ca1/Cb
- Ca1/Cc
- Ca1/d
- Ca1/v
- Ca2
- Ca2/Cb
- Cb
- Cc
- Da1
- Da2
- Db
- Dc
- Gg

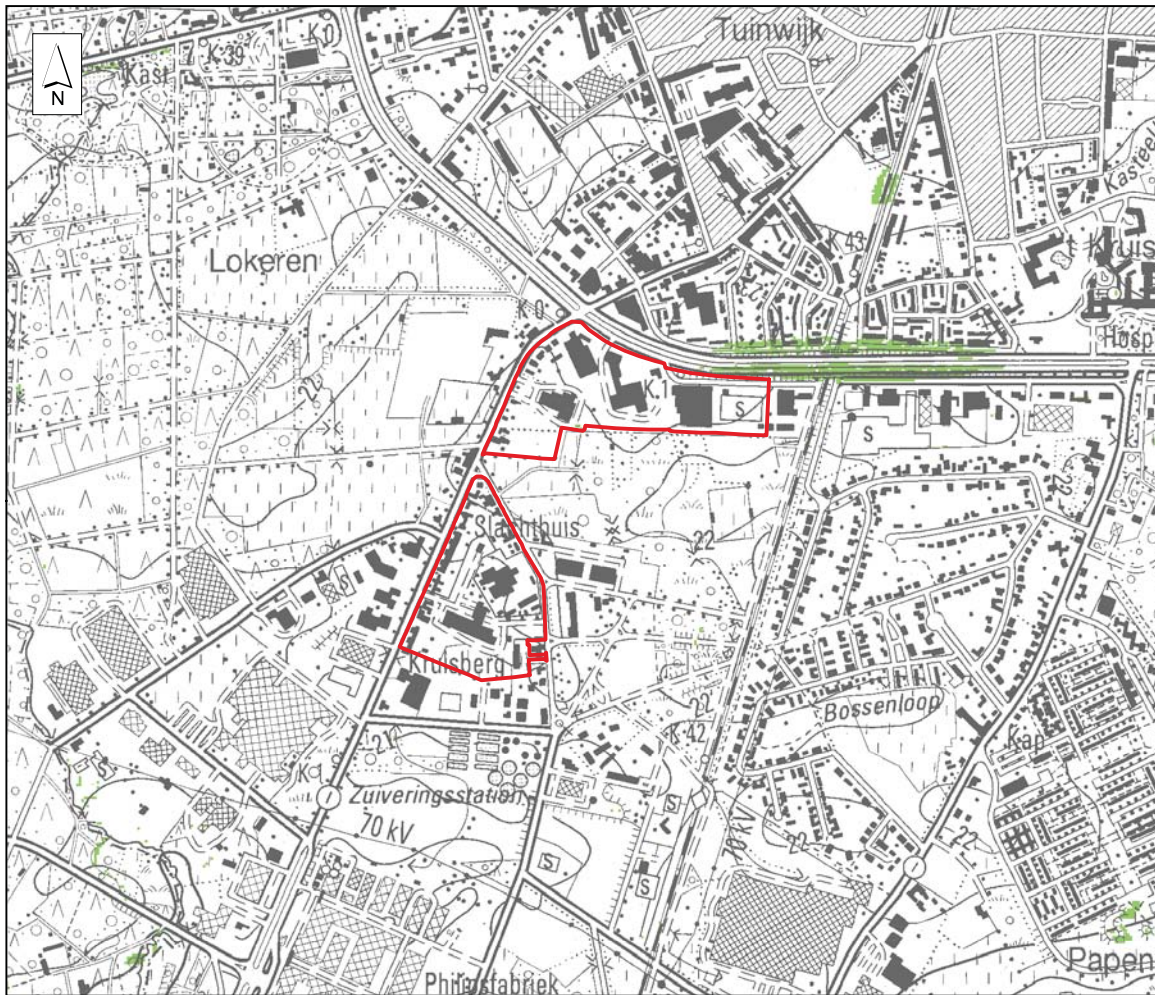
Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Waterschapskaarten, AGIV & CIW (AGIV-product),
toestand juli 2006

Schaal : 1:10.000
0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Oprachtgever :

HEMELWATERAS KOEYBLEUKEN





Plan-MER screening RUP kleinhandelszone N140 Turnhout

Figuur :
Situering van het plangebied op de kaart van erosiegevoelige gebieden

gewijzigd op 11 januari 2010 20502707.mxd

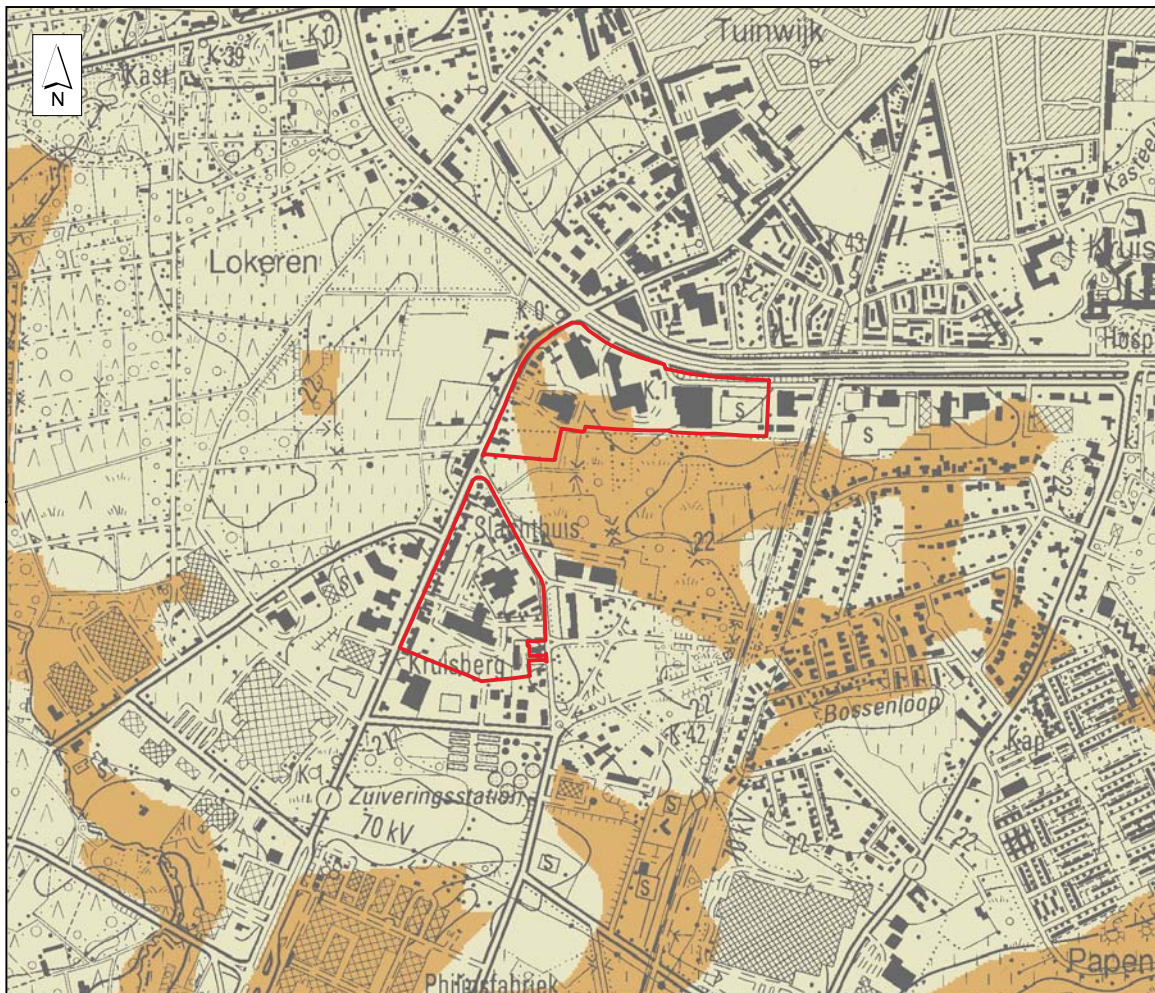
Legende

- Plangebied
- Niet erosiegevoelig
- Erosiegevoelig

Bron:
 Rasterversie van de topografische kaarten op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut Waterrekeningen, AGIV & CIW (AGIV-product), toestand juli 2006

Schaal : 1:10.000
 0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Opdrachtgever :



Plan-MER screening RUP kleinhandelszone N140 Turnhout

Figuur :
Situering van het plangebied op de kaart van grondwaterstromingsgevoelige gebieden

