CONSULT
STUDIEBUREAU

# RUP TURNHOUTSEBAAN OOST

SCOPINGNOTA

versie publicatie

Gemeente Schilde

Brasschaatsebaan 30 • 2970 Schilde

Tel. 03 380 16 00

D+A nv
RUIMTE VOOR IDEEËN

Meiboom 26
1500 Halle
T 02 363 89 10
F 02 363 89 11

Kardinaal Mercierplein 2
2800 Mechelen
T 015 56 09 56
F 015 56 09 59

Belfius BIC GKCCBEBB
IBAN BE33 0682 4745 8646
BNP Fortis BIC GEBABEBB
IBAN BE80 2930 4598 9977

BTW BE 0418 913 997
RPR Brussel
info@da.be
www.da.be

# Colofon

RUP Turnhoutsebaan Oost

Opdrachtgever:

Gemeente Schilde

Opdrachthouder:

D+A Consult nv – Meiboom 26, 1500 Halle – Kardinaal Mercierplein 2, 2800 Mechelen – info@daconsult.be – www.daconsult.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerper,

Ann Lambrechts, erkend ruimtelijk planner

Projectleider: Axel Rijpers, erkend ruimtelijk planner

| fase | document | datum | revisie | versie |
|---|---|---|---|---|
| 1 | startnota – versie terugkoppeling gemeente | 17/09/2018 – rve | evl | 1.1 |
| | eerste participatiemoment en adviesronde – versie terugkoppeling gemeente | 20/11/2018 – rve | evl | 1.2 |
| | eerste participatiemoment en adviesronde – versie publicatie | 19/12/2018 – rve | evl | 1.3 |
| 2 | scopingnota - versie terugkoppeling gemeente | 3/06/2019–rve | al | 2.1 |
| | scopingnota – versie terugkoppeling gemeente | 30/09/2020-ar | evl | 2.2 |
| | scopingnota – versie adviesvraag | 05/03/2021-ar | ar | 2.3 |
| | scopingnota – versie adviesvraag | 30/04/2021-ar | ar | 2.4 |
| | scopingnota – versie publicatie | 26/05/2021-ar | ar | 2.5 |

# Inhoudsopgave


1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding van het RUP 5
1.2 Historiek 5
1.3 Afbakening plangebied 5
2 Bestaande toestand 6
2.1 Situering van het plangebied 6
2.2 Beschrijving bestaande toestand 6
2.3 Ruimtelijke analyse 11
2.3.1 Landschap 11
2.3.2 Natuur 12
2.3.3 Water 13
2.3.4 Bebouwde ruimte 14
2.3.5 Mobiliteit 14
2.4 Planningscontext 15
2.4.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen 15
2.4.2 Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen 16
2.4.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Schilde 18
2.4.4 Bestemmingsplannen 24
2.4.5 Gemeentelijk mobiliteitsplan 26
2.4.6 Decreet betreffende het Integraal handelsvestigingsbeleid 28
2.4.7 Detailhandelstudie BRO 28
2.4.8 Handelsvestigingsconvenant 29
2.5 Evaluatie plangebied 30
2.5.1 Knelpunten 30
2.5.2 Potenties 31
3 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling 32
3.1 Doelstellingen 32
3.2 Visie en ruimtelijke concepten 33
4 Effecten van het RUP 41
4.1 Onderzoek tot m.e.r. 41
4.1.1 Methodiek 41
4.1.2 Toepassingsgebied 42
4.1.3 Alternatieven 42
4.1.4 Beoordeling milieueffecten 44

4.1.5 Grensoverschrijdende effecten 70
4.1.6 Besluit 70
4.2 Watertoets 70
4.2.1 Oppervlakte- en grondwaterhuishouding 70
4.2.2 Besluit 75
5 Raadpleging publiek en adviesvraag 76
5.1 Adviezen 76
5.2 Participatie 89
5.2.1 Participatiemoment 89
5.2.2 Schriftelijke opmerkingen 90
6 Bijlagen 102
6.1 Raadpleging publiek en adviesvraag 103
6.2 RVR-toets 104
6.3 MOBER 105
6.4 Advies Team MER 106

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding van het RUP

De zone langsheen de Turnhoutsebaan kent diverse planologische bestemmingen: zone voor KMO, dagrecreatie, woongebied met landelijk karakter, woonparkgebied en agrarisch gebied. Naast een gevarieerde planologische bestemming is ook de effectieve invulling zeer gevarieerd, niet altijd even kwalitatief en niet steeds in overeenstemming met de bestemmingszones.

De opzet van het RUP Turnhoutsebaan-Oost is tweeledig. Enerzijds wenst men de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te kunnen bekomen. Anderzijds wenst met een duidelijke en leefbare visie te bieden voor de woongebieden langs het betreffend deel van de Turnhoutsebaan.

## 1.2 Historiek

In 2008 startte de gemeente Schilde met de opmaak van het RUP Turnhoutsebaan. Gezien de complexe situatie, wijzigende realiteiten, nieuwe inzichten… werd het RUP tot op heden niet definitief vastgesteld. In 2016 werd de visie vanuit de gemeente vastgelegd in een visienota op het plangebied en in 2018 werden een aantal aspecten voor de toekomstige ontwikkeling van de handel op de site opgenomen in een handelsvestigingsconvenant. Medio 2018 werd het RUP opnieuw opgestart waarbij de visienota en het handelsvestigingsconvenant als uitgangspunt bleven behouden.

## 1.3 Afbakening plangebied

De reikwijdte van het RUP is beperkt tot de grenzen van het plangebied. Het RUP wordt begrensd door de Oude Baan ten noorden, de Antitankgracht ten westen en de Leeuwerikendreef en de Turnhoutsebaan in het zuiden.

# 2 BESTAANDE TOESTAND

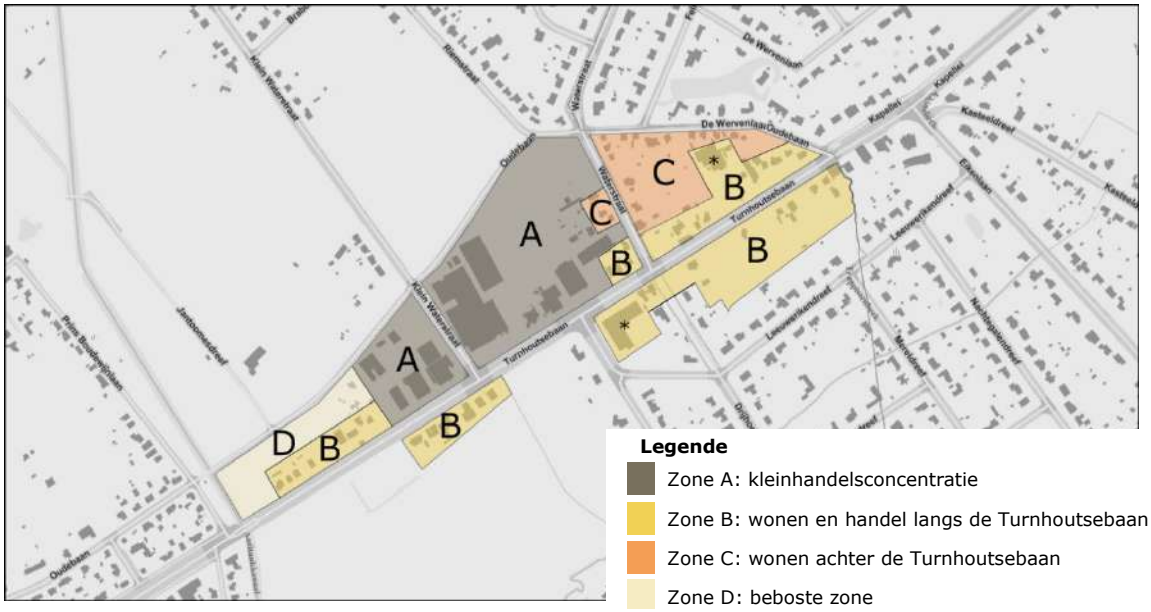
## 2.1 Situering van het plangebied

Het plangebied bevindt zich in het oosten van Schilde. Doorheen het plangebied loopt de Turnhoutsebaan N12, een gewestweg die Antwerpen en Turnhout met elkaar verbindt. Het plangebied is gelegen buiten de dorpskern van Schilde en grenst aan het grondgebied van Zoersel en aan de Antitankgracht.

| Situering plangebied op de luchtfoto

## 2.2 Beschrijving bestaande toestand

Uit de bestaande structuur van het plangebied kunnen we enkele duidelijke morfologische zones onderscheiden. De beschrijving van de bestaande toestand wordt op basis van deze zonering gedetailleerder toegelicht:



## Kleinhandelsconcentratie [A]

Het plangebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de KMO- en handelszone (zone A), langs de Turnhoutsebaan. Deze cluster van grootschalige detailhandel wordt onder de naam 'Schilmart' naar voren gebracht. Hier zijn grote winkels gevestigd, zoals Hubo, Fun, Vanden Borre, Carrefour, dierenspeciaalzaak Cats & Dogside, Shoppinghal. Verder zijn hier een Quick-vestiging, een carwash en een Hyundai-verkooppunt met toonzaal en garage aanwezig. Er is geen leegstand binnen deze zone.

De voorkanten van de handelszaken zijn voornamelijk gericht naar de Turnhoutsebaan. Maar de toegang van de Carrefour bevindt zich langs de achtergelegen parking. De gebouwen zijn onderling onduidelijk gepositioneerd. Zo ligt de Shoppinghal achterin en heeft de carwash een onduidelijke ingang vanaf de Turnhoutsebaan. De gebouwen van de winkels werden verschillende keer uitgebreid, waardoor er een combinatie van verschillende gebouwen, aanbouwen, tenten en veranda's ontstond. Daarnaast beschikken verschillende winkels over opslag in openlucht.

De aanwezige functies zijn sterk autogericht vanwege hun productaanbod. Doorheen de site zijn 437 ingetekende parkeerplaatsen en circa 127 vrije parkeerplaatsen aanwezig. Door de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen wordt de buitenaanleg van de site voornamelijk gekenmerkt door verharding.

| Zicht vanaf de Turnhoutsebaan naar 'Schilmart'

| Zicht vanop de parking

| Voorbeeld van verschillende uitbreidingen aan de winkel van Hubo

In het noord-oosten van de zone, langs de Oudebaan en naast de Shoppinghal, is een omheind onbebouwd terrein aanwezig. Hier was vroeger onder andere een voetbalveld.

## Wonen en handel langs de Turnhoutsebaan [B]

De gevarieerde zone B wordt gekenmerkt door een combinatie van woningen en handelszaken (in sommige gevallen gecombineerd met een woongelegenheid), gelegen langs de Turnhoutsebaan.

De woongelegenheden in zone B zijn voornamelijk eengezinswoningen in open en halfopen bebouwing. De afstand tot de Turnhoutsebaan varieert. In zone B zijn ook enkele appartementen aanwezig.

| Verschillende typologieën van woongelegenheden langs de Turnhoutsebaan in zone B

Langsheen de Turnhoutsebaan zijn verschillende handelszaken aanwezig. In zone B komen we meerdere verkopers van tweedehandswagens tegen, waarbij de wagens in openlucht tentoongesteld worden. Verder zijn volgende zaken aanwezig in zone B: een uitvaartcentrum, een motel, een elektronicawinkel, een vastgoedkantoor, een ijssalon, een tuincentrum en een apotheek. Verschillende handelszaken zijn gecombineerd met een woongelegenheid.

| Enkele handelszaken binnen zone B

[*] Binnen zone B is het 's Graevenhof aanwezig, een congres- en feestlocatie met drie zalen tot 600 personen. Recent werd er een omgevingsvergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een bestaande feestzaal, het aanleggen van parkeerplaatsen, het afbreken van een woning en het bouwen van een serre.

| 's Graevenhof met parking vooraan

[*] Op de hoek van Turnhoutsebaan en de Driehoekdreef is de voormalige meubelzaak Van Ende aanwezig. Momenteel wordt het gebouw van circa 3.500m² deels gebruikt als outlet en het overige deel van het gebouw staat leeg.

| Voormalige meubelzaak Van Ende

## Wonen achter de Turnhoutsebaan [C]

Zone C is gelegen achter de Turnhoutsebaan en heeft een residentieel karakter met eengezinswoningen in open bebouwing.

| Bebouwing in zone C

### Beboste zone[D]

Grenzend aan de antitankgracht, is een deel onbebouwd en bebost stuk aanwezig. Verder is er in zone D een boomkwekerij langs de Oudebaan aanwezig.

| Langs de antitankgracht met links zicht op zone D

## 2.3 Ruimtelijke analyse

### 2.3.1 Landschap

| | |
|---|---|
| beschermde monumenten, landschappen en dorpsgezichten | niet van toepassing |
| landschapsatlas<br><br>ankerplaatsen | <br><br>grenzend aan de antitankgracht, aangeduid als ankerplaats en beschermd cultuur historisch landschap |

| | |
|---|---|
| relictzones | grenzend aan en voor een gedeelte gelegen in de 'Vallei van de Grote Schijn, kasteeldomeinen en bosgebieden' \| Relictzones (Geopunt Vlaanderen, 2018) |
| traditionele landschappen | Land van Zoersel-Wijnegem |
| inventaris van het erfgoed | |
| bouwkundig erfgoed | niet van toepassing |
| landschappelijk erfgoed | grenzend aan de antitankgracht, aangeduid als beschermd cultuur historisch landschap \| Beschermd cultuur historisch landschap (Geopunt Vlaanderen, 2018) |

### 2.3.2 Natuur

| | |
|---|---|
| speciale beschermingszones | |
| vogelrichtlijngebieden | niet van toepassing |
| habitatrichtlijngebieden | grenzend langs 'bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen' |

| | |
|---|---|
| | <br>\| Habitatrichtlijngebied (Geopunt Vlaanderen, 2018) |
| VEN- en IVON-gebieden | niet van toepassing |
| Vlaamse of erkende natuurreservaten / bosreservaten | niet van toepassing |
| biologische waarderingskaart | het plangebied werd gekarteerd als 'biologisch minder waardevol', deze categorisering gebeurde op basis van een terreinbezoek in 1998 en door interpretatie van orthofoto's |

### 2.3.3 Water

| | |
|---|---|
| bevaarbare waterlopen | niet van toepassing |
| onbevaarbare waterlopen | Doorheen het plangebied loopt Waterstraatse Loop, tweede categorie.<br>Het plangebied grenst aan:<br>- Antitankkanaal, eerste categorie<br>- Trappistenbeek, tweede categorie<br>- VHA-waterloop 41303, niet geklasseerd |
| Overstromingskaart | Het plangebied werd deels gekarteerd als 'effectief overstromingsgevoelig gebied'<br> <br>\| Watertoets (Geopunt Vlaanderen, 2018) |
| beschermingszones grondwaterwinning / waterwingebieden | niet van toepassing |

### 2.3.4 Bebouwde ruimte

De bestaande vergunde winkeloppervlakte bedraagt 23.657,59 m².

Voor meer informatie omtrent de bebouwde ruimte kan het plan feitelijke-juridische toestand geraadpleegd worden.

### 2.3.5 Mobiliteit

| | |
|---|---|
| openbaar vervoer | Ter hoogte van het plangebied bevindt zich de bushalte 'Schilde Klein Waterstraat' met bediening van de volgende lijnen:<br>- 410: Antwerpen – Wijnegem – Malle – Beerse - Turnhout<br>- 414: Antwerpen – Malle - Zandhoven<br>- 618: Malle – 's-Gravenwezel<br>- 619: Malle - Oelegem |
| spoorwegen | Schilde heeft geen treinstation. De treinstations Antwerpen-Berchem en Noorderkempen zijn beide gelegen op circa 14 km van het plangebied. |
| fietsroutenetwerk | - Turnhoutsebaan, Klein Waterstraat en Waterstraat zijn aangeduid als functionele fietsroutes<br>- Oude Baan: lokale fietsroute<br>- Antitankkanaal: recreatieve fietsroute |
| rooilijnplannen | ter hoogte van de Turnhoutsebaan (gewestweg) werd het rooilijnplan door de Vlaamse minister van Mobiliteit goedgekeurd dd. 08/12/2010 |
| wegen | - Turnhoutsebaan: primaire III-weg (gewestweg)<br>- Waterstraat: lokale weg type I en buurtweg n° 5 (gewijzigd ter hoogte van plangebied)<br>- Klein Waterstraat: lokale weg type II<br>- Oude Baan: buurtweg n° 4<br>- De Wervenlaan: buurtweg n° 10<br>- Fondatiestraatje: buurtweg n°18<br>- Tweede Fondatiestraatje: buurtweg n° 57<br>- Antitankkanaal: recreatieve wandelroute |
| voetwegen | Reigersdreef: voetweg: n°38 (wijziging ter hoogte van plangebied) |

## 2.4 Planningscontext

### 2.4.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV[1]) hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kort kan worden samengevat met de metafoor: 'Vlaanderen, open en stedelijk'. Concreet betekent dit dat er in de toekomst gestreefd wordt naar een duidelijker onderscheid tussen openheid en stedelijkheid en dit in tegenstelling tot de huidige ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij dit onderscheid langzaam aan het vervagen is.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

#### Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen

De woonkernen in het Vlaams buitengebied, ook bebouwd perifeer landschap genoemd, straalt een specifieke eigenheid uit van het landelijk wonen en werken. In een bebouwd perifeer landschap komt de bebouwing fragmentarisch voor in een ongedefinieerd patroon van allerhande types van bebouwing (linten, hoofddorpen, woonkernen (verkavelingen ...) en infrastructuren (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsleidingen ...). Bepaalde fragmenten functioneren daarbij op eenzelfde wijze als kernen van de historische nederzettingsstructuur (dorpen, gehuchten). Dit is onder meer het geval voor fragmenten met hoge concentratie aan kleinhandel en diensten zoals centra in wijken, verkavelingen... . De onbebouwde ruimte is er nog in belangrijke mate aanwezig maar heeft een versnipperd voorkomen als gevolg van een uitwaaiering van allerhande functies en activiteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie...).Schilde wordt ondergebracht onder in het bebouwd perifeer landschap ten noorden van Antwerpen.

De ontwikkelingsperspectieven voor de bebouwde perifere landschappen gaan uit van:

- een bescherming van de nog fragmentarisch voorkomende onbebouwde ruimte;
- het beheer en de beheersing van de aanwezige dorpen ...;
- de bundeling van de dynamiek inzake wonen en werken in dorpen en op geselecteerde plaatsen.

De algemene ontwikkelingsperspectieven zijn onder meer:

- het bundelen van de ontwikkelingen (wonen en werken) in die plaatsen waar een functionele en morfologische concentratie en verdichting bestaat of wenselijk is;

[1] Goedgekeurd op 19/11/1997 door het Vlaams Parlement, eerste herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 12/12/2003, tweede herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 17/12/2010.

- het verbeteren van de interne samenhang tussen fragmenten en het geven van een eigen identiteit aan fragmenten;
- het vrijwaren van het onbebouwd karakter van fragmenten in het bebouwd perifeer landschap.
- het naar functie uitzuiveren en differentiëren van het wegennet om de samenhang in het bebouwd perifeer landschap en in de fragmenten zelf te vergroten en een net van verbindingen voor het lokaal verkeer en het fiets- en voetgangersverkeer te creëren;
- het creëren van mogelijkheden voor meer intensieve vormen van landbouw.

#### Economisch knooppunt in het netwerk van het Albertkanaal

Gezien de specifieke ligging van Schilde langs het Albertkanaal waarmee de gemeente de ruimtelijk-economische potenties van het kanaal kan ondersteunen, wordt de gemeente geselecteerd als een 'economisch knooppunt in het netwerk van het Albertkanaal'. Door hun ligging en (effectiev

e en potentiële) onderlinge relaties fungeren een aantal economische knooppunten als één netwerk. De elementen in een economisch netwerk zijn hoofdzakelijk van economische en infrastructurele aard.

### 2.4.2 Ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen

#### Bebouwd perifeer landschap

Schilde is samen met zes andere gemeenten gelegen in het bebouwd perifeer landschap ten noorden van Antwerpen. Schilde en 's Gravenwezel worden in het RSPA[2] afgebakend als kernen in het bebouwd perifeer landschap. Dit zijn hoofddorpen en woonkernen die gelegen zijn in het bebouwd perifeer landschap, en de kernen en de perifere wijken zijn moeilijk van elkaar te onderscheiden.

Volgende doelstellingen zijn van belang voor het bebouwd perifeer landshap:

- aanduiden van beperkte verdichtingspunten buiten de kernen van de gemeente: er worden gebieden aangeduid waar nog mogelijke functies opgevangen kunnen worden zoals wonen, actieve recreatie en verzorging;
- selecteren van functies: niet elke functie kan in het bebouwd perifeer landschap een plaats krijgen. De functies zoals grootschalige economische activiteiten worden niet gestimuleerd en recreatie is een functie die in het bebouwd perifeer landschap thuishoort;
- opmaken van een verkavelings- en dichthedenbeleid: buiten de aangeduide verdichtingsgebieden wordt een maximale open ruimte nagestreefd. Er kan een maximale dichtheid in de bebouwde gebieden worden uitgewerkt;
- uitbouwen van een bovenlokale groenstructuur: de bovengemeentelijke groenstructuur moet gevrijwaard blijven als een aaneenschakeling van bossen, open ruimte, kleinere parken, groene vingers, beekvalleien, openbare ruimten en groen privé-domeinen. De versnippering van groene ruimte moet gestopt worden;
- opmaken van een mobiliteitsbeleid: de autodruk moet gekanaliseerd worden naar geselecteerde toegangen en randparkings, het openbaar vervoer moet geconcentreerd worden langs historische steenwegen en er moet aandacht gaan naar de verbindingen voor fietsers en wandelaars;

[2] Ruimtelijke Structuurplan van provincie Antwerpen (RSPA) werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 juli 2001, de partiële herziening werd goedgekeurd op 4 mei 2011.

- creëren van nieuwe samenhang door inrichting en strategische ingrepen: er dient gezocht te worden naar nieuwe verbindingen, mogelijks bovengemeentelijk;
- uitwerken van een ontwikkelingsperspectief door de provincie in plaats van het Vlaams gewest: de provincie zet een samenwerkingsverband op en coördineert deze.

In de partiële herziening vormen de kernen in het bebouwd perifeer landschap verdichtingspunten in een parkachtig gebied met belangrijke natuurlijke waarden en zonder grote ontwikkelingspotenties voor bijkomende woningen. Bijkomende woningen dienen aansluitend aan de kernen ingeplant worden. Grootschalige woonuitbreidingen zijn niet gewenst.

### Antwerpse gordel als grootstedelijke groenstructuur

Schilde wordt eveneens ondergebracht onder de 'Antwerpse gordel', deze is een groenstructuur van grootstedelijk niveau verweven met Antwerpse fragmenten en met een bijzondere functie voor het grootstedelijk gebied.

Hier staan volgende doelstellingen voorop:

- tegengaan van bebouwing in de Antwerpse gordel: om de rol van grootstedelijke groenstructuur waar te maken, wordt uitbreiding van bebouwing in het gebieden tegengegaan. De kernen worden maximaal landschappelijk geïntegreerd;
- beschermen, versterken en verbinden van onderdelen van de gordel: de gordel vervult de functie van groene (recreatieve) long. Bestaande groene elementen worden beschermd en zo mogelijk vergroot en tussen de verspreide onderdelen van de gordel worden langzame verkeersverbindingen gerealiseerd;
- het versterken van open ruimte zoals natuur, bossen, landbouw, recreatie en landschap.

### Gewenste ruimtelijke-economische structuur

#### Regionale bedrijventerreinen

De provincie is bevoegd voor de verdeling van bedrijventerreinen voor onder andere de gemeenten in buitengebied. In het algemeen is er in het buitengebied een 372 ha bijkomende bedrijventerreinen noodzakelijk. In functie van het hoofddrop Schilde de mogelijkheid om bijkomend lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Hierbij gelden volgende principes:

- de motivering van de behoefte en de locatie gebeurt in het GRS
- het bijkomend bedrijventerrein is bij voorkeur gesitueerd in het hoofddorp
- indien vanwege ruimtelijke redenen een locatie bij het hoofddorp niet gewenst of mogelijk is, kunnen locaties bij een woonkern of bestaand bedrijventerrein worden voorgesteld
- het bijkomend bedrijventerrein heeft een richtinggevende omvang van 5 ha
- de ontsluiting gebeurt via gemeentelijke verzamelwegen rechtstreeks op primaire of secundaire wegen
- het bijkomend terrein is niet bestemd voor nieuwe kleinhandelszaken
- de behoefte kan mits motivering in het GRS ook op meerdere locatie worden opgevangen.

#### Kleinhandel buiten stedelijke gebieden en kernen van het buitengebied

De provincie wil de ontwikkeling van kleinhandelsconcentraties buiten de stedelijke gebieden beperken, omdat die in concurrentie treden met de kleinhandel in de steden.

Volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- het concentreren en verweven van kleinhandel in de stad of in de kern van het buitengebied moet gestimuleerd worden
- het organiseren en het afremmen van grootschalige kleinhandelsconcentraties buiten de stedelijke gebieden
- het organiseren van kleinhandel op kleinhandelzones

Kleinhandel binnen het bebouwd perifeer landschap moet worden geconcentreerd in de kernen (woonkernen, hoofddorp). Gezien de kern vaak uitgestrekt en vergroeid zijn met elkaar, kan zich een ruim gebied met de kleinhandel ontwikkelen. De provincie bakent af en ordent in overleg met de gemeentebesturen de kleinhandelsconcentratie in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

Er worden inrichtingsprincipes als leidraad voor de opmaak van provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan meegegeven:

- hoofdweg als ontsluitingsweg
- buffering
- invulling van lege plaatsen
- uitbreiding naar achter
- meerdere bouwlagen
- groepsbouw
- concentratie als wandelpark
- net van fietswegen
- duidelijke eindpunt
- herkenbare beplanting of inrichtingselementen
- gescheiden baanvakken voor plaatselijk doorgaand verkeer

### 2.4.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Schilde

Het ruimtelijke structuurplan Schilde[3] hanteert onder meer volgende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen:

#### Deelruimte

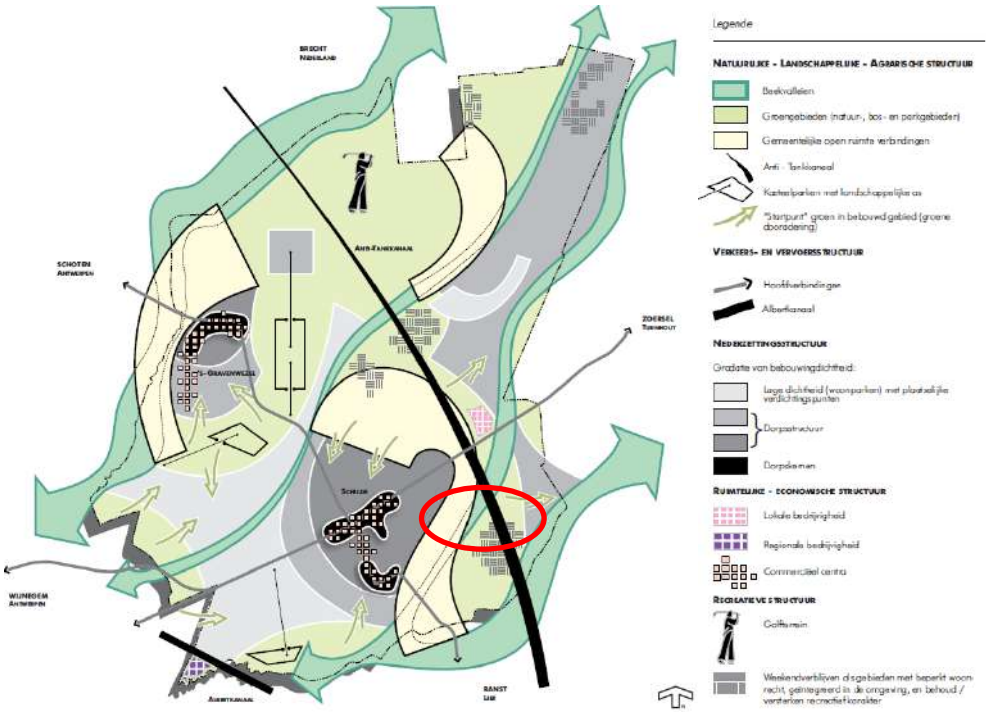
Volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd voor de gemeente Schilde:

- het versterken van de groengordel rondom de kernen met het anti-tankkanaal als groene ruggegraat
- beekvalleien als dragers van de natuurlijke-landschappelijke structuur
- open ruimte vrijwaren
- herstructurering van de woonparken
- kernversterking van Schilde en ’s Gravenwezel
- herwaardering van de oude dorpskernen van Schilde, ontlasting van de Turnhoutsebaan
- herstructurering van bestaande lokale bedrijventerrein met inpassing van bestaande elementen

Het plangebied wordt ondergebracht onder de hoofdruimte ‘Groengordel – deel II’. Voor deze hoofdruimte worden de volgende visie-elementen vooropgesteld met betrekking tot het plangebied:

[3] Goedgekeurd op 2 maart 2006.

- de valleigebieden van het Klein Schijn, de Zwanebeek – Kotsbosloop, Kleine Beek – Waterstraatse Loop en het Groot Schijn worden aangeduid als (gemeentelijke) natuurverbindingen. Eveneens het Anti-Tankkanaal wordt bevestigd als een bovenlokale natuurverbinding
- er worden groene dooraderingen voorzien vanuit de open ruimte verbinding Groot Schijn – Putse Heide – Het Moer naar het oostelijke woonpark
- verdichting binnen het bestaande woonweefsel van de woonparken moet kunnen (meergezinswoningen in huidige – bestaande – volume van een ééngezinswoning)
- aangepaste integratie van bestaande zonevreemde woningen. Nieuwe zonevreemde woningen zijn niet toegestaan
- het bestaande lokale bedrijventerrein "Turnhoutsebaan" wordt verder ontwikkeld als een mengeling tussen bestaande kleinhandel (handelszaken) en lokale bedrijvigheid. De N12 (Turnhoutsebaan) wordt ter hoogte van het bedrijventerrein heringericht.[4] Een (beperkte) uitbreiding van het lokale bedrijventerrein is enkel mogelijk voor de herlokalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven.
- het vastleggen van recreatieve fiets- en wandelroutes langsheen de attractiepunten van de gemeente.




| Gewenste ruimtelijke structuur (GRS Schilde)

## Deelstructuren

### Economische structuur

<u>Regionale bedrijventerreinen</u>

Langsheen het Albertkanaal is een regionaal bedrijventerrein gelegen. Het Vlaamse gewest is bevoegd voor de ontwikkeling van een visie van de regionale bedrijventerreinen. Hoewel de gemeente – als onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal – als economisch knooppunt is geselecteerd, wenst de gemeente geen bijkomende regionale bedrijvigheid op

[4] De Turnhoutsebaan werd reeds in 2013 volledig heraangelegd. De stelling uit het GRS ( goedgekeurd in 2006) is bijgevolg achterhaald.

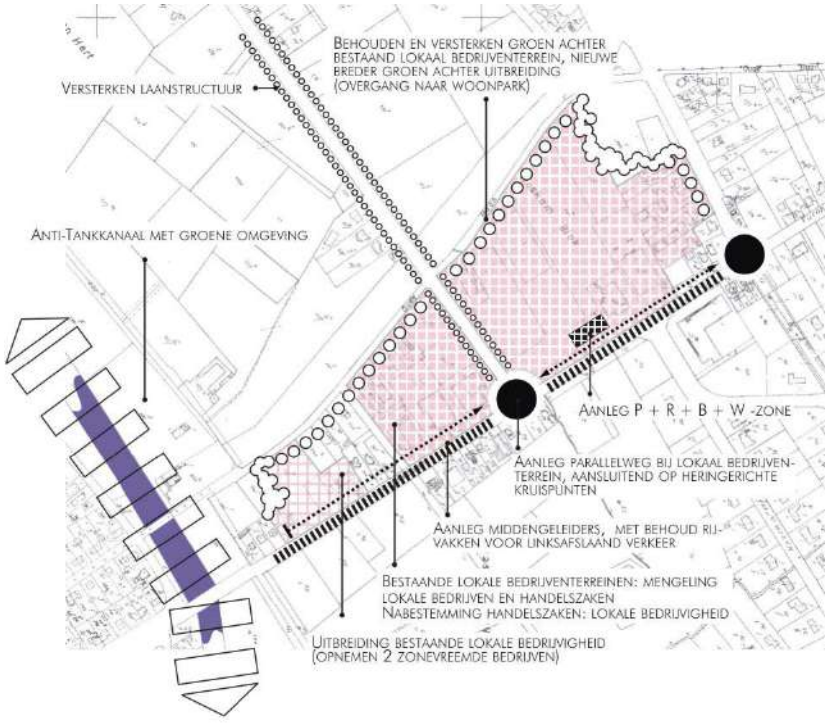
haar grondgebied. Dit standpunt wordt bevestigd in de plannen van de ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal). Verdere watergebondenheid wordt wel nagestreefd.

Lokale bedrijventerreinen

De gemeente wenst in principe geen nieuwe lokale bedrijventerreinen te ontwikkelen, maar er moet enerzijds wel plaats voorzien worden voor de herlokalisatie van zonevreemde bedrijven en historisch gegroeide bedrijven en anderzijds moeten de bestaande terreinen optimaliseren en/of herbekeken worden daar waar het kan. Bovendien moet er een integratie gebeuren van de bestaande handelszaken, bijkomende kleinhandelszaken binnen de bedrijventerreinen zijn niet gewenst.

Specifiek voor het lokaal bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan' wordt een visie uitgewerkt in het GRS. Op dit bedrijventerrein kunnen bijkomende handelszaken beperkt toegelaten worden, de bestaande krijgen ontwikkelingsperspectieven en daar waar mogelijk worden de bestaande handelszaken afgebouwd ten voordele van lokale bedrijvigheid. Grootschalige projecten in de distributie zijn uitgesloten. De ontwikkelingsperspectieven moeten vastgelegd worden in een RUP, dit zowel voor het bedrijventerrein als de omgeving.

- Binnen de gemeente Schilde zouden er twee zonevreemde bedrijven geherlokaliseerd moeten worden: deze liggen beide in de omgeving van het bestaande lokale bedrijventerrein Turnhoutsebaan. De gemeente stelt voor het bestaande lokale bedrijventerrein 'uit te breiden' zodoende dat deze twee zonevreemde bedrijven opgenomen worden in het geheel. Beide terreinen worden wel door middel van landschappelijk elementen (bomenrijen,…) met elkaar verbonden. Echter is er dan nog een gebied ertussen waar er een bestemming moet aangegeven worden: uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein is niet mogelijk daar de gemeente geen behoefte kan aantonen. De gemeente stelt voor om in het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Turnhoutsebaan en omgeving' hiervoor een oplossing te vinden.
- Het groen achter de het lokaal bedrijventerrein moet behouden en versterkt worden. Naar enerzijds het woonpark toe en anderzijds naar het achterliggende groengebied van het Anti-Tankkanaal zal een bredere groenvoorziening worden voorzien.




| Gewenste ruimtelijke structuur – ruimtelijke en economische structuur – Lokaal bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan' (GRS Schilde)

Nederzettingsstructuur

Specifiek woonproject in woonparkgebied Van Ende

In het algemeen wenst de gemeente Schilde geen bijkomende woongebieden te ontwikkelen. Het bestaand woonpatrimonium moet geoptimaliseerd worden (renovatie, ééngezinswoningen omvormen tot meergezinswoningen, vernieuwbouw…).

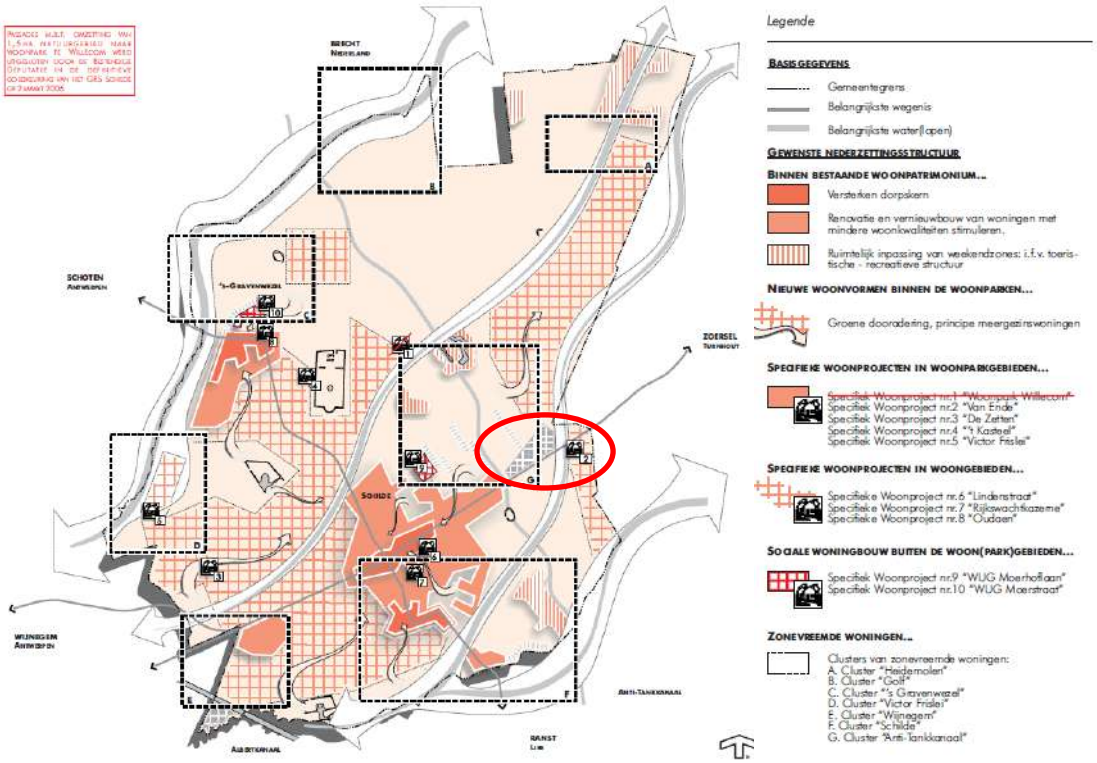
Het gebouw van de voormalige meubelwinkel Van Ende kan mogelijks ter beschikking gesteld kunnen worden voor andere doeleinden en dan meer specifiek voor het wonen. De gemeente Schilde wil van deze mogelijke functiewijziging gebruik maken om het gebouw – en ook de omgeving (bedrijventerrein,…) – te integreren op een meer ruimtelijk aanvaardbare manier. Momenteel is dit gebied vrij chaotisch van structuur maar er zijn heel wat potenties aanwezig zoals de vormgeving van het gebouw Van Ende.