gewijzigd op 11 januari 2010 20502706.mxd

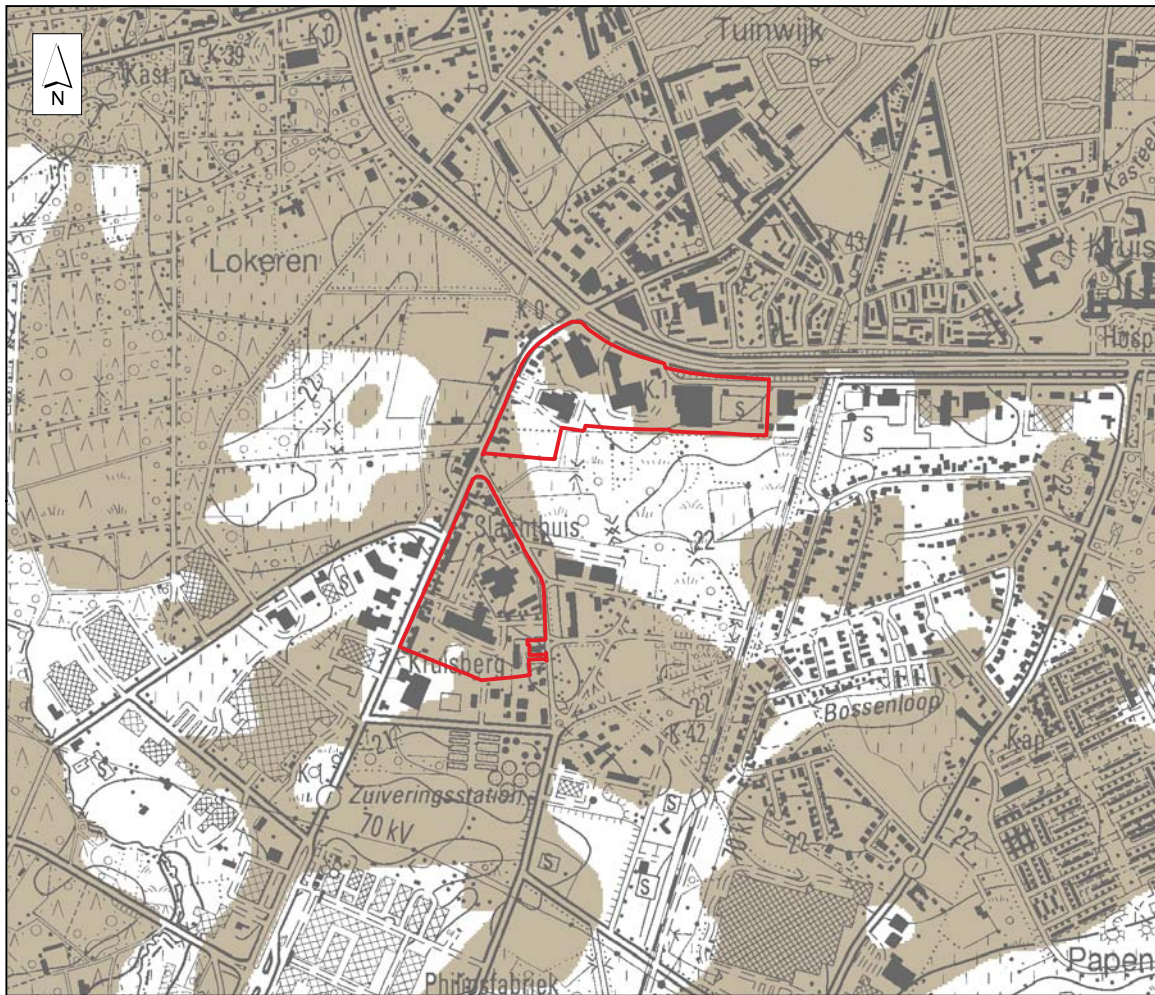
Legende

- Plangebied
- Geen informatie beschikbaar
- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
- Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

Bron:
 Rasterversie van de topografische kaarten op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut Waterrekeningen, AGIV & CIW (AGIV-product), toestand juli 2006

Schaal : 1:10.000
 0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Opdrachtgever :



**Plan-MER screening
RUP kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van het plangebied
op de kaart van
infiltratiegevoelige gebieden**

gewijzigd op 11 januari 2010 20502702.mxd

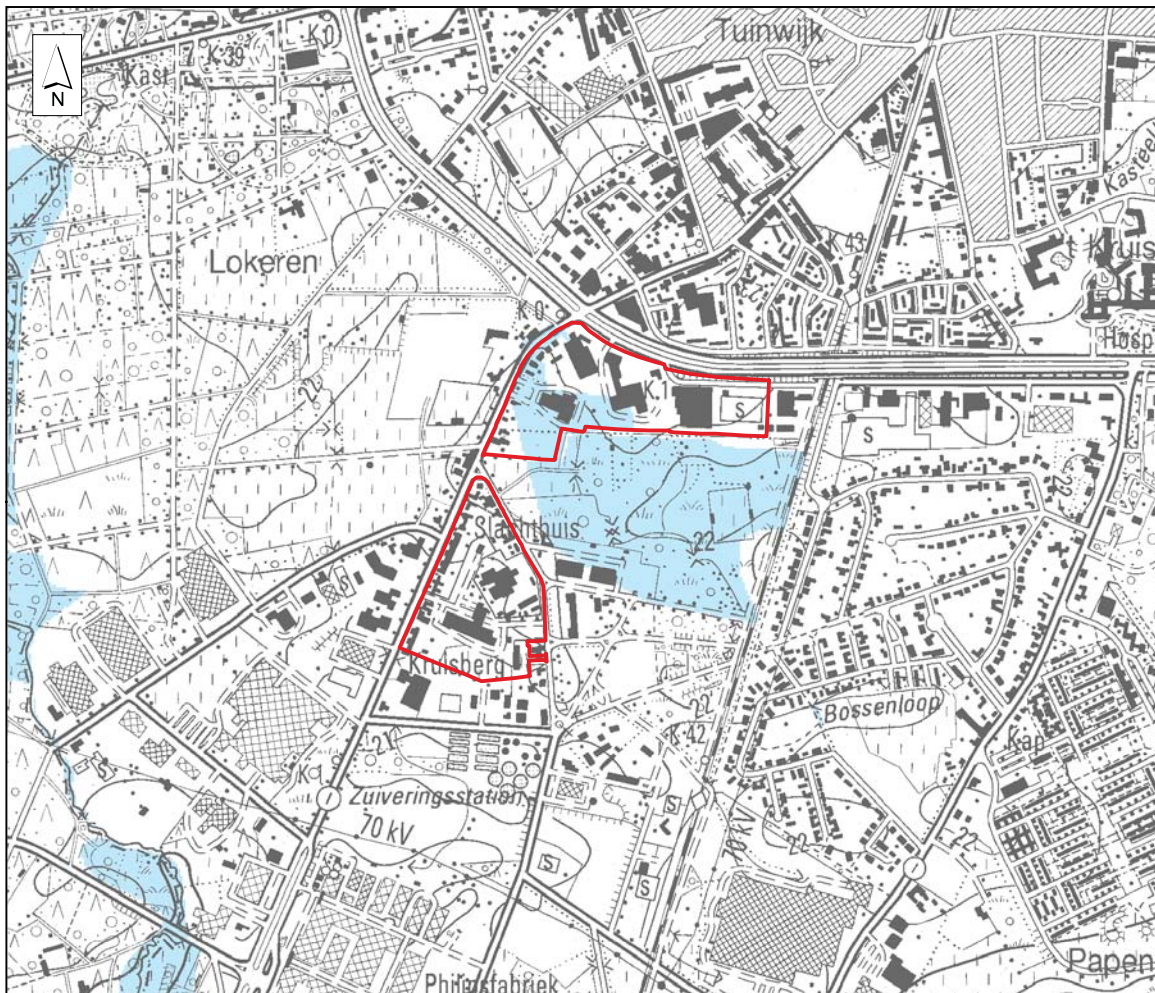
Legende

- Plangebied
- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Waterrekenkaarten, AGIV & CIW (AGIV-product),
toestand juli 2006

Schaal : 1:10.000
0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Oprachtgever :



**Plan-MER screening
RUP kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van het plangebied
op de overströmingsgevoelig-
heidskaart**

gewijzigd op 11 januari 2010 20502704.mxd

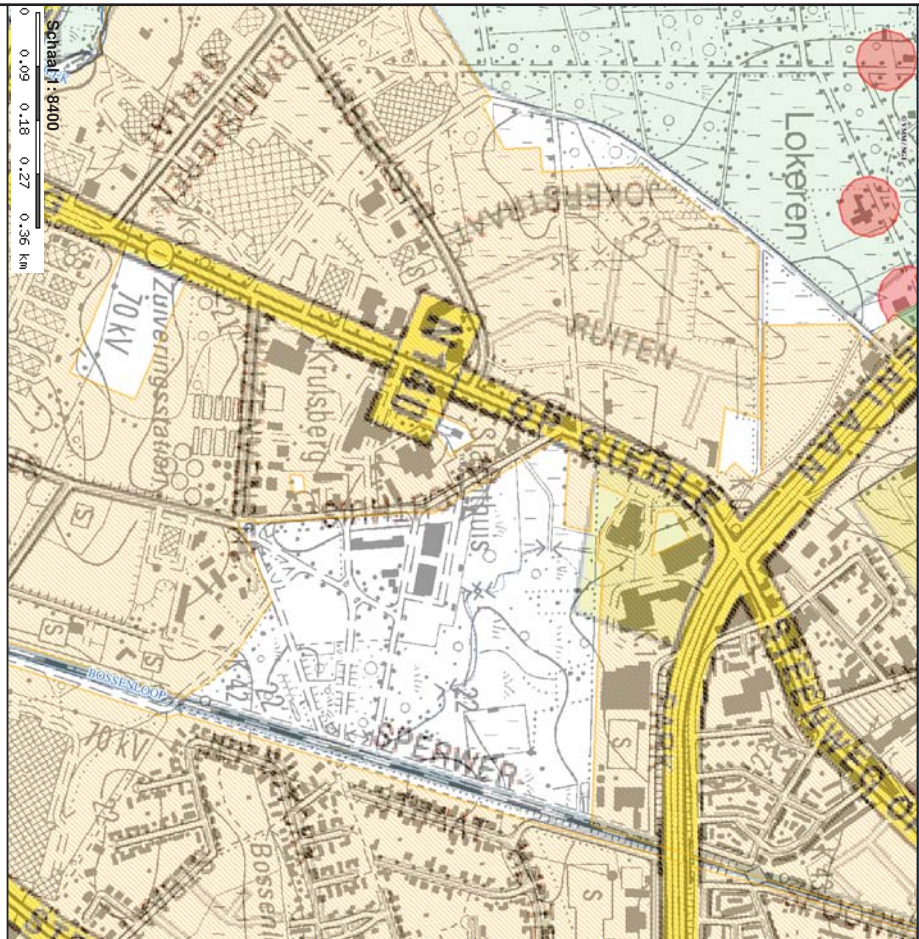
Legende

- Plangebied
- Niet overströmingsgevoelig
- Effectief overströmingsgevoelig
- Mogelijk overströmingsgevoelig

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Waterrekenkaarten, AGIV & CIW (AGIV-product),
toestand juli 2006

Schaal : 1:10.000
0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Oprachtgever :



- clusters**
- Collectief te optimaliserend buitengebied
 - Individueel te optimaliseren buitengebied
- centraal gebied**
- bevaarbaar
 - categorie 2
 - buiten categorie
 - gemeenten
 - provincie
 - statiskaarten (www.ngi.be)
- waterlopen**
- categorie 1
 - categorie 3
- Collectief te optimaliseren buitengebied**
- categorie 1