De gemeente wenst dit specifiek woonproject mee op te nemen in het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Turnhoutsebaan en omgeving'. De gemeente Schilde wil verdichten binnen de bestaande vorm van het gebouw. Dit is mogelijk door het huidige gebouw te renoveren zodoende het ter beschikking kan komen van de woningmarkt. Omdat dit gebouw te groot is om maar twee gezinnen te herbergen moet het RUP uitmaken hoeveel gezinnen er hier zich mogen vestigen: grote dichtheden moeten gemeden worden (richtlijn is vijf woningen op basis van 15 woningen per hectare)

Zonevreemde woningen – cluster Anti-tankkanaal

De gemeente gaat er zeker vanuit dat er geen nieuwe zonevreemde woningen mogen gebouwd worden. Wel moet er voor elke woning een menselijke oplossing gevonden worden die zowel de bewoners, de gemeente als de ruimtelijke structuur zo gunstig mogelijk moeten kunnen beïnvloeden.

Ter hoogte van het plangebied zijn enkele woningen gelegen die behoren tot de cluster Anti-Tankkanaal. In deze cluster zijn een aantal woningen in parkgebied maar de meeste woningen zijn in agrarisch gebied gelegen. Volgens het gewenste ruimtelijke beeld zijn de woningen in agrarisch gebied wel gesitueerd in het verwevingsgebied natuur – landbouw: dit houdt in dat het gebied moet open blijven maar dat de oppervlakte te beperkt is om een volwaardig landbouwgebied te ontwikkelen, wel wordt er de nadruk gelegd op de aanwezige natuurwaarden.



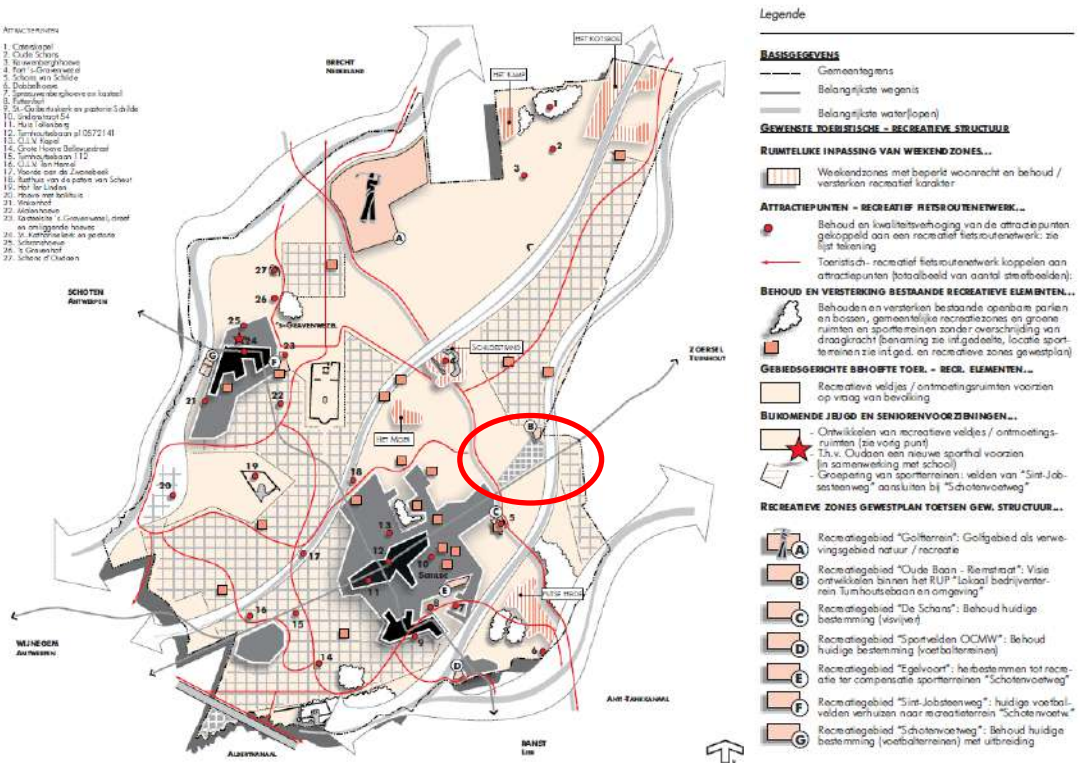

| Gewenste ruimtelijke structuur – nederzettingsstructuur (GRS Schilde)

### Toeristische – recreatieve structuur

De volgende ontwikkelingsopties zullen worden gehanteerd i.v.m. de ruimtelijke visie van de toeristische – recreatieve structuur:

- het uitbouwen en versterken van een infrastructuur en een voorzieningenapparaat ter ontwikkeling van toerisme en recreatie als een volwaardige economische sector die kan bijdragen tot de diversificatie en de leefbaarheid van de economie in Schilde, omwille van het belang van toerisme voor het genereren van inkomsten en het creëren van tewerkstelling in Schilde
- het creëren van een kwaliteitsimago: het creëren van een kwaliteitsimago houdt in dat de economische, sociale en culturele identiteit van Schilde wordt versterkt

Voor het bestaand recreatiegebied 'Oude Baan – Riemstraat' zal een visie ontwikkeld worden in het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Turnhoutsebaan en omgeving'.



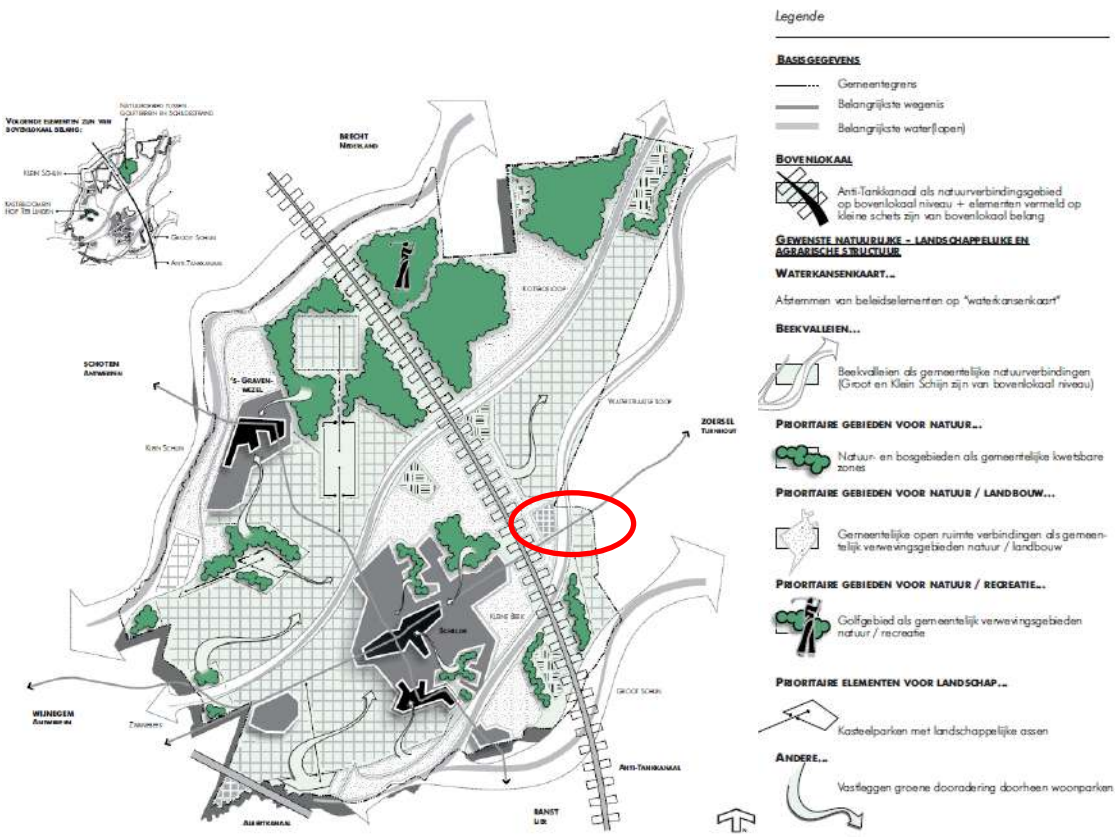

| Gewenste ruimtelijke structuur – toeristische, recreatieve structuur (GRS Schilde)

## Natuur

De gemeente heeft de volgende algemene ontwikkelingsopties vooropgesteld:

- het versterken van de groengordel rondom de kernen
- belangrijke blauwe aders uitbouwen tot natuurverbindingsstroken, zoals het Anti-tankkanaal
- het creëren van een kwalitatief hoogwaardig landschap

Het Anti-tankkanaal dient als gemeentelijk en grensoverschrijdende natuurverbinding tussen twee of meerdere natuurlijke gebieden verder uitgebouwd te worden. Door deze gebieden met elkaar te verbinden ontstaat een ecologisch netwerk.



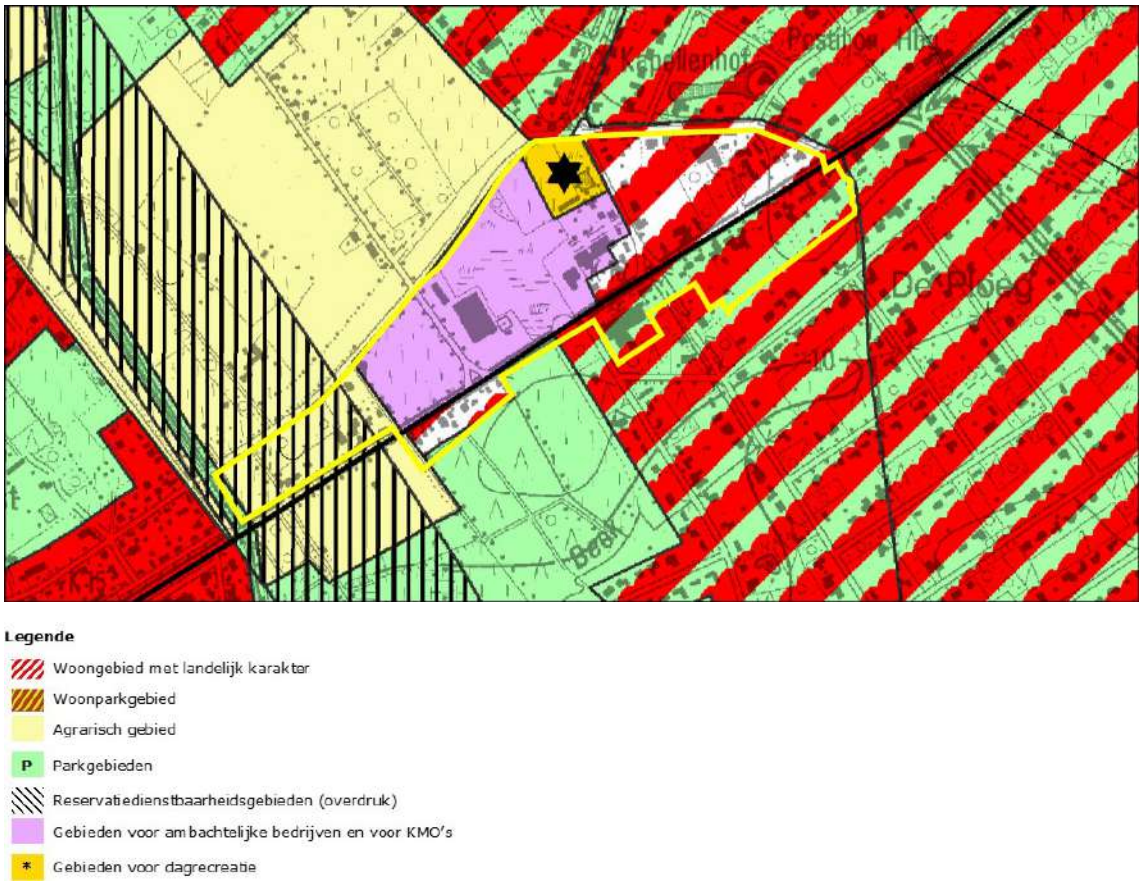

| Gewenste ruimtelijke structuur – natuurlijke, landschappelijke en agrarische structuur (GRS Schilde)

## 2.4.4 Bestemmingsplannen

### Gewestplan

Het plangebied bevat verschillende bestemmingen van het gewestplan (gewestplan Antwerpen, 24 oktober 1979):

- zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's: grootste deel van het plangebied
- gebied voor dagrecreatie: kleine zone ten noorden van het plangebied
- woongebied met landelijk karakter: zowel aanwezig in het noord-oosten van het plangebied als ten zuiden van het plangebied
- woonparkgebied: gelegen ten zuid-oosten van het plangebied
- agrarisch gebied (met overdruk reservatiedienstbaarheidsgebied): gelegen ten westen van het plangebied met enkele zonevreemde woningen en bedrijven




| Uittreksel gewestplan (Geopunt Vlaanderen, 2018)

## Plannen van aanleg

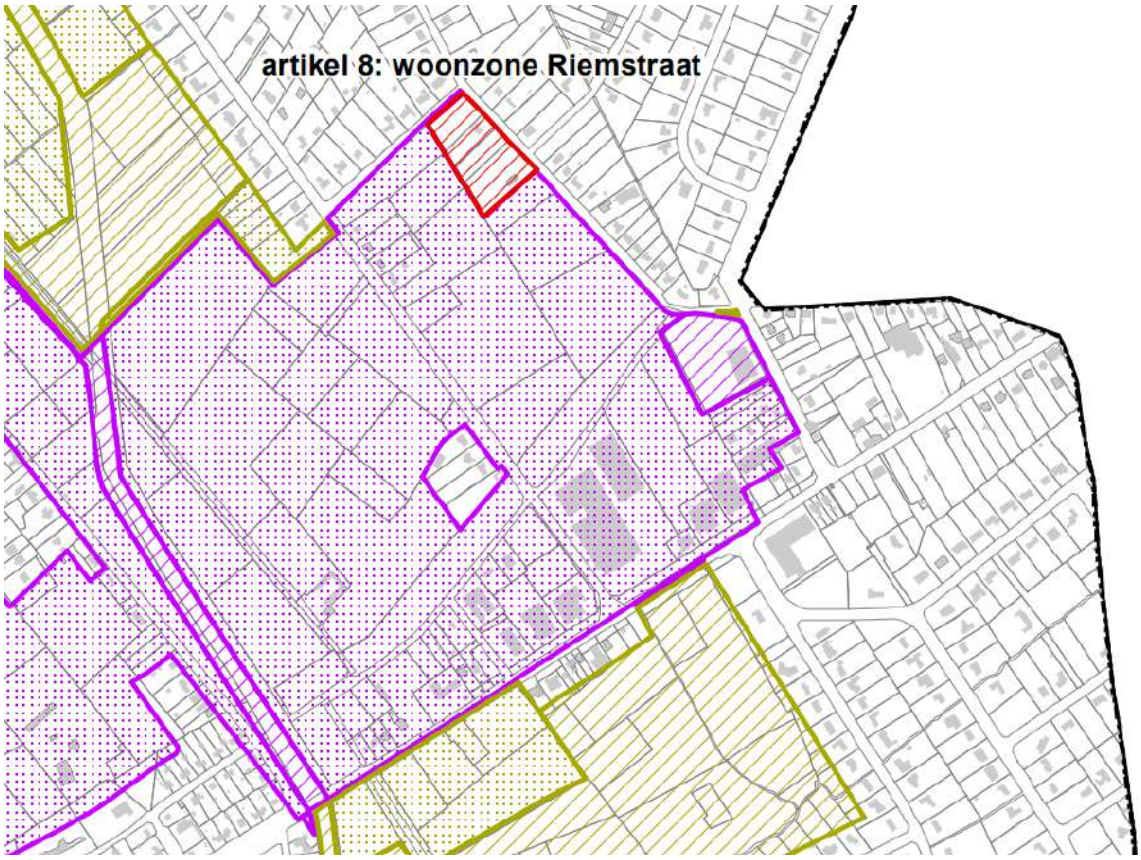
Niet van toepassing.

## Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)

### RUP Zonevreemde woningen

De gemeente Schilde maakte het RUP Zonevreemde woningen[5] op. In het noord-westen van het plangebied zijn verschillende zonevreemde woningen aanwezig. Deze zonevreemde woningen werden in het RUP opgenomen onder 'artikel 3b perimeter Schilde – 's Gravenwezel – ruimtelijk niet kwetsbaar'. In dit RUP worden voorschriften voorzien inzake basisrechten, functiewijzigingen, bijgebouwen en verhardingen.

[5] Goedkeuring door de Deputatie op 27/09/2012, op 20/11/2012 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.




| Uittreksel uit RUP Zonevreemde woningen te Schilde

#### GRUP Duwvaartkanaal Oelegem - Zandvliet

Op het oorspronkelijk gewestplan werd een overdruk voor reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied strook rond het Antitankkanaal aangeduid, dit voor de aanleg van het Duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet. Met gewestelijk RUP Duwvaartkanaal Oelegem – Zandvliet[6] worden de opgelegde randvoorwaarden inzake het Duwvaartkanaal opgeheven en blijven de onderliggende bestemmingen van het gewestplan van toepassing.

### 2.4.5 Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan dateert van oktober 2002[7]. Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt de beleidsmatige basis voor het realiseren van een duurzame mobiliteit in de gemeente. Het actieplan is hier een onderdeel van. Hierin staan de concrete mobiliteitsacties in uitgewerkt, de laatste versie van het actieplan dateert van 2009.

#### Gemotoriseerd verkeer

Ter hoogte van het plangebied is de Turnhoutsebaan voornamelijk autogericht. In het mobiliteitsplan worden de wegen als volgt gecategoriseerd:

- Turnhoutsebaan als primaire weg II
- Waterstraat als lokale verbindingsweg of lokale weg type I

[6] Goedkeuring door de Vlaamse regering op 3/12/2003, op 23/12/2003 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.
[7] Het mobiliteitsplan dateert van 2002 waardoor bepaalde delen intussen achterhaald zijn. De voorgestelde maatregelen zijn deels gerealiseerd. Intussen werd er gewerkt om de situatie te wijzigen en te verbeteren.

- Klein waterstraat als gebiedsontsluiting of lokale weg type II
- de woonomgeving ten zuiden van het plangebied wordt aangeduid als verblijfgebied.

Volgende knelpunten worden er aangehaald:

- de Turnhoutsebaan kent zeer hoge intensiteiten, ook buiten de spits waardoor congestie ontstaat, waardoor er sluipverkeer op de lokale wegen rijdt
- de kruispunten Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat en Turnhoutsebaan – Waterstraat zijn gevaarlijke kruispunten

Volgende concrete maatregelen worden vooropgesteld:

- de grote verkeersdrukte op de Turnhoutsebaan dient in eerste instantie aangepast te worden. Dit kan bijvoorbeeld door de mogelijkheid te creëren tot uitbreiding van de tramlijn langsheen de Turnhoutsebaan (Antwerpen - Malle), zodat de bereikbaarheid van zowel de gemeente als het centrum verbeterd kunnen worden
- ter hoogte van de aanwezig cluster met kleinhandel een parking voorzien, dit ter ondersteuning van het openbaar vervoernetwerk
- het aanleggen van parkeergelegenheid aan onder andere de bushalte ter hoogte van de KMO-zone
- herinrichting van de gevaarlijke kruispunten ter hoogte van het plangebied onder andere om het op- en afrijden in de KMO-zone te concentreren op enkele beveiligde punten
- het realiseren van vrije busbanen op de Turnhoutsebaan tussen het Anti-tankkanaal en de Wisselstraat. Op het einde van de vrije busstroken richting Schilde wordt verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien zodat de bussen minder congestiehinder op de N12 ondervinden

### Traag verkeer

Volgende wegen binnen het plangebied maken deel uit van het fietsroutenetwerk:

- Turnhoutsebaan en Klein Waterstraat: bovenlokale fietsroute
- Waterstraat en Oude Baan: lokale fietsroute
- langs het Antitankkanaal: toeristisch-recreatieve fietsroute en alternatieve bovenlokale fietsroute

Volgende knelpunten worden aangehaald:

- onveilige oversteekplaats (voor voetgangers en fietsers) Turnhoutsebaan – Klein waterstraat en Turnhoutsebaan – Waterstraat
- te smalle voetpaden en gebrek aan uitnodigende voetpaden en wandelszones langs de Turnhoutsebaan
- de fietspaden- en stroken langs de Turnhoutsebaan voldoen niet aan de gestelde kwaliteitseisen inzake breedte en scheiding met de rijbaan

Volgende concrete maatregelen worden vooropgesteld:

- heraanleg van de fietspaden (verbreden en scheiding aanbrengen tussen fietspad en rijweg) langs de Turnhoutsebaan
- beveiligen van oversteekpunten en kruispunten Turnhoutsebaan  Klein Waterstraat en Turnhoutsebaan – Waterstraat
- overdekte fietsstallingen realiseren over de gehele lengte van de Turnhoutsebaan

### 2.4.6 Decreet betreffende het Integraal handelsvestigingsbeleid

Het beleid van de Vlaamse Regering inzake detailhandel is verankerd in het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (IHB) dat in werking trad op 29 juli 2016. Dit decreet werd voorafgegaan door de Startnota 'Winkelen in Vlaanderen' (23 juli 2010) en de nota 'Winkelen in Vlaanderen 2.0' (21 december 2012).

#### Vier basisdoelstellingen

De vier decretale doelstellingen van het integraal handelsvestigingsbeleid vormen de basis voor de visievorming op de verschillende bestuursniveaus, voor de vertaling in planningsinstrumenten en voor de beoordeling van een vergunningsaanvraag.

- het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel, met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten
- het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten
- het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu, met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden
- het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit

De gemeente stemt de inhoud van de ruimtelijke plannen af op de doelstellingen van het integraal handelsvestigingsbeleid.

#### Kleinhandelscategorieën

Via stedenbouwkundige verordeningen of ruimtelijke uitvoeringsplannen creëert het decreet de mogelijkheid om kernwinkelgebieden, detailhandelszones en winkelarme gebieden af te bakenen alsook om het winkelaanbod te sturen waar dit nodig is voor het waarborgen van de vier doelstellingen. Deze sturing kan gebeuren op minimale en maximale winkelvloeroppervlakten voor 4 kleinhandelscategorieën:

- Categorie A: verkoop van voeding
- Categorie B: verkoop van goederen voor persoonsuitrusting
- Categorie C: verkoop van planten, bloemen en goederen voor land- en tuinbouw
- Categorie D: verkoop van andere producten

### 2.4.7 Detailhandelstudie BRO

De gemeente Schilde heeft BRO België in 2012 de opdracht gegeven om een studie lokale economie en kernversterkend beleid uit te voeren.

Volgens de studie[8] beschikt Schilmart over 1.503 m² winkelvloeroppervlakte (toegankelijk voor het publiek, exclusief magazijnen en kantoren) voor dagelijkse goederen en 15.630 m² winkelvloeroppervlakte voor niet-dagelijkse goederen[9]. Het aanbod van Schilmart is complementair aan het centrum. Waar het centrum voorziet in recreatief bezoek doet Schilmart dat op doelgericht vlak.

Gezien de aantrekkingskracht ten aanzien van Schilde en de buurgemeenten en gezien het feit dat dit de enige grootschalige concentratie is van de gemeente wordt voorgesteld om deze grootschalige concentratie te erkennen en te consolideren mits ruimtelijke, stedenbouwkundige en verkeerstechnische optimalisatie. Een deel van de locatie zou behalve

[8] Deze detailhandelstudie is deels achthaald. Momenteel wordt er gewerkt aan de opmaak van een detailhandelsvisie met bijhorend actieplan voor de gemeente.
[9] Deze oppervlaktecijfers reflecteren niet langer de huidige situatie van Schilmart. Voor een actueel overzicht van de bebouwing wordt verwezen naar het plan feitelijke juridische toestand.

voor detailhandel ook voorbehouden kunnen worden voor vrijetijdsactiviteiten of voor huisvesting van kleinschalige bedrijvigheid of kantoorachtigen. Een RUP moet deze diversificatie toelaten.

De beste formule om deze opwaardering mogelijk te maken is een retailpark[10] dat naar aard en vorm complementair is aan centrumgebieden. Er worden een aantal aanbevelingen opgesomd die de geformuleerde doelstellingen van een degelijke en evenwichtige voorzieningenstructuur kunnen helpen realiseren:

- cluster in U-vorm met een grote parking van meer dan 800 plaatsen
- uniforme bouwstijl
- enkel grootschalige formules van >1.000m²
- minimaal 2 zeer grote trekkers van >5.000m²
- verbod van kleine formules, 1.000m²
- maximum 20% van de oppervlakte voor grootschalige formules in de branches mode, schoenen en vrije tijd

De kleine lob (tussen Klein Waterstraat en Fondatiestraatje) kan eveneens dienst doen als detailhandelsconcentratie, maar kan ook voorbehouden worden voor bedrijfshuisvesting, toonzaaldistributie (showroom met ambachtelijke activiteiten zoals keukenzaken, autodealers, sanitair…). Ook kan de kleine lob dienst doen als plantencentrum met kweek- en verkoopsactivititeiten. De kleine lob kan circa 12.000m² aan diverse activiteiten huisvesten.

In het tussengebied tussen het centrum en Schilmart (Turnhoutsebaan oost) zou ruimte geboden kunnen worden aan dienstverlening en appartementen, mogelijk ook horeca (feestzaal). Gekozen moet worden voor een duidelijke profilering van het tussengebied, waarvoor het RUP (planologische) kaders kan bieden aan ontwikkelingen in de toekomst.

### 2.4.8 Handelsvestigingsconvenant

Op 28 mei 2018 werd het handelsvestigingsconvenant goedgekeurd door de gemeenteraad.

In deze convenant wordt afgesproken dat:

- de huidige KMO- en ambachtszone, beter bekend als Schilmart, wordt heringericht en verfraaid volgens de regels van de hedendaagse ruimtelijke ordening, verkeersafwikkeling en algemeen beleid
- grootschalige detailhandel (retail) kan op Schilmart worden toegestaan, mits er aan volgende eisen voldaan wordt:
  - een minimale verkoopoppervlakte van 1000 m² per winkel exclusief magazijn, voor minimum 50%
  - een beperkt aantal winkels met verkoopoppervlakte van minimum 600 m² exclusief magazijn, voor maximum 50%
  - opdeling van een unit in verschillende retail uitbating is niet mogelijk
  - een branchebeperking voor "fashion-zaken" (mode gerelateerde kleding en schoenen). Deze worden voorbehouden voor vestigingen in het winkelcentrum Turnhoutsebaan centrum
- een ruimte van minimum 10.000 m² blijft voorbehouden voor vestigingen met een maak-activiteit (naar de geest van de oorspronkelijk ingekleurde functie van KMO- en ambachtzone)

[10] Definitie retailpark: een grootschalige, conceptmatige concentratie voor grootschalige en fysiek geschakelde winkels langs een openbare weg. Het betreft winkels onder één dak, ieder afzonderlijk bereikbaar vanaf een gemeenschappelijke parking. Deze parking is gezamenlijk ontsloten langs de openbare weg. De bestemming van een retailpark is doelgericht winkelen.

## 2.5 Evaluatie plangebied

### 2.5.1 Knelpunten

#### Algemeen

- de bebouwing langs de Turnhoutsebaan kent een lage beeldkwaliteit, dit onder andere door het uitstallen van tweedehandswagens, slecht onderhouden gebouwen…
- ieder perceel heeft zijn eigen toegang vanaf de Turnhoutsebaan. Deze verschillende op- en afritten vertragen het verkeer op de Turnhoutsebaan.

#### Zone A: cluster van KMO en detailhandel

- de retailcluster is planologisch niet gelegen binnen een zone waar kleinhandel wordt toegestaan
- de site kent een onduidelijke structuur en de gebouwen kennen geen onderling verband
- de verschillende winkels zijn steeds uitgebreid met een wirwar van aanbouwen tot gevolg
- het groot aanbod aan parkeerplaatsen is één grote verharde oppervlakte (zonder infiltratie van hemelwater)

#### Zone B: wonen en handel langs de Turnhoutsebaan

- de bebouwing langs de Turnhoutsebaan wordt steeds omheind, waardoor er geen samenhang tussen de verschillende percelen en de Turnhoutsebaan ontstaat. Elk perceel staat op zich met elk een eigen functie (horeca, verkoop en wonen)
- wonen langs de Turnhoutsebaan wordt stilaan verdrongen. Wonen komt hier voornamelijk voor in combinatie met een handelszaak
- verschillende functies zijn in strijd met de onderliggende gewestplanbestemming
- geen morfologisch onderscheid te merken tussen de bestemmingen woonparkgebied en woongebied met landelijk karakter
- parkeerproblematiek voor de feestzaal ’s Graevenhof
- gedeeltelijke leegstand van het gebouwen van de voormalige meubelzaak Van Ende

#### Zone C: wonen achter de Turnhoutsebaan

- de handelsfuncties van de Turnhoutsebaan oefenen druk uit op de aanwezige woonfunctie
- sluipverkeer van en naar de Turnhoutsebaan

#### Zone D: beboste zone

- zonevreemde bedrijvigheid aanwezig

### 2.5.2 Potenties

#### Algemeen

- door de aanwezigheid van enkele haltes van verschillende lijnbussen en het heraangelegd fietspad, is het plangebied multimodaal te bereiken

#### Zone A: cluster van KMO en detailhandel

- de aanwezige handelszaken hebben een (boven)regionale aantrekkingskracht
- het aanbod van de handelszaken is complementair aan de handelszaken in het centrum
- het braakliggend terrein ten noorden van het plangebied biedt potentie om het terrein kwalitatief te herstructureren
- de aanwezige zone voor recreatie kan complementair werken aan de aanwezige handel
- de retailcluster is grotendeels in eigendom van dezelfde eigenaar, dit biedt de kans om de site volledig te herbekijken en te komen tot een samenhangende en kwalitatieve cluster

#### Zone B: wonen en handel langs de Turnhoutsebaan

- zowel de aanwezigheid van de verschillende functies als de aanwezigheid van de feestzaal ’s Graevenhof en de voormalige meubelzaak Van Ende bieden een kans om na te denken over een actuele vorm van wonen, handel en eventueel kantoren langs de Turnhoutsebaan
- een nieuwe gepaste invulling voor de leegstaande meubelwinkel Van Ende is noodzakelijk

#### Zone C: wonen achter de Turnhoutsebaan

- rustig wonen met groene tuinzones

#### Zone D: beboste zone

- ruimte voor de Antitankgracht (die biologisch zeer waardevol is)

# 3 GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

## 3.1 Doelstellingen

### Algemeen

- meer beeldkwaliteit en onderlinge samenhang bieden langsheen de Turnhoutsebaan
- de verschillende zones moeten herschikt worden en beter worden afgebakend (zie kaart hieronder)

**Legende**

- Zone A1: grootschalige detailhandel, ambachtelijke bedrijven en KMO
- Zone A2: ambachtelijke bedrijven en KMO
- Zone A3: recreatiezone
- Zone B1: wonen ten noorden van de Turnhoutsebaan
- Zone B2: woongebied met landelijk karakter ter hoogte van Klein Waterstraat
- Zone B3: woonparkgebied
- Zone B4: bescheiden woongebied
- Zone C: wonen achter de Turnhoutsebaan
- Zone D: ruimte voor landschap, natuur en landbouw

### Zone A: cluster van KMO en detailhandel met recreatie

- het opdelen van de cluster in een zone voor grootschalige detailhandel (A1), een zone voor KMO en ambachtelijke bedrijven (A2) en een zone voor recreatie (A3)
- het RUP moet een leefbaar evenwicht vinden tussen de aanwezige zonevreemde functies en de oorspronkelijke gewestplanbestemming voor KMO, hierbij fungeert het handelsvestigingsconvenant als richtlijn
- aansluitend op de gewestplanbestemming voor KMO wordt conform het GRS extra ruimte voorzien voor duurzame KMO's
- voor de aanwezige zonevreemde bedrijvigheid die niet binnen de visie van het RUP past wordt een uitdoofscenario voorzien

- het invullen van de zone voor recreatie met een recreatieve bestemming met betrekking tot binnen- en/of buitensport en dit zoveel mogelijk ten dienste van de overige functies in het gebied en de omgeving
- de retail- en KMO-cluster hertekenen tot een samenhangende en kwalitatieve cluster, waarbij de site als één geheel wordt gezien
- verbeteren van de verkeersafwikkeling van de zone naar de Turnhoutsebaan
- verleggen van buurtweg 18 naar de Klein Waterstraat met het oog op het efficiënt kunnen invullen van de zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO aan de westzijde van de Klein Waterstraat

### Zone B: wonen en handel langs de Turnhoutsebaan

- het bieden van gepaste woonvormen en het sturen van de toegelaten functies langs de Turnhoutsebaan
- het tegengaan van de leegstand van het gebouw Van Ende, door een nieuwe gepaste functie te voorzien

### Zone C: wonen achter de Turnhoutsebaan

- het aangenaam wonen met groene tuinzones uitspelen

### Zone D: ruimte voor natuur en agrarische activiteiten

- uitgroeien tot een extra bufferzone voor de Antitankgracht en het versterken van de biologisch waardevolle elementen

## 3.2 Visie en ruimtelijke concepten

### Cluster voor KMO en detailhandel (zone A)

Binnen de cluster moet er gezocht worden naar een gezonde mengvorm van lokale bedrijvigheid, grootschalige detailhandel en recreatie. Globaal wordt zone A opgedeeld in 3 subzones zijnde zone A1, A2 en A3.

### Grootschalige detailhandel (zone A1)

*Toegelaten functies en oppervlaktes*

Tussen Klein Waterstraat en Waterstraat kunnen ambachtelijke bedrijven en KMO worden gecombineerd met grootschalige detailhandel. De bruto vloeroppervlakte voor retail zal beperkt worden tot circa 25.000 m² (zijnde de vergunde toestand met een beperkte groeimarge). Voor de ontwikkeling van zone A1 wordt een maximale B/T-index van 0,5 en een maximale V/T-index van 0,55 naar voor geschoven.

De toegestane functies kunnen elkaar onderling ondersteunen en zijn complementair aan het aanbod in het centrum van Schilde. Minimaal 50% van de handelszaken heeft een minimale verkoopoppervlakte (exclusief magazijn) van 1.000 m² en maximaal 50% heeft een minimale verkoopoppervlakte (exclusief magazijn) die kleiner is dan 1000 m². Een unit kan niet verder opgedeeld worden in verschillende retail uitbatingen. "Fashionzaken (modegerelateerde kleding en schoenen)" zijn hier niet toegelaten aangezien ze worden voorbehouden voor vestigingen in het winkelcentrum Turnhoutsebaan centrum.

De overige ruimte mag ingenomen worden door ambachtelijke bedrijven en KMO. Een minimum van 10.000 m² wordt voorbehouden. Toonzalen zijn toegelaten indien ze gekoppeld worden aan de productie of verwerking van individuele bedrijven en mogen max. 50% van de bruto oppervlakte bedragen.

*Kwalitatieve inrichting site*

De cluster dient als één geheel te worden aanzien. Het terrein moet als één geheel aangepakt worden met een kwalitatieve groene beplanting, waardoor het ook zal aanvoelen als een samenhangend geheel met een duidelijke afbakening. De architectuur zal op elkaar afgestemd worden zodat het gebied leesbaar is voor de gebruiker en het een aantrekkelijk uithangbord wordt langs de Turnhoutsebaan.

Nieuwe bebouwing wordt doordacht ingeplant en dit zowel i.f.v. het functioneren van het gebied als i.f.v. de ruimtelijke kwaliteit en uitstraling naar de omgeving toe. Hierbij worden gebouwen zoveel mogelijk gekoppeld/geclusterd en wordt er ook in de hoogte gebouwd (kantoorruimte worden verplicht op de verdieping voorzien). De bouwhoogte bedraagt minimaal 4 m en maximaal 11 m. Hoogteaccenten zijn toegelaten waarbij voor 30% van het gebouw een maximale hoogte van 15 m wordt toegelaten.

Belangrijk is dat de site kwaliteit uitstraalt vanaf de Turnhoutsebaan en er waardevolle architectuur ingeplant wordt richting de Turnhoutsebaan. De gevels langs de Turnhoutsebaan moeten aanvoelen als uitnodigende voorgevels. Het is niet de bedoeling om hier één grote architecturale doos te voorzien, maar dat er gespeeld wordt met ritme in de bebouwing dit door variatie in bouwhoogtes, doorkijken vanaf de Turnhoutsebaan naar het binnengebied te creëren, uitsparingen en uitsprongen in de gevel te voorzien, het gebruik van verschillende gevelmaterialen…

Door gebouwen te clusteren en bepaalde functies in de hoogte te voorzien komt er meer ruimte vrij voor een kwalitatieve en aantrekkelijke inrichting van de site. Het groene en waterrijke karakter van Schilde dient op de site terug zichtbaar gemaakt te worden. Zo krijgt het terrein meer beeldkwaliteit maar wordt het ook duurzamer en klimaatbestendiger.

*Collectieve parking en ontsluiting*

De cluster wordt gereorganiseerd rondom een gemeenschappelijke centrale parking met een gezamenlijke ontsluiting. Deze zal bestaan uit 2 ontsluitingswegen: 1 via de Klein Waterstraat en 1 via de Waterstraat. Het intern autoverkeer wordt hierbij zoveel mogelijk gebundeld. De bedrijven richten zich naar binnen (naar de collectieve parking) en niet naar de Turnhoutsebaan. De parking wordt half-verhard en met het nodige groen aangelegd. Naast de collectieve parking in open lucht is het ook wenselijk om waar mogelijk gebruik te maken van

dakparkings, ondergrondse of halfondergrondse parkings om zo efficiënt mogelijk met de ruimte om te gaan.

Het laden en lossen wordt georganiseerd tussen de handelszaken zodat geen (visuele) hinder ontstaat richting het binnengebied of de Turnhoutsebaan.

*Zone voor recreatie*

Het is wenselijk om de functies die hier kunnen worden ingeplant (fitness, bowling, sauna, horeca…) ook zoveel mogelijk ten dienste te laten stellen van de aanwezige bedrijven en overige functies. Ook naar ruimtelijke organisatie toe mag de zone voor recreatie geen afzonderlijke entiteit vormen. Zowel visueel als functioneel dient ze gekoppeld te worden aan de zone voor grootschalige detailhandel en ambachtelijke bedrijven en KMO. Het parkeren en de ontsluiting dienen gelinkt te worden aan de collectieve parking van de detailhandelszone (complementair gebruik). Functies met geluidshinder zijn niet toegelaten.

### Ambachtelijke bedrijven en KMO (zone A2)

*Toegelaten functies en oppervlaktes*

Ten westen van de Klein Waterstraat ligt de focus op kleinere ambachtelijke bedrijven en kleinere kmo's in productie en verwerking. Voor de ontwikkeling van zone A2 wordt een maximale B/T-index van 0,4 en een maximale V/T-index van 0,5 naar voor geschoven.

De nadruk zal hier gelegd worden op het vormgeven van een duurzame kmo-zone. Toonzalen zijn er enkel toegelaten indien ze gekoppeld worden aan de productie of verwerking van individuele bedrijven en mogen max. 25% van de bruto oppervlakte bedragen.

De zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's wordt ten opzichte van de geldende bestemmingszone cf. het gewestplan beperkt uitgebreid. De uitbreiding is te motiveren omwille van het feit dat de bruikbare ruimte voor de ontwikkeling van (duurzame) KMO's binnen Schilde zeer beperkt is, er hier reeds bedrijvigheid aanwezig is en dus kan ingezet worden op bundeling van de bedrijvigheid en de locatie binnen zone 2, langsheen de Turnhoutsebaan, uitermate geschikt is voor de inplanting van ambachtelijke bedrijven en KMO's.