**Plan-MER screening
RUP Kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :

**Situering van de vogel- en
habitatrichtlijngebieden ter
hoogte van het plangebied**

gewijzigd op 11 januari 2010

20502709.mxd

Legende

- Plangebied
- Vogelrichtlijngebieden
- Habitatrichtlijngebieden

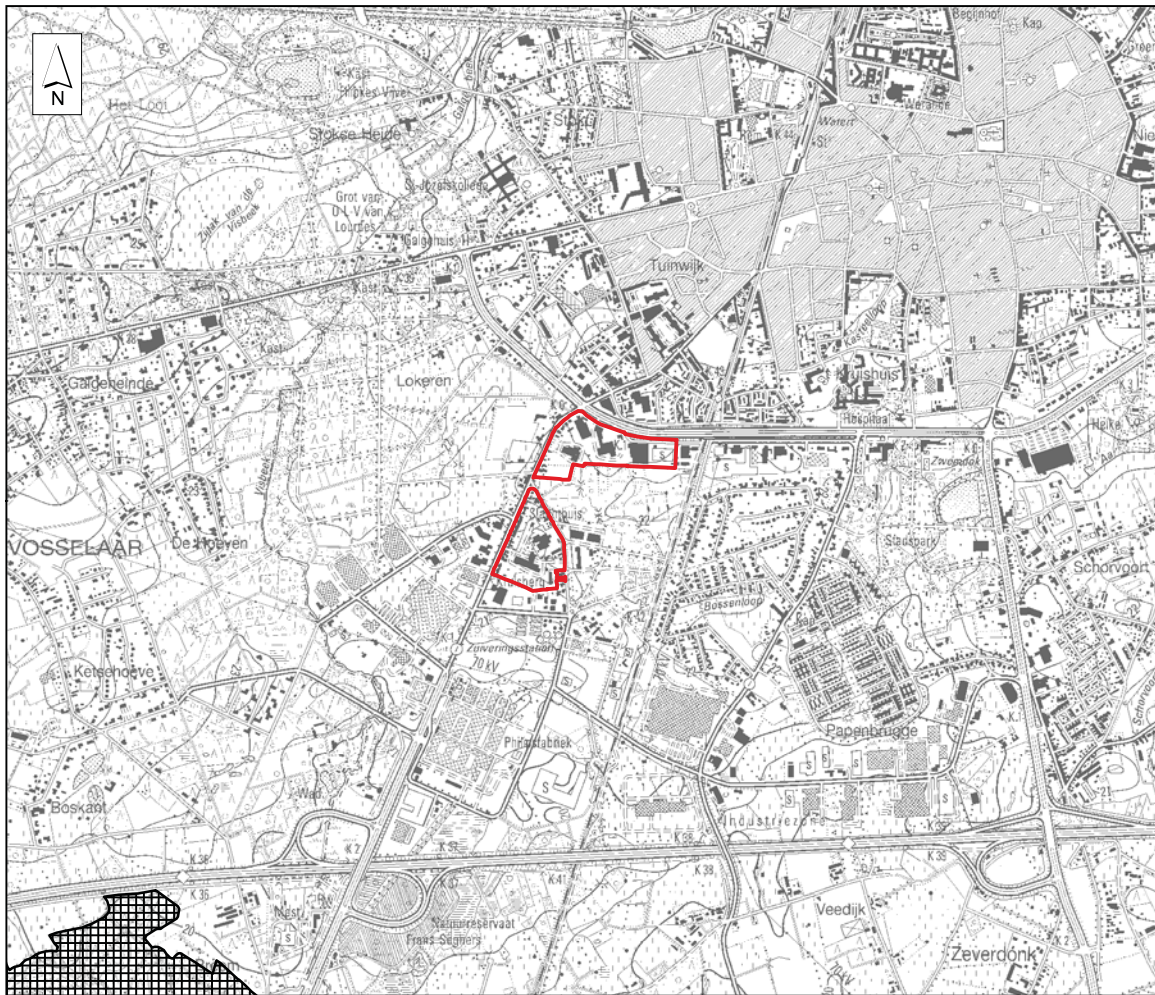
Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Vectoriële versie van de Vogelrichtlijngebieden, opgesteld
door M.V.G. LIN, AMINAL, Afd. Natuur, toestand 2005,
uitgegeven door OC Gls-Vlaanderen
Vectoriële versie van de Habitatrichtlijngebieden, ANB,
toestand 2008, uitgegeven door agiv

Schaal : 1:20.000

0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door :

Oprachtgever :



**Plan-MER screening
RUP kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van de VEN-gebieden
ter hoogte van het plangebied**

gswj:pjgl op 11 januari 2010 20502710.mxd

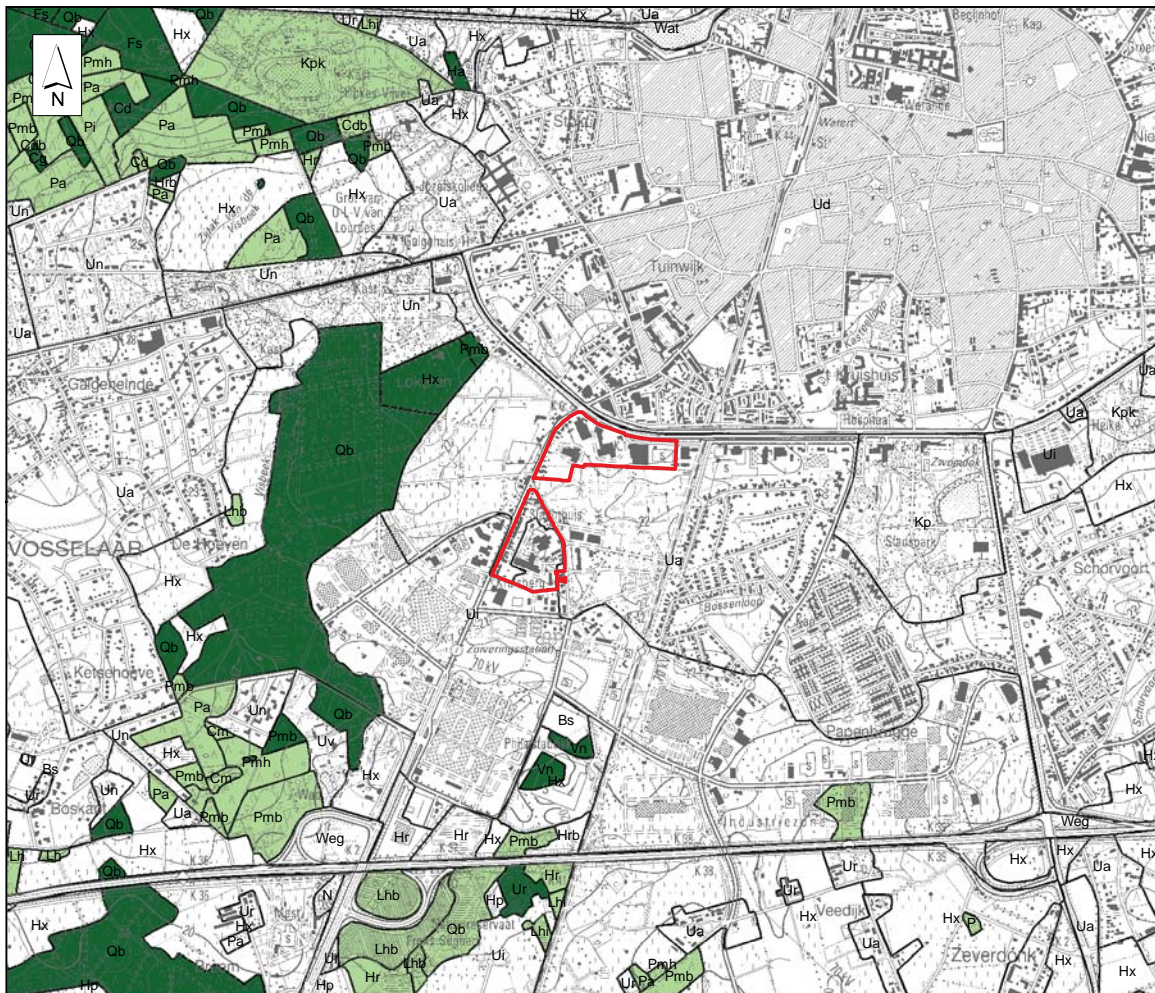
Legende

- Plangebied
- VEN-gebieden**
- Grote eenheid natuur
- Grote eenheid natuur in ontwikkeling
- Natuurverwevingsgebied

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Vectoriseerde versie van de VEN/IVON, Agentschap voor
Natuur en Bos, toestand 01/07/2006 (GIS-Vlaanderen)

Schaal : 1:20.000
0 100 200 300 Meter

Opge maakt door : Opdrachtgever :



**Plan-MER screening
RUP kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van het plangebied
op de biologische
waarderingskaart**

gswj:pjgl op 11 januari 2010 20502710.mxd

Legende

- Plangebied
- minder waardevol
- waardevol
- zeer waardevol

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Digitale vectoriseerde versie van de biwk versie 1.0, opge maakt
door Instituut voor Natuurbehoud, uitgegeven door GC GIS-
Vlaanderen, toestand 2000

Schaal : 1:20.000
0 100 200 300 Meter

Opge maakt door : Opdrachtgever :



**Plan-MER screening
RUP Kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Situering van het plangebied
op de Luchtfoto**