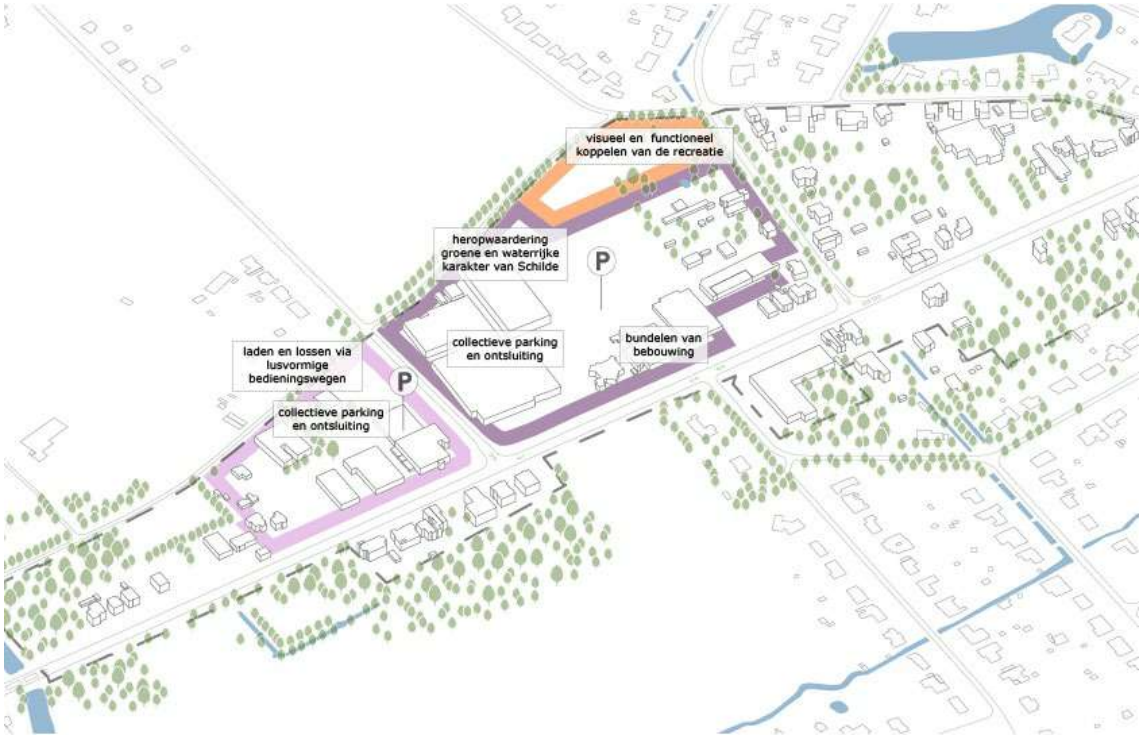
*Kwalitatieve inrichting site*

Ook hier dient ingezet te worden op de creatie van een aantrekkelijke site die één geheel vormt door de inplanting van de bebouwing, de groene dooradering van de site, de kwalitatieve en samenhangende architectuur… Gebouwen worden zoveel mogelijk gekoppeld/geclusterd en waar mogelijk wordt ook in de hoogte gebouwd (kantoorruimte, conciërgewoningen… worden verplicht op de verdieping voorzien).

Met het oog op het efficiënt kunnen invullen van de bedrijvenzone wordt de buurtweg 18, die de zone doorkruist, naar de Klein Waterstraat verlegt.

*Collectieve parking en ontsluiting*

Deze zone kent een eigen ontsluiting via de Klein Waterstraat en een collectieve parking. De locatie van deze parking hoeft niet noodzakelijk centraal op de site gelegen te zijn maar kan worden afgestemd op een optimale inplanting van de gebouwen of op een alternatieve ontsluiting richting de Oudebaan. Het laden en lossen wordt georganiseerd aan de achterzijde van de handelszaken via lusvormige bedieningswegen waar ook brandweerwagens gebruik van kunnen maken.




## Wonen langs de Turnhoutsebaan (zone B)

Binnen zone B heeft wonen langs de Turnhoutsebaan de hoofdtoon. Er dient gewerkt te worden aan de beeldkwaliteit van deze zone en de wildgroei aan functies dient in de hand gehouden te worden. Binnen zone B zijn er echter nog verschillende morfologische en functionele entiteiten terug te vinden.

Zones ten noorden van Turnhoutsebaan

<u>Zone B1</u>

De zone ten noorden van de Turnhoutsebaan kent reeds een veelheid aan diensten en handelszaken maar dit echter vaak met een weinig kwalitatief karakter. Het is wenselijk om een kader te bieden om kwalitatievere ontwikkeling van deze zone te bewerkstellingen. Bijkomende handelszaken zijn hier echter niet wenselijk en aanwezige handel dient langzaam

uit te doven. Kleinschalige dienstverlening complementair aan het wonen (bv. vrije beroepen, weinig verkeersgenererende kantoren) kan wel toegelaten worden. Er wordt maximaal ingezet op het behoud van de woonfunctie op deze locatie maar dit afgestemd op de Turnhoutsebaan. Meergezinswoningen met een beperkt aantal wooneenheden zijn hier opportuun, eerder dan eengezinswoningen.

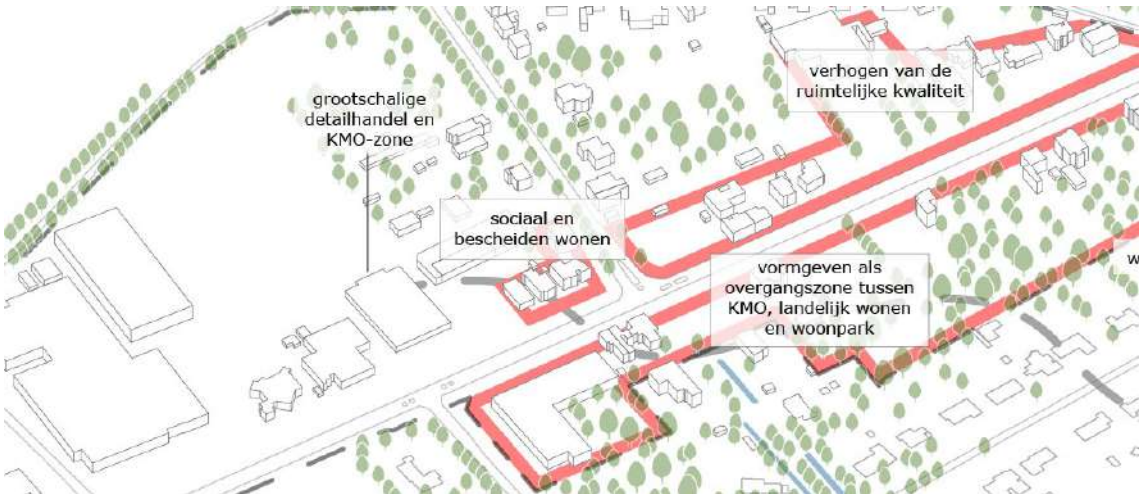
Bij het oprichten van nieuwe bebouwing moet de achteruitbouwstrook langs de gewestweg Turnhoutsebaan gerespecteerd te worden.

Binnen deze zone bevindt zich eveneens feestzaal 's Graevenhof. Recent werd er een omgevingsvergunning afgeleverd voor het uitbreiden van een bestaande feestzaal, het aanleggen van parkeerplaatsen, het afbreken van woningen en het bouwen van een serre. In de toekomst zullen hier kantoren verhuurd worden en wordt er ruimte voorzien voor flexplekken en co-working spaces en een bijhorend restaurant.

Hierbij dient de nodige aandacht te gaan naar de kwaliteit van de inrichting op de site en de afstemming op de woonomgeving en de Turnhoutsebaan. Parkeervoorzieningen en verkeersafwikkeling zijn hierbij ook zeer belangrijke aandachtspunten.

Zone B4

De gemeente Schilde heeft een tekort aan sociale en bescheiden woningen en dient dus op zoek te gaan naar oplossingen. De carwash in de aanliggende KMO-zone (A1) werd recent vernieuwd en blokkeert zowel op korte als op lange termijn de aansluiting met de rest van zone A1. Het is dan ook niet opportuun om deze hoek te herbestemmen in functie van bedrijvigheid. De bestaande woonbestemming blijft hier dan ook behouden met het oog op sociaal en bescheiden wonen.



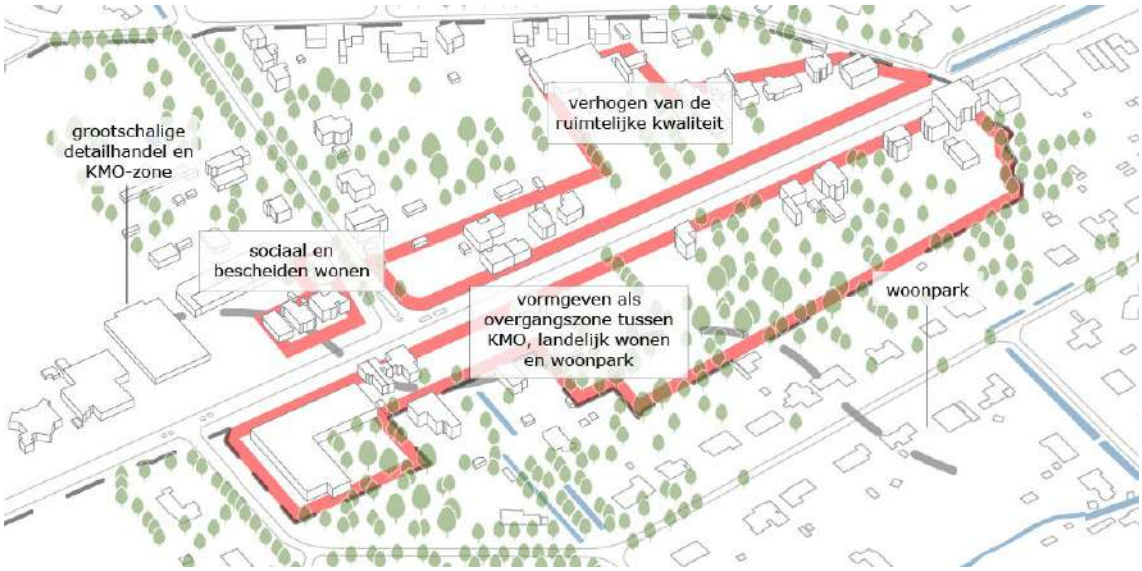

Woongebied met landelijk karakter ter hoogte van Klein Waterstraat (zone B2)

Voor dit woongebied wordt een behoud van het huidige karakter vooropgesteld. Hier wordt dus blijvend ingezet op een- en meergezinswoningen met een landelijk karakter afgestemd op de omgeving. De bestaande vergunde bedrijvigheid kan behouden blijven.

Woonparkgebied (zone B3)

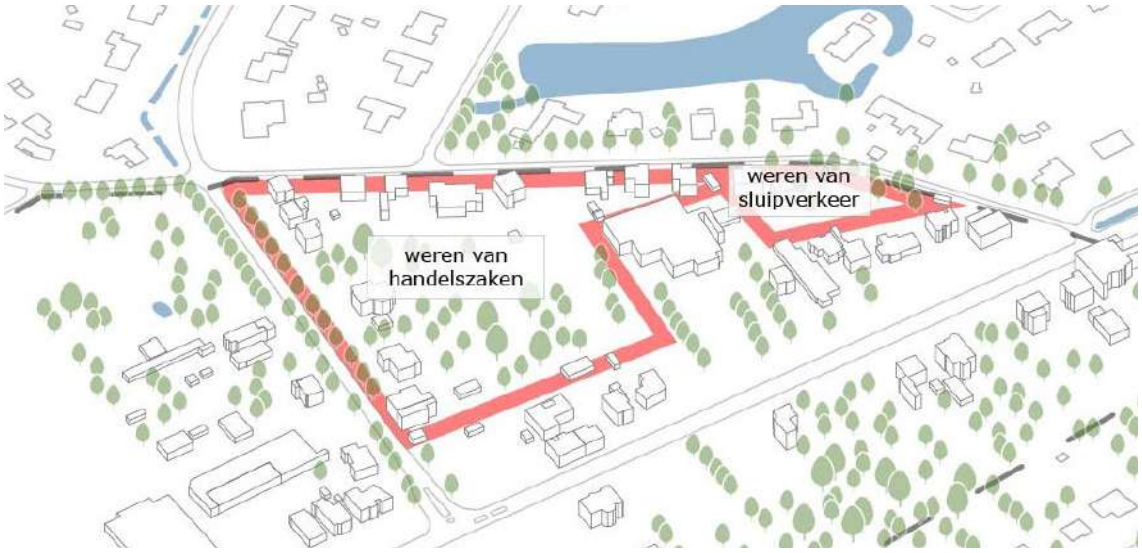
De typologie van woonpark sluit hier niet echt aan op de realiteit van de locatie langsheen de Turnhoutsebaan. Deze percelen hebben een volledig ander karakter dan de achterliggende percelen in woonparkgebied. De typologie van villa's op ruime groene percelen slaat dan ook maar beperkt aan met leegstand en verloedering tot gevolg. Deze zone dient gezien te worden als een overgangszone tussen de KMO-zone, het landelijk wonen en het woonpark. Een nieuwe typologie is wenselijk waarbij naast het wonen nog beperkt andere functies zijn toegelaten zoals vrije beroepen. Dergelijke nieuwe typologie kan bv. bestaan uit de creatie van een aantal gekoppelde woonentiteiten in een zeer groene en, ondanks de locatie langs de Turnhoutsebaan, toch rustige omgeving. Het aantal wooneenheden kan dan bv. afgestemd worden op de grootte van het perceel, het aantal percelen die in ontwikkeling worden genomen… Om het karakter van woonparkgebied terug te brengen, dient nieuwe bebouwing naar achter geplaatst te worden zodat een ruime groene voortuinzone ontstaat en wonen in het groen terug centraal staat.

Binnen het woonparkgebied bevindt zich eveneens de voormalige meubelzaak Van Ende. Het huidige gebouw is te groot en ruimtelijk niet aanvaardbaar in de omgeving. Bovendien is dit geen plek voor hoog-dynamische activiteiten die veel verkeer genereren. Op korte termijn zou het huidig gebouw een invulling kunnen krijgen met kantoren, co-working spaces, vrije beroepen, dienstverlening (bv. Huisartsenpraktijk, apotheek…), maar de voorkeur op lange termijn gaat naar een reconversie naar wonen. Na afbraak van het gebouw zullen voor het perceel dezelfde voorschriften gelden als het aangrenzend woonparkgebied.



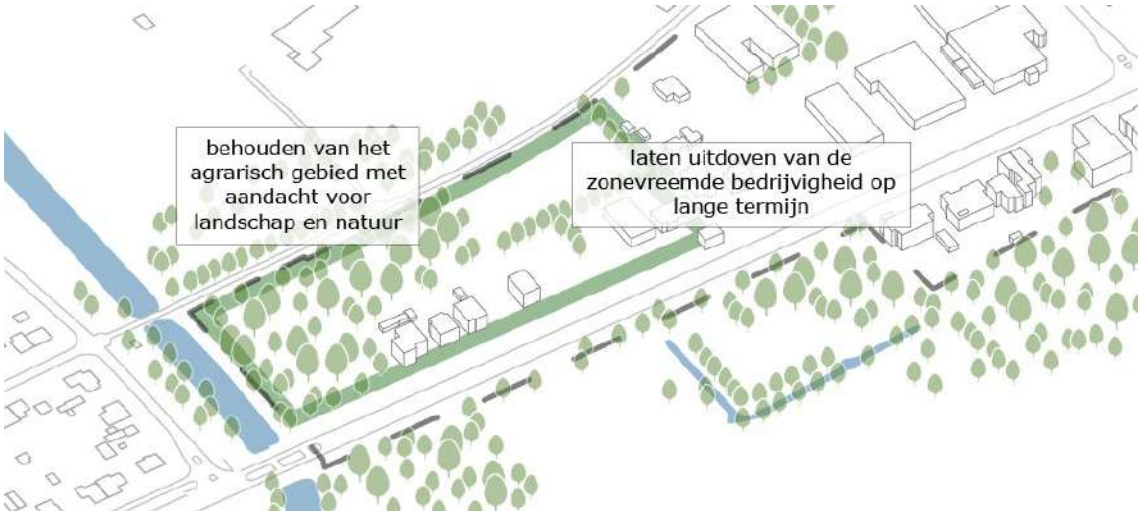

## Wonen achter de Turnhoutsebaan (zone C)

De drukte van de Turnhoutsebaan is in deze woonzone niet terug te vinden. De druk om ook handelszaken in dit gebied te realiseren moet tegengehouden worden.




## Ruimte voor landschap, natuur en landbouw (zone D)

De reeds aanwezige open ruimte in dit gebied kan zich ontplooien tot een meerwaarde voor de kwaliteiten van het antitankkanaal, zowel landschappelijk, biologisch als recreatief. Gezien er in deze zone nog amper agrarische activiteiten voorkomen, is een herbestemming van agrarisch gebied naar gemengd openruimtegebied aangewezen. Hierbij wordt extra aandacht voor landschap, natuur en landbouw vooropgesteld. De mogelijkheden voor zonevreemde woningen zijn bepaald in het RUP Zonevreemde woningen. De zonevreemde handelszaken dienen op lange termijn te uit te doven.


behouden van het agrarisch gebied met aandacht voor landschap en natuur
laten uitdoven van de zonevreemde bedrijvigheid op lange termijn

# 4 EFFECTEN VAN HET RUP

*Op vraag van Team MER werden binnen de effectenbespreking enkele aanpassingen/aanvullingen doorgevoerd. De aanpassingen/aanvullingen werden in het oranje aangeduid.*

## 4.1 Onderzoek tot m.e.r.

De aanzet tot de m.e.r.-screening (onderzoek tot m.e.r.) wordt hier integraal geïntegreerd in de startnota van het voorliggend RUP. Deze screening dient dan ook samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken van de startnota en het plan van de bestaande en juridische toestand. Op deze wijze heeft de lezer steeds volledige inzage in het RUP en specifiek in de bestaande toestand als referentiesituatie en de planningscontext waarbinnen het voorliggend RUP kadert.

### 4.1.1 Methodiek

Als eerste stap in het onderzoek tot m.e.r. wordt nagaan of het RUP niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is volgens de regelgeving, zoals vastgelegd in het plan-m.e.r.-decreet van 27 april 2007. Indien dit niet het geval is, kan overgegaan worden op de beschrijving en evaluatie van de te verwachten effecten van het voorgenomen plan en de redelijke alternatieven.

Om het onderzoek naar de milieueffecten op een kwalitatieve en eenduidige wijze te kunnen voeren, worden de ontwikkelingsmogelijkheden die worden geboden door het RUP gebundeld in een aantal planingrepen.

#### Fase startnota

Tijdens de fase van de startnota wordt een eerste inschatting gemaakt van de mogelijk te verwachte effecten van de diverse planingrepen via een ingreep-effectenmatrix. In deze matrix wordt afgewogen welke disciplines verder zullen onderzocht worden en hoe deze verder onderzocht zullen worden. Hierbij wordt rekening gehouden met a/ de referentiesituatie die een indicatie geeft van de kwetsbaarheid van het plangebied en b/ de aard van de planingrepen.

#### Fase scopingnota

In deze fase wordt een beslissing m.b.t. de plan-MER-plicht genomen. Op basis van binnengekomen adviezen en opmerkingen tijdens de raadpleging publiek en adviesvraag worden indien nodig bepaalde disciplines bijkomend onderzocht. De finale screening van de potentiële milieueffecten wordt vervolgens overgemaakt aan het team MER die een advies formuleert m.b.t. de plan-MER-plicht.

### 4.1.2 Toepassingsgebied

Het RUP is niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig, omwille van de volgende redenen:

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor projecten opgesomd in rubriek 10b van bijlage II. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 28,5 ha, wat overeenkomt met een klein percentage van 0,8% van het totale grondgebied van de gemeente Schilde dat circa 3600 ha bedraagt. Bovendien heeft het RUP betrekking op een afstemming op de bestaande situatie.
- Het RUP is geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet.

Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:

- indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht;
- indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht.

### 4.1.3 Alternatieven

#### Nulalternatief

Als alternatief voor de uitvoering van het RUP zal hier kort aandacht besteed worden aan het nulalternatief. In het nulalternatief zou de bestemming volgens het gewestplan en de ermee gerelateerde bepalingen en voorschriften behouden blijven. De belangrijkste plus- en minpunten worden hieronder aangehaald.

Het plangebied is conform het gewestplan geselecteerd als zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, gebied voor dagrecreatie, woongebied met landelijk karakter, woonparkgebied en agrarisch gebied (met overdruk alternatief reservatiegebied in functie van het Duwvaartkanaal).

Pluspunten van het nulalternatief:

- behoud van de bestaande situatie waarbij geen woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied ingenomen wordt voor het uitbreiden van de ambachtelijke bedrijvenzone

Minpunten van het nulalternatief:

- in stand houden van de zonevreemde problematiek
- de stedenbouwkundige mogelijkheden zijn niet afgestemd op de bestaande situatie en het gewenste beleid

## Locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven

Naast het nulalternatief kan er eveneens gekeken worden naar de locatie- en inrichtings-en/of uitvoeringsalternatieven. Met betrekking tot de ontsluiting van Zone A1 werd binnen de opgemaakte MOBER (zie bijlage voor het volledige document) een scenario-analyse verricht:

*In totaal zijn 5 ontsluitingsscenario's onderzocht:*

- Ten eerste, een ontsluiting naar de Klein Waterstraat.
- Ten tweede, een ontsluiting naar de Waterstraat.
- Ten derde een ontsluiting naar de Klein Waterstraat alsook een ontsluiting naar de Waterstraat.
- In het vierde ontsluitingsscenario is bijkomend aan een ontsluiting naar de Waterstraat en Klein Waterstraat een rechts-in/rechts-uit aansluiting op de N12 Turnhoutsebaan aanwezig.
- Het vijfde en laatste scenario is een variant op scenario 4 met een rechts-in rechts-uit aansluiting van de Klein Waterstraat op de N12

*In deze mobiliteitsstudie is de haalbaarheid van al deze 5 ontsluitingsstructuren nagegaan.*

*Ontsluitingsscenario's 1, 2, 3 en 5 zijn vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling niet haalbaar gebleken. Met de verkeersafwikkeling als voornaamste uitgangspunt wordt er in ontsluitingsscenario 1 te veel verkeer toegedeeld op de Klein Waterstraat. In ontsluitingsscenario 2 wordt er dan weer te veel verkeer toegedeeld op de Waterstraat. In ontsluitingsscenario 3 wordt het verkeer gespreid over de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Toch zal ook in het derde scenario wachtrijvorming optreden. Ook wanneer de Klein Waterstraat afslagstroken krijgt en wanneer de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast wordt.*

*Om de bijkomende verkeersstromen te verkleinen van en naar de Waterstraat en Klein Waterstraat is er een vierde ontsluitingsscenario uitgewerkt met een bijkomende rechts-in-rechts-uit ontsluiting rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan. Dit ontsluitingsscenario kan een vlotte verkeersafwikkeling garanderen op de kruispunten met de Waterstraat en de Klein Waterstraat. Hiervoor dient wel de Klein Waterstraat uitgerust te worden met afslagstroken en dient de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast te worden. De capaciteit van de N12 Turnhoutsebaan wordt hiermee wel verkleind, maar verwacht wordt dat de verkeersafwikkeling op de N12 Turnhoutsebaan niet problematisch zal verlopen. De verzadigingsgraden blijven namelijk onder de grenswaarde van 95%.*

*Gelet op het karakter van deze Oudebaan, de wegencategorisering en de wandelroute en lokale fietsroute die over deze Oudebaan loopt is er in geen van de scenario's gekozen om nog een ontsluiting te voorzien naar deze Oudebaan voor het gemotoriseerde verkeer.*

Voor de overige zones zijn de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven beperkt. Het programma en de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot de inrichting zijn immers afgestemd op de actuele situatie, het gewenste beleid en de ontwikkelingswensen van de overheid. Abstractie maken van de actuele situatie is niet wenselijk gezien dit zou resulteren in een onwerkbaar RUP. Een bespreking van de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven is hier dan ook niet aan de orde.

Het RUP wordt opgemaakt om de visie van de gemeente op de Turnhoutsebaan vorm te kunnen geven en duidelijke richtlijnen voor de toekomstige ontwikkeling naar voor te schuiven. Het RUP is dus locatiespecifiek en onderzoek naar een locatie-alternatief is dan ook niet aan de orde.

### 4.1.4 Beoordeling milieueffecten

Om het bespreken van de milieueffecten te structureren wordt de bespreking opgesplitst in onderstaande zones (cfr. de zones onder de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen):

**Legende**

- Zone A1: grootschalige detailhandel, ambachtelijke bedrijven en KMO
- Zone A2: ambachtelijke bedrijven en KMO
- Zone A3: recreatiezone
- Zone B1: wonen ten noorden van de Turnhoutsebaan
- Zone B2: woongebied met landelijk karakter ter hoogte van Klein Waterstraat
- Zone B3: woonparkgebied
- Zone B4: bescheiden woongebied
- Zone C: wonen achter de Turnhoutsebaan
- Zone D: ruimte voor landschap, natuur en landbouw

#### Bodem

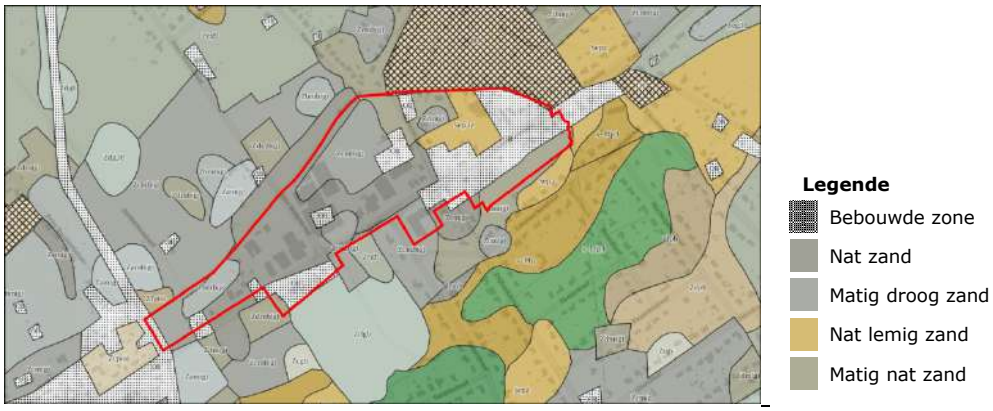
| **Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem** | **Ja** | **Nee** |
|---|---|---|
| ***Bodemverstoring* en grondstofvoorraden** | | |
| Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden? | ☒ | ☐ |
| Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)? | ☒ | ☐ |
| Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)? | ☐ | ☒ |
| ***Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging*** | | |

| | | |
|---|---|---|
| Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenzone)? | ☒ | ☐ |
| Voorziet het plan herbestemmingen naar een ander bestemmingstype? | ☒ | ☐ |
| ***Erosie*** | | |
| Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor bijkomende oppervlakte aan erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn? | ☐ | ☒ |

## Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Referentiesituatie

De bodem in het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit zandige en lemig zandige gronden. Verder wordt een deel van de bodem gekarteerd als bebouwde zone. De bodem van het plangebied is reeds verstoord door uitgravingen in het kader van bebouwing en verhardingen. Daarom kan gesteld worden dat fysische bodemtoestand van het plangebied slechts matig kwetsbaar is.




| Bodemkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

De **zone A1** wordt middels voorliggend RUP omgezet van gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (conform het gewestplan) naar zone voor grootschalige detailhandel. Nieuwbouw, herbouw en het aanleggen van verhardingen wordt toegestaan. Gelet op de huidige planologische bestemming zijn op vlak van bodemverstoring en grondstofvoorraden geen uitgesproken negatieve effecten te verwachten door de beoogde herbestemming.

**Zone A2** wordt binnen het RUP aangewend in functie van het ontwikkelen van een zone voor KMO- en ambachtelijke activiteiten. Gelet op de huidige bestemming als gebied voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO (conform het gewestplan) wordt grotendeels een bestendiging van de huidige planologische bestemming beoogd. Enkel ten zuidwesten van zone A2 zal een beperkte zone bestemd als agrarisch gebied (conform het gewestplan) aangesneden worden. Gelet op de agrarische activiteiten die mogelijk zijn binnen deze bestemming (grondbewerking, ploegen,…) zijn geen uitgesproken negatieve effecten te verwachten op vlak van bodemverstoring en grondstofvoorraden door de beoogde herbestemming.

Ter hoogte van **zone A3** wordt er ruimte voor recreatie voorzien, conform de huidige gewestplanbestemming. De verstoring van de bodem ten opzichte van de huidige planologische bestemming zal zeer beperkt zijn.

In **zone B en C** wordt er ruimte voor wonen voorzien, conform de huidige gewestplanbestemming. De verstoring van de bodem ten opzichte van de huidige planologische bestemming zal zeer beperkt zijn.

*t.o.v. de bestaande toestand*

Binnen **zone A1 en A2** dient beklemtoond te worden dat het hoofdzakelijk zal gaan over herbouw gezien de zone reeds hoofdzakelijk bebouwd en verhard is. Binnen de voorschriften wordt opgenomen dat bijkomende bebouwing en verharding maximaal gebundeld moet worden aan de reeds bestaande. Het opleggen van een maximale B/T-index van 0,5 voor zone A1 en 0,4 voor zone A2 bepaalt de maximale verhardingsgraad.

**Zone A3** kent momenteel nog geen uitgesproken bebouwing en verharding. Het RUP laat hier bijkomende bebouwing en verharding toe in functie van recreatieve invullingen. Voor deze zone zal een maximale B/T-index worden opgelegd van 0,4. Daarnaast wordt binnen de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat het gemotoriseerd verkeer in functie van de recreatiezone dient gebruik te maken van de ontsluiting en centrale collectieve parking die zal vormgegeven worden binnen zone A1. Dit om een complementair gebruik van de parking en ontsluiting na te streven en de verhardingsgraad maximaal te drukken.

De **zones B en C** worden vandaag reeds grotendeels ingevuld met residentiële woningen. Ten opzichte van de bestaande toestand zijn effecten op de bodem te verwachten in functie van het bebouwen van de weinige onbebouwde kavels binnen **zones B1, B2, B3, B4 en C**.

In **zone D** wordt ruimte voorzien voor landschap, natuur en landbouw. De bodem kan bijgevolg aangewend worden voor agrarische activiteiten, conform de huidige gewestplanbestemming.

*Conclusie bodemverstoring en grondstofvoorraden*

Globaal dient gesteld te worden dat de bijkomende verstoring van de bodem en bijkomende verharding en bebouwing beperkt zal zijn. Rekening houdend met de aard van de planingrepen en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

### Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

<u>Referentiesituatie</u>

Binnen het plangebied werden volgende oriënterende bodemonderzoeken uitgevoerd (OVAM, 2018):

- perceel afdeling 1 sectie A nr. 551 F 2: dossiernummer 5225, rapportdatum 2010
- perceel afdeling 1 sectie A nr. 551 L: dossiernummer 29678, rapportdatum 2007
- percelen afdeling 1 sectie A nrs.574 G 3, 574 M 3 en 574 P 3: dossiernummer 689, rapportdatum 1997
- percelen afdeling 1 sectie A nrs. 576 S 3 en 576 Y 3: dossiernummer 68047, rapportdatum 2015
- perceel afdeling 2 sectie B nr. 13 A 2: dossiernummer 34235, rapportdatum 2009

Gelet op het feit dat het oriënterend bodemonderzoek geen aanleiding gaf voor de opmaak van een beschrijvend bodemonderzoek kan gesteld worden dat er geen uitgesproken verontreiniging van de bodem werd vastgesteld.

Verder werden er twee schadegevallen binnen het plangebied gemeld op volgende percelen:

- afdeling 1 sectie A nrs. 551 W en 551 X
- afdeling 1 sectie A nr. 575 X 2

| Kaart bodemonderzoeken (OVAM, 2021)

Effectenbespreking

In **zone A** wordt ruimte voor KMO en ambachtelijke activiteiten (zone A2) en detailhandel (zone A1) voorzien. In het RUP zullen risico-activiteiten niet toegestaan worden. Bovendien dient ten allen tijden de geldende milieuwetgeving (Vlarem/Vlarema/Vlarebo) gevolgd te worden. Bij naleving van deze wetgeving zal de kans op het optreden van bodemverontreiniging klein zijn, eventuele verontreiniging zal te wijten zijn aan calamiteiten. Aanzienlijke effecten ten aanzien van bodemkwaliteit worden bijgevolg niet verwacht. Dit zowel ten opzichte van de huidige planologische toestand als de bestaande toestand.

In de **overige zones** wordt geen bedrijvigheid of andere functies die een aanzienlijk negatief effect op de bodemkwaliteit zouden kunnen genereren toegestaan.

### Erosie

Het plan voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben. Aanzienlijke effecten ten aanzien van de discipline bodem worden bijgevolg niet verwacht.

### Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

## Water (grond- en oppervlakte- en afvalwater)

| **Checklist potentiële ingrepen discipline Water** | **Ja** | **Nee** |
|---|---|---|
| ***Grondwater*** | | |
| Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies? | ☒ | ☐ |

| | | |
|---|---|---|
| Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones? | ☒ | ☐ |
| Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)? | ☒ | ☐ |
| Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenzone)? | ☒ | ☐ |
| ***Oppervlaktewater*** | | |
| Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones)? | ☒ | ☐ |
| Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging. | ☒ | ☐ |
| ***Afvalwater*** | | |
| Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)? | ☒ | ☐ |

### Grondwater

Andere aspecten van de grondwaterhuishouding worden besproken onder de watertoets.

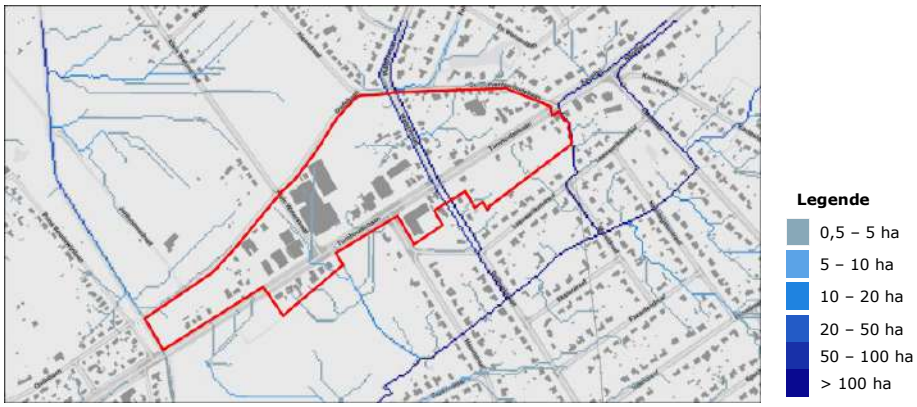
Referentiesituatie

Binnen het plangebied loopt langsheen de linkerzijde van de Waterstraat de Waterstraatse Loop, een onbevaarbare waterloop van tweede categorie en beheerd door de Provincie Antwerpen. Verder loopt langs de rechterzijde van de Waterstraat een niet geklasseerde waterloop VHA 41437. Beide waterlopen betreffen doorheen het plangebied een ingebuisd tracé.

Aan het plangebied grenzen volgende waterlopen:

- Antitankkanaal: een waterloop van eerste categorie en beheerd door de Vlaamse Milieumaatschappij – Afdeling Operationeel Waterbeheer - Antwerpen
- Trappistenbeek: een waterloop van tweede categorie en beheerd door Provincie Antwerpen
- VHA-waterloop 41303 een niet geklasseerde waterloop

De afstroming van het plangebied gebeurt richting de aanwezige ingebuisde waterlopen.




| Afstromingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Gezien het plangebied uit verschillende bodemsoorten bestaat, verschilt de drainageklasse van de bodem ook:

- de drainage van de zandbodem en de natte lemige zandbodem is aangeduid als overwegend nat
- de drainage van matig droge zandbodem met dikke antropogene humus A horizont (zcm) is aangeduid al matig droog, zwak gleyig
- de drainage van de bebouwde zones (ob) zijn onbepaald

Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone voor waterwinning.

Het plangebied is grotendeels matig gevoelig voor grondwaterstromingen (Ca2). Ten noordoosten van het plangebied is het plangebied deels zeer gevoelig voor grondwaterstromingen (Ca1).

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Het RUP laat bebouwing en verharding toe in de **zones A, B en C**. Gezien de geldende planologische bestemmingen is de toename ten opzichte van de bestaande toestand eerder beperkt te noemen. Het plan voorziet een beperkte toename van verharding ten opzichte van de bestaande planologische toestand door de beoogde herbestemming van een beperkte zone agrarisch gebied naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO's (zone A2). De toename van de bebouwing wordt daarnaast ingeperkt door de opname van maximale B/T-indexen. Voor de zone A1 wordt een B/T-index van 0,5 opgenomen. Voor zone A2 en A3 geldt een maximale B/T-index van 0,4.

Binnen de zones A1 en A2 van het RUP wordt daarnaast gestreefd naar het beperken van de noodzakelijke verharding. Zo wordt bijvoorbeeld opgelegd dat het parkeren collectief dient georganiseerd te worden in een centrale parking waarbij de parkeerplaatsen dienen gerealiseerd te worden in waterdoorlatende verharding en in de mate van het mogelijke ook de rijloper.

Binnen **zone A1 en A2** wordt bedrijvigheid toegelaten waardoor ten gevolge van calamiteiten in beperkte mate verontreiniging van het grondwater mogelijk is. Gezien de huidige planologische bestemmingen zijn de effecten beperkt te noemen.

Verder wordt binnen **zones A1 en A2** de mogelijkheid geboden om (half)ondergrondse parkeerruimtes vorm te geven. Ook binnen de **zones B en C** wordt een ondergrondse verdieping toegelaten in de vorm van een kelderverdieping. Wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor (1) een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien (2) en/of leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte van meer dan 1 hectare

(3) en/of ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter tot 1 meter, bevat die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van meer dan 100 meter (zie ook watertoets). Daarnaast dient benadrukt te worden dat deze ondergrondse constructies reeds toegelaten worden binnen de huidige planologische bestemmingen waardoor de effecten op het grondwater ten opzichte van de planologische toestand beperkt zijn.

Verder zal binnen de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend RUP globaal de nadruk gelegd worden op duurzame waterhuishouding (individuele of collectieve buffering, maximaal hergebruik regenwater…) en voldoende infiltratiemogelijkheid voor het aanvullen van de grondwatertafel. De activiteiten mogen geen risico's inhouden voor grondwaterverontreiniging en de geldende normering inzake hemelwaterbuffering dient gevolgd te worden waardoor geen aanzienlijke wijziging van de grondwaterstand verwacht wordt.

Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn in het kader van integraal waterbeleid worden binnen het RUP toegelaten voor zover de technieken van natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en volgende aspecten nagestreefd worden:

- het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien;
- het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie;
- het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden;
- het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen.

In het RUP worden geen rechtstreekse werken voorzien aan de aanwezige waterloop maar noodzakelijke ingrepen worden wel mogelijk gemaakt. De nodige onderhoudszones dienen gerespecteerd te worden.

De toegelaten functies en invullingen binnen de **zones B, C en D** houden geen risicoactiviteiten in voor grondwaterverontreiniging.

*t.o.v. de bestaande toestand*

Het RUP laat bebouwing en verharding toe in de **zones A, B en C**. Gezien de reeds bestaande bebouwing en verharding is de toename ten opzichte van de bestaande toestand eerder beperkt te noemen.

Binnen de zones A1 en A2 van het RUP wordt daarnaast gestreefd naar het beperken van de noodzakelijke verharding. Zo wordt bijvoorbeeld opgelegd dat het parkeren collectief dient georganiseerd te worden in een centrale parking waarbij de parkeerplaatsen dienen gerealiseerd te worden in waterdoorlatende verharding en in de mate van het mogelijke ook de rijloper.

Binnen **zone A1 en A2** wordt bedrijvigheid toegelaten waardoor ten gevolge van calamiteiten in beperkte mate verontreiniging van het grondwater mogelijk is. Gezien de huidige invulling van de zones zijn de effecten beperkt te noemen.

Verder wordt binnen **zones A1 en A2** de mogelijkheid geboden om (half)ondergrondse parkeerruimtes vorm te geven. Ook binnen de **zones B en C** wordt een ondergrondse verdieping toegelaten. Met uitzondering van de residentiële woningen binnen zones B en C zijn de ondergrondse constructies binnen het plangebied momenteel beperkt. Een toename van het aantal ondergrondse constructies kan mogelijks leiden tot permanente wijziging van grondwaterstanden of –stromen. Wel dient gezegd dat de stedenbouwkundige voorschriften de ondergrondse constructies zullen beperken tot 1 ondergrondse verdieping waardoor de diepgang beperkt blijft. De meest kwetsbare zones -zijnde zone B1 en C- worden gevrijwaard van grote aaneengesloten ondergrondse constructies. Hier zijn de effecten hoe dan ook reeds beperkt ten opzichte van de bestaande toestand. Voor de zones A1 en A2 zijn

(half)ondergrondse verdiepingen enkel toegelaten in functie van parkeerruimte. Hierdoor wordt gemikt op ruimtelijke efficiëntie en dus het drukken van de verhardingsgraad binnen de zones. Bovendien dienen steeds de bevoegde instanties gecontacteerd te worden op basis van de richtlijnen voor de watertoets (zie supra).

**Zone D** grenst aan het Antitankkanaal, in het RUP zal de nodige ruimte voorzien worden voor deze waterloop.

*Conclusie grondwater*

Rekening houdend met de aard van de planingrepen - zoals de beperkte verhardingsgraad - en het gegeven dat het plan niet gelegen is ter hoogte van een valleigebied, niet ter hoogte van een beschermingszone voor drinkwaterwinning, er geen gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen (cf. bodem), kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op grondwater optreden.

### Oppervlaktewater

Referentiesituatie

Het plangebied is niet gelegen in een signaalgebied.

Het plangebied is voornamelijk gecategoriseerd als effectief overstromingsgevoelig gebied.

Andere aspecten van de oppervlaktewaterhuishouding worden besproken onder de watertoets.

| overstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Het RUP laat bebouwing en verharding toe in de **zones A, B en C**. Gezien de geldende planologische bestemmingen is de toename ten opzichte van de bestaande toestand eerder beperkt te noemen. Het plan voorziet een beperkte toename van verharding ten opzichte van de bestaande planologische toestand door de beoogde herbestemming van een beperkte zone agrarisch gebied naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO's (zone A2). De toename van de bebouwing wordt daarnaast ingeperkt door de opname van maximale B/T-indexen. Voor de zone A1 wordt een B/T-index van 0,5 opgenomen. Voor zone A2 en A3 geldt een maximale B/T-index van 0,4.

Binnen **zone D** worden gelet op het gebrek aan bijkomende bebouwings- en verhardingsmogelijkheden (met uitzondering van schuilhokken voor dieren) geen effecten verwacht op het oppervlaktewater.

Binnen het RUP zal algemeen ingezet worden op een duurzame waterhuishouding (prioritair infiltreren van hemelwater, individuele of collectieve buffering, maximaal hergebruik regenwater…). Binnen de stedenbouwkundige voorschriften zullen dan ook verordende bepalingen opgenomen worden om deze ambitie juridisch te verankeren.

*t.o.v. de bestaande toestand*

**Zone A** is reeds bebouwd en grotendeels verhard. Deze zone is deels gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied. De aanwezige parking binnen zone A1 is reeds een grote verharde oppervlakte. Om de gekarteerde waterproblematiek aan te pakken zal in het RUP opgenomen worden dat de parkeerplaatsen van de beoogde parkings uitgevoerd dienen te worden in waterdoorlatende materialen (bvb. halfverharding, grasbetontegels…) In de mate van het mogelijke kan ook de rijloper in een waterdoorlatende verharding aangelegd worden. Door de ontwikkeling van een centrale collectieve parking op te leggen wordt eveneens gestreefd naar een beperking van de noodzakelijke verharding inzake parkeren en ontsluiting.

**Zones B1, B3, B4 en C** zijn eveneens deels gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied. Binnen deze zones wordt een behoud van de woonfunctie vooropgesteld. Ten opzichte van de bestaande toestand –waar het overgrote deel van de ruimte reeds bebouwd en verhard is in functie van residentiële woningen- zijn de te verwachten effecten op oppervlaktewater nihil. Niettemin worden ook voor deze zones binnen het RUP algemene bepalingen opgenomen die streven naar een duurzame waterhuishouding.

Binnen **zone D** wordt ruimte voor landschap, natuur en landbouw voorzien. Binnen deze zone zal geen aanzienlijk effect worden gecreëerd op de overstromingsgevoeligheid van het gebied.

*Conclusie oppervlaktewater*

De invulling van het plangebied creëert zowel ten opzichte van de planologische toestand als de bestaande toestand geen grote wijzigingen in de toegelaten bebouwde en verharde oppervlakte. Het plan zal voldoende bepalingen voorzien binnen de stedenbouwkundige voorschriften om een duurzame waterhuishouding te kunnen afdwingen.

Gezien het plangebied voornamelijk gecategoriseerd wordt als effectief overstromingsgevoelig, zal er bij de vergunningsaanvraag advies gevraagd worden aan de bevoegde waterbeheerder. Bij elke omgevingsvergunning dient te voldoen aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (5 juli 2013, B.S. 8.10.2013 en wijziging) en technische achtergronddocumenten (en wijzigingen).

### Afvalwater

Referentiesituatie

Volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij is het plangebied voornamelijk gelegen in centraal gebied. De overige delen van het plangebied zijn gelegen in collectief te optimaliseren buitengebied (er is riolering gepland of er is riolering aanwezig maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering).

**Legende**

- Centraal gebied
- Collectief geoptimaliseerd buitengebied
- Collectief te optimaliseren buitengebied
- Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA gepland

| Zoneringskaart (VMM, 2021)

Effectenbespreking

Het afvalwater dat binnen het plangebied geproduceerd wordt, moet aangesloten worden op de openbare riolering. Indien dit niet haalbaar is, moet het afvalwater gezuiverd worden via een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA) alvorens het in de bodem mag infiltreren. Gelet op de hoofdzakelijke ligging binnen centraal gebied worden geen aanzienlijke effecten verwacht op de subdiscipline afvalwater. Via de omgevingsvergunning worden er specifieke afspraken met bedrijven en VMM gemaakt over het lozen van bedrijfsafvalwater. Als bedrijven uitbreiden en hiervoor een nieuwe vergunning aanvragen of voor nieuwe bedrijven, wordt door VMM nagegaan of het afvalwater mag geloosd worden op de riolering. Ook wordt bekeken of het bedrijf haar afvalwater zelf dient (voor) te zuiveren en waarop het effluent dan dient geloosd te worden. Ook lozingsnormen worden vastgelegd. Er kan redelijkerwijze van uit worden gegaan dat effecten niet aanzienlijk zullen zijn zowel ten opzichte van de planologische toestand als de bestaande toestand.

*Conclusie afvalwater*

Rekening houdend met de aard van de planingrepen kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

### Conclusie discipline water

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

## Biodiversiteit

| Checklist potentiële ingrepen discipline Biodiversiteit | Ja | Nee |
|---|---|---|
| ***Biotoopverlies / biotoopwijziging*** | | |
| *Biotoopverlies door ruimtebeslag* | | |

| | | |
|---|---|---|
| Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving? | ☒ | ☐ |
| *Biotoopwijziging* | | |
| Verdroging / vernatting:<br>Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn? | ☐ | ☒ |
| Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)<br>Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemissies)? | ☐ | ☒ |
| ***Rustverstoring (door geluid en lucht)*** | | |
| Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz)? | ☒ | ☐ |
| Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt? | ☐ | ☒ |
| Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)? | ☐ | ☒ |
| ***Barrièrevorming en versnippering*** | | |
| Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)? | ☐ | ☒ |
| Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)? | ☐ | ☒ |

| | | |
|---|---|---|
| Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)? | ☐ | ☒ |

### Biotoopverlies en biotoopwijziging

Referentiesituatie

Er bevinden zich noch VEN- of IVON-gebieden, noch Vlaamse of erkende natuurreservaten in het plangebied. In het zuidwesten bevindt het plangebied zich voor een beperkte oppervlakte in het habitatrichtlijngebied 'bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen' (BE2100017).

Tot op vandaag zijn er geen knelpunten/negatieve effecten kenbaar binnen het plangebied ten nadele van de aanwezige speciale beschermingszone.

| Aanduiding habitatrichtlijngebied (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen **zone A2** wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO, wat een positief effect betekent door het wegvallen van gedeelte professionele landbouwactiviteiten (bijvoorbeeld bemesting) en dus een zekere afname van de stikstofdeposities.

*t.o.v. de bestaande toestand*

Het RUP voorziet binnen de **zones A, B en C** slechts in beperkte mate bijkomende verharding en bebouwing gezien het plangebied reeds hoofdzakelijk bebouwd en verhard is en het RUP daarnaast hoofdzakelijk inzet op het vernieuwen van het bestaande bouwweefsel. Waar mogelijk wordt ingezet op het stapelen van wooneenheden, het voorzien van (half) ondergrondse parkeerruimtes en het maximaal voorzien van waterdoorlatende materialen om zodoende de bestaande verhardingsgraad terug te dringen. De impact op de biodiversiteit zal hierbij hoe dan ook beperkt blijven.

Daarnaast voorziet het plan geen relevante bijdrage aan de verzurende en/of vermestende deposities. Het plan voorziet geen toename van agrarische of andere activiteiten die kunnen leiden tot de bemesting van gronden met een mogelijke afvloeiing richting waterlopen. Ook maakt het RUP geen activiteiten met industriële emissies mogelijk zoals energiebedrijven en/of raffinaderijen. Een beperkte en dus minder relevante toename van de stikstofdeposities is evenwel te verwachten in functie van een stijging van de verkeersgeneratie door de recreatieve invulling binnen **zone A3**. Het planvoornemen heeft geen betekenisvolle impact op het

bereiken van de vooropgestelde instandhoudingsdoelstellingen en een gunstige staat van instandhouding voor de betreffende speciale beschermingszone.

De **zone B2** grenst voor een groot stuk aan het habitatrichtlijngebied. Binnen deze zone wordt een bestemmingszone met woonfuncties vooropgesteld. Gezien binnen de stedenbouwkundige voorschriften specifieke bepalingen zullen opgenomen worden (waaronder max. 2 volwaardige bouwlagen met dakverdieping, max. kroonlijsthoogte van 7 m, max. bouwdiepte op gelijkvloers van 17 m en minimale G/T van 0,8 ten opzichte van de onbebouwde ruimte) wordt de impact van de mogelijke bebouwing op de speciale beschermingszone beperkt.

*Conclusie biotoopverlies en biotoopwijziging*

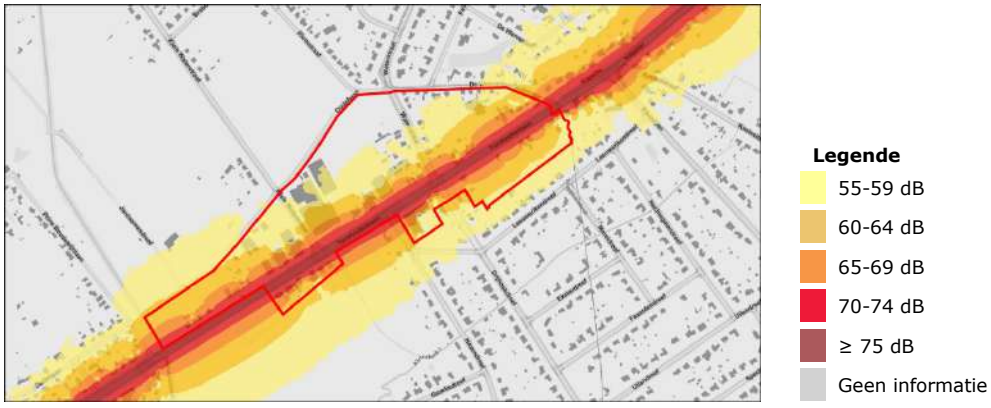
Het planvoornemen zorgt ten opzichte van de planologische toestand niet voor een relevante grondwaterstandswijziging of een gewijzigd overstromingsregime. Ten opzichte van de bestaande toestand is een beperkte impact mogelijk. Er dient steeds advies gevraagd te worden aan de bevoegde instanties op basis van de richtlijnen voor de watertoets (zie bespreking subdiscipline grondwater). Aanzienlijke effecten van verdroging/vernatting worden niet verwacht. Het planvoornemen zorgt niet voor een relevante bijdrage aan stikstofdeposities. Er worden geen aanzienlijke effecten inzake verzuring of vermesting verwacht.

### Rust- en lichtverstoring

<u>Referentiesituatie</u>

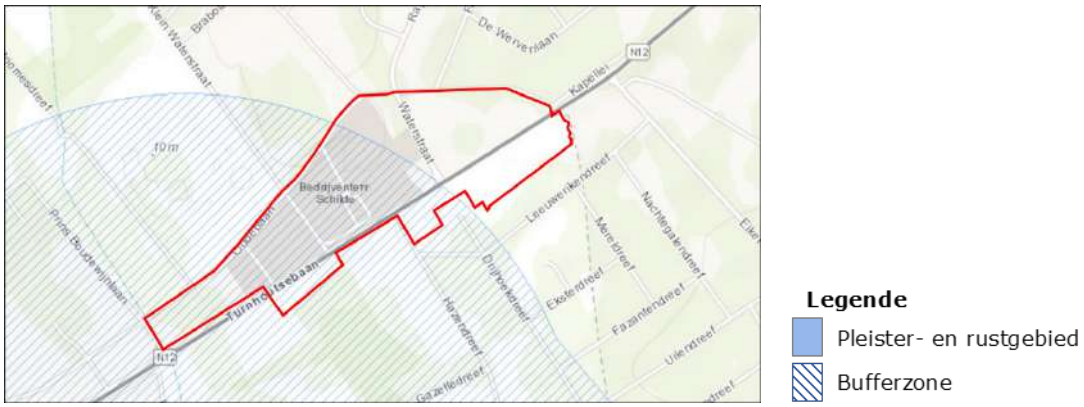
Het gehele plangebied wordt op de biologische waarderingskaart aangeduid als 'biologisch minder waardevol'. Deze kartering gebeurde op basis van de interpretatie van orthofoto's, een kartering door een externe expert en een terreinbezoek in mei 1998. (Geopunt Vlaanderen, 2018). Het plangebied is inzake fauna en flora minder belangrijk. Het plangebied grenst aan het Antitankkanaal, deze wordt gekarteerd als 'biologisch zeer waardevol'.

Doorheen het plangebied loopt de Turnhoutsebaan, een drukke gewestweg. Het geluid van het autoverkeer dringt door binnen het plangebied.




| Geluidsbelastingskaart 2011, wegverkeer, overdag (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Het plangebied wordt daarnaast gekarteerd als bufferzone van een pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers (Antitankkanaal Sint-Job – Fort Schilde).




| Pleister- en rustgebieden watervogels en steltlopers (INBO, 2021)

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen zone A2 wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. De activiteiten die mogelijk gemaakt worden binnen deze herbestemming zijn niet van die aard dat er een grote rustverstoring van uit gaat. Dit zowel inzake geluid als licht.

*t.o.v. bestaande toestand*

*Fauna en flora:*

Binnen **zone A** is momenteel weinig tot geen groene ruimte aanwezig. In het RUP zal een minimum aan groene ruimte/groenstructuren worden voorgeschreven binnen zone A. De bijkomende groenelementen worden als positief beschouwd. Binnen de **zones B1, B2 en B3** worden grotere voortuinzones vooropgesteld, hierdoor wordt het geluid vanaf de Turnhoutsebaan gedempt en kunnen deze voortuinen uitgroeien tot interessante plekken voor biodiversiteit langs de Turnhoutsebaan. Het Antitankkanaal vormt een biologisch zeer waardevolle plek inzake fauna en flora. Hoewel het kanaal niet is opgenomen in de contour van het RUP, zal in het RUP de aangrenzende **zone D** voorzien worden als ruimte voor landschap, natuur en landbouw. Deze zone zal de natuurlijke waarden van het kanaal aanvullen en een geleidelijke overgang vormen tussen het Antitankkanaal en de zone voor KMO en ambacht. **Het plangebied** is inzake fauna en flora minder belangrijk door de aanwezigheid van de woongebieden en de retailcluster. Het RUP heeft als doel het behoud van deze gebieden en een beperkte verdere kwalitatieve invulling ervan. Inzake rustverstoring zullen bijgevolg geen relevante verschillen optreden ten opzichte van de huidige situatie.

*Licht:*

Het **voorliggend RUP** maakt geen activiteiten mogelijk die een aanzienlijk negatieve invloed zullen hebben op de discipline licht. Het plaatsen van lichtarmaturen zal binnen **zone A** toegestaan worden inzake de veiligheid. Deze verlichting is reeds aanwezig in de bestaande toestand. In functie van het beoogde programma zal er bij de bestaande en toekomstige inplanting en keuze van verlichtingselementen (lichtsterkte, straalrichting, verlichtingsduur…) binnen het RUP rekening gehouden worden met de aangrenzende natuurwaarden van het Antitankkanaal. Er zullen in het RUP voorschriften opgenomen worden die een landschappelijke integratie ten opzichte van de open ruimte opleggen. Een informatief ontwikkelingsplan dient hierbij toegevoegd te worden bij de aanvraag tot omgevingsvergunning. Op deze manier kunnen ontwerpkeuzes met een negatieve impact inzake rust- en lichtverstoring (bvb. overmatige lichtreclame) geweerd worden. Ter hoogte van **zone B2** worden binnen het RUP residentiële woonfuncties beoogd met achtertuinen die grenzen aan de speciale beschermingszone. De rust- en lichtverstoring komende van deze tuinen zal beperkt zijn.

Bovendien is de zone reeds ingevuld met woningen. Rekening houdend met de planingrepen en het gegeven dat er in het plangebied geen biologisch waardevol faunistisch gebied voorkomt, geen zones voorkomen gevoelig voor verstoring, noch trekroutes, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op rust- en lichtverstoring van fauna voorkomen.

*Geluid:*

Binnen **zone A2** worden onder andere KMO en ambachtelijke activiteiten toegelaten, deze kunnen geluid produceren vanuit het plangebied. Echter wordt hier geen zware bedrijvigheid toegestaan. De geluidproductie dient beperkt te zijn en mag geen hinder veroorzaken naar de omgeving toe, dit zal in de voorschriften van het RUP worden opgenomen. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften zal opgenomen worden dat de site zal ingericht worden als een samenhangend geheel passend binnen en afgestemd op de omgeving. Dit impliceert onder meer een kwalitatieve overgang van zone A naar de woonomgeving.

De stijging van de geluidshinder door toedoen van verkeer zal beperkt zijn gezien het overgrote deel van het plangebied reeds ingevuld is. Een beperkte stijging van de geluidshinder door toedoen van verkeer is te verwachten in functie van de recreatieve ontwikkeling binnen **zone A3**. In de overige zones wordt geen uitgesproken productie van geluid verwacht.

Het plangebied is niet onderhevig aan een uitgesproken vorm van geluidsbelasting. Daarnaast worden in functie van de huidige planologische context geen nieuwe activiteiten toegelaten met een uitgesproken geluidsbelasting die een negatief effect zouden kunnen creëren binnen de discipline geluid.

#### Versnippering en barrièrevorming

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. De Turnhoutsebaan vormt een migratieknelpunt langsheen de Antitankgracht. Het RUP zal het verhogen van de faunapasseerbaarheid hier niet hypothekeren. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

#### Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

### Landschap bouwkundig erfgoed en archeologie

| **Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie** | **Ja** | **Nee** |
|---|---|---|
| ***Landschap*** | | |
| *Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde* | | |
| Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>○ Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, | ☐ | ☒ |

| | | |
|---|---|---|
| afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, …)?<br>o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?<br>o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon? | | |
| *Uitzicht* | | |
| Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals:<br>o Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuren (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik. | ☒ | ☐ |
| ***Bouwkundig erfgoed*** | | |
| Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>o Afbraak van bouwkundig erfgoed.<br>o Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,… van het erfgoed mogelijks verdwijnt.<br>o Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg) | ☐ | ☒ |
| ***Archeologie*** | | |
| Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>o Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)<br>o Permanente veranderingen in de grondwatertafel<br>o Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein | ☒ | ☐ |

## Landschap

Referentietoestand

Het plangebied behoort tot het traditioneel landschap 'Land van Zoersel – Wijnegem'. Het Antitankkanaal is aangeduid als een ankerplaats, lijnrelict en beschermd landschap. Ten zuid-westen van het plangebied grenst de relictzone 'vallei van de Grote Schijn, kasteeldomeinen en bosgebieden'.

Effectenbespreking

*Landschapsstructuur en -erfgoed*

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoed worden dan ook niet verwacht.

*Landschapsuitzicht*

*t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen zone A2 wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. Hierdoor kan het landschapsuitzicht beperkt wijzigen. Er worden hierdoor evenwel geen vergezichten gehypothekeerd.

*t.o.v. de bestaande toestand*

De bestaande toestand van **zone A** kent een lage beeldwaarde. Het RUP stelt de reconversie van deze zone voorop, waarbij aantrekkelijke architectuur wordt voorzien vanaf de Turnhoutsebaan. Het RUP zal de beeldkwaliteit van de site vanaf de Turnhoutsebaan ten goede komen. Om kwalitatieve architectuur te garanderen zullen de nodige voorschriften in het RUP worden opgenomen. Om het landschapsuitzicht te kunnen bewaken worden maximale bouwhoogten opgenomen. Binnen **zone A1** wordt een maximale bouwhoogte van 12 m ~~15 m~~ gehanteerd met beperkte (max 30%) hoogteaccenten tot 15 m. Binnen **zone A2** een maximale bouwhoogte van 12 m en **zone A3** max. 15 m. Daarnaast legt het RUP op om minimaal 3 doorzichten te realiseren binnen **zone A1** vanaf de Turnhoutsebaan tot het binnengebied. De beeldkwaliteit van **zones A1 en A2** wordt bewaakt door op te leggen dat alle gevels als volwaardige gevels dienen te worden afgewerkt.

In de overige zones zijn de te verwachten visuele effecten beperkt. De nodige voorschriften inzake het uitzicht zullen opgenomen worden in het RUP.

Het planvoornemen voorziet geen uitgesproken visuele verstoring, wijziging van het uitzicht of het landschapskarakter. Aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht worden niet verwacht.

## Bouwkundig erfgoed

Binnen het plangebied is geen bouwkundig erfgoed gelegen. Het planvoornemen voorziet geen vernietiging, renovatie of verbouwing van bouwkundig erfgoed. Aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed worden dan ook niet verwacht.

## Archeologie

Het plan is gelegen in gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt. Het plan geeft geen aanleiding tot werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen/verstoring in de

bodem (zoals graafwerken, ophoging, ondergrondse constructies en verharding of permanente grondwatertafelwijziging).

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. De stedenbouwkundige voorschriften dienen de mogelijkheid tot archeologische prospectie bij infrastructuurwerken met impact op de bodem gevolgd door eventuele opgravingen te garanderen. Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen vondsten gekend. Bovendien is een groot deel van het plangebied reeds bebouwd of vergraven geweest. Aanzienlijke effecten op archeologisch erfgoed worden dan ook niet verwacht.

De uit te voeren werken moeten voldoen aan het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

### Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

Mens & ruimte

| **Checklist potentiële ingrepen discipline mens-mobiliteit** | **Ja** | **Nee** |
|---|---|---|
| ***Mobiliteit*** | | |
| Zal het plan een wijziging in de verkeersgenereratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, …)? | ☒ | ☐ |
| Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweeg brengen/vereisen? | ☒ | ☐ |
| ***Ruimtelijke aspecten*** | | |
| *Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)* | | |
| Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)? | ☐ | ☒ |
| *Ruimtebeleving* | | |
| Genereert het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)? | ☒ | ☐ |
| ***Gezondheid*** | | |
| Zal het plan een wijziging in de verkeersgenereratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, …) (*zie tevens discipline mobiliteit*)? | ☒ | ☐ |
| Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, e.a.)? | ☒ | ☐ |
| Voorziet het plan kwetsbare functies (scholen, woningen, zorgvoorzieningen, …)? | ☒ | ☐ |
| ***Veiligheid*** | | |
| Voorziet het plan een wijziging in het voorkomen of toelaten van risicovolle installaties (bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, hoogspanningslijnen, infrastructuren (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen…)? | ☐ | ☒ |

Mobiliteit

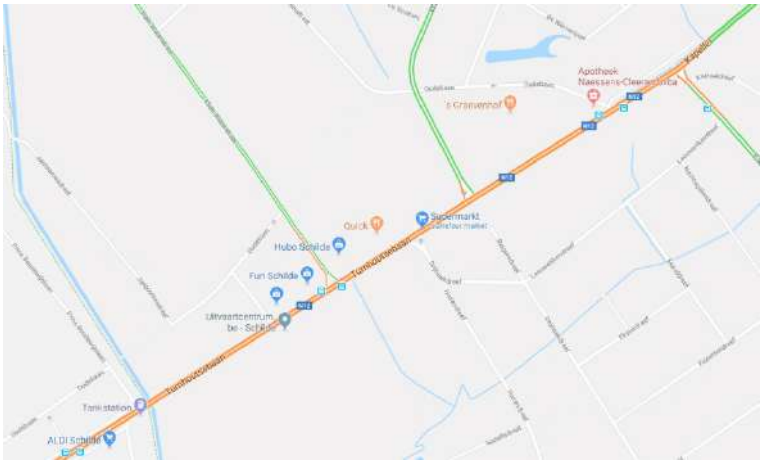
Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen langs de Turnhoutsebaan, een gewestweg doorheen Schilde tussen Antwerpen en Turnhout. Ter hoogte van het plangebied is de bushalte 'Klein Waterstraat' gelegen met lijnen:410, 414, 618 en 619. Ter hoogte van het plangebied komt regelmatig congestie voor op de Turnhoutsebaan, hoofdzakelijk door doorgaand verkeer. Recent werd de Turnhoutsebaan heraangelegd, waarbij een volwaardig fietspad werd aangelegd.

Zone A: Doordat de retailcluster in zone A1 voorziet in voornamelijk periodieke goederen is deze zone zeer autogericht. De bezoekers komen hoofdzakelijk met de wagen.

Momenteel is er in zone A veel parking aanwezig. Tijdens de verschillende terreinbezoeken merken we op dat deze parkeerplaatsen niet volledig worden benut en er dus te veel parkeerplaatsen in zone A aanwezig zijn.

Door de herinrichting van de Turnhoutsebaan is het niet langer mogelijk om vanuit de Drijhoekdreef linksaf te slaan. Hierdoor dient een heel stuk omgereden te worden wat niet altijd gerespecteerd wordt door automobilisten. Hierdoor ontstaan onveilige situaties.




| Typisch verkeer op maandag om 17 uur (Google Maps, 2020)

Aanvullend worden binnen de MOBER volgende uitspraken gedaan over de referentiesituatie:

> *Door de ligging van de site kan de locatie niet als een voetgangerslocatie bestempeld worden. Wel is de site goed bereikbaar met de fiets, het openbaar vervoer en met de wagen. Zo behoren de N12 Turnhoutsebaan en de Klein Waterstraat tot het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk en wordt bushalte Klein Waterstraat op de N12 Turnhoutsebaan om het kwartier bediend door buslijn 410 Antwerpen - Turnhout.*

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen **zone A2** wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. Hierdoor is in beperkte mate een stijging van de verkeersgeneratie te verwachten. Deze beperkte stijging kan echter in geen geval leiden tot aanzienlijk negatieve effecten op de mobiliteit.

*t.o.v. de bestaande toestand*

De effecten naar mobiliteit voor **zone A** werden onderzocht en samengevat in een MOBER. De MOBER concludeert het volgende:

*Met de mobiliteitsstudie is getracht om na te gaan in welke mate vanuit mobiliteitsoogpunt het RUP 'Turnhoutsebaan Oost' te Schilde haalbaar is, welke ontsluitingsstructuur wenselijk is, en met welke parkeerbehoefte rekening dient gehouden te worden.*

*Door de ligging van de site kan de locatie niet als een voetgangerslocatie bestempeld worden. Wel is de site goed bereikbaar met de fiets, het openbaar vervoer en met de wagen. Zo behoren de N12 Turnhoutsebaan en de Klein Waterstraat tot het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk en wordt de bushalte Klein Waterstraat op de N12 Turnhoutsebaan om het kwartier bediend door buslijn 410 Antwerpen – Turnhout.*

*Art. 2 -hierboven aangeduid als **zone A1**- (25 000m² bvo aan winkels en 23 287m² bruto terreinoppervlakte aan ambachtelijke bedrijven en KMO's), Art. 3 -hierboven aangeduid als **zone A3-** (7 630m 2 bvo aan recreatieve functies), art. 4 -hierboven aangeduid als **zone A2-** (29 869m 2 bruto terreinoppervlakte aan ambachtelijke bedrijven en KMO's) en art. 5.4 -hierboven aangeduid als **zone B3-** (125 wooneenheden) binnen het plangebied zullen samen zo'n 8 000 pae aan verkeer per dag genereren.*

*Momenteel genereert het plangebied al verkeer. Bijkomend zal 164 pae/u op het maatgevende uur op vrijdagavond en 150 pae/u op het maatgevende uur op zaterdagnamiddag gegenereerd worden wanneer uitgegaan wordt van kencijfers en het huidige functioneren van de winkels (trendscenario). Wanneer er gerekend wordt met een duurzamer (lange termijn) scenario waarbij slechts 50% de wagen gebruikt, dan zal er 96 pae/u bijkomend gegenereerd worden op de maatgevende uren op vrijdagavond en zaterdagnamiddag.*

*De 125 woningen in art. 5.4 / **zone B3** kunnen enkel ontsluiten naar de N12 Turnhoutsebaan. In overeenstemming met dienstorder MOW/AWV/2012/16 zal het aantal ontsluitingen naar deze N12 Turnhoutsebaan geminimaliseerd moeten worden. Eveneens in overeenstemming met dit dienstorder zal art. 4 / **zone A2** niet ontsluiten op de N12 Turnhoutsebaan, maar naar de Klein Waterstraat die lager gecategoriseerd is dan de N12 Turnhoutsebaan (lokale weg type II t.o.v. secundaire weg type 111).*

*Art. 2 / **zone A1** en 3 / **zone A3** kunnen op verschillende wijzen ontsloten worden. In totaal zijn 5 ontsluitingsscenario's onderzocht. Voor een overzicht van de scenario's wordt verwezen naar het hoofdstuk "Locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven" onder hoofdstuk 4.1.3. Finaal werd gekozen voor scenario 4. In het vierde ontsluitingsscenario is bijkomend aan een ontsluiting naar de Waterstraat en Klein Waterstraat een rechts-in/rechts-uit aansluiting op de N12 Turnhoutsebaan aanwezig.*

*Ontsluitingsscenario's 1, 2, 3 en 5 zijn vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling niet haalbaar gebleken. Met de verkeersafwikkeling als voornaamste uitgangspunt wordt er in ontsluitingsscenario 1 te veel verkeer toegedeeld op de Klein Waterstraat. In ontsluitingsscenario 2 wordt er dan weer te veel verkeer toegedeeld op de Waterstraat. In ontsluitingsscenario 3 wordt het verkeer gespreid over de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Toch zal ook in het derde scenario wachtrijvorming optreden. Ook wanneer de Klein Waterstraat afslagstroken krijgt en wanneer de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast wordt.*

*Om de bijkomende verkeersstromen te verkleinen van en naar de Waterstraat en Klein Waterstraat is er een vierde ontsluitingsscenario uitgewerkt met een bijkomende rechts-in-rechts-uit ontsluiting rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan. Dit ontsluitingsscenario kan een vlotte verkeersafwikkeling garanderen op de kruispunten met de Waterstraat en de Klein Waterstraat. Hiervoor dient wel de Klein Waterstraat uitgerust te worden met afslagstroken en dient de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast te worden. De capaciteit van de N12 Turnhoutsebaan wordt hiermee wel verkleind, maar verwacht wordt dat de verkeersafwikkeling op de N12*

*Turnhoutsebaan niet problematisch zal verlopen. De verzadigingsgraden blijven namelijk onder de grenswaarde van 95%. Ze benaderen deze wel (tot 91%), de verkeerssituatie zal op korte termijn dus zeker als drukker bestempeld kunnen worden. Indien rekening gehouden wordt met een duurzame lange termijnscenario, dan blijven de verzadigingsgraden op het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat el ruim onder de grenswaarde van 95% (max. 85%).*

*Terwijl er gezocht is naar een minimumaantal ontsluitingen voor het gemotoriseerd verkeer, kan het aantal toegangen voor zwakke weggebruikers best gemaximaliseerd worden. Belangrijk is hierbij dat deze toegangen afgescheiden zijn van die van het gemotoriseerde verkeer en dat er toegangen zijn langs iedere weg die doorheen het plangebied loopt. Dit om de wandel- en fietsafstanden zo kort mogelijk te houden. Belangrijk is ook om een toegang tot de site te voorzien in de directe omgeving van bushalte 'Klein Waterstraat' op de N12 Turnhoutsebaan om het comfort te vergroten voor klanten en werknemers die het openbaar vervoer gebruiken om de site te bereiken. Zo ook kan er een toegang voor voetgangers en fietsers voorzien worden aan de Oudebaan. Zo wordt namelijk de wandel- en fietsafstand geminimaliseerd voor personen die de site willen bereiken vanuit het noorden. Gelet op het karakter van deze Oudebaan, de wegencategorisering en de wandelroute en lokale fietsroute die over deze Oudebaan loopt is er in geen van de scenario's gekozen om nog een ontsluiting te voorzien naar de Oudebaan voor het gemotoriseerd verkeer.*

*Om tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte dienen er op het gehele plangebied samen 996 parkeerplaatsen en 523 fietsenstallingen voorzien te worden. De verdeling van het aantal fietsenstallingen en parkeerplaatsen is echter van groot belang gelet op het feit dat het plangebied opgedeeld is in verschillende delen. Een verdeling van de parkeervraag per functie en deelgebied wordt weergegeven in de onderstaande tabel. In een duurzamer scenario waarin slechts 50% de wagen gebruikt, bedraagt de parkeervraag 809 parkeerplaatsen en 733 fietsenstallingen.*

| | | **Parkeerbehoefteraming** | |
|---|---|---|---|
| | | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Wonen | Bewoners | 188 | 292 |
| | Bezoekers | 12 | 4 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 66 | 10 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 6 | *I* |
| KMO Art.4 | Werknemers | 84 | 12 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 8 | *I* |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 340 | 82 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 289 | 121 |
| | **TOTAAL** | **996** | **523** |

De **zones B en C** voorzien woonfuncties. Gezien deze zones grotendeels al ingevuld zijn en de functies geen complex mobiliteitsprofiel kennen, is hier geen bijkomend mobiliteitsonderzoek noodzakelijk. Het mobiliteitsprofiel van de B2B 's Graevenhof werd onderzocht bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Hier werden geen mobiliteitsproblemen vastgesteld.

Voor **zone D** wordt geen mobiliteitsimpact verwacht.

## Ruimtelijke aspecten

Referentiesituatie

Er zijn geen herbevestigde agrarische gebieden gelegen binnen het plangebied.

Zone A met de retailcluster wordt gekenmerkt door een lage beeldwaarde (zoals beschreven onder hoofdstuk 2 Bestaande toestand).

Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen **zone A2** wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. De uitvoering van het plan kan dus in beperkte mate leiden tot het wijzigen/verdwijnen van functies. Het betreft echter een beperkte zone aansluitend op een zone die reeds bestemd is als ambachtelijke bedrijven- en KMO-zone.

*t.o.v. de bestaande toestand*

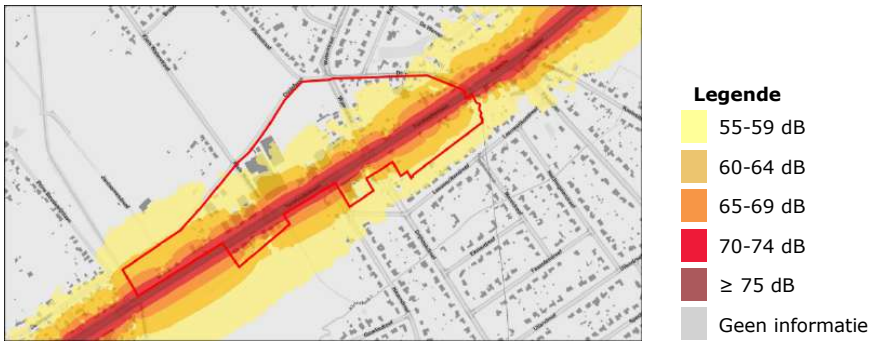
Momenteel kent de **zone A** een lage beeldwaarde. De reconversie van **zone A** wordt vooropgesteld. In het RUP worden voorschriften voorzien om kwalitatieve architectuur te garanderen. Het plan genereert ten opzichte van de bestaande toestand slechts in beperkte mate mogelijkheden om de ruimtebeleving te wijzigen (visueel, licht/schaduw, wind, privacy). Binnen **zone A2** wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. De uitvoering van het plan kan dus in beperkte mate leiden tot het wijzigen/verdwijnen van functies. Het betreft echter een beperkte zone aansluitend op een zone die reeds ingevuld is als ambachtelijke bedrijven- en KMO-zone. Daarnaast wordt binnen zone **A3** de mogelijkheid geboden om een bouwvolume te ontwikkelen van maximum 15 m hoog. Voorschriften worden opgenomen om een optimale integratie van het volume in de omgeving te garanderen. Een wijziging van de ruimtebeleving is te verwachten (visueel en licht/schaduw). De privacy van de omliggende woningen komt niet in het gedrang. Effecten ten aanzien van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit worden bijgevolg niet als aanzienlijk verwacht.