gewijzigd op 18 januari 2010 20502714.mxd

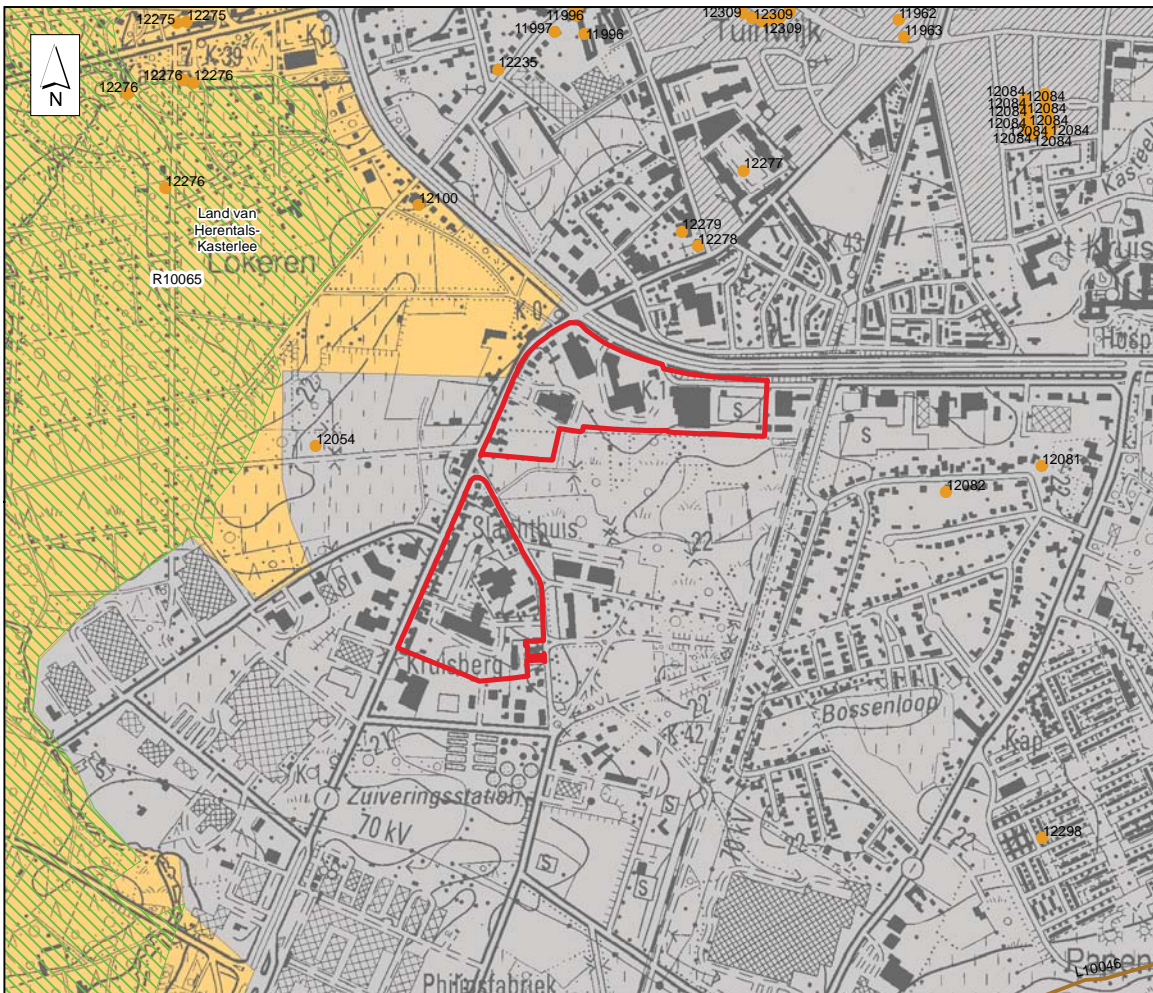
Legende

- Plangebied

Bron:
Digitale versie Kleurenorthofoto's schaal
1/10.000 uitgave 2003-2004 (GIS-Vlaanderen)

Schaal : 1:10.000
0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Oprachtgever :



**Plan-MER screening
RUP Kleinhandelszone N140
Turnhout**

Figuur :
**Ligging landschapsatlas en
bouwkundig erfgoed ter
hoogte van het plangebied**

gewijzigd op 11 januari 2010 20502712.mxd

Legende

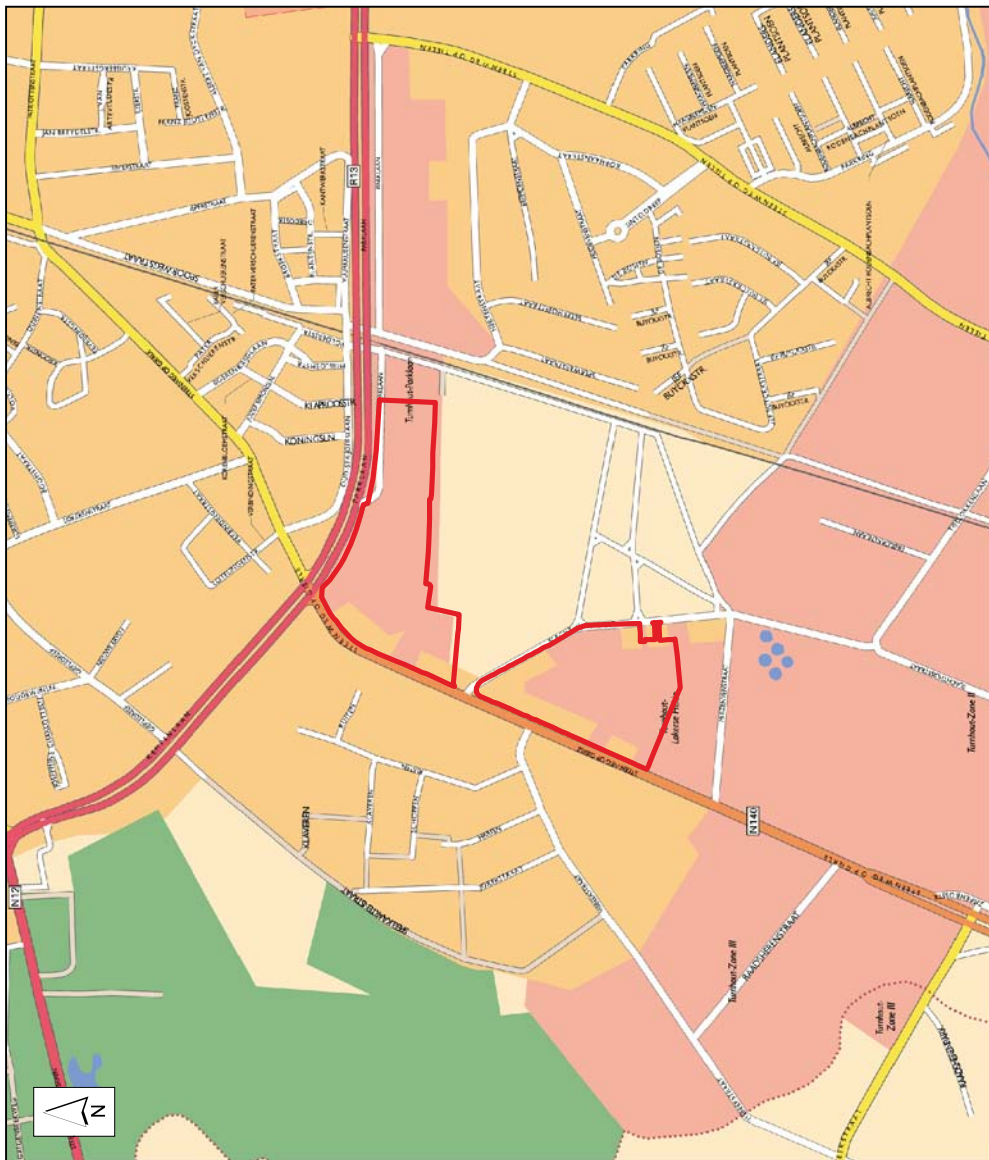
- Plangebied
- Bouwkundig erfgoed
- Puntrelicten
- Lijnrelicten
- Relictzone
- Ankerplaatsen
- Stedelijke gebieden en
havengebieden
- Centrale Kempen

Bron:
Rasterversie van de topografische kaarten
op schaal 1:10.000 door het Nationaal Geografisch Instituut
Digitale vectoriële versie van bouwkundig erfgoed, opgemaakt
door Vlaams Instituut voor Ontoerend Erfgoed, toestand 2009
Vectoriële versie van de Vlaamse landschapsatlas, toestand
31/03/2001, opgemaakt door M.V.G. LIN, AROHM, Afd.
monumenten en landschappen (GIS-Vlaanderen)
Vectoriële versie van de Relicten van de Traditionele
Landschappen, M.V.G. LIN, AROHM, Afd. Monumenten en
Landschappen (GIS-Vlaanderen)

Schaal : 1:10.000
0 100 200 300 Meter

Opgemaakt door : Oprachtgever :

Plan-MER screening RUP kleinhandelszone N140 Turnhout	Figuur : Situering van het plangebied op de stratenaal	Legende  Plangebied	Bron: Gemeenteplan van het stadsbestuur (Natuur, Toerisme (AGV), versie 2007	Schaal : 1:10.000  Opgevaardigd door : 
----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Addendum Onderzoek tot milieueffecten rapportage RUP Kleinhandelszone N140 te Turnhout.

Inleiding

Op 22 juli 2010 werd door Departement Leefmilieu, Natuur en Energie – Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid – Dienst Mer beslist dat het RUP Kleinhandelszone N140 geen aanleiding geeft tot significante milieugevolgen en dat de opmaak van een planmer niet nodig is.

Er werden volgende aandachtspunten geformuleerd rond de milieueffecten:

- Bij de uitvoering van het plan dient voldoende aandacht te gaan naar de aanwezige bodemverontreiniging.
- Provincie Antwerpen, het Agentschap Ruimte en Erfgoed en het Departement MOW wijzen op de mobiliteitsproblematiek. Hoewel er specifiek ten gevolge van het voorliggend plan geen significante effecten te verwachten zijn, dient bij de verdere RUP-procedure en de uitwerking van het RUP bijzondere aandacht te gaan naar de verwachte effecten op vlak van mobiliteit van het geldende plan en het wijzigende plan.

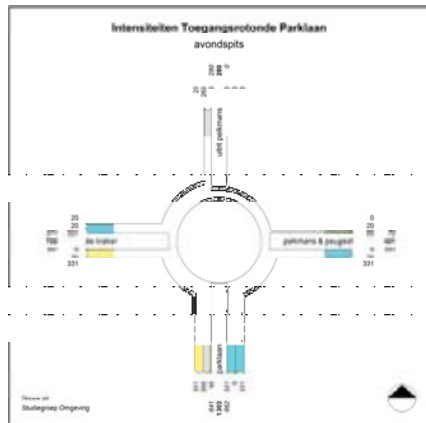
Het ontwerp RUP Kleinhandelszone N140 werd door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 6 november 2010. Het openbaar onderzoek liep van 24 november 2010 tot en met 22 januari 2011.

Tijdens het openbaar onderzoek werden er bezwaarpunten ingediend handelend over de ontsluiting van het noordelijke deel van het plangebied. Door 2 bezwaarindieners werd een aangepast voorstel voor ontsluiting van het noordelijk gedeelte van het plangebied naar voor gebracht.



De gecore adviseerde op 3 maart 2011 dat deze alternatieve ontsluitingsoptie onderzocht moest worden op zijn wenselijkheid en haalbaarheid.

Ondertussen is het alternatieve ontsluitingsconcept afgetoetst bij Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap voor Wegen en Verkeer.



De nieuw te voorziene rotonde kan het verwachte verkeerintensiteiten verwerken. Er wordt geen filevorming verwacht. (zie ook bijlage 1).

De alternatieve ontsluiting is een beter en technisch haalbaar concept, maar maakt wel de aanpassing van de plancontour noodzakelijk. Er moet dus een nieuwe procedure opmaak RUP worden opgestart inclusief het bekomen van een ontheffing op de plan-merplicht.

Aangezien het een zeer kleine aanpassing van de plancontour betreft blijft het overgrote deel van het bestaande onderzoek tot milieueffectenrapportage behouden en wordt in dit addendum enkele aanvullingen, duidingen en nieuwe plannen aan het bestaande rapport toegevoegd.

1 Aanpassingen

Het verzoek tot raadpleging, Sceening plan-Mer-plicht, RUP Kleinhandelszone N140 en de bijhorende matrix adviezen en reacties blijft nagenoeg volledig gelden. Er worden enkel aanpassingen gedaan aan Bijlage 17 grafisch plan en er worden toevoegingen en duidingen gemaakt bij hoofdstukken 5.6 Mens – Mobiliteit en 5.7 Lucht.

1.1 Wijziging Plancontour

In het noordelijk gedeelte van het RUP Kleinhandelszone N140 wordt een kleine uitbreiding van het plangebied voorzien.



Vorige plancontour



nieuwe plancontour



Vorige plancontour



Nieuw plancontour

1.2 Verduidelijkingen Mens – Mobiliteit

Bij het voorgaande plan werd voorzien dat Pelckmans en het terrein van Parkmotors langs de Steenweg op Gierle moesten ontsluiten.

Op p 46 van het verzoek tot raadpleging onder 5.6.3 Milderende Maatregelen staat volgende tekst:

'Wat betreft de ontsluiting van de Pelckmanssite is de conclusie dat de huidige ontsluiting zoals voorzien in de stedenbouwkundige vergunning momenteel de voorkeur geniet. Ze heeft het voordeel van de duidelijkheid. Het voorzien van een ventweg is momenteel geen optie omwille van verschillende redenen bij verschillende opties: te onduidelijke verkeerssituatie, te korte bochtstralen voor vrachtverkeer, teveel verwevend verkeer op een korte afstand of verkeer door woonwijken sturen.'

Door het voorzien van een rotonde op de afslag van de R13 naar de ventweg Parklaan wordt ervoor gezorgd dat de percelen van Pelckmans en Parkmotors toch kunnen ontsluiten via de R13 zonder er rechtstreeks op aan te takken. Aandacht moet gaan naar de veiligheid van het fietspad langs de R13.

Het nieuwe ontsluitingsvoorstel heeft ten opzichte van het vorige plan minder negatieve effecten zodat geconcludeerd kan worden dat er geen significante effecten te verwachten zijn bij een gefaseerde ontwikkeling.

1.3 Verduidelijking Lucht

Op p 52 van het verzoek tot raadpleging onder 5.7.3 Milderende maatregelen staan volgende milderende maatregelen:

'ontsluiting verspreiden; ontsluiting van de site Pelckmans langsheen de Parklaan organiseren; maatregelen nemen ter bevordering van het doorstromend verkeer;

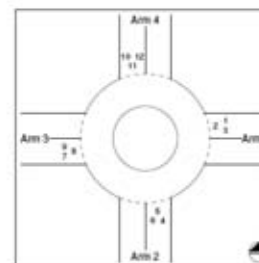
De nieuwe ontsluitingoplossing voor het noordelijk deel zorgt voor een meer verspreide ontsluiting van het plangebied en verbeterd de doorstroming op de Steenweg op Gierle N140 ten opzichte van het vorige plan.

Het nieuwe ontsluitingsvoorstel heeft ten opzichte van het vorige plan minder negatieve effecten zodat geconcludeerd kan worden dat er geen significante effecten te verwachten zijn bij een gefaseerde ontwikkeling.

2 Conclusie

Het nieuw aangepaste plan heeft minder negatieve effecten dan het vorige plan. Er wordt meer rekening gehouden met voorgestelde milderende maatregelen uit het verzoek tot raadpleging.

De conclusie dat het RUP, dat het voorwerp vormt van dit onderzoek tot milieueffectenrapportage bijgevolg niet valt onder de plan-MER-plicht zoals voorzien in het plan-MER-decreet van 17/04/2007, blijft behouden.



Rotondemodel Bilion/Stuwe

Omschrijving rotonde:
Toegang: rotonde Parklaan

Arm 1: pelckmans & peugeot
Arm 2: parklaan
Arm 3: de kraker
Arm 4: uitrit pelckmans

INTENSITEITEN

avondspits
Richting 1: 0 pae/uur
Richting 2: 20 pae/uur
Richting 3: 50 pae/uur
Richting 4: 331 pae/uur
Richting 5: 0 pae/uur
Richting 6: 331 pae/uur
Richting 7: 331 pae/uur
Richting 8: 20 pae/uur
Richting 9: 0 pae/uur
Richting 10: 20 pae/uur
Richting 11: 260 pae/uur
Richting 12: 0 pae/uur

DIMENSIE

Aantal rijstroken op toerit arm 1: 1
Aantal rijstroken op toerit arm 2: 1
Aantal rijstroken op toerit arm 3: 1
Aantal rijstroken op toerit arm 4: 1
Aantal rijstroken op rotonde: 1

BEREKENING

Arm	Intensiteit rotonde	Intensiteit toerit	Capaciteit toerit	I/C-verhouding	Gemiddelde wachttijd	Gemiddelde wachttijd
Arm 1	331	70	852	0,08	0 pae	0 sec.
Arm 2	20	662	1073	0,62	1 pae	5 sec.
Arm 3	310	351	865	0,41	0 pae	3 sec.
Arm 4	401	280	809	0,35	0 pae	2 sec.

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Gemiddelde wachttijd (kenwaarde)	Acceptabel
Overbelasting	>50 sec.	nee
Erg lange wachttijd	40 sec.	nee
Lange wachttijd	30 sec.	nee
Mitige wachttijd	20 sec.	ja
Kleine wachttijd	15 sec.	ja
Bijna geen wachttijd	10 sec.	ja
Geen wachttijd	0 sec.	ja

Bijkomende informatie naar aanleiding van het advies Provincie Antwerpen in kader van verzoek tot raadpleging RUP 'Kleinhandelszone N140'

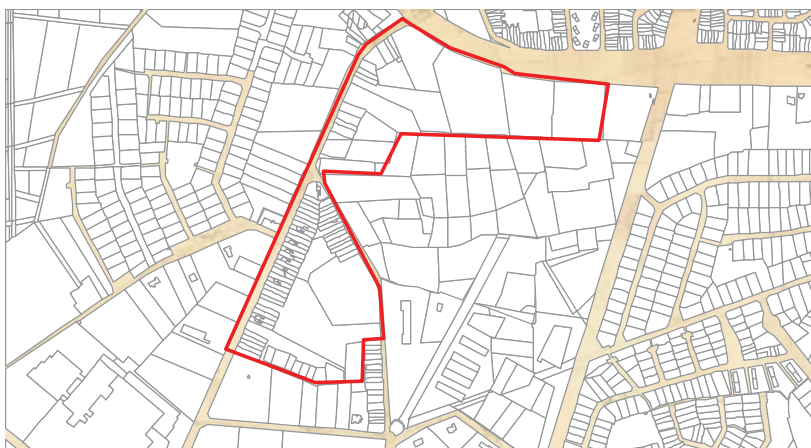
1 Atlas der buurtwegen

In het plangebied zijn enkel de bestaande wegen Slachthuisstraat, Muizenvenstraat, Visbeekstraat en delen Steenweg op Gierle aangegeven als buurtwegen in de Atlas der Buurtwegen:

- * Slachthuisstraat buurtweg nr 36 of 182 (gedeeltelijk verlegd 8 januari 1944 kaart 4)
- * Muizenvenstraat buurtweg nr. 184 (versmald 14 oktober 1881 kaart 3)
- * Steenweg op Gierle buurtweg nr. 185 (afgeschaft 14 oktober 1881 kaart 3)
- * Visbeekstraat buurtweg nr. 8

Voor de steenweg op Gierle (N140) een gewestweg is er een bestaand gewestelijk rooilijnplan.

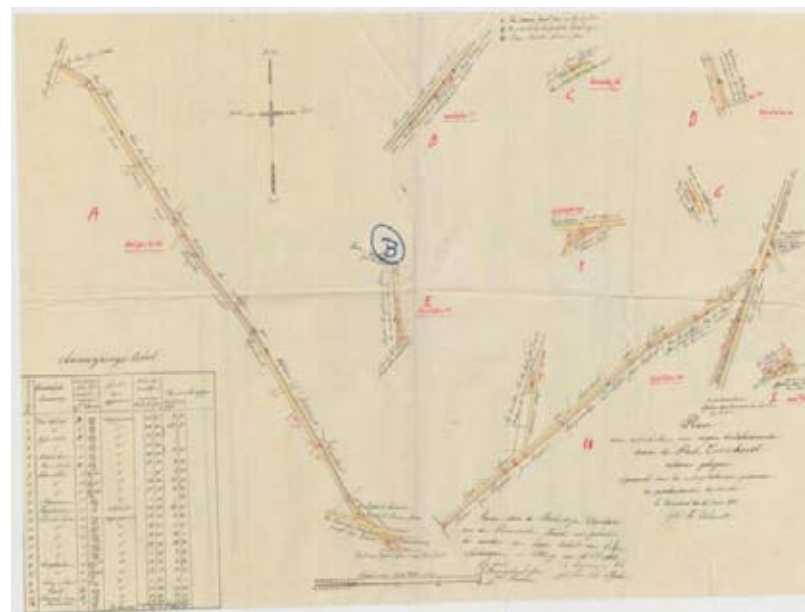
Er zijn in het plangebied geen in onbruik geraakte buurt- of voetwegen.



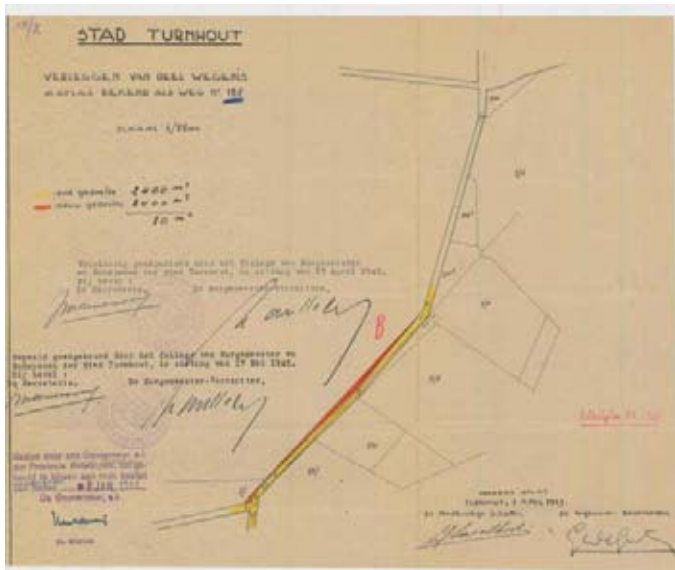
Kaart 1: kadasterplan met atlas der buurtwegen als onderlegger.