De **zones B, C en D** zijn voornamelijk al ingevuld. De toegestane functies en bebouwingsmogelijkheden worden verfijnd, waarbij de wijzigingen aan de ruimtebeleving beperkt zullen blijven. Voor zone B, C en D genereert het plan geen potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy).

## Gezondheid

Referentiesituatie

Doorheen het plangebied loopt de Turnhoutsebaan, een drukke gewestweg. Het geluid van het autoverkeer dringt door binnen het plangebied.




| Geluidsbelastingskaart 2011, wegverkeer, overdag (Geopunt Vlaanderen, 2021)

De gegevens van de dienst lucht van de Vlaamse Milieumaatschappij met betrekking tot de luchtkwaliteit in Vlaanderen geven een beeld van de luchtkwaliteit in het plangebied[11].

Het jaargemiddelde voor **NO2** hoofdzakelijk tussen 16 en 20 µg/m³. Ter hoogte van de verkeerslichten worden waarden gemeten tussen 26 en 30 µg/m³.

Voor **PM10** liggen de jaargemiddeldes eveneens hoofdzakelijk tussen 16 en 20 µg/m³. Ter hoogte van de verkeerslichten worden waarden gemeten tussen 21 en 25 µg/m³.

Beiden blijven ruim onder de Europese norm waardoor er geen knelpunten merkbaar zijn binnen de referentiesituatie.

| Jaargemiddelde stikstofdioxide - NO2 (Geoloket VMM,2021)

| Jaargemiddelde fijn stof - PM10 (Geoloket VMM,2021)

Effectenbespreking

*t.o.v. planologische toestand*

Ten opzichte van de planologische toestand zijn geen negatieve effecten te verwachten door toedoen van het RUP. De van kracht zijnde planologische bestemmingen blijven grotendeels behouden. Binnen **zone A2** wordt een beperkte zone agrarisch gebied omgezet naar zone voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO. Binnen deze zone laat het RUP geen bedrijvigheid toe met een uitgesproken impact op de gezondheid.

[11] De polluenten NO2 (stikstofdioxide) en PM10 (fijn stof) zijn hiervoor de belangrijkste indicatoren in Vlaanderen. De huidig geldende Europees vastgelegde jaargrenswaarde bedraagt voor de betrokken polluenten NO2 en PM10 40 µg/m³. Bovendien mag voor PM10 een daggemiddelde van 50 g/m³ niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden.

*t.o.v. bestaande toestand*

*Geluid:*

Binnen **zone A1 worden** KMO, ambachtelijke en retail activiteiten toegestaan. Binnen **zone A2** worden er enkel KMO en ambachtelijke activiteiten toegestaan. Deze activiteiten produceren mogelijks geluid. Gezien hier geen zware bedrijvigheid wordt toegestaan, zal het creëren van geluid binnen **zone A1 en A2** beperkt zijn. De zones zijn bovendien in de bestaande toestand reeds ingevuld als bedrijvenzone. Inzake mogelijke geluidsoverlast naar de omgeving moet men voldoen aan de bepalingen in de Vlarem. Verder dient er een bufferzone voorzien te worden naar de woonomgeving toe, zodat het geluid ook gebufferd kan worden. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften zal opgenomen worden dat de site zal ingericht worden als een samenhangend geheel passend binnen en afgestemd op de omgeving. Dit impliceert onder meer een kwalitatieve overgang van zone A naar de woonomgeving.

Binnen **zone A3** wordt een zone voor recreatie voorzien. Deze werd nog niet ontwikkeld in de bestaande toestand. Het RUP zal functies met een uitgesproken geluidshinder weren waardoor de geluidsimpact naar de omgeving toe beperkt zal blijven.

Binnen **zone B1** werd recent een vergunning afgeleverd waarbij het 's Graevenhof wordt omgevormd van feestzaal naar B2B-center. De geluidsimpact naar de omgeving, voornamelijk de woonomgeving, zal hierbij worden gereduceerd.

Binnen de **zone B3** voor woonparkgebied worden grotere voortuinzones vooropgesteld, hierdoor wordt het geluid vanaf de Turnhoutsebaan gedempt en kunnen deze voortuinen uitgroeien tot interessante plekken voor biodiversiteit langs de Turnhoutsebaan.

*Lucht:*

Het plan genereert in beperkte mate bijkomende luchtemissies door verkeer in functie van de ontwikkelingsmogelijkheden die geboden worden binnen **zones A en B3** (zie bespreking effecten mobiliteit). De bijkomende verkeersgeneratie en bijhorende emissies is ten opzichte van de reeds bestaande verkeersgeneratie echter beperkt en verspreid over het plangebied. De luchtkwaliteit binnen de referentiesituatie is goed en bevindt zich ruim onder de Europese grenswaarden. Globaal wordt verwacht dat de mogelijke effecten op de luchtkwaliteit door de voorliggende planopties niet aanzienlijk zullen zijn.

### Veiligheid

Er bevinden zich geen seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km rond het plangebied. Onder de bijlagen wordt de RVR-toets toegevoegd.

Het plan voorziet geen kwetsbare functies noch risicovolle installaties/inrichtingen. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

### Conclusie discipline mens & ruimte

Het MOBER onderzocht de optimale ontsluitingsstructuur voor zone A en maakte een inschatting van de te verwachten verkeersgeneratie. Op basis van de conclusies uit het onderzoek (zie bespreking supra) kan gesteld worden dat er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn. Verder voorziet het RUP geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid.

# Atmosfeer en klimatologische factoren

## Hitte

Referentiesituatie

Steden in Vlaanderen krijgen heel wat vaker te kampen met hittestress dan de landelijke omgeving. Overdag, en nog vaker 's nachts, stijgt de temperatuur in de steden boven de gezondheidsdrempels van respectievelijk 29,6°C en 18,2°C uit. Hoe groter de stad, hoe groter het effect. Het plangebied bevindt zich in Schilde, binnen het bebouwd perifeer landschap van de provincie Antwerpen.

Effectenbespreking

Op de kaart van het aantal hittegolfdagen kan de klimaatverandering met betrekking tot hitte geïnterpreteerd worden. Onder het huidige klimaat hebben we in Vlaanderen gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar. Bij het hoge-impactklimaatscenario kan dit oplopen naar gemiddeld 50 hittegolfdagen in een jaar in Vlaanderen. Ter hoogte van het plangebied zou het aantal hittegolfdagen tegen het jaar 2100 stijgen tot ongeveer 55 dagen op een jaar. Vooral jongere kinderen tot 4 jaar en 65-plussers blijken gevoelig aan hittestress. Het RUP voorziet geen kwetsbare instellingen (onderwijs, ziekenhuis, verzorgingstehuis,…) binnen het plangebied. De mogelijkheid voor het onderbrengen van kinderopvang is mogelijk binnen de zones bestemd met een woonfunctie (zones B en C).

| Aantal hittegolfdagen - scenario hoog impact 2100 (Klimaatportaal Vlaanderen, 2021)

## Overstroming

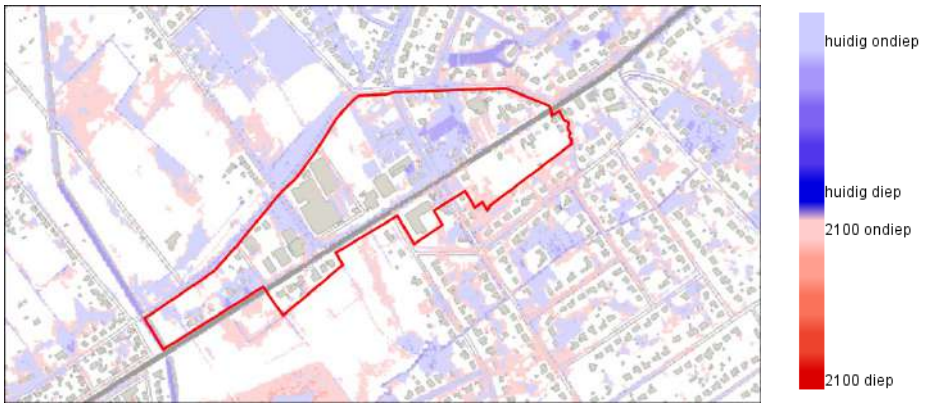
Referentiesituatie

Voor een bespreking van de referentiesituatie wordt verwezen naar de toelichting onder discipline water.

Effectenbespreking

Op de kaart van de aangroei overstroombaar gebied kan de klimaatverandering met betrekking tot overstroming geïnterpreteerd worden. Overstromingen vanuit rivieren of door intense neerslag veroorzaken geregeld schade in dichtbebouwd Vlaanderen. Door klimaatverandering met nattere winters en intensere neerslag kunnen er vaker overstromingen voorkomen, ook op plaatsen die tot nog toe niet overstroomden.

Ter hoogte van het plangebied zouden de huidige overstromingsgevoelige gebieden tegen het jaar 2100 zeer beperkt aangroeien. Bovendien betreft het zowel in de huidige toestand als toekomstige simulatie een ondiepe overstromingsgevoeligheid. Binnen het RUP wordt prioritair aandacht geschonken aan hergebruik en vervolgens infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer (zie bespreking onder discipline water). Daarnaast wordt zoveel mogelijk gewerkt met waterdoorlatende verhardingen (zie bespreking onder disciplines bodem en water).




| Aangroei overstroombaar gebied – scenario hoog impact 2100 (klimaatportaal Vlaanderen, 2021)

#### Conclusie discipline atmosfeer en klimatologische factoren

Rekening houdend met de aard van de planingrepen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO2-)emissies (van bijvoorbeeld industrie / verwarming / veeteelt).

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

### 4.1.5 Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op ca. 20 km van de meest nabij gelegen lands- of gewestgrens. Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht.

### 4.1.6 Besluit

Op basis van de beschikbare informatie op dit moment, kan worden besloten dat er voor het voorliggend planinitiatief geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

## 4.2 Watertoets

### 4.2.1 Oppervlakte- en grondwaterhuishouding

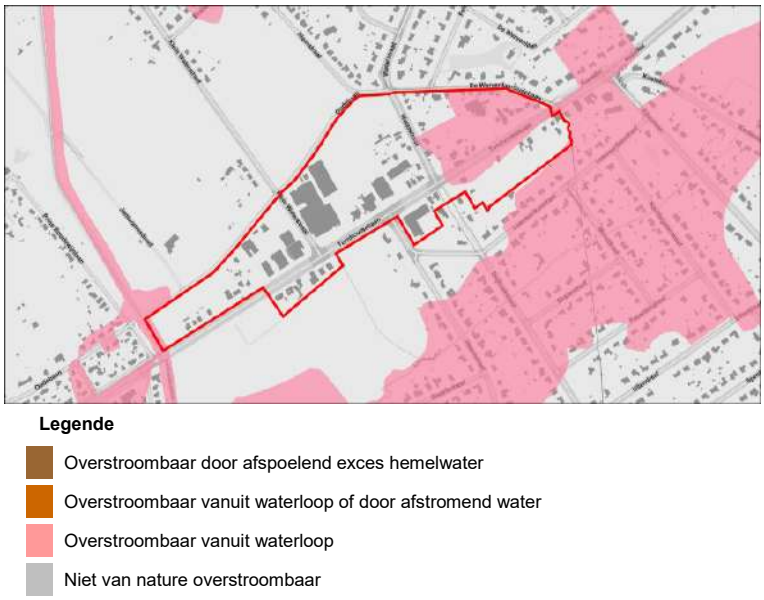
#### Overstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied wordt voornamelijk gekarteerd als effectief overstromingsgevoelig, dit deels door mogelijke overstromingen van de waterloop doorheen het plangebied.

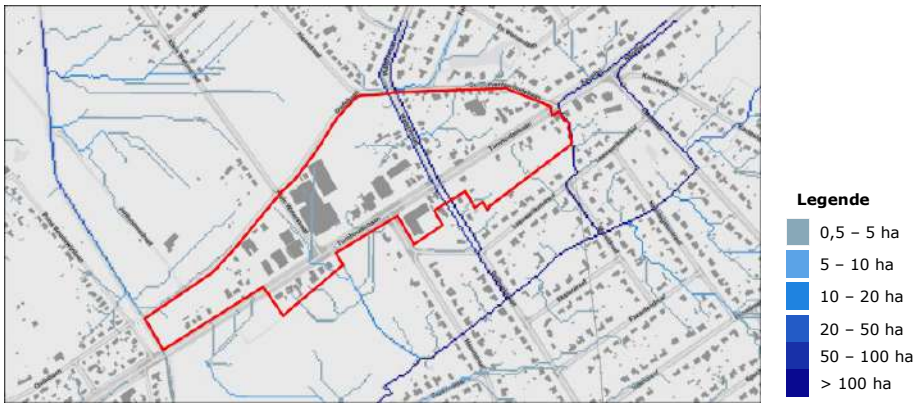
Het voorliggend RUP laat een uitbreiding van de bebouwing toe. Bij het inrichten van overdekte en niet-overdekte constructies moet er steeds worden voldaan aan de vigerende wetgeving met betrekking tot de wateropvang in functie van hergebruik, infiltratie of vertraagd afvoeren.

Hiernaast kan de site tevens worden verhard in functie van parking, circulatieruimte, opslagruimte in open lucht… Gezien de functionaliteit ervan zal hierbij in belangrijke mate gebruik dienen gemaakt te worden van niet-waterdoorlatende materialen. In zones waar dit mogelijk is, zal gebruik gemaakt worden van waterdoorlatende materialen. Ook hier geldt de vigerende wetgeving met betrekking tot de wateropvang in functie van hergebruik, infiltratie of vertraagd afvoeren.

| Overstromingsgevoeligheid (Geopunt Vlaanderen, 2021)




| Van nature overstromingsgevoelig gebied (Geopunt Vlaanderen, 2021)




| Afstromingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Waterbeheerders (Vlaamse Hydrografische Atlas)

Langsheen de linkerzijde van de Waterstraat loopt doorheen het plangebied de Waterstraatse Loop, een onbevaarbare waterloop van tweede categorie en beheerd door de Provincie Antwerpen. Verder loopt langs de rechterzijde van de Waterstraat een niet geklasseerde waterloop VHA 41437.

Aan het plangebied grenzen volgende waterlopen:

- Antitankkanaal: een waterloop van eerste categorie en beheerd door de Vlaamse Milieumaatschappij – Afdeling Operationeel Waterbeheer - Antwerpen
- Trappistenbeek: een waterloop van tweede categorie en beheerd door Provincie Antwerpen
- VHA-waterloop 41303 een niet geklasseerde waterloop

| VHA-waterlopen (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Infiltratiegevoelige bodems

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems 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.

De zijden van het plangebied zijn gekenmerkt als infiltratiegevoelig. Het binnengebied is voornamelijk niet infiltratiegevoelig. Overwegend gebeurt de infiltratie in deze bodem naar de ondergrond relatief moeilijk. Het betreft voornamelijk een antropogene bodem, natte lemige zandbodem zonder profiel, natte en droge zandbodem met dikke antropogene humus.

De kaart met infiltratiegevoelige gebieden dient indicatief gebruikt te worden. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt door de VMM geadviseerd om steeds de nodige infiltratieproeven uit te voeren in combinatie met het bepalen van de grondwaterstand. Zo kunnen infiltratievoorzieningen op een adequate manier gedimensioneerd worden.

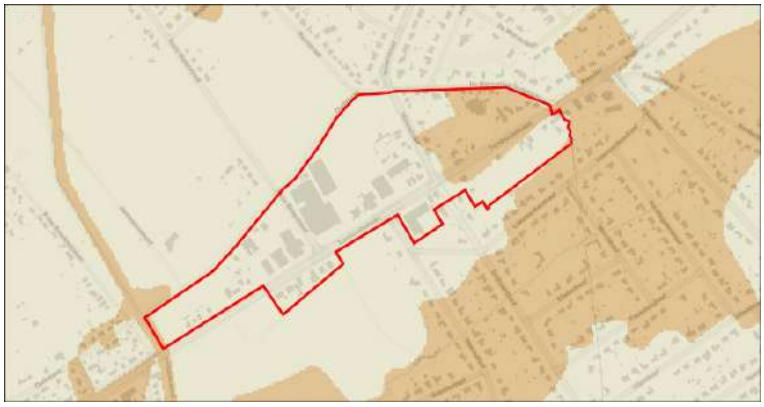
| Infiltratiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Door een toename aan bebouwing en verharding zal deze infiltratie verder bemoeilijkt worden. De nodige maatregelen dienen dan ook voorzien te worden om negatieve effecten op de infiltratie tot een minimum te beperken. Hemelwaterbuffering dient cf. de vigerende wetgeving voorzien te worden t.g.v. de bebouwing en verhardingen en de mogelijks daaraan gekoppelde hemelwaterrecuperatie.

## Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de watertoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming.

Het plangebied is grotendeels matig gevoelig voor grondwaterstromingen. Ten noordoosten van het plangebied is het plangebied deels zeer gevoelig voor grondwaterstromingen.




| Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Winterbedkaart

De winterbedkaart duidt gebieden aan waar verandering in bodemgebruik aanleiding kan geven tot een gewijzigd afvoergedrag bij overstromingen. Aangezien dit gewijzigd afvoergedrag enkel relevant is voor omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Binnen het plangebied bevinden zich geen afbakeningen van de winterbedkaart.

## Hellingenkaart

De hellingenkaart werd opgemaakt om de gevoeligheid voor overstroming en erosie van het gebied te kunnen beoordelen. Steile hellingen kunnen aanleiding geven tot een grote hoeveelheid afvloeiende neerslag, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.

Het plangebied kent een overwegend vlak reliëf met hellingspercentages kleiner dan 0,5% en tussen 0,5 en 5%.

| Hellingenkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart werd opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie.

Het plangebied is overwegend niet-erosiegevoelig. De erosiegevoeligheid is afhankelijk van het reliëf, de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie dan een braakliggend terrein. Een permanente invulling van de onbebouwde en onverharde ruimte zal een positief effect hebben op de erosiebeperking.

| Erosiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)

### 4.2.2 Besluit

De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen:

- bij nieuwe ontwikkelingen wordt geadviseerd om steeds de nodige infiltratieproeven uit te voeren in combinatie met het bepalen van de grondwaterstand om een goed zicht te krijgen op de infiltratiegevoeligheid
- er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de effectieve overstromingsgevoeligheid van het plangebied waarbij:
  - voor de verharding zoveel mogelijk gewerkt wordt met waterdoorlatende materialen
  - gestreefd wordt naar een zo efficiënt mogelijke invulling van de noodzakelijke verhardingen
  - de toename van bebouwing dient beperkt te worden door het opnemen van B/T-indexen
- wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:
  - een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien
  - en/of leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte van meer dan 1 hectare
  - en/of ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter tot 1 meter, bevat die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van meer dan 100 meter
- verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept ‘vasthouden-bergen-afvoeren’; prioriteit moet uitgaan haar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

# 5 RAADPLEGING PUBLIEK EN ADVIESVRAAG

In het kader van de opmaak van het RUP lagen de startnota en de procesnota tijdens de periode van 18 maart 2019 tot en met 17 mei 2019 ter inzage in het gemeentehuis en waren de nota's beschikbaar op de gemeentelijke website. Tijdens deze periode werden de bevoegde adviesinstanties geraadpleegd over de start- en procesnota.

Op 25 maart 2019 werd het eerste participatiemoment gehouden. Tijdens deze publieke infomarkt werd de startnota van het RUP met een eerste aanzet tot visie voorgesteld.

De adviezen en opmerkingen op de startnota werden door het planteam verwerkt. Hieronder wordt aangegeven hoe zal worden omgegaan met de suggesties om het plan te verbeteren en de aandachtspunten in functie van het effectenonderzoek. Deze elementen werden in de mate van het mogelijke reeds rechtstreeks verwerkt in hoofdstuk 1 t.e.m. 4 van de scopingnota. Overige elementen zullen zoals besproken meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het voorontwerp RUP.

## 5.1 Adviezen

De adviezen worden integraal als bijlage aan de scopingnota toegevoegd.

### Departement Omgeving

d.d. 14 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

- In het GRS (gewenste economische structuur, pagina 65) werd aandacht gevraagd voor de integratie van het lokaal bedrijventerrein in de omgeving. Die ruimere omgeving wordt nu niet meer opgenomen in het plangebied. Er wordt niet grondig gemotiveerd waarom die keuze gemaakt wordt.

  *Bij de uitwerking van het voorontwerp zal dit mee in rekening genomen worden. In de stedenbouwkundige voorschriften worden de nodige bepalingen opgenomen om een goede integratie in de omgeving te garanderen.*

- Het RUP voorziet een mix van grootschalige kleinhandelszaken, lokale bedrijven, woningen, kantoren/kantoorachtigen. Er worden vragen gesteld bij de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Dit zal moeten blijken in het verdere planproces, onder meer bij het onderzoeken van de milieueffecten.

  *De ruimtelijke draagkracht van zone A wordt hoofdzakelijk bepaald door de verkeersgeneratie van de specifieke invullingen en de capaciteit van de omliggende ontsluitingswegen om deze bijkomende verkeersgeneratie te verwerken. Het mobiliteitseffecten rapport (MOBER) stelt dat de kencijfers opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften voldoende zijn om de te verwachten verkeersgeneratie binnen de perken te houden en de ruimtelijke draagkracht niet te overschrijden.*

- Een aanzienlijke verhoging van de winkeloppervlakte en/of het aantal winkels is niet aanvaardbaar vanuit locatiebeleid en ruimtelijke draagkracht van de omgeving, zeker in combinatie met andere functies.

  De bestaande winkelvloeroppervlakte is 17.130 m² (cfr. detailhandelsstudie BRO). In zone A zou tot 25.000 m² winkeloppervlakte toegelaten worden. Dat is een behoorlijke uitbreiding. Slechts 50% van de handelszaken moeten minstens 1.000 m² groot zijn, de overige slechts minstens 600 m². Hierdoor is in theorie ook een aanzienlijke verhoging van het aantal handelszaken mogelijk. Bovendien werkt een dergelijk laag minimum concurrentie in de hand met winkels in de kern van de gemeente.

Naast de grootschalige kleinhandel is in zone A ook ruimte voor ambachtelijke bedrijven en KMO voorzien. Hier is tot 50% van de oppervlakte aan toonzalen toegelaten. Ook dit lijkt de deur open te zetten naar extra kleinhandel in deze zone.

*Op basis van opmetingsplannen, werd de bestaande bruto-winkelvloeroppervlakte vastgesteld op 23.657,59 m². Het betreft hier historisch gegroeide handel. In vooroverleg met de provincie Antwerpen werd overeengekomen dat er in beperkte mate uitbreidingsmogelijkheden in winkeloppervlakte toegestaan kunnen worden, dit tot maximum 25.000 m².*

*Het RUP wenst een kwalitatieve herontwikkeling van de site mogelijk te maken waarbij een beperkte uitbreiding in oppervlakte toegestaan kan worden.*

*In voorbesprekingen met de provincie Antwerpen werd overeengekomen dat activiteiten die niet zuiver detailhandel of KMO zijn, binnen zone A gevestigd kunnen worden. Zo kan een garage met een showroom of een schrijnwerkerij met toonzaal zich hier vestigen. Hiervoor worden voor KMO's binnen zone A1 de mogelijkheden verruimd en kan er een groter aandeel toonzaal worden gecreëerd. De link met KMO en maak-industrie moet steeds behouden blijven, hierbij zijn de toonzalen een nevenfunctie.*

- Het GRS stelt een mix van lokale bedrijven en kleinhandelszaken op deze locatie voorop. Het GRS zegt met name dat een beperkte uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein mogelijk is voor de herlokalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. De startnota motiveert deze behoefte niet concreet. Over welke te herlokaliseren bedrijven gaat het? Waar zijn deze nu gelegen? Waarom moeten ze geherlocaliseerd worden? Binnen de zone voor lokale bedrijven moeten zones expliciet voorbehouden blijven voor de herlokalisaties van deze bedrijven.

  *Het verordenend voorbehouden van de zone binnen het RUP voor herlokalisaties van zonevreemde en/of historische gegroeide bedrijven is niet wenselijk gezien dit alle kansen ontneemt voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Wel kan de gemeente Schilde zelf initiatief nemen om deze herlokalisaties te bewerkstelligen.*

- Naast grootschalige kleinhandel zijn in het plangebied ook vrijetijdsvoorzieningen (fitness, bowling, sauna, horeca) toegelaten. Dit zal nog extra dynamiek toevoegen. De gewestplanbestemming 'recreatiegebied' wordt hier als argument aangegrepen. Ten opzichte van het gewestplan zijn er echter al een reeks zonevreemde activiteiten aan de omgeving toegevoegd (bijvoorbeeld grootschalige kleinhandel). Het RUP wil deze bestendigen, maar tegelijkertijd ook de bestemming recreatie behouden.

  *De gemeente ziet in deze zone een nieuwe invulling met sportinfrastructuur, niet noodzakelijk beperkt tot een fitness. De parking van de retailzone kan na winkeluren en op zondagen dienen als parking voor de sportinfrastructuur. Het RUP dient voorschriften te omvatten die de afstemming van de retailzone met de ontwikkeling van het recreatiegebied garanderen.*

  *Het invullen van het recreatiegebied werd meegenomen in het onderzoek naar de mobiliteitseffecten (MOBER). Er werden geen aanzienlijk negatieve effecten vastgesteld.*

- De startnota spreekt daarenboven over kantoren/kantoorachtigen binnen het plangebied. Dit soort ontwikkelingen zijn niet gewenst op deze locatie, tenzij hooguit zeer kleinschalig.

  *Doorheen het plangebied zijn niet-verkeersgenererende kantoorfuncties mogelijk complementair aan het wonen. Verder zijn kantoren ook een mogelijke tijdelijke invulling van het gebouw van de voormalige meubelwinkel Van Ende. De beoordeling van (kleinschalige) kantoren zal moeten gebeuren binnen de vergunningsverlening. Het RUP zal adequate bepalingen opnemen binnen de stedenbouwkundige voorschriften om een duidelijk vergunningskader te scheppen.*

- De herstructurering impliceert een ruimtelijke bundeling rond een centrale parking. Dit biedt nog geen garantie op ruimtelijke kwaliteit, noch ruimtelijk rendement. Op welke manier gaat men ruimtelijk rendement bekomen? Welk concept qua bouwhoogtes? Hoe wordt de parking georganiseerd?

  *Het RUP dient voorschriften te omvatten die bepalingen vastleggen voor de inrichting van de kmo- en retailzone met aandacht voor bouwvoorschriften, parking en aantal toegangen, groen, verharding, wateropvang enz. In het voorontwerp worden voorschriften opgesteld die de nodige soepelheid toestaan, maar ook een kwalitatieve ontwikkeling garanderen.*

- Het onderzoek van effecten moet zeer grondig aangeven wat de mobiliteitseffecten zijn op een reeds onverzadigde Turnhoutsebaan. In de startnota wordt gezegd dat er geen mobiliteitsonderzoek nodig is in zone B en C. Nochtans dienen de cumulatieve effecten van alle zones worden bekeken, inclusief die van de ruimere omgeving.

  *Binnen de startnota wordt gesproken over bijkomend mobiliteitsonderzoek in functie van de invullingen die het gebied zal toelaten. Gezien zone B en C reeds grotendeels ingevuld zijn is dit niet noodzakelijk. Het MOBER houdt wel degelijk rekening met de cumulatieve effecten van alle zones.*

- Volgens het GRS zal deze ontwikkeling gekoppeld zijn aan de herinrichting van de Turnhoutsebaan ter hoogte van het RUP. Het is wenselijk dat deze link nader toegelicht wordt in de scopingnota en toelichtingsnota van het RUP (timing, concept…).

  *De Turnhoutsebaan werd reeds volledig heraangelegd. Een verklarende voetnoot werd toegevoegd onder hoofdstuk 2.4.3.*

- Voor zone D wordt een versterking van de groene bufferzone rond de Antitankgracht voorzien met een uitdoofscenario voor de aanwezige zonevreemde bedrijvigheid. Voor de aanwezige bewoning wordt verwezen naar de bepalingen uit het RUP Zonevreemde woningen. De vraag kan echter gesteld worden of deze voorschriften volstaan om de beoogde doelstellingen te behalen voor zone D (versterken biologisch waardevolle elementen).

  *De visie voor de ontwikkelingen binnen zone D werd deels bijgestuurd in functie van uitbreidingsmogelijkheden van het lokale bedrijventerrein voor kleinschalige duurzame KMO's. Zie eerdere behandeling.*

  *De overige ruimte binnen zone D, waar geen uitbreiding van het lokale bedrijventerrein beoogd wordt, behoud de visie voor het versterken van de groene bufferzone rond de Antitankgracht. Hier staat aandacht voor landschap, natuur en landbouw centraal. Gezien de aanwezigheid van enkele zonevreemde woningen/bedrijven wordt het versterken van biologisch waardevolle elementen op termijn gezien. In het RUP worden de nodige voorschriften met richtlijnen voorzien.*

- In de startnota wordt reeds een evaluatie gemaakt van de mogelijke impact op het watersysteem van het planvoornemen. De aanwezigheid van effectief overstromingsgevoelig gebied vanuit de Waterstraatseloop - ook binnen de reeds ontwikkelde zones - geeft echter aanleiding om te veronderstellen dat er bijkomende maatregelen vereist zijn om bestaande en vooral ook toekomstige impact op het waterbergend vermogen te voorkomen. Het is aangewezen om de waterproblematiek gronderiger te onderzoeken in het verdere procesverloop vooraleer tot een gunstige conclusie met betrekking tot de watertoets kan gekomen worden.

  *De impact op de waterhuishouding werd verder onderzocht binnen de mer-screening. De nodige maatregelen worden genomen binnen de voorschriften van het RUP.*

- In het verdere planproces moeten vergunningstoestanden in het plangebied verduidelijkt worden. Zo moet onder meer kunnen worden afgeleid wat de bestaande vergunde winkeloppervlakte is in het plangebied.

*De bestaande vergunde winkeloppervlakte bedraagt 23.657,59 m². Dit werd aangevuld in de scopingnota.*

## Provincie Antwerpen

d.d. 9 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

- De provincie stelt de vraag of het verdichten langs de Turnhoutsebaan, een drukke steenweg, wel de meest geschikte locatie is voor een kwalitatieve woonontwikkeling. Anderzijds biedt voorliggend RUP wel een opportuniteit om de problematiek rond vergrijzing en sociale huisvesting aan te pakken. De provincie vraagt om dit alternatief verder te onderzoeken.

  *De gemeente wenst nieuwe seniorenhuisvesting bij voorkeur in haar kernen te realiseren zodat de senioren dicht bij de nodige voorzieningen wonen. Een uitzondering kan gemaakt worden voor sociaal of bescheiden wonen mits het kleinschalige projecten zijn op een daarvoor in aanmerking komende locatie.*

  *Er wordt beslist om binnen zone A1 de woonfunctie te behouden in functie van sociaal en bescheiden wonen. Dit voor de zones die nu reeds bestemd zijn als woongebied met landelijk karakter.*

- De provincie merkt op dat de paragraaf m.b.t. de planningscontext rond detailhandel niet actueel is en dient herschreven te worden. Zo wordt nog verwezen naar de achterhaalde omzendbrief 'Grootschalige detailhandel' (2011) in plaats van het decreet 'Integraal handelsvestigingsbeleid' en worden er foutieve aannemingen gedaan onder de paragraaf "Kleinhandel buiten stedelijk gebieden en kernen van het buitengebied".

  *Dit werd aangepast in de nota.*

- De provincie merkt op dat reeds verschillende overlegmomenten plaatsvonden inzake detailhandel en herhaalt hierbij haar standpunt dat een uitbreiding van de bestaande winkelverkoopvloeroppervlak met 3.000 m² enkel kan indien dit gekoppeld wordt aan de voorwaarde om deze oppervlakte voor te behouden voor de herlokalisatie van handelszaken verspreid langs de Turnhoutsebaan.

  *Zie eerdere behandeling departement Omgeving.*

- Opmerking m.b.t. de effectenrapportage: De provincie merkt op dat gezien de ontsluiting van de retail en de bedrijven via de Waterstraat en de Klein Waterstraat zal verlopen, de mogelijke impact op de kruispunten van deze twee straten met de Turnhoutsebaan als een aandachtspunt moet onderzocht worden.

  *Binnen de MOBER werd een scenario-analyse gevoerd om verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor de retailzone tegen elkaar af te wegen. Voor een meer gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar het MOBER in bijlage.*

- Opmerking m.b.t. de effectenrapportage: De provincie merkt op dat inzake parkeren gekeken kan worden naar een combinatie met de feestzaal 's Graevenhof, gezien de activiteiten hierbij complementair zijn aan de detailhandelszaken.

  *De afstand naar het 's Graevenhof is te groot (400-500 m) en er is geen afzonderlijk voetpad langsheen de Turnhoutsebaan. Verder is het zo dat 's Graevenhof van feestzaal wordt omgevormd tot co-workingspaces met conferentiezaal en restaurant (reeds vergund). De parkings zullen dus tijdens de week ook in de dag gebruikt worden voor deze nieuwe ontwikkelingen. Wel zullen deze nieuwe ontwikkelingen veel minder verkeer genereren dan de huidige feestzaal nu doet.*

- De provincie merkt op dat het gebied aangeduid staat als natuurverbinding van provinciaal belang en de Turnhoutsebaan deze natuurverbindingsgebieden eigenlijk onderbreekt. De provincie heeft daarom enkele suggesties om het groene karakter door te trekken en zo de barrière te verlichten:
  - groene (voor)tuinen met de nodige handhavingstips;

- zo weinig mogelijk verhardingen;
- groendaken en gevelgroen;
- hooggroen doorheen de site;
- streekeigen groen (houtige soorten) en ander groen selecteren op basis van ecologisch nut voor bijen en vlinders;
- bedrijven laten kennismaken met BIODIVA van provincie Antwerpen en het project 2BConnect (biodiversiteit op bedrijventerreinen).

*Binnen de voorschriften zullen bepalingen opgenomen worden die de barrièrewerking van de Turnhoutsebaan terugschroeven. Zo zal langsheen de Turnhoutsebaan gezorgd worden voor de vorming van voortuinen door het invoeren van een achteruitbouwlijn. Een opgelegde G/T zorgt voor een beperking van de verharding en een garantie op groen.*

- De provincie merkt op dat in de huidige scenario's geen rekening wordt gehouden met de voorspelde klimaatveranderingen. Drogere en warmere zomers zullen aanleiding geven tot meer evapotranspiratie van de vegetatie, minder waterinfiltratie, meer drinkwaterverbruik, enz. De provincie heeft daarom enkele suggesties voor het stimuleren van mitigatie en adaptatie van klimaatsveranderingen:
  - Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment;
  - waterdoorlatende verhardingen en groendaken voor het opvangen van oppervlaktewater in periodes van wateroverlast;
  - laadpalen voor elektrische wagens op parking;
  - een combinatie van energiebundeling, groene energie voor bedrijvigheid, enz.

*Binnen de voorschriften wordt het gebruik van verhardingen in de onbebouwde ruimte tot een minimum beperkt. In de mate van het mogelijke dienen de noodzakelijke verhardingen gerealiseerd te worden in waterdoorlatende materialen. Verder wordt een duurzaam en ecologisch karakter nagestreefd voor de zone voor grootschalige detailhandel.*

- Opmerkingen m.b.t. de effectenrapportage vanuit het oogpunt van Waterbeleid:
  - Op p. 45 dient in de tabel 'Checklist potentiële ingrepen discipline Water' op de vraag "zijn er binnen het plangebied ingrepen op waterlopen of oeverzones mogelijk?", "Ja" beantwoord te worden.

*Dit werd aangepast in de mer-screening.*

  - Op p. 46 wordt in het hoofdstuk 'Grondwater Effectenbespreking' de laatste paragraaf "zoals de niet relevante wijziging in verhardingsgraad" niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn op grondwater, zeker gezien er bijkomende bebouwing en verharding gepland is.

*Dit werd verduidelijkt in de mer-screening.*

  - Op p. 47 wordt in het hoofdstuk 'Oppervlaktewater Effectenbespreking' de eerste paragraaf "De nieuwe parking zal niet zorgen voor bijkomende verharde oppervlaktes." niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn op oppervlaktewater, zeker gezien er bijkomende bebouwing en verharding gepland is.

*De toelichting binnen de mer-screening werd genuanceerd. Het RUP zet vooral in op het gebruik van waterdoorlatende materialen en het zo efficiënt mogelijk vormgeven van de noodzakelijke verharding inzake parkeren en ontsluiten. Zo dient het parkeren maximaal te worden gebundeld en in waterdoorlatende materialen uitgevoerd te worden.*

  - Op p. 47 dient bij 'Oppervlaktewater Effectenbespreking' toegevoegd te worden dat de herinrichting de mogelijkheid biedt om ruimte te voorzien om de Waterstraatse

loop open te leggen tussen de Oudebaan en Turnhoutsebaan. Dit zal een positief effect hebben op de overstromingsgevoeligheid.

*Het openleggen van de Waterstraatse loop is geen doelstelling binnen dit RUP. Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn in het kader van integraal waterbeleid worden binnen het RUP echter niet onmogelijk gemaakt.*

- Op p. 48 wordt de conclusie m.b.t. de discipline Water niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn m.b.t. de discipline Water. Met de gehele effectieve overstromingsgevoeligheid wordt er nagenoeg geen rekening gehouden, terwijl een dergelijke grootschalige aanpassing de poort moet openen om hier iets aan te verhelpen.

  *Door toevoeging van enkele specifieke B/T-indexen die de grootteorde van de mogelijke toename duiden, het inzetten op zo weinig mogelijk verharding en het gebruik van waterdoorlatende materialen kan nu wel geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn binnen het plangebied en specifiek de zones gekarteerd als effectief overstromingsgevoelig.*

- Op p. 63 wordt in het besluit van de Watertoets geconcludeerd "De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht". Dit terwijl erg grote delen van het plangebied effectief overstromingsgevoelig zijn en er bovendien de mogelijkheid wordt gecreëerd voor bijkomende bebouwing en verharding. De aandacht voor de effectieve overstromingsgevoeligheid dient dus nog sterker te worden meegenomen en de ruimte voor de aanwezige waterlopen dient meer concreet in de plannen verwerkt te worden.

  *De conclusie werd aangevuld met enkele concrete aandachtspunten die in de voorschriften worden gerespecteerd.*

- De provincie vraagt om de buurtwegen in het plangebied op kaart weer te geven.

  *Dit wordt aangepast op het plan feitelijk-juridische toestand.*

## Gecoro

d.d. 8 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

- De gecoro wenst dat de doorwatering van het gebied zichtbaar wordt gemaakt gelet op de problematiek van de waterhuishouding.

  *Het openleggen van de Waterstraatse loop is geen doelstelling binnen dit RUP. Werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn in het kader van integraal waterbeleid worden binnen het RUP echter niet onmogelijk gemaakt.*

- De gecoro merkt op dat de contouren van de verschillende zones anders zijn getekend op de verschillende plannen.