Kaart 2: Uittreksel atlas der buurtwegen



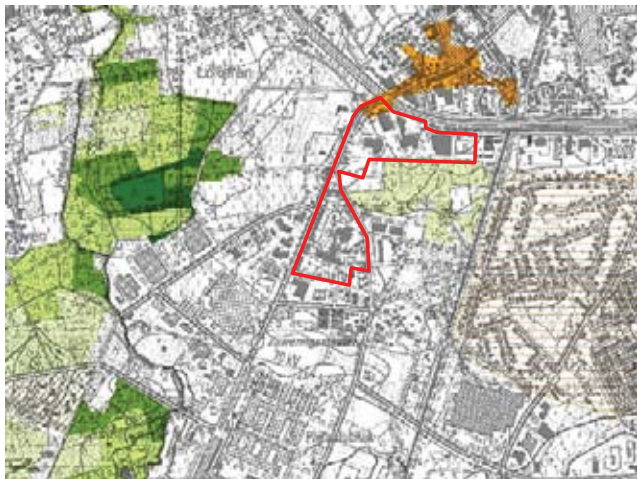
Kaart 3: beslissing deputatie 14 oktober 1881



Kaart 4: Beslissing deputatie 8 januari 1944

Uit de atlas der buurtwegen blijkt dat er geen significante negatieve effecten zijn op vlak van buurt- en voetwegen.

2 Landschapskaart provincie Antwerpen



Kaart 5: Uittreksel landschapskaart provincie Antwerpen

Een klein deel van het noordelijke plangebied maakt deel uit van het oude gehucht Lokeren. Binnen de ring (R13) zijn er nog enkele relicten van het oude gehucht (omgeving Landhuis Les Muguets en Lokerenkapel). Ook de naam Lokerenstraat verwijst naar het oude gehucht. Het gedeelte van het oude gehucht Lokeren dat in het plangebied ligt is volledig verdwenen. Door de aanleg van de R13 en baanwinkels er rond is er van het oude gehucht buiten de ring geen spoor meer te vinden.

Vlak ten zuiden van het noordelijk deel van het plangebied is er een bos gelegen dat volgens de Landschapsatlas van de provincie Antwerpen dateert van na 1910. Het betreft een bos dat tot het begin van de 21^{ste} eeuw eigendom was van het Belgische leger. Het terrein werd gebruikt als oefenterrein voor vrachtwagenchauffeurs. Momenteel is het gelegen in het Bijzonder Plan van Aanleg Frac Recreatief Parkgebied, waardoor het grootste gedeelte van het bos als bestemming parkgebied heeft gekregen. De bossenloop die door het parkdomein loopt zal gebruikt worden voor de afvoer van hemelwaterafvoer van grote delen van het plangebied.




Kaart 6: BPA FRAC recreatief park

Uit de landschapskaart blijkt dat er geen significante negatieve effecten zijn op landschappelijk vlak na raadplegen van de landschapsatlas van de provincie Antwerpen

Overzicht adviezen plan-MER-screening RUP "Kleinhandelszone N140" Turnhout

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
Provinciebestuur Antwerpen, Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit, Dienst Ruimtelijke Planning	20/04/2010 + 27/05/2010	27/05/2010	<ul style="list-style-type: none"> - Bij de vergelijking met het RSV wordt niet verwezen naar de partiële herziening van het RSV. In deze herziening wordt het volgende vermeld: <i>"Vervangen van bestaande richtinggevende selecties voor primaire wegen II door de volgende richtinggevende selecties: ontsluiting regionaal stedelijk gebied Turnhout – selectie van de N140 te Turnhout vervangen door de N 132 van de E 34 tot de N 12."</i> - In de nota wordt gebruik gemaakt van de gegevens uit ontheffingsdossiers om een schatting te maken van de toekomstige verkeersintensiteit. Het is aangewezen om de mobiliteitsproblematiek ruimer te bestuderen met de opmaak van een MOBER. Cumulatieve effecten van geplande ontwikkelingen in de nabijheid worden hierin best meegenomen. - Er wordt gesproken van de voorziene inplanting van het tuincentrum Pelckmans. Dit tuincentrum is reeds ingeplant en reeds open voor publiek met een eigen ruimte ondergrondse parking. In de effecten is niets te vinden over mogelijke parkeerproblemen. <i>Uit navraag bij de Stad Turnhout blijkt dat er bij de opening van het tuincentrum parkeerproblemen gesignaleerd werden, veroorzaakt door een combinatie van factoren: mindere zichtbaarheid van de inrit van de parking, de opening van het tuincentrum en de start van plantseizoen. De stad en het tuincentrum hebben de problemen intussen besproken: de inrit is meer zichtbaar gemaakt en op piekdagen wordt er voorzien in een parkeerwachter. Momenteel zijn er geen problemen meer en voldoet de parking van het tuincentrum.</i> - De fietsinfrastructuur voldoet niet over de volledige lengte aan de vooropgestelde normen van een afgescheiden vrijliggend enkelrichtings fietspad. Wordt er bijkomend fietsverkeer verwacht? Hierover is niets vermeld in de nota. <i>De screeningsnota vermeldt op pagina 46 dat het RUP intern rekening houdt met fietsverkeer: een fietsverbinding zal dwars over het plangebied lopen en de N140 met de Slachthuisstraat en het FRAC verbinden. Ook het speelgebied Lokerse heide kan op deze manier ontsloten worden via het plangebied. Via het RUP en het sociaal economische vergunningenbeleid wordt er gestreefd naar een winkelaanbod dat complementair is aan dat van de binnenstad. Dit wil zeggen dat enkel winkels met grotere volumes (zoals doe-het-zelfzaken, campingwinkels, meubelzaken, electro...), voorzien mogen worden. Vanuit dit oogpunt wordt er weinig bijkomend fietsverkeer verwacht.</i>

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
Agentschap Ruimte	20/04/2010		<ul style="list-style-type: none"> - Het is aangeraden de landschapskaart van de provincie Antwerpen te raadplegen (zie p. 6). <i>Op basis van interpretatie van de provinciale landschapskaart worden volgende attributen t.h.v. het plangebied waargenomen: bos ontstaan na 1910 (zone FRAC), industrie (langsheen Steenweg op Gierle) en oud typisch gehucht 'Lokeren' (ter hoogte van kruispunt Steenweg op Gierle-Parklaan)</i> - In het dossier moet nagegaan worden of er zich in of in de nabije omgeving buurt- en voetwegen bevinden.  <p><i>Uittreksel buurtwegenatlas: bron provant.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Weg 182 gelegen binnen plangebied: gedeeltelijk gewijzigd in 8/01/1944</i> - <i>Afschaffing nr.185</i> - <i>Nr. 8: gedeeltelijk in plangebied (noordelijke deel)</i>
			ruimtelijke effecten: de vraag wordt gesteld of de woonkwaliteit binnen het plangebied

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
en Erfgoed, Ruimtelijke Planning			<p>gegarandeerd kan worden bij de opdeling van het plangebied in zones van ontwikkeling. Het is ook niet duidelijk of deze clausule geldt binnen zone V. Deze clausule is niet geldig in zone V. Per zone mag er pas een woning worden afgebroken wanneer alle woningen in een zone worden afgebroken. Zo ontstaan er geen gaten tussen de bestaande woningen. De gemeentelijke leegstandheffing zal er aan de andere kant voor zorgen dat er weinig woningen leeg zullen komen te staan. Op deze manier moet de opdeling in zonering meer garanties geven op leefkwaliteit binnen het plangebied.</p> <p>Een onteigeningsplan zou positief zijn voor de realisatie van het plan en de mogelijk negatieve gevolgen voor de woonkwaliteit binnen het plangebied.</p> <p>Bij de goedkeuring van het gewestelijk RUP 'Afbakening stedelijk gebied Turnhout' kwamen alle woningen in het plangebied zonevreemd te liggen. In de voorafgaande administratieve procedure heeft stad Turnhout hier nog tegen geprotesteerd. Dat de woningen daar nu zonevreemd gelegen zijn is dus niet aan stad Turnhout te wijten. De opmaak van het gemeentelijk RUP 'Kleinhandelszone N140' ter verjining van het gewestelijk RUP heeft twee doelen. Enerzijds een meer kwalitatieve invulling van het plangebied bekomen door meer gedetailleerde voorschriften anderzijds de woon/leefkwaliteit van de bestaande woningen garanderen. Een onteigening van het plangebied is geen beleidskeuze van de stad en behoort niet tot financiële mogelijkheden van de stad. Indien een hoger planniveau (provincie of gewest) een snelle realisatie van het plangebied wil verwezenlijken zullen zij hier zelf stappen voor moeten ondernemen.</p> <p>Als alternatief voor het onteigeningsplan kan men ook opteren om de bestaande woningen te behouden en een voldoende grote groenbuffer te voorzien t.a.v. de achterliggende zone voor grootschalige kleinhandel</p> <p>Het is niet duidelijk waarom de grootte van het plangebied beperkt wordt, waardoor enkel een groenbuffer voorzien wordt ten opzichte van een gedeelte van de eerste wooncluster. De woningen aan het kruispunt met de Muizenvenstraat worden niet gebufferd.</p> <p>Een van de hoofdprincipes in het gewestelijk RUP is zorgvuldig ruimtegebruik. De woningen zelf liggen ook in zone voor grootschalige kleinhandel. Bufferstroken worden voornamelijk voorzien tussen verschillende bestemmingen. Het voorzien van een buffer rondom de woningen zou teveel ruimte voor de eigenlijke bestemming innemen wat geen zorgvuldig ruimtegebruik betekent. Om deze reden is er naar de</p>