  *De figuren met afgebakende zones van de bestaande toestand en de gewenste ruimtelijke toestand zijn onafhankelijk van elkaar en mogen niet met elkaar vergeleken worden.*

- Zone A1 en A2:
  - De gecoro wenst aandacht voor een veilige fietsroute langsheen de Oudebaan over de volledige lengte van het RUP.

    *De Oudebaan is niet gelegen binnen de plancontour van het RUP. De beoogde ontwikkelingen die toegelaten worden binnen de plancontour zullen in geen geval de realisatie van een fietsroute langsheen de Oudebaan hypothekeren.*

  - De netto vloeroppervlakte voor de detailhandelszaken zou verhoogd moeten worden zodat winkels als een Torfs, Kruidvat en Casa niet zouden wegtrekken uit de

dorpskern. Hierdoor zouden de detaillhandelszaken in de detailhandelszone en de dorpskern elkaar niet kunnen beconcurreren.

*Er werd onafhankelijk van het RUP een handelsconvenant opgemaakt, waarin het niet wenselijk is dat winkels zoals Torfs, Kruidvat en Casa zich zouden vestigen binnen zone A.*

- De gecoro vraagt of er kan nagekeken worden of de verhouding tussen A1 en A2 correct is.

  *Voor het vastleggen van de verhouding in oppervlakte tussen retail en KMO en ambachten wordt gekeken naar de ruimtelijke draagkracht en beroep gedaan op het opgemaakte handelsconvenant.*

- Is er aangetoond dat er een vraag is naar bijkomende recreatie? Is het wenselijk om recreatiegebied te schrappen?

  *Zie eerdere behandeling. Binnen zone A wenst de gemeente sportmogelijkheden te voorzien die ten dienste staan van de andere functies binnen deze zone en de nabije omgeving.*

- Er zijn weinig details beschikbaar van de bouwmogelijkheden, bouwhoogte, volumetrie… De gecoro vraagt een duidelijk beeld. De gecoro wenst tussentijds deze informatie te krijgen.

  *In fase startnota zijn concrete bepalingen nog niet aan de orde. Tijdens het voorontwerp van het RUP zal nagedacht worden over specifieke voorschriften. Het planinitiatief wordt tijdig teruggekoppeld zoals wettelijk voorzien.*

- Zone B1: De gecoro is van mening dat appartementen niet wenselijk zijn in deze zone. Dit is niet de juiste zone om te verdichten (kernversterking).

  *De gemeente wenst geen verdere verlinting (1 woning per perceel) langsheen de Turnhoutsebaan maar wel kwalitatieve groenzones langsheen de baan met daarachter - in het perceelsinwendige - nieuwe woonontwikkelingen. Deze nieuwe woonontwikkelingen kunnen bestaan uit nieuwe woontypologieën (urban villa's, koppelwoningen, kleinschalige wooncomplexen grondgebonden wooneenheden op het gelijkvloers en appartementen op 1 tot 2 bouwlagen), dit alles gesitueerd in het groen met een minimum van aantakkingen op de Turnhoutsebaan; Het is niet de bedoeling om hier sterk te verdichten maar wel om de verschillende percelen te betrekken in gezamenlijke ontwikkelingen.*

- Zone B2: Het huidig karakter is niet correct beschreven aangezien in de zone appartementen, een uitvaartcentrum, een hotel,… aanwezig zijn. De gecoro is van mening dat er in de toekomst geen meergezinswoningen mogen toegelaten worden.

  *Binnen zone B2 wordt ingezet op een behoud van de bestaande woontypologieën namelijk een- en meergezinswoningen met een landelijk karakter afgestemd op de omgeving. De bestaande vergunde bedrijvigheid kan behouden blijven.*

- Zone B3: De gecoro is van mening dat het woonpark moet primeren. De gecoro suggereert om de site van Van den Ende een aparte zone dient te worden door de reeds aanwezige 'groene buffering'.

  *Er is geen noodzaak om de site van Van Ende in een aparte zone onder te brengen gezien het behoud van de bebouwing geen certitude is. De site van Van Ende wordt bijgevolg mee opgenomen in de zone voor woonpark en krijgt enkele specifieke bepalingen bij behoud van de bebouwing. Op deze manier kan indien de bebouwing toch afgebroken wordt ook gemakkelijk teruggegrepen worden naar de bepalingen binnen de zone voor woonpark.*

- Zone C: De gecoro sluit zich aan bij de visie van het RUP.
- Zone D: De gecoro is van mening dat enkel de vergunde woningen aanvaardbaar zijn in deze zone, maar dat er een uitdoofbeleid moet zijn voor de activiteiten.

*Binnen zone D kunnen de bestaande woningen behouden blijven en vallen met de opmaak van voorliggend RUP onder de toepassing van het RUP Zonevreemde woningen. Voor de zonevreemde bedrijfsactiviteiten dient het handhavingsbeleid van de gemeente Schilde toegepast te worden.*

## Agentschap Innoveren en Ondernemen

d.d. 13 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

- In de startnota wordt verwezen naar de omzendbrief 'Afwegingskader voor grootschalige detailhandel' van 2011. Het is echter het decreet 'Integraal Handelsvestigingenbeleid' van 29 juli 2016 dat van toepassing is.

  *Dit werd aangepast in de nota.*
- Het agentschap ondersteunt het feit dat het aanbod van het retailpark complementair dient te zijn aan het aanbod van het centrum van Schilde.
- Voor zone A1 wordt meegegeven dat de bruto vloeroppervlakte voor retail beperkt wordt tot 25.000 m². De overige ruimte mag ingenomen worden door ambachtelijke bedrijven en KMO. Er wordt echter niet aangegeven hoe groot deze overige ruimte dan wel is.

  *De te hanteren B/T- en V/T-index voor de zone A1 werd toegevoegd aan de nota.*

  Zone A2 wordt voorbehouden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Ook hier worden geen oppervlaktenormen meegegeven (enkel het percentage toegelaten toonzaal wordt bepaald).

  *De te hanteren B/T- en V/T-index voor de zone A2 werd toegevoegd aan de nota.*
- Er wordt in zone A1 een uitbreiding mogelijk gemaakt met 3.000 m² retail. Het is niet duidelijk of dit effectief bijkomende retail betreft of herlokalisatie van de retail die zich nu in zone A2 bevindt.

  *Het RUP wenst een kwalitatieve herontwikkeling van de site mogelijk te maken waarbij alle retail wordt voorzien binnen zone A1 en een beperkte uitbreiding tot een maximum van 25.000 m² in oppervlakte toegestaan kan worden voor de herlocalisatie van zonevreemde retail langs de Turnhoutsebaan.*
- In het handelsvestigingsconvenant staat dat 10.000 m² wordt voorbehouden voor vestigingen met een maak-activiteit. Het is echter niet duidelijk of dit over zone A1 en/of zone A2 gaat. In de verdere uitwerking van de startnota dient duidelijkheid te zijn m.b.t. de minimale en maximale oppervlakten per functie. Dit bepaalt immers de mobiliteitsimpact van de zone.

  *De te hanteren B/T- en V/T-index voor de zones A1 en A2 werden toegevoegd aan de nota.*
- Er wordt aangehaald dat het aantal inrichtings- en uitvoeringsalternatieven beperkt zijn. Eventuele inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven worden enkel onderzocht indien hier vanuit het participatiemoment en/of adviesronde nood aan blijkt te zijn. Men kan uiteraard geen abstractie maken van de huidige situatie én uiteraard wenst men een werkbaar RUP op te maken. De opmaak van dit RUP bepaalt de verdere toekomst van de zone. Zeker voor zone A1 en A2 lijkt het toch wel aangewezen enkele inrichtings- en uitvoeringsalternatieven tegen over elkaar af te wegen.

*Voor de invulling van de zones A1 en A2 wordt uitvoering gegeven aan de ruimtelijke visie van het gemeentebestuur. Dit onder begeleiding van het studiebureau. Tijdens de eerste participatie en adviesronde komen geen opmerkingen naar boven die de gewenste invulling voor de zones A1 en A2 afkeuren. Naar inrichting en uitvoering toe zal voldoende ontwerpvrijheid ingebouwd worden bij de opmaak van de stedenbouwkundige voorschriften. Het voeren van een ontwerpend onderzoek is dan ook geen vereiste om te komen tot een kwalitatief en gedragen RUP. Wel werden binnen de opmaak van het MOBER verschillende ontsluitingsmogelijkheden onderzocht. Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar het MOBER in bijlage.*

- Het agentschap mist de nodige aandacht aan de huidige en de toekomstige mobiliteitssituatie. Voor de verdere inrichting van het plangebied (met name van zone A1 en A2) lijkt dan ook de draagkracht naar mobiliteit en verkeersleefbaarheid een belangrijk aandachtspunt én de basis te zijn voor de herontwikkeling. Een grondige mobiliteitsstudie (MOBER) is aangewezen.

  *Dit werd verwerkt in het MOBER.*

- Bij de bespreking van de discipline water wordt te weinig aandacht besteed aan de effectieve overstromingsgevoeligheid van het gebied. Zone A is momenteel reeds grotendeel bebouwd en verhard. Er wordt aangegeven dat de nieuwe parking niet zal leiden tot bijkomende verharde oppervlaktes. Daar er ons nog geen concrete bouwplannen gekend zijn, is dit een voorbarige conclusie. Daarenboven zou ook een ondergrondse parking tot de mogelijkheid behoren. Dergelijke ondergrondse constructie heeft wel degelijk invloed op de grondwaterhuishouding. De opmaak van dit RUP kan juist een kantelmoment zijn om de effectieve overstromingsgevoeligheid aan te pakken. Het agentschap is dan ook van mening dat 'water' wel degelijk een verder te onderzoeken discipline is.

  *Dit werd verder uitgewerkt in de mer-screening.*

- Binnen zone B1 zou een omgevingsvergunning zijn afgeleverd waarbij het 's Graevenhof wordt omgevormd van feestzaal naar B2B-center. In de praktijk zou de feestzaal echter blijven bestaan en aangevuld worden met bijkomende activiteiten (restaurant/B2B-center). Voor enkele milieudisciplines in de m.e.r.-screening (bv. mobiliteit) is dit niet onbelangrijk.

  *Voor de beoogde activiteiten binnen het 's Graevenhof werd inderdaad een omgevingsvergunning afgeleverd. Dit betekent dat deze activiteiten deel uitmaken van de bestaande feitelijke juridische toestand. Na goedkeuring van het RUP treed een uitdoofbeleid in werking waarbij de bestaande vergunde activiteiten kunnen behouden blijven en verbouwd worden binnen de bestaande volumes en voor zover deze activiteiten geen rook-, reuk-, lawaai- en/of andere hinder veroorzaken die schadelijk is voor de hoofd- en nevenbestemmingen van het gebied.*

### Departement Landbouw en Visserij

d.d. 15 mei 2019 –gunstig

- Het departement merkt op dat binnen zone D 'beboste zone', het perceel 395C deels gelegen is binnen agrarisch gebied en in geregistreerd landbouwgebruik is. Het beboste perceel is in beheer door een VZW en niet in professionele landbouwuitbating.
- De percelen 563M en 563L zijn gelegen binnen zone A en waren in professionele landbouwuitbating tot en met 2016. Deze worden vandaag niet langer geregistreerd als zijde in landbouwgebruik.

- Zone D wordt onder de doelstellingen (pagina 38) benoemd als 'ruimte voor landschap, natuur en landbouw' en 'ruimte voor natuur en agrarische activiteiten'. Het departement vraagt zich af welke vorm van landbouw men in deze zone vooropstelt. Dit dient verder te worden toegelicht. Het departement heeft geen bezwaren en opmerkingen bij deze visie en stelt een herbestemming van deze zone voorop.

  *Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de bedrijfsvoering van landbouwbedrijven worden toegelaten binnen zone D van het RUP.*

## Departement Mobiliteit en Openbare Werken

d.d. 9 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

- In de nota wordt de Turnhoutsebaan foutief aangeduid als primaire II-weg in plaats van secundaire III-weg.

  *Dit werd aangepast in de nota.*

- Zowel het treinstation van Antwerpen-Berchem als Noorderkempen liggen op gelijkaardige afstand van het plangebied.

  *Dit werd aangepast in de nota.*

- Het uitgangspunt om het aantal ontsluitingen van de site te beperken wordt volledig onderschreven door MOW. De huidige situatie is onoverzichtelijk en creëert een groot aantal potentiële conflictpunten, in het bijzonder met fietsers. Dit effect wordt nog versterkt omdat er ter hoogte van de site een dubbelrichtingsfietspad ligt, waardoor de auto's die de site verlaten verrast kunnen worden door een fietser die uit de tegenrichting komt.

  *Deze elementen weren meegenomen in de opmaak van het MOBER. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden de nodige bepalingen opgenomen om de verkeersveiligheid van zowel gemotoriseerd als traag verkeer te garanderen.*

- Het voorzien van een goed georganiseerde centrale parking op de site zal een verbetering zijn t.o.v. de huidige situatie. Op deze collectieve parking moet ook ruimte voorzien worden voor een degelijke fietsenstalling, met aandacht voor elektrische fietsen en bakfietsen. Deze fietsenstalling wordt best verdeeld over enkele plaatsen op de site, waarbij rekening wordt gehouden met looplijnen.

  *Het voorzien van fietsenstallingen wordt mee opgenomen binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Echter wordt de locatie van de fietsenstalplaatsen niet vastgelegd binnen de collectieve centrale parking maar kunnen ze in functie van het stimuleren van het fietsgebruik ook op andere locaties ingepast worden (Bijvoorbeeld ter hoogte van ingangen) om zodoende het fietsgebruik te stimuleren.*

- Zoals reeds in de startnota wordt aangehaald, dient er een plan-MOBER opgemaakt te worden. Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van de site zal daarbij begroot moeten worden hoeveel bijkomend verkeer er verwacht kan worden. Daarnaast dient ook in beeld gebracht hoe dit verkeer zich zal verdelen over het omliggende wegennet, en welke de impact daarvan zal zijn op o.a. de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -doorstroming. Alleszins moet er worden op toegezien dat de draagkracht van het omliggende wegennet niet wordt overschreden door het toenemend gemotoriseerd verkeer, zowel wat betreft de doorstromingscapaciteit, als de leefbaarheidsgrenzen.

  Aan volgende elementen moet de nodige aandacht besteed worden:

  - Voor zone A: Er is sprake van een ontsluiting via de Waterstraat en/of de Klein Waterstraat. Op het kruispunt Waterstraat met Turnhoutsebaan werden verkeerslichten voorzien om het verkeer vanuit de Waterstraat veilig te laten ontsluiten op de gewestweg. Een ontsluiting via de Waterstraat is daarom te

verkiezen boven de Klein Waterstraat. Hiervoor zal een aangepaste lichtenregeling uitgewerkt moeten worden.

- Voor zone A: Auto's die vanuit de Klein Waterstraat linksaf de Turnhoutsebaan willen opdraaien moeten ook een rechtsafslagstrook op de N12 dwarsen. Het is daarom te overwegen om de Klein Waterstraat "rechts in-rechts uit" te maken in het kader van verkeersveiligheid en een vlotte ontruiming van de site. Bij het verlaten van de site via de Klein Waterstraat ontstaat er mogelijk ook een conflict met het sluipverkeer naar en van 's-Gravenwezel.
- Voor zone A: Bij de inplanting van de laad- en losweg moet er aandacht zijn voor de inrichting zodat er voldoende manoeuvreerruimte is en dat er een veilige ontsluiting is naar de N12, met extra aandacht voor de zwakke weggebruiker gezien het grote gebruik van de bushalte aan de Klein Waterstraat door de schoolgaande jeugd.
- Voor zone A: De relatie tussen de bushalte Klein Waterstraat en de site moet goed gedocumenteerd worden, rekening houdende met natuurlijke looplijnen. Een goed ingerichte halte met een gemakkelijke en aangename doorgang naar de site kan de modal split meer diversifiëren.
- Voor zone A: Ontsluiting via de achterzijde van de site (Oudebaan) wordt best voorbehouden voor de zwakke weggebruiker.
- Voor zone B is de ontsluiting van de site Van den Ende een aandachtspunt, omdat nu nog onbekend is welke ontwikkeling hier zal gebeuren en de ontsluiting gebeurt via de Drijhoekdreef met een moeilijke aansluiting op de Turnhoutsebaan voor linksafslaand verkeer.
- Er kunnen enkele verkeerstechnische en flankerende maatregelen voorgesteld worden teneinde de verkeersveiligheid en het gebruik van duurzame vervoerswijzen te optimaliseren. Gezien de ligging van het projectgebied in de Vervoerregio Antwerpen en de ontwikkeling van het Routeplan 2030 mag effectief ook een ambitieuze modal split beoogd worden. Het gebruik van duurzame modi dient te worden gestimuleerd. Daarom is het dan ook een noodzaak om bij verdere invulling bijzondere aandacht te schenken aan de bereikbaarheid, comfort en veiligheid voor gebruikers van duurzame modi. In die optiek moet ook worden gestreefd naar een optimalisatie van de voorzieningen voor deze verkeersdeelnemers. Hierin passen o.a. ruime, comfortabele en overdekte fietsenstallingen, evt. laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen…
- Na uitvoering verdient het aanbeveling om de werkelijke verkeersgroei en de impact daarvan op het parkeergebeuren en de verkeersafwikkeling en –veiligheid te monitoren en evalueren.

*Deze opmerkingen en aanbevelingen werden meegenomen bij de opmaak van het MOBER. Op basis van de conclusies binnen het MOBER krijgen ze een doorvertaling in het voorontwerp RUP.*

### Agentschap Natuur en Bos

d.d. 25 maart 2019 – voorwaardelijk gunstig

- Het planinitiatief zal geen betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone veroorzaken. Er dient dus geen passende beoordeling opgemaakt te worden.
- De impact op de aanwezige natuurwaarden langsheen het Antitankkanaal is beperkt.

- Het Antitankkanaal is een waardevolle natuurverbinding, dat door de Turnhoutsebaan gekruist wordt. De Turnhoutsebaan vorm hier een migratieknelpunt. Om dit knelpunt op te lossen, dient men de faunapasseerbaarheid te verhogen. Het is dan ook belangrijk dat de stedenbouwkundige voorschriften voor de percelen ten oosten van het antitankkanaal toelaten om het faunamigratieknelpunt op langere termijn op te kunnen lossen.

  *De visie voor de ontwikkelingen binnen zone D wordt deels bijgestuurd in functie van uitbreidingsmogelijkheden van het lokale bedrijventerrein voor kleinschalige duurzame KMO's. Zie eerdere behandeling.*

  *Voor de overige ruimte binnen zone D, aansluitend op het antitankkanaal, wordt echter nog steeds de ontwikkeling van natuur voorzien. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden inrichtingsmaatregelen in functie van het verhogen van de faunapasseerbaarheid toegelaten.*

## OVAM

- Er moet rekening gehouden worden met de volgende algemene aandachtspunten:
  - Bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting en de bijzondere procedure voor de overdracht van risicogronden;
  - Bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd;
  - Bij grondverzet op gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen over grondverzet in het VLAREBO-besluit worden nageleefd
  - Er moet rekening mee worden gehouden dat een bestemmingswijziging een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op de gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, onder meer:
    - Een bestemmingswijziging kan impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de saneringsnoodzaak en de saneringsurgentie.
    - Een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het saneringsdoel voor een te saneren grond.
    - Een bestemmingswijziging na een beslissing van OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de eventuele meerkost in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging.
    - Een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich meebrengen om een nieuw oriënterend bodemonderzoek uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden.

      *Indien van toepassing worden deze algemene bepalingen meegenomen in het verdere planproces.*

## Sport Vlaanderen

d.d. – 15 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

Het wordt als positief beschouwd dat er in het RUP ruimte voor recreatieve functies wordt voorzien. Zowel omwonenden, als bedrijven als klanten kunnen hiervan gebruik maken. Er wordt terecht gestreefd naar een visuele en functionele integratie van de recreatiezone en de

zone voor grootschalige detailhandel. Sport Vlaanderen adviseert het RUP positief, maar wenst wel de volgende opmerkingen te maken:

- Er wordt aangeraden om niet specifiek te werken met een aparte recreatiezone, maar in de zone voor grootschalige detailhandel recreatie te voorzien als nevenbestemming. Dit levert meer flexibiliteit en vergemakkelijkt de integratie van beide zones.

  *Vanuit het beleid werd beslist om te werken met een specifieke zonering voor recreatie. Om te komen tot een logisch ruimtelijk verhaal voor de bedrijvenzone en een ruimtelijk interessante overgang te kunnen genereren naar het noordelijk openruimtegebied werd de contour van de recreatiezone bijgestuurd.*

- In de bestaande toestand wordt het fietsroutenetwerk beschreven, echter werden de recreatieve routes niet opgenomen. Gelieve aan de tabel de recreatieve fietsroute en wandelroutes langs het antitankkanaal (fiets- en wandelknooppuntennetwerk) toe te voegen in de tabel.

  *Dit werd toegevoegd in de nota.*

### Vlaamse Milieumaatschappij

d.d. 28 maart 2019 – voorwaardelijk gunstig

- Gezien het plangebied deels in effectief overstromingsgevoelig gebied gelegen is, is het aangewezen om in de stedenbouwkundige voorschriften de nodige randvoorwaarden op te nemen aangaande overstromingsveilig bouwen. Hiervoor wordt verwezen naar het advies van de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen.

  *In de voorschriften van het RUP zullen de nodige bepalingen voorzien worden inzake bouwen in effectief overstromingsgevoelig gebied, conform het advies van provincie Antwerpen.*

- De kaart met infiltratiegevoelige gebieden dient indicatief gebruikt te worden. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt geadviseerd om steeds de nodige infiltratieproeven uit te voeren in combinatie met het bepalen van de grondwaterstand.

  *Deze verduidelijking werd opgenomen in het besluit van de watertoets.*

### Agentschap Onroerend erfgoed

d.d. 20 maart 2019 – geen advies

### Agentschap Wegen en Verkeer

d.d. 16 mei 2019 – voorwaardelijk gunstig

Het Agentschap voor Wegen en Verkeer sluit zich aan bij het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Volgende bemerkingen worden nog aangehaald:

- De opmaak van een plan-MOBER is noodzakelijk.

  *Er werd een MOBER opgemaakt.*

- Verschillende maatregelen die voorgesteld worden op pagina 26 zijn reeds gerealiseerd.

  *Dit werd verduidelijkt met een voetnoot in de tekst omtrent het mobiliteitsplan.*

- De rooilijnplannen binnen het plangebied moeten gerespecteerd te worden.

  *Hier wordt rekening mee gehouden bij de opmaak van de het voorontwerp RUP.*

## 5.2 Participatie

### 5.2.1 Participatiemoment

Op 25 maart 2019 werd een eerste participatiemoment georganiseerd onder de vorm van een informatiemarkt. Tijdens de informatiemarkt werden aan de hand van panelen de procedure van het RUP, de feitelijke juridische toestand van het plangebied, de conclusies van de analyse en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling met de visie en de concepten voorgesteld. De aanwezigen konden via een invulformulier bedenkingen neerschrijven. Tot en met 17 mei kunnen opmerkingen via een invulformulier op de gemeentelijke website ingediend worden.

- Op het plan feitelijke-juridische toestand staan er veel bomen opgetekend, maar deze staan niet correct opgetekend. Zo staan er op verschillende plaatsen bomen opgetekend terwijl deze in werkelijkheid er niet staan. Verder werd de bomenrij langs de uitrit van Hubo niet op het plan opgetekend.

  *De ingetekende bomen dienen indicatief benaderd te worden. Ook de schaal waarop de bomen ingetekend werden kan verschillen met de reële kruinbreedte.*

- Het is belangrijk dat er langs de Antitankgracht een groene corridor wordt voorzien, waarbij door ruimte te voorzien voor ecologie en natuur een verbinding wordt gecreëerd naar het natuurgebied verderop Drijhoekbos.

  *Zoals reeds voorzien in de visie zal er binnen zone D ruimte voor landschap, natuur en landbouw worden voorzien.*

- Momenteel wordt er aan het ’s Graevenhof een hoge aanbouw geplaatst. Deze aanbouw blijkt een restaurant met dakterras te zijn. De aanbouw zal zowel zonlicht wegnemen als inzicht creëren in de tuinen van de omliggende percelen. Men was niet op de hoogte dat de vergunning heeft uitgehangen en men is niet aangeschreven door de gemeente tijdens de vergunningsprocedure.

  *Deze omgevingsvergunning werd onafhankelijk van de procedure van het voorliggend RUP afgeleverd. Voor meer informatie over het verloop van de vergunning kan u terecht bij de dienst Vergunningen van de gemeente.*

- Men wenst te melden dat de vorige eigenaar van het pand Turnhoutsebaan 453 de muur– die gebouwd werd op het aanpalend tuinhuis – moet slopen. Dit is tot op heden nog niet gebeurd. Men vraagt wie men hierover kan aanspreken.

  *Deze opmerking is burgerrechtelijk van aard en valt niet binnen de reikwijdte van dit RUP.*

- Er wordt gevraagd of er appartementen toegestaan kunnen worden binnen zone B3 (wonen langs de Turnhoutsebaan, woonparkgebied).

  *Zie eerdere bespreking gecoro. Binnen zone B3 zal gezocht worden naar nieuwe bouwtypologieën, hierbij wordt gedacht aan het toestaan van bvb gekoppelde woonentiteiten in een groene en rustige omgeving. Het aantal wooneenheden kan afgestemd worden op de grootte van het perceel. Om het karakter van woonparkgebied terug te brengen, dient nieuwe bebouwing naar achter geplaatst te worden zodat een ruime groene voortuinzone ontstaat en wonen in het groen terug centraal staat.*

- Hoeveel bouwlagen mag men bouwen in zone B3 (wonen langs de Turnhoutsebaan, woonparkgebied)?

  *Dit zal bepaald worden in de fase van het voorontwerp, waarin de stedenbouwkundige voorschriften worden opgesteld. De algemeen gehanteerde normen van de gemeente zullen hier als leidraad worden genomen.*

- Naar aanleiding van verschillende opmerkingen tijdens het participatiemoment stelt de gemeente voor om binnen het RUP ook de problematiek aan te pakken van de aantakking en ontsluiting van de Drijhoekdreef op de Turnhoutsebaan. Gelet op de nieuwe inrichting van de Turnhoutsebaan ligt deze ontsluiting nu moeilijk en is ze niet veilig.

  *Er werd bekeken om de Reigersdreef door te trekken tot op de Turnhoutsebaan en zo te laten aantakken op het lichtengeregeld kruispunt met de Waterstraat. Uit overleg met het departement MOW werd duidelijk dat deze ontwikkeling de verkeersveiligheid zou kunnen verbeteren maar een bijkomend probleem zou kunnen vormen voor de verkeersdoorstroming op de Turnhoutsebaan. Bovendien is de Turnhoutsebaan zeer recent opnieuw aangelegd. Er wordt dan ook beslist om het doortrekken van de Reigersdreef niet op te nemen in het RUP. Deze ontwikkeling kan evenwel op termijn, buiten deze RUP-procedure, overwogen worden.*

- Tijdens het participatiemoment werd duidelijk dat 'Het Uitvaartcentrum' gestart is met de opmaak van een aanvraagdossier voor planologisch attest om een beperkte uitbreiding van hun site te bekomen. Het Uitvaartcentrum wenst in deze uitbreiding uitsluitend een groen ingerichte parking te realiseren aansluitend op hun site.

  *De mogelijkheid voor het uitbreiden van de plancontour werd onderzocht in bilateraal overleg met ANB, het departement Omgeving en de provincie Antwerpen. De gewenste locatie voor de parking is gelegen binnen een biologisch zeer waardevol gebied dat overstromingsgevoelig is en geselecteerd is als habitatrichtlijngebied. Dit maakt een inname met parking niet wenselijk.*

  *Er wordt finaal beslist om de plancontour van het RUP niet uit te breiden in functie van de gewenste parking.*

### 5.2.2 Schriftelijke opmerkingen

#### Opmerking 1

- De zone B1 en C moet afgebakend worden op de bestaande perceelsgrenzen.

  *Momenteel werden de zones indicatief afgebakend. De concrete afbakening van de verschillende zones/artikels zal bekeken worden tijdens de opmaak van het grafisch plan binnen de fase voorontwerp van het RUP. Hierbij zal zoveel mogelijk getracht worden om rekening te houden met de perceelstructuur.*

- De afbakening van de zones B1 en C ontneemt eigenaars en huurders hun rechten. Volgens de omzendbrief van 8/07/1997 wordt in de gewestplanbestemming 'woongebied met landelijk karakter' wonen en werken toegestaan. Het is tegenstrijdig dat er een uitdoofbeleid wordt voorzien voor handel binnen zone B1, maar het RUP wel alle zonevreemde bedrijven en KMO recht van voortbestaan wil geven. Het voorliggend RUP ontneemt eigenaars en huurders binnen zone B1 het recht op handel en inkomen. Hiermee kan men niet akkoord gaan.

  *De voorschriften voor het RUP dienen de nodige rechtszekerheid te bieden aan deze woningen, hetzij door het toepassen van de voorschriften van het RUP zonevreemde woningen, hetzij door expliciet in de voorschriften op te nemen dat bestaande vergunde woningen die nu in woongebied gelegen zijn, ook in de toekomst vergelijkbare rechten met woningen in woongebied behouden. De eigenaars kunnen dan vrij kiezen of zij hun woning als zodanig wensen te behouden of wensen te verkopen waarna het perceel kan opgenomen worden in de zone voor kmo, ambachten en detailhandel.*

- Er wordt meer duidelijkheid gevraagd hoe de meergezinswoningen binnen zone B1 worden gezien. Worden hier meergezinswoningen in tweevoud of in meervoud bedoeld? En welke mogen hier voorzien worden, zoals toegepast bij Schilde-Noord en Schilde-Bergen.

  *Binnen zone B1 worden eengezinswoningen, meergezinswoningen en alternatieve woonvormen toegelaten. Een verdere specificering van de woonvormen wordt niet noodzakelijk geacht.*

- Men vaagt om binnen zone B1 zowel wonen met meergezinswoningen als werken (handel, dienstverlening, ambachten en kleinbedrijven) te behouden, zoals momenteel mogelijk is volgens het gewestplan.

  *Het RUP voorziet voor de zone B1 een verfijning van 'woongebied met landelijk karakter'. Bijkomende handelszaken zijn niet wenselijk en aanwezige handel dient langzaam uit te doven. Wel kan kleinschalige dienstverlening complementair aan het wonen toegestaan worden zoals ook toegelaten conform de huidige gewestplanbestemming.*

## Opmerking 2

- De zone voor recreatie zal nog meer verkeer teweegbrengen naar de site. De behoefte aan zone voor recreatie dient aangetoond te worden in een studie. In het verleden zijn dit soort projecten op deze locatie een zachte dood gestorven met bouwvalligheid tot gevolg.

  *Zie eerdere bespreking. De zone voor recreatie maakt deel uit van het MOBER. Het nodig onderzoek naar bijkomend verkeer van de zone voor recreatie zal uitgevoerd worden. Binnen zone A wenst de gemeente recreatie te voorzien die ten dienste staat van de andere functies binnen deze zone. Door het behoud van de functie recreatie, wenst men de site ook levendig te houden na de openingsuren van de winkels. Recent werd er een vergunning afgeleverd voor het bouwen van een fitnesscomplex, conform de bestaande gewestplanbestemming. Het is dan ook aangewezen dat de toekomstige bestemming afgestemd wordt op de toekomstige en wenselijke situatie.*

- De toegang tot de genoemde parking wordt slecht omschreven. Er zijn momenteel drie toegangen tot de site A1. Als men de bestemming van dit onbenut terrein niet gedetailleerd omschrijft, komt men in een analoge toestand terecht als bij het ontwerp van een nieuw stadion op de Heizel en een overbelasting van de Brusselse ring. Dit met resultaat dat het project wordt afgevoerd bij een gedetailleerd MER.

  *Binnen het MOBER werd een scenario-analyse verricht omtrent de ontsluitingsmogelijkheden van zone A1. Voor meer details wordt verwezen naar de mer-screening of het MOBER.*

- Men dient te onderzoeken of het gebied achter de Hubo niet benut kan worden voor de inplanting van de nieuwe brandweerkazerne in Schilde. Hierdoor blijft het terrein rustig en creëert men een ideale uitval situatie voor de brandweer.

  *Deze route is niet gelegen langsheen de aanrijroute van de brandweer.*

## Opmerking 3

De verkoop van het pand Waterstraat 13 zal bemoeilijkt worden doordat de woning zonevreemd gelegen is en door het RUP dat in opmaak is. Wat kan men zeggen tegen potentiële kopers? Wachten tot het RUP definitief goedgekeurd is, maakt de verkoop van het huis nog moeilijker. Indien de eigenaars niet meegaan in het totaal ontwerp van het RUP wordt het perceel een verloren perceel en wordt het pand onverkoopbaar.

*Het perceel wordt opgenomen binnen de zone voor grootschalige detailhandel.*

- Is het mogelijk om een kleine horecazaak op te richten in het pand? Men overweegt om op de gelijkvloerse verdieping een handelszaak in te richten (koffiebar, broodjeszaak, take-away…) en op de verdieping een appartement in te richten.

  *Dit is niet in lijn met de visie van voorliggend RUP.*

### Opmerking 4

- Kan er duidelijk gesteld worden welke functie het perceel Waterstraat 13 heeft? Voorheen werd de vraag gesteld of hier een huis, appartementen, schrijnwerkersatelier geplaats mag worden. Helaas mag niets van deze opties. Waarvoor kan het perceel wel benut worden?

  *Het perceel wordt opgenomen binnen de zone voor grootschalige detailhandel. Binnen deze zone zijn volgende bestemmingen toegelaten:*

  - *alle vormen van grootschalige detailhandel met uitzondering van verkoop van goederen voor persoonsuitrusting*
  - *ambachtelijke bedrijvigheid en KMO*
  - *als nevengeschikte functie zijn reca- en leisurevoorzieningen toegelaten*

### Opmerking 5

- Het is moeilijk te begrijpen dat het RUP een uitdoofbeleid voorziet voor de handel in zone B1. Indien men vandaag een handelszaak groter dan 100 m² met parking wenst te starten in Schilde is hiervoor geen mogelijkheid. Locaties net buiten het dorpscentrum zijn ideaal voor het vestigen van handelszaken tot 500 m² met parking. Echter is zone A enkel voorbehouden voor handelszaken vanaf 600 m².

  *Zone B1 is gelegen in woongebied met landelijk karakter en is niet gelegen binnen de dorpskern, waardoor nieuwe handelszaken groter dan 100 m² hier niet wenselijk zijn. Wel werd besloten om de zone voor KMO uit te breiden in het agrarisch gebied tot aan de 3 zonevreemde woningen langsheen de Turnhoutsebaan. Dit in functie van het bieden van een plek voor duurzame kleinschalige KMO's. Zie eerdere behandeling.*

- Om laag kwalitatieve gebouwen te vermijden moet deze handelsfunctie gecombineerd worden met de woonfunctie, zodat er geen landschapsvreemde gebouwen (bijvoorbeeld Lidl) kunnen opgericht worden. Zo geeft het aan de lokale handelaar, die nood hebben aan extra ruimte (tot 600 m²), de mogelijkheid om hun activiteit te kunnen uitbreiden binnen de gemeente.

  *Het RUP beoogt binnen de zone B1 geen handel.*

### Opmerking 6

- Binnen zone D wordt een uitdoofscenario voor zonevreemde handelszaken voorzien op lange termijn. De aanwezige handelszaken krijgen dus vrij spel voor een lange termijn? Want onder gedoogomstandigheden kan men waarschijnlijk niet veel eisen stellen. De aanwezige handelszaken huren vermoedelijk en zullen gezien de situatie niet geneigd zijn om veel te investeren. Gaat men ervoor zorgen dat de bedrijven zich moeten houden aan de eisen van een normale bedrijfsvoering met normale water- en elektriciteitsvoorzieningen en een gepast bedrijfsgebouw?

  *Voor de zonevreemde bedrijfsactiviteiten dient het handhavingsbeleid van de gemeente Schilde toegepast te worden.*

- Hoe zal er omgegaan worden met de aanwezige lawaaihinder? De aanwezige handelszaken binnen zone D veroorzaken lawaai naar de aanpalende woning.

*Lawaaihinder valt onder de milieuwetgeving en wordt bij voorkeur burgerrechtelijk geregeld.*

## Opmerking 7

- Men vraagt om de mogelijkheid voor start-ups te voorzien binnen zone B3.

  *Binnen de zone voor woonpark worden volgende bestemmingen toegelaten:*

  - *Wonen*
  - *diensten, kleinschalige kantoren en vrije beroepen gekoppeld aan de woonfunctie*

  *volgende bestemmingen worden uitgesloten:*

  - *kmo's*
  - *ambachtelijke bedrijven*
  - *handelszaken*

## Opmerking 8

- Kan de waterloop op het perceel afdeling 2 sectie B 15N afgeschaft worden en terug opgevuld worden met grond?

  *Het afschaffen van een waterloop valt niet onder de reikwijdte van het RUP.*

## Opmerking 9

- Is het mogelijk om de plancontour uit te breiden tot de site van het 's Graevenhof? Zo kan er een totaalvisie gecreëerd worden voor de commerciële ruimte en het parkeergebeuren met mogelijkheden tot gedeeld parkeren gezien de complementariteit. Door een beperkte contour te hanteren zal er ook een gefragmenteerde aanpak ontstaan.

  *Het voorzien van dezelfde mogelijkheden voor de zone 's Graevenhof als in zone A is niet wenselijk gezien het morfologisch verschillende zones zijn. Verder is het noodzakelijk dat de retailcluster goed afgebakend wordt en er duidelijke voorschriften worden voorzien.*

## Opmerking 10

- Er gaat veel specifieke aandacht naar het gebouw Van Ende. Men verwacht een gelijkmatige visie voor de gehele zone en niet specifiek al dan niet doelbewust voor dit ene gebouw.

  *In het GRS werd de site Van Ende reeds als een specifiek woonproject voorzien. Dit RUP geeft uitvoering aan de bepalingen van het GRS. Zoals in de startnota wordt voorzien zal men na afbraak van het gebouw moeten voldoen aan dezelfde voorschriften binnen zone B3.*

## Opmerking 11

- In het RUP worden de zones ongelijk behandeld, waarbij voor de zone Waterstraat-Oude Baan een uitdoofbeleid wordt vooropgesteld en voor de zone Waterstraat-Fondatiestraatje een recht op ontwikkeling wordt voorgesteld. Dit werkt concurrentievervalsing van de markt van grond voor kleinhandel in de hand. Bovendien is de zone Waterstraat-Fondatiestraatje ongeschikt voor grootschalige detailhandel in de vorm van een retailpark. Men vraagt een gelijke behandeling van de bestaande handelzones en geen uitdoofscenario te voorzien in zone B1.

  *Binnen het RUP wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit. Conform het gewestplan verschillen de huidige bestemmingen van deze zones sterk van elkaar, wat zich eveneens vertaalt naar de ruimtelijke kenmerken. Het is dan ook niet opportuun om binnen het RUP abstractie te maken van de specifieke ruimtelijke potenties die elke zone heeft.*

- Bij de zone Waterstraat-Fondatiestraat wordt een bestemmingswijziging van woongebied met landelijk karakter naar zone voor KMO voorzien. Hiermee krijgt de grondeigenaar van de retailcluster een monopolie in het verhuur van kleinhandelszones binnen het RUP. Waar moet de volgende generatie kleine zelfstandigen zich vestigen? En welke huurprijzen zullen ze hiervoor betalen? Bovendien is de bestemmingswijziging in strijd met het Decreet Integraal Huisvestigingsbeleid voor wat betreft het maximaal inzetten op herbruik van gronden bij planning van een RUP.

  *Uit het GRS Schilde wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan ruimte voor KMO's. Door extra ruimte voor KMO's te voorzien aansluitend aan de reeds aanwezige bestemming van ambachtelijke bedrijven en KMO's (cf. het gewestplan) wordt gewerkt aan een logische clustering van de KMO-functies en gestreefd naar een goede ruimtelijke ordening. Zie eerdere behandeling..*

- Bij het handelsconvenant werd de handelszone B1 niet betrokken. Bij het convenant spelen andere belangen dan alleen planologische redenen.

  *Het handelsconvenant is een document dat onafhankelijk van het RUP werd opgemaakt.*

- In de startnota wordt gesteld dat zone B1 opportuun is voor appartementen. Hierdoor denken de eigenaars binnen deze zone dat ze hiermee het verlies aan handel kunnen compenseren en dus niet opkomen voor hun rechten.

  *Het RUP voorziet voor zone B1 een verfijning van de bestemming 'woongebied met landelijk karakter'. Conform de huidige gewestplanbestemming kan binnen zone B1 kleinschalige dienstverlening complementair aan het wonen toegestaan worden.*

## Opmerking 12

- Gelet op de belangen van de bezwaarindiener binnen het afgebakende plangebied, verzoekt de bezwaarindiener om voldoende betrokken te worden in het procesverloop en inhoudelijk overleg te kunnen plegen.

  *De schrijver zal ten gepaste tijde verder geïnformeerd worden over het procesverloop van het RUP. Dit conform de bepalingen van de VCRO.*

- Er wordt een realistische timing van het verder verloop van het RUP gevraagd.

  *De vooropgestelde timing van de definitieve vaststelling van voorliggend RUP is gepland in de 2e helft van 2021. De timing is echter afhankelijk van verschillende factoren, waaronder moeilijk in te schatten factoren zoals COVID 19.*

- Er wordt benadrukt dat de grondeigenaar van de retailcluster in functie van de goede ruimtelijke en ecologische kwaliteit een landschapsarchitect dient aan te stellen. Er zal aandacht geschonken worden aan energie, groenaanleg, waterhuishouding…

*Binnen de stedenbouwkundige voorschriften worden bepalingen opgenomen om een duurzaam en ecologisch karakter van de retailcluster te kunnen nastreven.*

- Men stelt dat de omzendbrief afwegingskader voor grootschalige detailhandel 2011 niet van toepassing is op het plangebied.

  *De wetgeving werd aangepast naar aanleiding van het advies van de provincie Antwerpen (zie supra).*

- Er wordt voorgesteld dat in het RUP Turnhoutsebaan Oost een bijkomende verkeersafwikkeling naar de Waterstraat kan worden opgenomen.

  *De verkeersafwikkeling binnen het plangebied werd onderzocht binnen het MOBER. Voor en meer gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar het MOBER in bijlage.*

- Men wenst aan te vullen dat er tussen Klein Waterstraat en Waterstraat retailhandel zal opgenomen worden in het RUP voor een oppervlakte van 25.000 m², te vermeerderen met de buitenverkoop (conform de huidige en gebruikelijke activiteiten) en bijkomende, aanvullende programma's en functies zoals leisure, horeca, exclusief parkeeroppervlakte.

  *Zoals in vooroverleg met de provincie Antwerpen overeengekomen moet de netto-verkoopoppervlakte beperkt worden tot 25.000 m², dit is inclusief de oppervlakte aan buitenverkoop. De nevengeschikte bestemmingen worden binnen de stedenbouwkundige voorschriften beperkt tot reca- en leisurevoorzieningen en dit met een maximum van 3500 m².*

- Om tot een kwalitatieve herontwikkeling te komen is het niet aangewezen om op verordenende wijze bouwhoogtes, hoogteaccenten en andere reeds op te nemen in het voorliggend RUP. Deze verplichtingen beperken mogelijk de uitwerking van een waardevolle architectuur. De essentie in de architectuur zal bestaan uit onder meer nadruk te leggen op de variatie in de bouwhoogtes, uitsparingen en uitsprongen in de gevels en het gebruik van verschillende gevelmaterialen.

  *Er wordt gekozen om binnen de zones van het RUP toch te werken met maximale bouwhoogtes om zodoende de impact van de bebouwing op de omgeving te kunnen indijken. Deze bepalingen betekenen slechts een beperkte beknotting van de ontwerpvrijheid.*

- Verder wordt er ook gevraagd om naast een gemeenschappelijke reclamezuil ook borden op de voorgevel aan te brengen. Ook vindt men het niet aangewezen om voorschriften inzake lichtreclames en anderen op te nemen in het RUP. Dit zal besproken met de huurders en deel uitmaken van een vergunningsaanvraag.

  *Er worden geen specifieke bepalingen opgenomen met betrekking tot reclame en zal bijgevolg behandeld worden bij de vergunninsgaanvraag.*

- Bij de herontwikkeling zullen voldoende autostaanplaatsen worden voorzien. In de huidige fase kan nog niet bepaald worden of het wenselijk is om dakparkings, ondergrondse of half-ondergrondse parkings te creëren. Belangrijke opmerking is dat dit type winkels zich niet lenen voor ondergrondse parkings. De omvangrijke producten laten dit gewoonweg niet toe.

  *Binnen het voorontwerp zullen voldoende autostaanplaatsen voorzien worden conform de concusies van het MOBER. Voor de retailzone wordt gestreefd naar een collectieve centrale bovengrondse parkeerruimte. Voor de KMO-zone worden ook dakparkings en (half)ondergrondse parkings toegelaten.*

- In de vorige legislatuur is er met het gemeentebestuur afgesproken dat de zone wordt opgedeeld in twee sub-bestemmingszones:
  - type 1: zone bestemd voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO met toonzaal en/of kantoren die 25% innemen van de bebouwde vloeroppervlakte

- type 2: zone bestemd voor ambachtelijke bedrijvigheid en KMO met toonzaal en/of kantoren die 50% innemen van de bebouwde vloeroppervlakte.

*Type 1 wordt voorzien binnen zone A2 en type 2 wordt voorzien in zone A1.*

- Men is vragende partij dat in de zone voor KMO en ambachtelijke bedrijven enkel bedrijven gevestigd zullen worden met een maak-activiteit, naar de geest van de oorspronkelijk ingekleurde functie van KMO- en ambachtszone. Industrie of nijverheden met risico-activiteiten horen niet thuis in de bedrijvenzone van het voorliggend RUP, net zoals industrie of nijverheden met bijzonder geluidsproducerende functies. Voor dit laatste zal de focus gelegd worden op 'dagactiviteit'. Hiervoor dient in het RUP een goede definitie opgenomen te worden.

  *Het RUP beoogt geen ontwikkeling van industrie of nijverheden met risico-activiteiten.*

- Graag zou men op de hoogte gesteld worden van de resultaten van de studie naar de mobiliteitsimpact.

  *Het MOBER is terug te vinden in bijlage van de scopingnota.*

## Opmerking 13

- Men vraagt om de eigenaars van zone A2, B2 en D gelijk te behandelen.

  *Bij de opmaak van het RUP wordt abstractie gemaakt van eigendomssituaties. Inzake het uitdoofscenario voor handel binnen zone D (zie volgende behandeling).*

- De huidige KMO's binnen zone D zijn bereid om samen een project uit te werken dat coherent is met de andere zones. Zo kunnen deze percelen samengevoegd worden met een gemeenschappelijke toegang langs de Turnhoutsebaan en een groenscherm langs de Oude Baan. Deze zone kan ingevuld worden met een wooncomplex of een showroom met een groene omgeving.

  *Binnen zone D wordt de ontwikkeling van nieuwe KMO's niet toegelaten gezien deze gelegen zijn binnen een belangrijke natuurverbinding langsheen de Antitankkanaal.*

## Opmerking 14

- Binnen zone D wordt ruimte voor groen voorzien. Men wijst erop dat er langs het Antitankkanaal reeds een bufferzone van 70 meter breed aanwezig is op een onbebouwd perceel. Verder zijn tientallen hectare bos aanwezig tot in Oelegem 'voor het versterken van de biologische waarden'. Wat wil men nog meer bereiken?

  *Binnen zone D wordt de ontwikkeling van nieuwe KMO's niet toegelaten gezien deze gelegen zijn binnen een belangrijke natuurverbinding langsheen de Antitankkanaal. Het gaat hier niet zozeer om het creëren van een buffer maar om het herstellen van de natuurverbinding en de bijhorende landschapsontwikkeling.*

- De woningen binnen zone D beschikken allemaal over een bouwvergunning of komen in aanmerking voor vermoeden van vergunning, hetzelfde geldt voor de handelsactiviteiten binnen zone D.

  *Bestaande zonevreemde vergunde woningen vallen onder de toepassing van het RUP zonevreemde woningen. Voor de zonevreemde bedrijfsactiviteiten dient het handhavingsbeleid van de gemeente Schilde toegepast te worden.*

- In de startnota wordt verwezen naar de lage beeldkwaliteit en de op- en afritten die het verkeer op de Turnhoutsebaan vertragen. De gebruikers van zone D ondervinden geen hinder langs de Turnhoutsebaan, echter wel langs de Klein Waterstraat. Verder durven eigenaars niet te investeren in hun pand binnen zone D door de onzekerheid.

*Het RUP wordt onder meer opgemaakt om rechtszekerheid te bieden aan eigenaars van zonevreemde bebouwing.*

- Het is een eigenaardige tegenstelling waarbij in zone D de woningen en activiteiten moeten verdwijnen en zone A2 wordt opgewaardeerd en alle faciliteiten toegestaan worden.

  *Zone D komt niet in aanmerking omdat deze zone deel uitmaakt van een belangrijke natuurverbinding. Dit is niet het geval voor zone A2.*

- Waarom kan de stedenbouwkundige logica van zone A2 en B2 niet toepast worden op zone D? De twee handelszaken, indien ze uitdoven, zouden de mogelijkheid moeten krijgen om het perceel op te splitsen in bouwpercelen. De percelen 542 R en 542 kunnen opgenomen worden in het bestaande als woongebied of beperkte KMO. In de aangrenzende zones A2 en B2 bestaat de zonevreemd niet, aldus maakt men zone D een coherent geheel dat perfect past bij zone A2 en B2.

  *Zie eerdere behandelingen.*

## Opmerking 15

- Men kan niet akkoord gaan dat de percelen Afdeling 2, sectie B, nummers 27A en 29A als parkgebied worden ingekleurd. Deze percelen zijn momenteel in agrarisch gebruik. De inkleuring als parkgebied zou betekenen dat de landbouwfunctie hier zonevreemd is en de pachter zijn activiteiten mag opdoeken. Men kan zich niet akkoord verklaren en men wenst dat deze als agrarisch gebied wordt ingekleurd.

  *De genoemde percelen maken geen deel uit van het plangebied. Deze percelen zijn volgens het origineel gewestplan Antwerpen ingekleurd als natuurgebied. Het RUP voorziet hier geen aanpassingen.*

- Men wenst dat een strook van 50 meter diepte op de percelen afdeling 2 sectie B nummers 29 A en 27 dezelfde bestemming krijgt als de overliggende en in de onmiddellijke omgeving aanwezig bebouwing (ambachtelijke bedrijven en KMO's of woongebied met landelijk karakter). Deze zone mag ook ingekleurd worden als dienstverleningsgebied voor bijvoorbeeld grootwinkelbedrijven en KMO's. Gezien de gunstige ligging van de percelen, denkt men ook aan een mogelijkheid tot het realiseren van een woonzorgcentrum, serviceflats of assistentiewoningen op deze percelen, waardoor het inkleuren als woongebied met landelijk karakter zich opdringt. Mits de aanleg van een buffer zijn de voorgestelde bestemmingen verenigbaar met het aangrenzend woongebied voor landelijk karakter en achteraan nog in te kleuren agrarisch gebied (i.p.v. parkgebied).

  *De genoemde percelen maken geen deel uit van het plangebied. Deze percelen zijn volgens het origineel gewestplan Antwerpen ingekleurd als natuurgebied. Het RUP voorziet hier geen aanpassingen*

## Opmerking 16

- In de startnota wordt gesteld dat het gebouw van de voormalige meubelwinkel Van Ende mogelijks ter beschikking gesteld kan worden voor andere doeleinden, meer specifiek voor het wonen. In het RUP moet aangegeven worden hoeveel woongelegenheden in het voormalig gebouw mogen opgericht worden.

  *Binnen de stedenbouwkundige voorschriften wordt een B/T-index en V/T-index opgenomen om de mogelijke ontwikkelingen te kunnen beperken. Het aangeven van het aantal mogelijk te ontwikkelen woongelegenheden is bijgevolg niet noodzakelijk.*

- In de startnota zitten verschillende onduidelijkheden en tegenstrijdigheden. Waar men eerst spreekt over een functiewijziging en potenties van het gebouw van de voormalige meubelzaak, stelt men verder in de startnota dat het gebouw te groot is en ruimtelijk niet aanvaardbaar in de omgeving. Verder wordt eerst voorgesteld om het gebouw te renoveren en om te vormen tot woongelegenheden, waarna er gesproken wordt over afbraak van het gebouw. Ook wordt in de nota gesteld dat op het perceel geen hoog dynamische activiteiten toegestaan kunnen worden, doch wordt er gesuggereerd dat mogelijks wel een invulling voor vrije beroepen en dienstverlening toegestaan kan worden.

  *Voor de site Van Ende worden de bepaling uit het GRS gevolgd, waarbij overgangsmaatregelen voorzien worden voor het bestaande gebouw. Zodoende kunnen op korte termijn verschillende functies ondergebracht worden in het bestaande gebouw zoals kantoren, co-working spaces, vrije beroepen, dienstverlening (bv. huisartsenpraktijk, apotheek…). Na afbraak van het gebouw gelden de stedenbouwkundige bepalingen van de zone B3.*

- Toch vormen aan de overzijde van de Turnhoutsebaan hoogdynamische activiteiten geen probleem. Het verschil tussen weerszijden van de Turnhoutsebaan is objectief niet verantwoord.

  *Het verschil in weerszijden werd destijds al voorzien bij het gewestplan, morfologisch kunnen de beide zijden niet met elkaar vergeleken worden. De site van Van Ende vormt een overgang tussen de Turnhoutsebaan en het achtergelegen – rustige – woonparkgebied.*

- Men stelt dat het pand 100% geknipt is voor commerciële uitbating. Dit is in het verleden reeds aangetoond. Verder is er veel vraag van grote en solvabele ondernemingen om dit pand te huren. Een omvorming naar woongelegenheden is zeker geen goede invulling van de ruimtelijke ordening. Het huidig gebouw leent zich niet tot de omvorming van wooneenheden.

  *Zie eerdere bespreking. Op korte termijn worden verschillende functies toegestaan zoals kantoren, co-working spaces, vrije beroepen, dienstverlening (bv. huisartsenpraktijk, apotheek…). Men kan de oefening maken binnen deze waaier van functies welke functie hier op korte termijn geknipt is.*

## Opmerking 17

- De plancontour is niet op alle plannen identiek. Zo worden bijvoorbeeld de twee villa's grenzend aan het voetpadje naar Reigersdreef niet opgenomen op de plannetjes en omgekeerd binnen de grens van het RUP. Verder is de begrenzing ter hoogte van Waterhuys ook verschillend. Wat zijn hiervan de reden?

  *De villa's behoren niet tot het plangebied van voorliggend RUP. Waar nodig zal de plancontour aangepast worden.*

  *Verder dient verduidelijkt te worden dat de figuur onder 2.2 een begeleidende illustratie is voor het toelichten van de bestaande toestand. De figuur 3.1 is een begeleidende illustratie voor het toelichten van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Deze dienen bijgevolg afzonderlijk van elkaar geïnterpreteerd te worden. Tot slot is de plancontour op het plan feitelijke juridische toestand de officiële afbakening van het RUP.*

- De bestaande toestand is niet volledig. Zo ontbreken de nieuwe aanleg van de Turnhoutsebaan, de grachten, bomen, opritten en het fietspad. Is de schaal 1/1000 correct?

*Met het RUP wordt een grafisch plan (vlekkenplan) beoogd. Voor de opmaak van het grafisch plan is deze informatie eigenlijk te gedetailleerd en vormt ze geen specifieke meerwaarde. De ontwerpers van het plan zijn echter wel op de hoogte van deze elementen gezien de meerdere terreinbezoeken. Tijdens de vergunningsfase, na goedkeuring van dit RUP, zijn meer gedetailleerde plannen wel aan de orde.*

- In de zone voor KMO wordt enkel de vergunde situatie weergegeven. Zijn alle andere eigendommen dan niet vergund binnen het plangebied? Dit is niet duidelijk.

  *Het plan feitelijke juridische toestand werd aangepast, waarbij enkel de vergunningstoestand van zone A wordt weergegeven.*

- De parking van Hubo werd recent veranderd. Deze heraanleg past niet in de visie inzake beeldkwaliteit en infiltratie.

  *Zoals overeengekomen in het handelsconvenant, wordt een kwalitatieve herontwikkeling van de volledige site beoogd, hierbij zal de parking integraal deel uitmaken. In het RUP worden de nodige voorschriften voorzien inzake beeldkwaliteit en het infiltreren van hemelwater.*

- Er wordt een totaalvisie gevraagd inzake de beeldkwaliteit van het RUP Turnhoutsebaan-Oost.

  *In het RUP worden de nodige voorschriften voorzien om de gewenste beeldkwaliteit te bekomen.*

- Niet alle waterlopen zijn aangeduid op de kaart:
  - Naast het padje naar Reigersdreef loop een waterloop
  - Tussen Leeuwerikkendreef 13 en 17 is een waterloop aanwezig
  - De waterloop langsheen de grens met Zoersel werd niet opgetekend op plan
  - De eigendommen langsheen de Turnhoutsebaan (even nummers) hebben achterin de tuin een gracht. Vele hebben deze dichtgegooid.

    *Dit werd nagekeken en waar nodig aangevuld. Enkel de gecategoriseerde waterlopen en waterlopen vermeld op het Grootschalig Referentiebestand (GRB) werden opgenomen.*

- Op het plan feitelijke-juridische toestand is het perceel Turnhoutsebaan 540 als zeer boomrijk weergegeven. Graag wenst men te specifiëren dat er slechts enkele waardevolle bomen op het perceel aanwezig zijn en het merendeel opgeschoten wildgroei is.

  *Op het plan feitelijke-juridische toestand wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet biologisch waardevol zijn van het aanwezige groen. Dit dient bekeken te worden bij de vergunningverlening.*

- Het pand Turnhoutsebaan 540 wordt op het plan aangeduid als huis en niet als horeca.

  *Dit werd aangepast.*

- Het perceel afdeling 2 sectie B 12 Y wordt op het plan aangeduid als weide/grasland. In realiteit wordt dit gebruikt als parking voor het ’s Graevenhof. Waardoor er op het aanpalend perceel afval terug te vinden is en wildplassers hun behoefte doen tegen de scheidingsmuur.

  *Op dit perceel werd geen parking vergund. Het betreft wel degelijk een perceel met grasland.*

- De oprit van het perceel Turnhoutsebaan 540 is bij de heraanleg van de Turnhoutsebaan kleiner dan de bestaande toegang van het perceel. Wat is hiervan de reden? Dit leidt tot gevaarlijke situaties.

  *De heraanleg van de Turnhoutsebaan maakt geen onderdeel uit van voorliggend RUP.*

- Een duidelijke en leefbare visie is zeer welkom. Hierbij mogen geen prioriteiten voor bepaalde eigendommen of personen gegeven worden. Men hoopt dat hiermee onregelmatigheden en verrommeling (nieuwe parking van Hubo zonder bomen, infiltratie of groen, het aanleggen van veel verharding rondom de cremerie, waarbij verschillende bomen werden gerooid en de nieuwe sauna tegenover Van Ende) en past men de visie consequent toe.

  *Het is de bedoeling dat de elementen van de visie doorvertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften en grafisch plan van het voorontwerp RUP.*

- Men verwijst naar de selectieve bundeling binnen het bebouwd perifeer landschap. Men stelt dat het plangebied een historische nederzetting is tot waar vroeger ook de tram kwam. Daar er ondertussen voor meer mobiliteit gezorgd is, is verdichting hier ook wenselijk.

  *De afbakening van het bebouwd perifeer landschap is een provinciale bevoegdheid. Het RUP zet op een verantwoorde manier in op locatie-specifieke verdichting binnen het plangebied.*

- Er wordt geparkeerd op de bermen langsheen de Turnhoutsebaan. Binnen het plangebied is er een parkeerproblematiek en een globale visie voor het parkeren is hier noodzakelijk, vooral met oog op de horecazaken.

  *De parkeerdruk zal grotendeels op eigen terrein opgevangen moeten worden. Voor de retailzone wordt een gecentraliseerde en collectieve parkeerruimte beoogd.*

- Het pand Turnhoutsebaan 540 staat momenteel leeg. In de startnota wordt dit niet vermeld, het lijkt alsof het pand niet bestaat. Wel wordt er in de startnota aandacht besteed aan de gedeeltelijke leegstand van het pand van de voormalige Van Ende.

  *Gezien Van Ende in het GRS reeds vermeld wordt als een specifiek woonproject, krijgt het perceel Van Ende specifieke aandacht binnen de opmaak van voorliggend RUP. Daar de bestaande toestand slechts een momentopname is, is het niet opportuun om frictieleegstand te vermelden.*

- Door de aanwezigheid van enkele bushaltes en de heraanleg van het fietspad is het plangebied multimodaal geworden.

  *Dit wordt ook aangehaald onder de potenties van het plangebied.*

- Een nieuwe gepaste invulling voor het leegstaand pand van Van Ende is noodzakelijk. Echter staat het pand Turnhoutsebaan 540, hier moet ook gezocht worden naar een gepaste invulling.

  In de doelstellingen wordt aangehaald dat de leegstand van het gebouw Van Ende moet tegengegaan worden. Gezien het pand Turnhoutsebaan 540 ook leegstaat, ziet men hier ook graag een oplossing voor.

  In het pand van Van Ende zijn meerdere woongelegenheden toegestaan. Gezien het pand Turnhoutsebaan 540 binnen dezelfde zone gelegen is, moeten dezelfde richtlijnen voor dit pand tellen.

  *In het GRS werd Van Ende reeds aangeduid als een specifiek woonproject. Dit zal verder worden uitgewerkt conform het GRS. Het leegstaande pand waarvan sprake is qua omvang en ruimtelijke inpassing geenszins te vergelijken met het gebouw van Van Ende.*

  Men vraagt of voor het pand Turnhoutsebaan 540 horeca niet langer wenselijk is. Welke voorschriften zijn er van tel als men het pand afbreekt?

  Men merkt op dat er veel specifieke aandacht gaat naar het gebouwen van Van Ende. Men verwacht een gelijkmatige en daadkrachtige visie over de hele zone B3 en niet specifieke en doelbewust voor dit ene gebouw.

  *Vanaf de inwerkingtreding van het RUP zal men moeten voldoen aan de voorschriften van het betreffende artikel.*

- In het algemeen wenst de gemeente geen bijkomende woongebieden te ontwikkelen. Het bestaand woonpatrimonium moet geoptimaliseerd worden. Er wordt vermeld dat grote dichtheden vermeld moeten worden. Zijn meergezinswoningen toegestaan? Hoeveel woongelegenheden worden er op het perceel toegestaan?

  *De maximale woonontwikkelingen worden beperkt door het opleggen van een maximale B/T- en V/T-index. Het aantal woongelegenheden is afhankelijk van e grootte van de eenheden. Binnen zone B1, B2, B3 en B4 worden meergezinswoningen toegelaten. Binnen zone C worden uitsluitend eengezinswoningen toegelaten.*

- Graag had men tijdens een afspraak de visie op basis van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling geschetst en voorgesteld, eventueel in samenwerking met de buren.

  *Tijdens de voorbije consultatieronde van het publiek werd een participatiemoment georganiseerd waarbij deze elementen konden besproken worden.*

# 6 BIJLAGEN

Raadpleging publiek en adviesvraag

RVR-toets

MOBER

Advies Team MER

# 6.1 Raadpleging publiek en adviesvraag

## Verslag eerste participatiemoment

## Adviezen instanties

# VERSLAG PARTICIPATIEMOMENT 25/03/2019

| | |
|---|---|
| Datum: | 25-03-2019 |
| Dossier: | RUP Turnhoutsebaan Oost |
| Dossiernummer: | 273001 |
| Locatie: | Gemeente Schilde – Werf 44 |

## INLEIDING

Op 25 maart 2019 werd een eerste participatiemoment georganiseerd onder de vorm van een informatiemarkt. Tijdens de informatiemarkt werden aan de hand van panelen de procedure van het RUP, de feitelijke juridische toestand van het plangebied, de conclusies van de analyse en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling met de visie en de concepten voorgesteld. De aanwezigen konden via een schriftelijk invulformulier bedenkingen neerschrijven. Tot en met 17 mei 2019 kon men ook opmerkingen indienen via een digitaal invulformulier op de gemeentelijke website.

## ONTVANGEN OPMERKINGEN

Volgende bedenkingen werden schriftelijk meegegeven:

- Op het plan feitelijke-juridische toestand staan er veel bomen opgetekend, maar deze staan niet correct opgetekend. Zo staan er op verschillende plaatsen bomen opgetekend terwijl deze in werkelijkheid er niet staan. Verder werd de bomenrij langs de uitrit van Hubo niet op het plan opgetekend.
- Het is belangrijk dat er langs de Antitankgracht een groene corridor wordt voorzien, waarbij er ruimte wordt voorzien voor ecologie en natuur zodat een verbinding wordt gecreëerd naar het natuurgebied verderop Drijhoekbos.
- Momenteel wordt er aan het ‘s Graevenhof een hoge aanbouw geplaatst. Deze aanbouw blijkt een restaurant met dakterras te zijn. De aanbouw zal zowel zonlicht wegnemen als inzicht creëren in de tuinen van de omliggende percelen. Men was niet op de hoogte dat de vergunning heeft uitgehangen en men is niet aangeschreven door de gemeente tijdens de vergunningsprocedure.
- Men wenst te melden dat de vorige eigenaar van het pand Turnhoutsebaan 453 de muur– die gebouwd werd op het aanpalend tuinhuis – moet slopen. Dit is tot op heden nog niet gebeurd. Men vraagt wie men hierover kan aanspreken.
- Er wordt gevraagd of er appartementen toegestaan kunnen worden binnen zone B3 (wonen langs de Turnhoutsebaan, woonparkgebied).
- Hoeveel bouwlagen mag men bouwen in zone B3 (wonen langs de Turnhoutsebaan, woonparkgebied)?

DEPARTEMENT
**OMGEVING**

**Vlaamse overheid**
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 52
2018 ANTWERPEN
**T** 03 224 65 20
**www.omgevingvlaanderen.be**

**College van burgemeester en schepenen**
Brasschaatsebaan30
2970 SCHILDE
België

| uw bericht van | contactgegevens | ons kenmerk | datum |
|---|---|---|---|
| | Viki Peeters/ Bram Van Ballaer<br>viki.peeters@vlaanderen.be | 2.14/11039/113.1 | |
| uw kenmerk | 03 224 65 19 | bijlagen | |

**Betreft:** SCHILDE, gemeentelijk RUP " Turnhoutsebaan Oost " : startnota

Geacht college,

Het RUP Turnhoutsebaan Oost voorziet in een herbestemming, herstructurering en intensivering van het bestaande bedrijventerrein Turnhoutsebaan en zijn directe omgeving.
Het departement maakt- op basis van deze startnota- voorbehoud bij de planopties, op basis van volgende bedenkingen:

## Locatiebeleid

Het plangebied is volgens het RSV gelegen in het bebouwd perifeer landschap ten noordoosten van Antwerpen. Het plangebied bestaat in hoofdzaak uit lintbebouwing, gelegen buiten de kern. Ten oosten sluit dit lint aan bij een woonpark, ten westen bij de open ruimte corridor t.h.v. de Anti-Tankgracht. Qua bereikbaarheidsprofiel is het plangebied zeer sterk gericht op automobiliteit. Het verder intensiveren van het plangebied met grootschalige kleinhandel, lokale bedrijventerreinen, kantoren/kantoorachtigen en recreatie/vrije tijdsbestedingen roept principieel vragen op naar locatiebeleid.
Het bundelen van ontwikkelingen moet binnen het bebouwd perifeer landschap gebeuren binnen dorpen of op plaatsen waar het wenselijk is (bv. stationsomgevingen, historische kernen, knooppunten van openbaar vervoer…). Dit geldt ook volgens de meer recente beleidsvisie over ontwikkelingen nabij vervoersknooppunten (cfr strategische visie BRV).

## Ruimtelijke draagkracht van de omgeving

In het GRS (gewenste economische structuur, p. 65) wordt ook aandacht gevraagd voor de integratie van het lokaal bedrijventerrein in de omgeving. Daarom wordt vooropgesteld om het bedrijventerrein op te nemen in het RUP 'Lokaal bedrijventerrein *en omgeving*.' Die ruimere omgeving wordt nu niet meer opgenomen in het plangebied. Er is niet grondig gemotiveerd waarom die keuze wordt gemaakt.

dO2016.BRFSTD

Het RUP voorziet een mix van grootschalige kleinhandelszaken, lokale bedrijven, woningen, kantoren/kantoorachtigen. Er worden vragen gesteld bij de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Dit zal nader moeten blijken in het verdere planproces, onder meer bij het onderzoeken van de milieueffecten.

### Aantal en schaal van kleinhandelszaken

De bestaande winkelvloeroppervlakte is 17 130 $m^2$ (cfr detailhandelsstudie BRO). In zone A van het RUP zou tot 25 000$m^2$ winkeloppervlakte worden toegelaten. Dat is een behoorlijke uitbreiding. Slechts 50% van de handelszaken moeten min. 1000$m^2$ groot zijn, de overige slechts min 600 $m^2$. Hierdoor is in theorie ook een aanzienlijke verhoging van het aantal handelszaken mogelijk. Bovendien werkt een dergelijk laag minimum concurrentie in de hand met winkels in de kern van de gemeente.
Naast de grootschalige kleinhandel is in deze zone ook ruimte voor ambachtelijke bedrijven en KMO. Hier is tot 50% van de oppervlakte aan toonzalen toegelaten. Ook dit lijkt de deur open te zetten naar extra kleinhandel in deze zone.
Een aanzienlijke verhoging van de winkeloppervlakte en/of het aantal winkels is niet aanvaardbaar vanuit locatiebeleid en ruimtelijke draagkracht van de omgeving (zie hoger), zeker in combinatie met andere functies (zie verder).

### Lokale bedrijven

Het GRS stelt een mix van lokale bedrijven en kleinhandelszaken op deze locatie voorop. Het GRS zegt met name dat een beperkte uitbreiding van het lokaal bedrijventerrein mogelijk is voor de herlocalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. De startnota motiveert die behoefte niet concreet. Over welke te herlocaliseren bedrijven gaat het, waar zijn ze nu gelegen, waarom moeten ze geherlocaliseerd worden. De stedenbouwkundige voorschriften moeten de zone voor lokale bedrijven expliciet voorbehouden voor herlocalisaties.

### Andere functies

Naast grootschalige kleinhandel zijn in het plangebied ook vrijetijdsvoorzieningen (fitness, bowling, sauna, horeca) toegelaten. Dit zal nog wat extra dynamiek toevoegen. De gewestplanbestemming recreatiegebied wordt hier als argument aangegrepen. T.o.v. het gewestplan zijn er echter al een reeks zonevreemde activiteiten aan de omgeving toegevoegd (bv grootschalige kleinhandel). Het RUP wil die bestendigen maar tegelijkertijd ook de bestemming recreatie behouden.
De startnota spreekt daarenboven over kantoren/kantoorachtigen binnen het plangebied ( zie p. 28 detailhandelstudie BRO, p. 36-37: kantoren verhuren + co working spaces op site 's Graevenhof en voormalige meubelzaak Van Den Ende: idem). Dit soort ontwikkelingen is niet gewenst op deze locatie, tenzij hooguit zeer kleinschalig.

dO2016.BRFSTD

**Ruimtelijk concept/ ruimtelijk rendement**
De herstructurering impliceert een ruimtelijke bundeling rond een centrale parking. Dit biedt nog geen garantie op ruimtelijke kwaliteit, noch ruimtelijk rendement.
Op welke manier gaat men ruimtelijk rendement bekomen. Welk concept qua bouwhoogtes? (nu slechts vrijblijvend geformuleerd: min. 4m, max. 10m, hoogteaccenten zijn toegelaten, dit sluit de klassieke typologie van baanwinkels niet uit)?, organisatie parking? (bv deels ondergronds of op het dak?)…

**Mobiliteitseffecten**
Het onderzoek van effecten moet zeer grondig aangeven wat de mobiliteitseffecten zijn op een reeds oververzadigde Turnhoutsebaan.
De startnota (p. 56) zegt dat geen mobiliteitsonderzoek nodig is in zones B en C. Nochtans dienen de cumulatieve effecten van alle zones bekeken, inclusief die van de ruimere omgeving.
Volgens het GRS zal deze ontwikkeling gekoppeld zijn aan de herinrichting van de Turnhoutsebaan t.h.v. het RUP. Het is wenselijk deze link nader toe te lichten in de scopingsnota en toelichtingsnota van het RUP (timing, concept…?)

**Antitankgracht**
Voor zone D wordt een versterking van de groene bufferzone rond de Antitankgracht voorzien, met een uitdoofscenario voor de aanwezige zonevreemde bedrijvigheid. Voor de aanwezige bewoning wordt verwezen naar de bepalingen uit het RUP Zonevreemde woningen ('artikel 3b perimeter Schilde – 's Gravenwezel – ruimtelijk niet kwetsbaar) . De vraag kan echter gesteld worden of deze voorschriften volstaan om de beoogde doelstellingen voor zone D (versterken biologische waardevolle elementen).

**Watertoets**
In de startnota wordt reeds een evaluatie gedaan van de mogelijke impact op het watersysteem van het planvoornemen. De aanwezigheid van effectief overstromingsgevoelig gebied vanuit de Waterstraatseloop, ook binnen de reeds ontwikkelde zones, geeft echter aanleiding om te veronderstellen dat er bijkomende maatregelen vereist zijn om bestaande en vooral ook toekomstige impact op het waterbergend vermogen te voorkomen. Het is aangewezen om de waterproblematiek grondiger te onderzoeken in het verdere procesverloop vooraleer tot een gunstige conclusie met betrekking tot de watertoets kan gekomen worden.

**Vergunningstoestand**
In het verder planproces moet vergunningstoestanden in het plangebied verduidelijkt worden.
Zo moet onder meer kunnen worden afgeleid wat de bestaand vergunde winkeloppervlakte is in het plangebied enz.

Hoogachtend,
Viki Peeters (Signature)
Digitaal ondertekend door Viki Peeters (Signature)
Datum: 2019.05.14 10:04:44 +02'00'
Voor het departement,
Viki Peeters

dO2016.BRFSTD

Provincie Antwerpen

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Dienst Ruimtelijke Planning

AANGETEKEND
Gemeentebestuur Schilde
Brasschaatsebaan 30
2970 Schilde

**datum** 9 mei 2019
**ons kenmerk** GemRUP-2019-0008 - Poststuk PU-2019-00087385
**contactpersoon** LEROY Sophie | T 03/240 67 86
Sophie.LEROY@provincieantwerpen.be
**onderwerp** Gemeentelijk RUP 'Turnhoutsebaan Oost' te Schilde:
Advies n.a.v. startnota

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Als bijlage vindt u het advies van de deputatie d.d. 9 mei 2019 met betrekking tot de startnota, conform artikel 2.2.18.§2 van de VCRO

Hoogachtend.

Namens de deputatie,

Namens de provinciegriffier
In opdracht

Wim Lux
Departementshoofd

De gedeputeerde,

Luk Lemmens

Bijlage: advies startnota

Provincie Antwerpen

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Dienst Ruimtelijke Planning

***Schilde - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Turnhoutsebaan Oost'***
ADVIES n.a.v. startnota

# 1. Doel van het advies

Conform artikel 2.2.18.§1 van de VCRO is het college van burgemeester en schepenen belast met de opmaak van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) en neemt zij de nodige maatregelen voor de samenstelling van het planteam en voor het voeren van het geïntegreerde planningsproces, vermeld in artikel 2.2.1. van de VCRO.

Conform artikel 2.2.18.§2 van de VCRO vraagt het college van burgemeester en schepenen advies over de startnota aan de deputatie.

Huidig advies wordt uitdrukkelijk beperkt tot de inhoud van de startnota, zoals bepaald in artikel 2.2.4.§2 van de VCRO. Met huidig advies wordt op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die de deputatie zich voorbehoud in zijn latere adviesverlening, voorzien door de VCRO.

Op basis van de adviezen en reacties zal de startnota worden herwerkt tot een scopingsnota met o.a. beschrijving van de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectenbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd alsook de methode ervan.

# 2. Bespreking

## 2.1. Algemeen

Het RUP moet voldoen aan de inhoudelijke voorschriften van art. 2.2.4§2 van de VCRO.

## 2.2. Ruimtelijke ordening

Het RUP dient verenigbaar te zijn met het bestaand beleidskader. In het kader van de advisering over het (voor-)ontwerp zal nagegaan worden of het RUP in overeenstemming is met het RSPA en het GRS.

Er bevinden zich geen provinciale uitvoeringsplannen of andere provinciale projecten/acties in of in de nabije omgeving van het gemeentelijk RUP.

### 2.2.1. Opmerkingen m.b.t. de ruimtelijke aspecten van het RUP

De provincie stelt in vraag of het verdichten langs de Turnhoutsebaan, een drukke steenweg, wel de meest geschikt locatie is voor een kwalitatieve woonontwikkeling. Anderzijds biedt voorliggend RUP

wel een opportuniteit om de problematiek rond vergrijzing en sociale huisvesting aan te pakken. De provincie vraagt dit alternatief verder te onderzoeken.

De provincie merkt op dat de paragraaf m.b.t. de planningscontext rond detailhandel niet actueel is en dient herschreven te worden. Zo wordt nog verwezen naar de achterhaalde omzendbrief 'Grootschalige detailhandel' (2011) in plaats van het decreet 'Integraal handelsvestigingsbeleid' en worden er foutieve aannemingen gedaan onder de paragraaf "Kleinhandel buiten stedelijk gebieden en kernen van het buitengebied".

De provincie merkt op dat reeds verschillende overlegmomenten plaatsvonden inzake detailhandel en herhaalt hierbij haar standpunt dat een uitbreiding van de bestaande winkelverkoopvloeroppervlak met 3.000 m2 enkel kan indien dit gekoppeld wordt aan de voorwaarde om deze oppervlakte voor te behouden voor de herlocalisatie van handelszaken verspreid langs de Turnhoutsebaan.