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
			<p>woningen in de Muizenvenstraat die palen aan het plangebied en in woonzone liggen wel gebufferd. De woningen aan het kruispunt met de Muizevenstraat en de Slachthuisstraat worden niet gebufferd omdat ze niet aan het plangebied grenzen.</p> <p>Zone I lijkt onvoldoende groot om efficiënt ingevuld te kunnen worden. Een belangrijk concept op lange termijn is dat het T-kruispunt van de Steenweg op Gierle en de Visbeekstraat een volwaardig kruispunt wordt. Dit betekent automatisch dat Zone I met of zonder woningen in oppervlakte beperkt blijft. De oppervlakte van Zone I is ± 7500m².</p> <p>Mens-Mobiliteit: Bij de beoordeling van de effecten is enkel uitgegaan van bijkomende handelszaken in zone IV en V. De overige zones worden niet in overweging genomen. De grootte van de bijkomende winkelruimtes lijkt onderschat. Om de toekomstige verkeersgeneratie door uitvoering van het RUP in te schatten is gebruik gemaakt van gegevens uit bestaande ontheffingsdossiers (zone V: dossier tuincentrum Pelckmans, zone II en III: dossier Businesspark), kengetallen uit de CROW voor grootschalige kleinhandel en de gemiddelde winkelvloeroppervlakte van winkels binnen het gebied. De door handel reeds ingevulde gebieden zijn opgenomen in de referentiesituatie (voornamelijk zone IV en V).</p> <p>Op basis van de nog beschikbare restruimte, en het feit dat in zones I, II en III (na sloop van de bestaande woningen) eveneens ontwikkelingen mogelijk zijn, begroten we de toekomstige verkeersgeneratie als gevolg van de volledige planontwikkeling op (afgerond) 4.000 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag. Deze inschatting is gebaseerd op een invulling van 70% van de vrije restruimte van 63.500m² (cfr. invulling terreinen van het Businesspark), hetgeen neerkomt op een brutowinkelvloeroppervlakte van 44.450m². Dit betekent dat bij invulling van het restgebied er (afgerond) 4.000 motorvoertuigbewegingen op een weekdag te verwachten zijn (op basis van 9,3 motorvoertuigbewegingen per 100m² brutovloeroppervlakte op een gemiddelde weekdag, CROW). De totale extra verkeersgeneratie bedraagt dan (afgerond) 4.000 + 1.135 (nog niet in de referentiesituatie meegetelde verkeersgeneratie Pelckmans) + (afgerond) 2.200 (verkeersgeneratie ontwikkelingen Businesspark) = ca. 7.335 motorvoertuig-</p>

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie																																																	
			<p><i>bewegingen op een gemiddelde weekdag. Er wordt op gewezen dat dit aantal een worst-case is die pas kan optreden bij volledige planontwikkeling en bijgevolg sloop van de woningen in de zones I, II en III. Dit wordt op korte termijn niet verwacht. De impact van de specifieke invulling van de deelzones op mobiliteit zal per concrete projectaanvraag in de toekomst nader onderzocht worden door aftoetsing aan de MOBER en/of project-MER – regelgeving. De herinrichting van de N140 kan niet als voorschrift in het RUP opgenomen worden, maar kan wel gekoppeld worden aan maatregelen in desgevallend MOBER en/of project-MER op projectniveau. Dit betekent niet dat het RUP op planniveau geen milderende maatregelen treft om waar mogelijk de mobiliteitseffecten positief te beïnvloeden. Zie reactie t.a.v. advies MOW voor een opijsting van de milderende maatregelen die worden voorzien in het RUP.</i></p> <p><i>De toename van het verkeer bij volledige planontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Vanuit het 'worst-case' oogpunt gaan we voor de berekening van de impact op de luchtkwaliteit in CAR Vlaanderen uit van wegtype 'stagnerend verkeer' zowel nu, als voor het rekenjaar 2015 (na planontwikkeling)¹. Dit leidt tot volgende resultaten:</i></p> <p>Voor de Parklaan:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"><u>Parklaan</u></th> <th colspan="3">NO2</th> <th colspan="3">PM 10</th> </tr> <tr> <th>Rekenjaar</th> <th>type verkeer</th> <th colspan="2">Verkeersgeneratie</th> <th>Jm</th> <th>Jm achtergrond</th> <th># overschr GW</th> <th>JM</th> <th>JM achtergr</th> <th># overschr. GW</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005</td> <td rowspan="3">Stagnerend</td> <td>Huidig</td> <td>57.014</td> <td>44</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>39</td> <td>30</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>toekomstig (+7.335)</td> <td>64.439</td> <td>35</td> <td>17</td> <td>0</td> <td>31</td> <td>27</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td></td> <td>bijkomend effect</td> <td></td> <td></td> <td>-9</td> <td></td> <td>0</td> <td>-8</td> <td></td> <td>-45</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Parklaan</u>				NO2			PM 10			Rekenjaar	type verkeer	Verkeersgeneratie		Jm	Jm achtergrond	# overschr GW	JM	JM achtergr	# overschr. GW	2005	Stagnerend	Huidig	57.014	44	21	0	39	30	78	2015	toekomstig (+7.335)	64.439	35	17	0	31	27	33		bijkomend effect			-9		0	-8		-45
<u>Parklaan</u>				NO2			PM 10																																													
Rekenjaar	type verkeer	Verkeersgeneratie		Jm	Jm achtergrond	# overschr GW	JM	JM achtergr	# overschr. GW																																											
2005	Stagnerend	Huidig	57.014	44	21	0	39	30	78																																											
2015		toekomstig (+7.335)	64.439	35	17	0	31	27	33																																											
		bijkomend effect			-9		0	-8		-45																																										

¹ Hoewel we er redelijkerwijs kunnen van uitgaan dat voor het rekenjaar 2015 (na planontwikkeling) maatregelen zullen genomen zijn ter bevordering van de doorstroming van het verkeer, bv. aanpassing kruispunten, waardoor het wegtype 'stagnerend verkeer' een overschatting van het effect genereert.

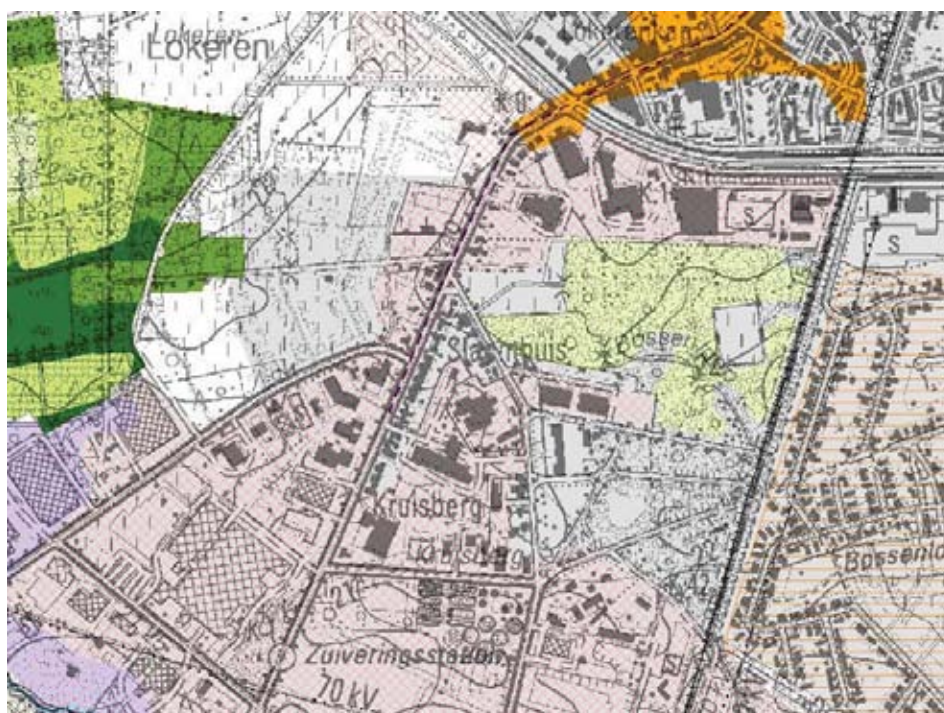
instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie																																																	
			<p>Voor de Steenweg op Gierle:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"><u>Steenweg op Gierle</u></th> <th colspan="3">NO2</th> <th colspan="3">PM 10</th> </tr> <tr> <th>Rekenjaar</th> <th>type verkeer</th> <th>generatie</th> <th></th> <th>Jm</th> <th>Jm achtergrond</th> <th># overschr GW</th> <th>JM</th> <th>JM achtergr</th> <th># overschr. GW</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005</td> <td rowspan="3">Stagnerend</td> <td>Huidig</td> <td>17.370</td> <td>41</td> <td>26</td> <td>0</td> <td>37</td> <td>31</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>Toekomstig (+7.335)</td> <td>24.705</td> <td>34</td> <td>20</td> <td>0</td> <td>30</td> <td>27</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td></td> <td>bijkomend effect</td> <td></td> <td></td> <td>-7</td> <td></td> <td></td> <td>-7</td> <td></td> <td>-32</td> </tr> </tbody> </table> <p>Uit deze resultaten blijkt dat het aantal normoverschrijdingen in belangrijke mate afneemt, grotendeels te wijten aan een schoner wagenpark in rekenjaar 2015.</p> <p>Het dossier blijft onduidelijk over de positieve invloed van een gemeenschappelijke ontsluiting tussen het perceel van Pelckmans en Gamma.</p> <p>Door de voorziene inplanting van het tuincentrum Pelckmans is een volledig gemeenschappelijke ontsluiting tussen het perceel van Pelckmans en de Gamma-site zo goed als onmogelijk geworden. Een mogelijkheid blijft wel dat het verkeer van op de Pelckmanssite de Gamma-site oprijdt. Deze mogelijkheid wordt met een pijl op het bestemmingsplan van het RUP voorzien.</p> <p>Algemeen kan gesteld worden dat de inschatting van de mogelijke effecten en de bespreking van de positieve effecten en milderende maatregelen vrij summier blijft. Aangezien het plan een verfijning betreft van het bestaande GRUP kan gesteld worden dat bijkomende effecten van het nieuwe RUP t.a.v. het bestaande GRUP minimaal zullen zijn. Zie reactie bij advies Departement MOW (milderende maatregelen)</p> <p>De screening maakt een voldoende inschatting van de (aanzienlijkheid van de) milieueffecten. In het verdere RUP- en latere vergunningsproces voor afzonderlijke projectaanvragen wordt bijkomende aandacht gevraagd voor een voldoende uitwerking van</p>	<u>Steenweg op Gierle</u>				NO2			PM 10			Rekenjaar	type verkeer	generatie		Jm	Jm achtergrond	# overschr GW	JM	JM achtergr	# overschr. GW	2005	Stagnerend	Huidig	17.370	41	26	0	37	31	64	2015	Toekomstig (+7.335)	24.705	34	20	0	30	27	32		bijkomend effect			-7			-7		-32
<u>Steenweg op Gierle</u>				NO2			PM 10																																													
Rekenjaar	type verkeer	generatie		Jm	Jm achtergrond	# overschr GW	JM	JM achtergr	# overschr. GW																																											
2005	Stagnerend	Huidig	17.370	41	26	0	37	31	64																																											
2015		Toekomstig (+7.335)	24.705	34	20	0	30	27	32																																											
		bijkomend effect			-7			-7		-32																																										

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
			de discipline mobiliteit.
Agentschap Ruimte en Erfgoed, Onroerend Erfgoed ANB Antwerpen	20/04/2010	17/05/2010	Geen bezwaren
OVAM	20/04/2010	17/05/2010	Er worden geen aanzienlijke milieueffecten verwacht voor het aspect fauna en flora. Er worden geen uitspraken gedaan over eventuele planopties en stedenbouwkundige voorschriften. Deze zullen in een latere fase bekeken worden
VMM	20/04/2010 + 27/05/2010	28/05/2010	Het bodemdecreet voorziet niet dat er door de OVAM advies gegeven wordt verleend bij de opmaak van BPA's en/of MER-studies. Er wordt verwezen naar de bodemattesten voor bijkomende info. Er dient rekening gehouden te worden met een aantal standaardopmerkingen. Bemerkingen betreffende de screening: in de nabijheid van het gebied zijn verschillende bodemdossiers gekend. In bepaalde bodemdossiers is er een bodemverontreiniging aanwezig, met deze bodemverontreiniging moet rekening gehouden worden tijdens het uitvoeren van projecten
Departement MOW	20/04/2010	26/05/2010	Bij de milderende maatregelen is bij de buffervoorzieningen een dimensionering opgenomen van 100m ³ /ha verharde oppervlakte en een lozingsdebiet van 10 l/s/ha. dit is echter onvoldoende conform de gewestelijke stedenbouwkundige verordening Hemelwater die een buffervolume oplegt van 400 l per 20 m ² verharde oppervlakte (ofwel 200m ³ /ha). Het buffervolume dient minimaal opgetrokken te worden tot 200 m ³ /ha. De screeningsnota wordt voorwaardelijk gunstig geadviseerd indien de zoneringsplannen nog worden opgenomen en het buffervolume wordt opgetrokken tot 200 m ³ /ha. Een uittreksel uit het zoneringsplan is reeds opgenomen in bijlage 10 van de screeningsnota. Zoneringsplan is besproken op p. 29. Het buffervolume zal verhoogd worden naar 200 m³/ha
			Hoofdstuk 5.6.1. referentiesituatie: wegcategorie is correct omschreven. Vanuit ruimtelijk planningskader is het de bedoeling om de weg categorie lokale I te geven. Hoofdstuk 5.6.2 mogelijke effecten: bij de milderende maatregelen moet er rekening mee gehouden worden dat de ontwikkeling van het gebied los staat van de aanpassing van de kruispunten. Hoofdstuk 5.6.3 milderende maatregelen. Deze zijn vrijblijvend geformuleerd. Vervoersmanagement en het stimuleren van alternatieve vervoersalternatieven voor de auto zijn milderende maatregelen die concreet naar aanleiding van de vaststelling van het GRUP

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
			dienen geïmplementeerd dienen te worden. Volgende milderende maatregelen worden voorzien in het RUP: <ul style="list-style-type: none"> - Gebundelde uitgangen: Gebundelde in- en uitritten beperken het aantal potentiële conflictpunten. Dit concept is doorvertaald in de voorschriften en het bestemmingsplan van het RUP. Voor de afwikkeling van de Gamma-site is 1 in en uitrit voorzien zo ver mogelijk bij het kruispunt van de N140-R13 vandaan. Het is aangewezen dat ontwikkelingen in de toekomst tussen de Gamma-site en het kruispunt N140-R13 zoveel mogelijk aantakken op deze in- en uitrit. Dit is met pijlen weergegeven op het bestemmingsplan van het RUP Kleinhandelszone N140. Dit om de vlotte verkeersafwikkeling van het kruispunt met de R13 en de Steenweg op Gierle niet verder te hypothekeren - Het RUP voorziet in de mogelijkheid dat het verkeer van op de Pelckmanssite de Gamma-site oprijdt. Deze mogelijkheid is met een pijl op het bestemmingsplan van het RUP Kleinhandelszone N140 voorzien. - 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. - In de toelichtingsnota van het RUP wordt een gewenste verkeersstructuur voorgesteld. Deze gewenste verkeersstructuur komt uit de herinrichtingsstudie zone voor grootschalige kleinhandel Steenweg op Gierle uit 2007 door OMGEVING i.s.m. Idea Consult. Deze herinrichtingsstudie goldt op verkeerskundig vlak als een aanvulling en uitdieping van de streefbeeldstudie voor de R13 uit 2004. - Bij een toekomstige herinrichting van de Steenweg op Gierle zal met volgende principes rekening gehouden worden: <ul style="list-style-type: none"> - een middenberm met een beperkt aantal doorsteken om linksafbewegingen onmogelijk te maken. - aan de westzijde het doorverbinden van parkings die dan als parallelweg kunnen fungeren. Hoofdstuk 5.6.4: conclusie. De verkeersdruk in het gebied is nu al zeer hoog en de oversteekbaarheid beperkt. De conclusie dat er geen significante effecten zijn op het vlak van mobiliteit is dan ook te voorbarig. De huidige mobiliteitsknelpunten worden omschreven in de screeningsnota. Er wordt gesteld dat het nemen van de milderende maatregelen zoals de ontwikkeling van de

instantie	verzoek tot raadpleging verzonden	datum reactie	relaas reactie
			<p>kruispuntende noodzakelijk is, om te kunnen concluderen dat er naar mobiliteit geen significante negatieve effecten zullen optreden.</p> <p>In de voorliggende screeningsnota wordt over het potentieel voor nieuwe logistieke ontwikkelingen niet gesproken (aansluiting bedrijventerreinen Turnhout-Zuid via spoorlijn 29 op Ijzeren Rijn).</p> <p>Logistieke ontwikkeling aansluitend op spoortraject is veeleer gericht op DTL-bedrijvigheid (distributie – transport – logistiek). Voorliggend RUP richt zich op grootschalige kleinhandel waarvoor bedrijventerein Turnhout-Zuid niet als locatie naar voorgeschoven is.</p>
De Lijn	20/04/2010+27/05/2010		Geen reactie
Agentschap Ondernemen	20/04/2010 + 27/05/2010	25/05/2010	Geen bezwaren

Landschapskaart provincie Antwerpen. (bron: www.provant.be)





Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000-BRUSSEL

AANGETEKEND

College van burgemeester en schepenen
Campus Blairon 200
2300 Turnhout

R01007435

15 JUL 2011
TURNHOUT

uw bericht van
5 juli 2011
vragen naar / e-mail
Kim Versieren
Kim.versieren@Ine.vlaanderen.be

uw kenmerk
RO/2068/CH/ej
telefoonnummer
02/553 27 63

ons kenmerk
LNE/MER/OHPL1152/11/
Datum
14 JULI 2011

bijlagen
/

Betref: Onderzoek tot milieueffectrapportage: RUP Kleinhandelszone N140 - bis te Turnhout
Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), zoals aangepast door het decreet van 27 april 2007 ("planMER-decreet") en Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's ("PlanMER-besluit")
Beslissing

Geachte,

Met de brief dd 5 juli 2011 heeft u voor vermeld plan overeenkomstig artikel 4.2.6.§1 van het planMER-decreet het screeningsdossier ingediend teneinde de dienst Mer te vragen een beslissing te nemen over de opmaak van een planMER. Uw dossier is onder het nummer OHPL1152 bij de administratie behandeld.

Zoals in uw dossier aangegeven komt het RUP, zoals aangepast na de eerste plenaire vergadering, nog steeds in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Het screeningsdossier, samengesteld uit het eerste screeningsdossier met het nummer OHPL0729 aangevuld met een addendum, bevat voldoende informatie over het voorgenomen plan en heeft de relevante milieudisciplines op voldoende wijze besproken.

De uitgebrachte adviezen bevatten geen elementen die ertoe strekken te kunnen concluderen dat het uitgevoerde onderzoek naar de aanzienlijkheid van de milieugevolgen onvolledig of onjuist zou zijn.

- Aandachtspunten** rond de milieueffecten:
- Bij de uitvoering van het plan dient voldoende aandacht te gaan naar de aanwezige bodamverontreiniging.
 - Wat betreft mobiliteit zijn er specifiek ten gevolge van het voorliggend plan geen significante effecten te verwachten. De effecten worden lager ingeschat dan bij het eerst voorliggend plan, toch is bij de verdere RUP-procedure en de uitwerking van het RUP bijzondere aandacht voor de mobiliteitseffecten vereist.

Gezien het bovenvermelde kunnen wij concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een planMER niet nodig is.

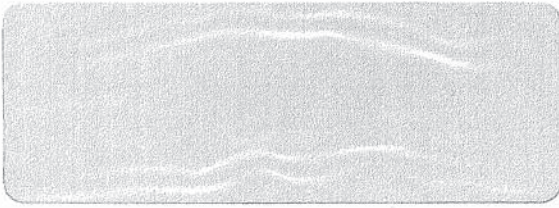
De administratie zorgt ervoor dat de screeningsnota en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar zijn.



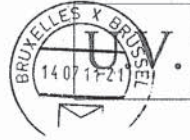
Vlaamse overheid

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel



RP



Uzelf dient de screeningsnota samen met deze beslissing te voegen bij het (voor)ontwerp van RUP. Wij vragen u dit te doen voorafgaand aan de organisatie van de plenaire vergadering en uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het plan.

Gelieve via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad te melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de webstek van de dienst Mer: www.mer.vlaanderen.be en op het gemeentehuis.

Deze beslissing van de dienst Mer doet enkel een uitspraak over de noodzaak tot opmaak van een plan-MER. Met de huidige beslissing wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die het departement LNE heeft in het kader van de RUP-procedure, waarbij zij optreedt als adviserende instantie op het voorontwerp van RUP.

Hoogachtend,

Ann Theunissen
Diensthooft