### 2.3. Mobiliteit

#### 2.3.1. Opmerkingen m.b.t. de effectenrapportage

De provincie merkt op dat aangezien de ontsluiting van de retail en de bedrijven via de Waterstraat en de Klein Waterstraat zal verlopen, de mogelijke impact op de kruispunten van deze twee straten met de Turnhoutsebaan een aandachtspunt dient te zijn in het onderzoek.

De provincie merkt op dat inzake parkeren gekeken kan worden naar een combinatie met de feestzaal 's Graevenhof, gezien de activiteiten hierbij complementair zijn aan de detailhandelszaken.

### 2.4. Fauna en Flora

#### 2.4.1. Opmerkingen m.b.t. de ruimtelijke aspecten van het RUP

De provincie merkt op dat het gebied aangeduid staat als natuurverbinding van provinciaal belang en de Turnhoutsebaan deze natuurverbindingsgebieden eigenlijk onderbreekt. De provincie heeft daarom enkele suggesties om het groene karakter door te trekken en zo de barrière te verlichten:

- Groene (voor)tuinen met de nodige handhavingstips;
- Zo weinig mogelijk verhardingen;
- Groendaken en gevelgroen;
- Hooggroen doorheen de site;
- Streekeigen groen (houtige soorten)[1] en ander groen selecteren op basis van ecologisch nut voor bijen en vlinders;
- Bedrijven laten kennismaken met BIODIVA van provincie Antwerpen[2] en het project 2BConnect[3] (biodiversiteit op bedrijventerreinen).

### 2.5. Klimaat

#### 2.5.1. Opmerkingen m.b.t. de effectenrapportage

De provincie merkt op dat in de huidige scenario's geen rekening wordt gehouden met de voorspelde klimaatveranderingen. Drogere en warmere zomers zullen aanleiding geven tot meer evapotranspiratie van de vegetatie, minder waterinfiltratie, meer drinkwaterverbruik, enz. De provincie heeft daarom enkele suggesties voor het stimuleren van mitigatie en adaptatie van klimaatsveranderingen:

---

[1] www.plantvanhier.be

[2] https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dlm/biodiversiteit/landschapsbeelden-biodiversiteit/Biodiversiteit%20en%20Bedrijven.html

[3] https://www.2b-connect.be/

- Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment[4];
- Waterdoorlatende verhardingen en groendaken voor het opvangen van oppervlaktewater in periodes van wateroverlast;
- Laadpalen voor elektrische wagens op parking;
- Een combinatie van energiebundeling, groene energie voor bedrijvigheid, enz.

## 2.6. Waterbeleid

### 2.6.1. Opmerkingen m.b.t. de effectenrapportage

Op p. 45 dient in de tabel 'Checklist potentiële ingrepen discipline Water' op de vraag "zijn er binnen het plangebied ingrepen op waterlopen of oeverzones mogelijk?", "Ja" beantwoord te worden.

Op p. 46 wordt in het hoofdstuk 'Grondwater Effectenbespreking' de laatste paragraaf "zoals de niet relevante wijziging in verhardingsgraad" niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn op grondwater, zeker gezien er bijkomende bebouwing en verharding gepland is.

Op p. 47 wordt in het hoofdstuk 'Oppervlaktewater Effectenbespreking' de eerste paragraaf "De nieuwe parking zal niet zorgen voor bijkomende verharde oppervlaktes." niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn op oppervlaktewater, zeker gezien er bijkomende bebouwing en verharding gepland is.

Op p. 47 dient bij 'Oppervlaktewater Effectenbespreking' toegevoegd te worden dat de herinrichting de mogelijkheid biedt om ruimte te voorzien om de Waterstraatse loop open te leggen tussen de Oudebaan en Turnhoutsebaan. Dit zal een positief effect hebben op de overstromingsgevoeligheid.

Op p. 48 wordt de conclusie m.b.t. de discipline Water niet gestaafd met plannen of cijfers. Het is in dit stadium dus niet mogelijk te oordelen dat er geen negatieve effecten zullen zijn m.b.t. de discipline Water. Met de gehele effectieve overstromingsgevoeligheid wordt er nagenoeg geen rekening gehouden, terwijl een dergelijke grootschalige aanpassing de poort moet openen om hier iets aan te verhelpen.

Op p. 63 wordt in het besluit van de Watertoets geconcludeerd "De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht". Dit terwijl erg grote delen van het plangebied effectief overstromingsgevoelig zijn en er bovendien de mogelijkheid wordt gecreëerd voor bijkomende bebouwing en verharding. De aandacht voor de effectieve overstromingsgevoeligheid dient dus nog sterker te worden meegenomen en de ruimte voor de aanwezige waterlopen dient meer concreet in de plannen verwerkt te worden.

## 2.7. Buurt- en voetwegen

### 2.7.1. Opmerkingen m.b.t. de effectenrapportage

De provincie vraagt om de buurtwegen in het plangebied op kaart weer te geven. Een digitale atlas van buurtwegen kan worden gevonden op http://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drom/dienst-stedenbouwkundige-beroepen/buurt-en-voetwegen.html (enkel de aanduidingen op de analoge documenten hebben juridisch bindende kracht).

[4] http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA%20Guidance.pdf

# 3. Procedure

## 3.1. Procedure

Momenteel bevindt het voorgenomen RUP zich in de fase van raadpleging en advisering over de startnota. Naast de startnota wordt ook de procesnota ter inzage gelegd voor het publiek. De procesnota beschrijft het verloop van het planningsproces. De start- en de procesnota liggen ter inzage van 18 maart 2019 tot en met 17 mei 2019.

## 3.2. Aandachtspunten procedure

- Het college van burgemeester en schepenen moet de startnota, de adviezen, de reacties en het verslag van het participatiemoment aan de bevoegde dienst voor milieueffectenrapportage en veiligheidsrapportage bezorgen binnen een termijn van drie dagen na het afsluiten van de termijn van de publieke raadpleging.
- De resultaten van de raadpleging en advisering moeten verwerkt worden in een evolutieve scopingsnota.
- De procesnota kan in de loop van het planningsproces aangevuld worden met gewijzigde of nieuwe processtappen, stakeholders, tussentijdse beslissingen, participatiemomenten,…
- Een aangepaste procesnota of scopingsnota moeten deze op dezelfde wijze gepubliceerd worden als de oorspronkelijke procesnota of scopingsnota.

College van burgemeester en schepenen

Email: ruimtelijke.ordening@schilde.be telefoon secretariaat: 03/380.16.11

**Advies op startnota gemeentelijk RUP Turnhoutsebaan Oost**

Geachte,

De GECORO van Schilde werd om advies gevraagd over de startnota van het gemeentelijk ruimtelijke uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost.

Tijdens de vergadering van 8 mei 2019 heeft de GECORO advies gegeven.

De leden van de GECORO vinden het spijtig dat het studiebureau niet aanwezig was om een toelichting te geven.

De GECORO wenst dat de doorwatering van het gebied zichtbaar wordt gemaakt gelet op de problematiek van de waterhuishouding.

De GECORO merkt op dat de contouren van de verschillende zones anders zijn getekend op de verschillende plannen.

Zone A1 en A2:

- De GECORO wenst aandacht voor een veilige fietsroute langsheen de Oude Baan over de volledige lengte van het RUP.
- De netto vloeroppervlakte voor de detailhandelszaken zou verhoogd moeten worden zodat winkels als een Torfs, Kruidvat en Casa niet zouden wegtrekken uit de dorpskern. Hierdoor zouden de detaillhandelszaken in het detailhandelszone en de dorpskern elkaar niet kunnen beconcurreren.
- De GECORO vraagt of er kan nagekeken worden of de verhouding tussen A1 en A2 correct is.
- Is er aangetoond dat er geen vraag is naar bijkomende recreatie? Is het wenselijk om recreatiegebied te schrappen?
- Er zijn weinig details beschikbaar van de bouwmogelijkheden, bouwhoogte, volumetrie… De GECORO vraagt een duidelijk beeld. De GECORO wenst tussentijds deze informatie te krijgen (analoog naar de vraag van het RUP Dorpskernen).

Zone B1:

- De GECORO is van mening dat appartementen niet wenselijk zijn in deze zone. Dit is niet de juiste zone om te verdichten (kernversterking).

Zone B2:

- Het huidig karakter is niet correct beschreven aangezien in de zone appartementen, een uitvaartcentrum, een hotel,… aanwezig zijn. De GECORO is van mening dat er in de toekomst geen meergezinswoningen mogen toegelaten worden.

Zone B3:

- De GECORO is van mening dat het woonpark moet primeren. De GECORO suggereert om de site van Van den Ende (gebied tussen de Waterstraat en de Drijhoeksdreef) een aparte zone dient te worden door de reeds aanwezige “groene buffering’.

Zone C:

- De GECORO sluit zich aan bij de visie van het RUP. De GECORO merkt op dat er in de zone enkel ééngezinswoningen aanvaardbaar zijn.

Zone D:

- De GECORO is van mening dat enkel de vergunde woningen aanvaardbaar zijn in deze zone, maar dat er een uitdoofbeleid moet zijn voor de activiteiten.

Met vriendelijke groeten,

Namens de Gecoro,

De secretaris wnd., De voorzitter wnd,

Lynn Schepens Erik Michiel

AGENTSCHAP
INNOVEREN &
ONDERNEMEN

Lange Lozanastraat 223
2018 Antwerpen
**T** 0800 20 555
info@vlaio.be
**www.vlaio.be**

Gemeentebestuur Schilde
t.a.v. Liesbeth Michiel
Brasschaatsebaan 30
2970 Schilde

| **Uw bericht van** | **uw kenmerk** | **ons kenmerk** | **bijlagen** |
|---|---|---|---|
| 14/03/2019 | | | |
| **vragen naar/e-mail** | | **telefoonnummer** | **datum** |
| annemie.noordman@vlaio.be | | 03-260 87 16 | 13/05/2019 |

Betreft: startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost - advies

Geachte,

Het Agentschap Innoveren en Ondernemen heeft ter advisering de start- en procesnota ontvangen van het gemeentelijk RUP 'Turnhoutsebaan Oost' te Schilde.
Met de opmaak van dit RUP wenst men in het plangebied enerzijds de planologische context aan te passen voor de zonevreemde kleinhandelszaken en anderzijds wenst men een visie te ontwikkelen voor de desbetreffende woongebieden langs de Turnhoutsebaan.

In de startnota wordt verwezen naar de omzendbrief afwegingskader voor grootschalige detailhandel van 2011. Het is echter het decreet Integraal Handelsvestigingenbeleid, dat op 29 juli 2016 in werking is getreden, dat het kader vormt voor het Vlaams beleid inzake detailhandel. Dit decreet laat onder andere toe om bepaalde kleinhandelscategorieën uit te sluiten.
Het Agentschap Innoveren en Ondernemen ondersteunt het feit dat het aanbod van het retailpark complementair dient te zijn aan het aanbod van het centrum van Schilde. Zo wordt aangegeven dat fashionzaken niet zijn toegelaten.

Voor zone A1 wordt meegegeven dat de bruto vloeroppervlakte voor retail beperkt wordt tot 25.000 m². De overige ruimte mag ingenomen worden door ambachtelijke bedrijven en KMO. Er wordt echter niet aangegeven hoe groot deze overige ruimte dan wel is.
Er wordt in zone A1 een uitbreiding mogelijk gemaakt met 3.000 m² retail. Het is niet duidelijk of dit effectief bijkomende retail betreft of herlocalisatie van de retail die zich nu in zone A2 bevindt.
Zone A2 wordt voorbehouden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Ook hier worden geen oppervlaktenormen meegegeven (enkel het percentage toegelaten toonzaal wordt bepaald).

In het handelsvestigingsconvenant staat dat 10.000 m² wordt voorbehouden voor vestigingen met een maak-activiteit. Het is echter niet duidelijk of dit over zone A1 en/of zone A2 gaat. In de verdere uitwerking van de startnota dient duidelijkheid te zijn m.b.t. de minimale en maximale oppervlakten per functie. Dit bepaalt immers de mobiliteitsimpact van de zone.

Er wordt aangehaald dat het aantal inrichtings- en uitvoeringsalternatieven beperkt zijn. Eventuele inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven worden enkel onderzocht indien hier vanuit het participatiemoment en/of adviesronde nood aan blijkt te zijn. Men kan uiteraard geen abstractie maken van de huidige situatie én uiteraard wenst men een werkbaar RUP op te maken. De opmaak van dit RUP bepaalt wel de verdere toekomst van de zone. Zeker voor zone A1 en A2 lijkt het toch wel aangewezen enkele inrichtings- en uitvoeringsalternatieven tegen over elkaar af te wegen.

Hierbij aansluitend mist het Agentschap Innoveren en Ondernemen aandacht aan de huidige en toekomstige mobiliteitssituatie. Er wordt wel meegeven dat er ter hoogte van het plangebied op de Turnhoutsebaan regelmatig congestie voorkomt. Deze werd recent heraangelegd, maar dit heeft het congestieprobleem niet opgelost. Voor de verdere inrichting van het plangebied (met name van zone A1 en A2) lijkt dan ook de draagkracht naar mobiliteit en verkeersleefbaarheid een belangrijk aandachtspunt én de basis te zijn voor de herontwikkeling. Een grondige mobiliteitsstudie (MOBER) is aangewezen.

Bij de bespreking van de discipline water wordt te weinig aandacht besteed aan de effectieve overstromingsgevoeligheid van het gebied. Zone A is momenteel reeds grotendeel bebouwd en verhard. Er wordt aangegeven dat de nieuwe parking niet zal leiden tot bijkomende verharde oppervlaktes. Daar er ons nog geen concrete bouwplannen gekend zijn, is dit een voorbarige conclusie. Daarenboven zou ook een ondergrondse parking tot de mogelijkheid behoren. Dergelijke ondergrondse constructie heeft wel degelijk invloed op de grondwaterhuishouding.
De opmaak van dit RUP kan juist een kantelmoment zijn om de effectieve overstromingsgevoeligheid aan te pakken. Het agentschap is dan ook van mening dat ‘water’ wel degelijk een verder te onderzoeken discipline is.

Binnen zone B1 zou een omgevingsvergunning zijn afgeleverd waarbij het ’s Graevenhof wordt omgevormd van feestzaal naar B2B-center (p. 57). In de praktijk zou de feestzaal echter blijven bestaan en aangevuld worden met bijkomende activiteiten (restaurant/B2B-center). Voor enkele milieudisciplines in de m.e.r.-screening (bv. mobiliteit) is dit niet onbelangrijk.

Met vriendelijke groeten,

Getekend door: Annemie Noordman (Signat
Getekend op: 2019-05-16 14:02:35 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Annemie Noordman

Annemie Noordman
Accountmanager Ruimtelijke Economie

DEPARTEMENT
**LANDBOUW & VISSERIJ**

**Vlaamse Overheid**
ABCO - OMGEVING - ANTWERPEN
Lange Kievitstraat 111 - 113 bus 71
2018 ANTWERPEN
T 03 224 92 70
F 03 224 92 51
**www.vlaanderen.be**
adviesvraag.antwerpen@lv.vlaanderen.be

College van Burgemeester en Schepenen Schilde

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| 14/03/2019 | GemRUP Turnhoutsebaan | 2019_001425_v1 | |
| **vragen naar/e-mail** | | **telefoonnummer** | **datum** |
| Yves Marcipont<br>yves.marcipont@lv.vlaanderen.be | | 03 224 92 72 | 15/05/2019 |

Onderwerp: Advies vanuit landbouwkundig standpunt betreffende het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost - RUP_11039_214_00010_00001'

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermelde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert volgend advies.

## Doelstelling en situering:

De zone langsheen de Turnhoutsebaan kent diverse planologische bestemmingen: zone voor KMO, dagrecreatie, woongebied met landelijk karakter, woonparkgebied en agrarisch gebied. Naast een gevarieerde planologische bestemming is ook de effectieve invulling zeer gevarieerd, niet altijd even kwalitatief en niet steeds in overeenstemming met de bestemmingszones.
De opzet van het RUP Turnhoutsebaan-Oost is tweeledig. Enerzijds wenst men de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te kunnen bekomen. Anderzijds wenst met een duidelijke en leefbare visie te bieden voor de woongebieden langs het betreffend deel van de Turnhoutsebaan.
Het RUP wordt begrensd door de Oude Baan ten noorden, de Antitankgracht ten westen en de Leeuwerikendreef en de Turnhoutsebaan in het zuiden.

## Advies:

### 2.2 beschrijving bestaande toestand.

Het Departement Landbouw en Visserij merkt op dat binnen zone D 'beboste zone' het perceel 395C deels gelegen binnen agrarisch gebied in geregistreerd landbouwgebruik is, doch het beboste perceel is in beheerd door een VZW en niet in professionele landbouwuitbating.

De percelen 563M en 563L gelegen binnen zone A 'kleinhandelsconcentratiewaren' en gelegen binnen de gewestplanbestemming 'ambachtelijke bedrijven en kmo's' waren in professionele landbouw uitbating tot en met 2016, doch worden vandaag niet langer geregistreerd als zijnde in landbouwgebruik.

3 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling:
Zone D wordt onder de doelstellingen benoemd als “ruimte voor landschap, natuur en landbouw” en “Ruimte voor natuur en agrarische activiteit”
*Blz. 38: “De reeds aanwezige open ruimte in dit gebied kan zich ontplooien tot een meerwaarde voor de kwaliteiten van het antitankkanaal, zowel landschappelijk, biologisch als recreatief. Gezien er in deze zone nog amper agrarische activiteiten voorkomen, is een herbestemming van agrarisch gebied naar gemengd openruimtegebied aangewezen. Hierbij wordt extra aandacht voor landschap, natuur en landbouw vooropgesteld. De mogelijkheden voor zonevreemde woningen zijn bepaald in het RUP Zonevreemde woningen. De zonevreemde handelszaken dient op lange termijn te verdwijnen (uitdoven).”*

Het Departement Landbouw en Visserij vraagt zich af welke vorm van landbouw men in deze zone vooropstelt? Dit dient verder toegelicht te worden in de nota.
Het Departement Landbouw en Visserij heeft geen bezwaren en opmerkingen bij deze visie en stelt een herbestemming voor deze zone voorop.

4.1 Onderzoek tot milieueffectenrapportage:
Het Departement Landbouw en Visserij heeft geen bemerkingen of aanvullingen.

Hoogachtend,

Yves Marcipont
Beleidsondersteuner Ruimte
Departement Landbouw en Visserij

DEPARTEMENT
**MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

**Beleid**
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
**T** 02 553 78 11
**mow.vlaanderen.be**

Via het Digitaal uitwisselplatform
Stedenbouwkundige Informatie (DSI)

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| | | | |
| vragen naar/e-mail | | telefoonnummer | datum |
| Joris Deboel | | 03 224 69 14 | 9/05/2019 |
| joris.deboel@mow.vlaanderen.be | | | |

Betreft: Advies: RUP Turnhoutsebaan Oost Schilde - startnota

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

De zone langs de Turnhoutsebaan kent diverse planologische bestemmingen: zone voor KMO, dagrecreatie, woongebied met landelijk karakter, woonparkgebied en agrarisch gebied. De huidige invulling is niet altijd even kwalitatief.
Het RUP wil een duidelijke visie bieden voor de woongebieden langs dit deel van de Turnhoutsebaan. Men wenst ook de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te bekomen.

Het Departement MOW – Beleid heeft volgende opmerkingen:

In de nota wordt de Turnhoutsebaan foutief aangeduid als een primaire II – weg in plaats van een secundaire III – weg.

Op pagina 14 wordt enkel het station van Berchem vermeld als dichtstbijzijnd treinstation. Op gelijkaardige afstand bevindt zich het station Noorderkempen, dat sinds de uitbreiding van het treinaanbod met een rechtstreekse verbinding

naar Zaventem en Rotterdam / Amsterdam een verhoogde aantrekkingskracht heeft gekregen.

Het uitgangspunt om het aantal ontsluitingen van de site te beperken wordt volledig onderschreven door MOW. De huidige situatie is onoverzichtelijk en creëert een groot aantal potentiële conflictpunten, in het bijzonder met fietsers. Dit effect wordt nog versterkt omdat er ter hoogte van de site een dubbelrichtingsfietspad ligt, waardoor de auto's die de site verlaten verrast kunnen worden door een fietser die uit de tegenrichting komt.

Het voorzien van een goed georganiseerde centrale parking op de site zal een verbetering zijn t.o.v. de huidige situatie. Op deze collectieve parking moet ook ruimte voorzien worden voor een degelijke fietsenstalling, met aandacht voor elektrische fietsen en bakfietsen. Deze fietsenstalling wordt best verdeeld over enkele plaatsen op de site, waarbij rekening wordt gehouden met looplijnen.

Vooralsnog werd geen inschatting gemaakt van het verkeer dat gegenereerd zal worden bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Wel wordt aangehaald dat dit bij verdere uitwerking zal gebeuren d.m.v. de opmaak van een plan-MOBER. Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van de site zal daarbij begroot moeten worden hoeveel bijkomend verkeer er verwacht kan worden. Daarnaast dient ook in beeld gebracht hoe dit verkeer zich zal verdelen over het omliggende wegennet, en welke de impact daarvan zal zijn op o.a. de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -doorstroming. Alleszins moet er worden op toegezien dat de draagkracht van het omliggende wegennet niet wordt overschreden door het toenemend gemotoriseerd verkeer, zowel wat betreft de doorstromingscapaciteit, als de leefbaarheidsgrenzen.

Bij het onderzoek naar de mobiliteitseffecten voor zone A dient bijzondere aandacht besteed te worden aan volgende elementen:

- Er is sprake van een ontsluiting via de Waterstraat en/of de Klein Waterstraat. Op het kruispunt Waterstraat met Turnhoutsebaan werden verkeerslichten voorzien om het verkeer vanuit de Waterstraat veilig te laten ontsluiten op de gewestweg. Een ontsluiting via de Waterstraat is daarom te verkiezen boven de Klein Waterstraat. Hiervoor zal een aangepaste lichtenregeling uitgewerkt moeten worden.

- Auto's die vanuit de Klein Waterstraat linksaf de Turnhoutsebaan willen opdraaien moeten ook een rechtsafslagstrook op de N12 dwarsen. Het is daarom te overwegen om de Klein Waterstraat "rechts in-rechts uit" te maken in het kader van verkeersveiligheid en een vlotte ontruiming van de site. Bij het verlaten van de site via de Klein Waterstraat ontstaat er mogelijk ook een conflict met het sluipverkeer naar en van 's-Gravenwezel.

- Bij de inplanting van de laad- en losweg moet er aandacht zijn voor de inrichting zodat er voldoende manoeuvreerruimte is en dat er een veilige ontsluiting is naar de N12, met extra aandacht voor de zwakke weggebruiker gezien het grote gebruik van de bushalte aan de Klein Waterstraat door de schoolgaande jeugd.

- De relatie tussen de bushalte Klein Waterstraat en de site moet goed gedocumenteerd worden, rekening houdende met natuurlijke looplijnen. Een goed ingerichte halte met een gemakkelijke en aangename doorgang naar de site kan de modal split meer diversifiëren.

- Ontsluiting via de achterzijde van de site (Oudebaan) wordt best voorbehouden voor de zwakke weggebruiker.

In zone B is de ontsluiting van de site Van den Ende een aandachtspunt omdat nu nog onbekend is welke ontwikkeling hier zal gebeuren en de ontsluiting gebeurt via de Drijhoekdreef met een moeilijke aansluiting op de Turnhoutsebaan voor linksafslaand verkeer.

Tenslotte kunnen nog enkele verkeerstechnische en flankerende maatregelen voorgesteld worden, teneinde de verkeersveiligheid en het gebruik van duurzame vervoerswijzen te optimaliseren. Gezien de ligging van het projectgebied in de Vervoerregio Antwerpen en de ontwikkeling van het Routeplan 2030 mag effectief ook een ambitieuze modal split beoogd worden. Het gebruik van duurzame modi dient te worden gestimuleerd. Daarom is het dan ook een noodzaak om bij verdere invulling bijzondere aandacht te schenken aan de bereikbaarheid, comfort en veiligheid voor gebruikers van duurzame modi. In die optiek moet ook worden gestreefd naar een optimalisatie van de voorzieningen voor deze verkeersdeelnemers. Hierin passen o.a. ruime, comfortabele en overdekte fietsenstallingen, evt. laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, …

Na uitvoering verdient het aanbeveling om de werkelijke verkeersgroei en de impact daarvan op het parkeergebeuren en de verkeersafwikkeling en –veiligheid te monitoren en evalueren.

<u>Conclusie</u>:

Omwille van de veiligheid, bereikbaarheid en comfort voor de verschillende verkeersdeelnemers, op de site en in de nabijheid ervan, dient rekening te worden gehouden met bovenstaande opmerkingen. Het departement stelt geen alternatieven voor bovenop deze vanuit de startnota. Wel wordt voor de ontsluiting van dit gebied bijzondere aandacht gevraagd voor de duurzame modi.

Met vriendelijke groeten,

Getekend door: Filip Boelaert (Signature)
Getekend op: 2019-05-09 20:36:28 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Filip Boelaert

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal

AGENTSCHAP
NATUUR & BOS

**Vlaamse overheid**
Adviezen en Vergunningen
Antwerpen
Lange Kievitstraat 111-113 bus 63
2018 ANTWERPEN

T 03 224 63 14
aves.ant.anb@lne.vlaanderen.be

Gemeente Schilde
Dienst Omgeving

**Kenmerk vergunningverlenende overheid**
RUP_11039_214_00010_00001

**Ons kenmerk**
19-205363

**Datum advies**
zie datum ondertekening

**Vragen naar**
Peter Berghmans

**Telefoonnummer**
03 224 63 13

BETREFT: advies startnota RUP

**Onderwerp**
Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan-Oost

**Datum van ontvangst**
14-03-2019

**Aanvrager(s)**
Naam Gemeente Schilde
Adres Brasschaatsebaan 30 te Schilde

**Situering aanvraag**
SCHILDE 1 AFD, Sie a, nr(s) 0510/00A000, 0542/00A002, 0542/00R000, 0542/00S000, 0542/00T000, 0542/00V000, 0542/00W000, 0542/00Z000, 0543/00K002, 0543/00L002, 0543/00M002, 0543/00N002, 0543/00P002, 0543/00X000, 0544/00B002, 0544/00P000, 0544/00W000, 0544/00X000, 0544/00Y000, 0544/00Z000, 0545/00P000, 0545/00R000, 0550/00F000, 0551/00B002, 0551/00C002, 0551/00D002, 0551/00E002, 0551/00F002, 0551/00L000, 0551/00P000, 0551/00T000, 0551/00V000, 0551/00W000, 0551/00X000, 0555/00R000, 0559/00C000, 0559/00G000, 0561/00B000, 0563/00H000, 0563/00L000, 0563/00M000, 0563/00N000, 0566/00F000, 0572/00B002, 0572/00C002, 0572/00K002, 0572/00L002, 0572/00M002, 0573/00A002, 0573/00E002, 0573/00K002, 0573/00M002, 0573/00P002, 0573/00R002, 0573/00S002, 0573/00T002, 0573/00V002, 0573/00Z000, 0574/00A003, 0574/00C002, 0574/00G003, 0574/00H003, 0574/00L003, 0574/00M003, 0574/00N003, 0574/00P003, 0574/00T002, 0574/00V002, 0574/00X002, 0574/00Z002, 0575/00A003, 0575/00A002, 0575/00B003, 0575/00C003, 0575/00D002, 0575/00E002, 0575/00E003, 0575/00F003, 0575/00G003, 0575/00H003, 0575/00M003, 0575/00N002, 0575/00P003, 0575/00R003, 0575/00T002, 0575/00W002, 0575/00X002, 0575/00Y002, 0575/00Z002, 0576/00C002, 0576/00H002, 0576/00P002, 0576/00P003, 0576/00S003, 0576/00T003, 0576/00V002, 0576/00V003, 0576/00W003, 0576/00X003, 0576/00X002, 0576/00Y003, 0576/00Z003, enz.
Sie d, nr(s) 0395/00C000, 0396/00P004
SCHILDE 2 AFD, Sie b, nr(s) 0001/00C002, 0001/00G002, 0001/00H002, 0001/00K002, 0001/00M002, 0001/00N002, 0002/00H000, 0002/00N000, 0002/00S000, 0002/00T000, 0002/00V000, 0002/00W000, 0011/00H000, 0012/00T000, 0012/00X000, 0012/00Y000, 0013/00A002, 0013/00B002, 0013/00R000, 0013/00Z000, 0014/00E000, 0014/00F000, 0015/00D000, 0015/00L000, 0015/00M000, 0015/00N000, 0015/00P000, 0016/00S000, 0016/00T000, 0016/00V000, 0016/00W000, 0018/00N000, 0018/00R000, 0024/00R000, 0060/00_000, 0061/00_000, 0062/00M000, 0062/00P000, 0062/00S000, 0062/00T000, 0063/00A002, 0063/00B002, 0063/00G002, 0063/00H002, 0063/00K000, 0063/00L002, 0063/00L000, 0063/00M002, 0063/00X000, 0063/00Y000, 0064/00S000, enz.

**Ruimtelijke bestemming**
woongebieden met landelijk karakter
agrarische gebieden
gebieden voor dagrecreatie
woonparkgebied
ambachtelijke bedrijven en kmo's
natuurgebieden
RUP zonevreemde woningen te Schilde

**Beschermingsstatus**
Niet in VEN, habitatrichtlijn- of vogelrichtlijngebied gelegen.
Aangrenzend aan SBZ-HRL BE2100017-1 "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen"

**Biologische waarderingskaart**
Minder waardevol tot waardevol

**Rechtsgrond**
Dit advies wordt verstrekt door het Agentschap voor Natuur en Bos op basis van de volgende wetgeving: Artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen van 17 februari 2017

**Bespreking noodzaak passende beoordeling**
Het dossier vermeldt geen expliciet onderzoek naar de mogelijke aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van speciale beschermingszones. Het plangebied grenst aan SBZ-HRL BE2100017-1 "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen". Het RUP voorziet in het aangrenzende gebied echter geen grootschalige wijziging van de ruimtelijke bestemmingsvoorschriften, zodat redelijkerwijze kan geoordeeld worden dat er door het RUP an sich geen impact te verwachten.

Op basis van de gegevens in het dossier concludeert het Agentschap voor Natuur en Bos dan ook dat het planinitiatief geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone. Er dient dus geen passende beoordeling te worden opgemaakt.

**Bespreking te onderzoeken milieueffecten**
De opzet van het RUP Turnhoutsebaan-Oost is tweeledig. Enerzijds wenst men de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te kunnen bekomen. Anderzijds wenst met een duidelijke en leefbare visie te bieden voor de woongebieden langs het betreffend deel van de Turnhoutsebaan. De zone langs de Antitankgracht wordt hierbij gevrijwaard van verdere inname van de open ruimte.

De impact op de aanwezige natuurwaarden in het natuurkern- en natuurverbindingsgebied langsheen de Antitankgracht is beperkt. Het RUP voorziet geen fundamentele wijziging ten aanzien van de bestaande ruimtelijke beperkingen. De aanwezige zonevreemde woningen zijn al vervat in het RUP 'zonevreemde woningen te Schilde'. De ruimtelijke voorwaarden uit dit laatste RUP zullen meegenomen worden in voorliggend RUP, met dien verstande dat er enigszins een uitdoofbeleid wordt beoogd voor ongewenste nevenactiviteiten.

De Antitankgracht is een waardevolle natuurverbinding, welke in het plangebied de Turnhoutsebaan kruist. De Turnhoutsebaan vormt hier als dusdanig een migratieknelpunt. Om dit knelpunt op te lossen, dient men de faunapasseerbaarheid te verhogen. De locatie ten oosten van de Antitankgracht (gelegen in het plangebied van voorliggend RUP) komt hiervoor in aanmerking. Het is dan ook belangrijk dat het RUP dergelijke ontwikkelingen toelaat in de stedenbouwkundige voorschriften.

**Conclusie**[1]

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert de startnota gunstig, mits de op te maken stedenbouwkundige voorschriften van de percelen ten oosten van de Antitankgracht toelaten om het faunamigratieknelpunt op langere termijn te kunnen oplossen.

Hoogachtend,

Els Wouters (Signature)

Digitaal ondertekend door Els Wouters (Signature)
Datum: 2019.03.25 16:29:13 +01'00'

Els Wouters,
Adjunct-directeur Adviezen en Vergunningen Antwerpen

[1] Het Agentschap voor Natuur en Bos spreekt zich enkel uit over de uitwerking van de discipline biodiversiteit en dus niet over de wenselijkheid van het plan/project voor natuur.

GEMEENTE SCHILDE
INGEKOMEN
11 -06- 2019
NR. | AFD.

**Diane Van Acker**

**Van:** Liesbeth Michiel
**Verzonden:** dinsdag 11 juni 2019 13:00
**Aan:** secretariaat
**Onderwerp:** FW: Bevestiging advies Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost
**Bijlagen:** Advies OVAM.pdf

---

**Van:** MERadvies <meradvies@ovam.be>
**Verzonden:** dinsdag 11 juni 2019 12:30
**Aan:** Liesbeth Michiel <Liesbeth.Michiel@schilde.be>
**Onderwerp:** Re: Bevestiging advies Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

Beste mevrouw Michiel,

Mijn excuses voor het late antwoord maar ik was met vakantie.
Als bijlage vindt u ons advies.

Met vriendelijke groeten,

SAMEN MAKEN WE MORGEN MOOIER
OVAM
**Natalie Hoffmann**
Klantenbeheer

---

OVAM | Stationsstraat 110 - 2800 Mechelen
T +32 15 284 453
E meradvies@ovam.be | www.ovam.be

Samen maken we morgen mooier

Disclaimer

---

**Van:** "Liesbeth Michiel" <Liesbeth.Michiel@schilde.be>
**Aan:** meradvies@ovam.be
**Verzonden:** Maandag 20 mei 2019 08:47:53
**Onderwerp:** RE: Bevestiging advies Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

Beste,

Naar aanleiding van de adviesvraag op de startnota van het RUP Turnhoutsebaan Oost te Schilde heeft u op 2 april 2019 advies uitgebracht via het DSI – platform.
We kunnen het advies echter niet downloaden. Is het mogelijk om mij zo spoedig als mogelijk het advies per kerende te mailen?

Alvast bedankt!
Met vriendelijke groeten,

**Liesbeth Michiel**
Dienstverantwoordelijke - Stedenbouwkundige | Ruimte
T 03 380 16 11

---

**Van:** noreply@omgevingvlaanderen.be <noreply@omgevingvlaanderen.be>
**Verzonden:** dinsdag 2 april 2019 15:49
**Aan:** meradvies@ovam.be
**CC:** Liesbeth Michiel <Liesbeth.Michiel@schilde.be>
**Onderwerp:** Bevestiging advies Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

Geachte,

Uw advies over de startnota van Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost is beschikbaar in het oplaadloket Digitaal uitwisselplatform Stedenbouwkundige Informatie (DSI).

De gebruikershandleiding van het loket kan u hier raadplegen.

---

Hieronder vindt u het antwoord op uw adviesvraag:

Concreet kan in dit dossier verwezen worden naar de volgende **informatiebronnen** over de bodemkwaliteit van gronden uit het projectgebied:

- de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook bij de OVAM worden aangevraagd. Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
- het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswreken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website: http://services.ovam.be/geoloket/.

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende **algemene aandachtspunten**:

- bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van **risico**gronden (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);
- bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
- bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
- er moet rekening mee worden houden dat een **bestemmingswijziging** een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:

  – een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de **saneringsnoodzaak** en de **saneringsurgentie.**

  – een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van **het saneringsdoel** voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.

  – een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de **eventuele meerkost** in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.

  – een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een **nieuw oriënterend bodemonderzoek** uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.

Tevens willen wij ook nog aangeven dat het voorstel tot opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, project-MER of plan-MER of de vaststelling of bescherming van onroerend erfgoed geen onderzoeksverplichting meebrengt in het kader van het Bodemdecreet.

SPORT.
VLAANDEREN

000041

Arenbergstraat 5
1000 BRUSSEL
T +32 2 209 45 11
www.sport.vlaanderen

Gemeente Schilde
t.a.v. het college van burgemeester en schepenen
Brasschaatsebaan 30
2970 Schilde

15 MEI 2019

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| 14/03/2019 | RUP Turnhoutsebaan Oost | DVB/FP/2019_1037_S | / |

| vragen naar/e-mail | Telefoonnummer | datum |
|---|---|---|
| Francis Pepermans<br>omgeving@sport.vlaanderen | 02/209.46.17 | 13/05/2019 |

**Betreft:** Advies startnota RUP "Turnhoutsebaan Oost"

Geacht college,

We hebben uw adviesvraag aangaande de startnota van het RUP *"Turnhoutsebaan Oost"* goed ontvangen.

We stellen vast dat:

✓ dit RUP als doelstelling heeft om de kleinhandelszone langs de Turnhoutsebaan op te waarderen en de leefbaarheid van de woongebieden er rondom te verhogen;
✓ er ook een zone voor dagrecreatie van ca 1,3 ha gelegen is binnen het plangebied;
✓ deze zone nog niet recreatief ingericht is en er ook geen andere recreatieve functies voorkomen in het plangebied;
✓ in §2.3.5. een overzicht is opgenomen van de huidige toestand inzake mobiliteit (openbaar vervoer, wegen, (recreatieve) routes, ...);
✓ het de bedoeling is om de recreatiezone te behouden en deze visueel en structureel te integreren in de zone voor grootschalige detailhandel (zone A1);
✓ recent een omgevingsvergunning werd verleend voor een fitnesscentrum (fitness, bowling, sauna, horeca);
✓ in zone D, aansluitend op het antitankkanaal, de open ruimte zal opgewaardeerd worden zowel op vlak van landschap, natuur als recreatie (p. 38, § 3.1.);

✓ er geen significante milieueffecten worden verwacht maar dat de effecten op vlak van mobiliteit verder onderzocht moeten worden;
✓ uit de watertoets blijkt dat er geen problemen verwacht worden.

Advies

Het is belangrijk dat er in de nabijheid van de woonkern voldoende ruimte is voor zowel de georganiseerde sporter (bv. de sportclub) als voor de anders- of niet georganiseerde recreant (wandelen, fietsen, joggen,...).

Het is dan ook positief dat in dit RUP ruimte voorzien wordt voor recreatieve functies. Zowel omwonenden, als bedrijven als klanten kunnen ervan gebruik maken. Er wordt terecht gestreefd naar een visuele en functionele integratie van de recreatiezone en de zone voor grootschalige detailhandel.

Sport Vlaanderen adviseert dit RUP **positief**, maar wenst wel de volgende opmerkingen te maken:

- Het lijkt ons ook mogelijk om niet specifiek te werken met een aparte recreatiezone, maar in de zone voor grootschalige detailhandel recreatie als nevenbestemming toe te laten. Dit levert meer flexibiliteit en het kan mogelijk de integratie van beide zones vergemakkelijken.
  Een voorbeeld van dergelijke aanpak is uitgewerkt in een RUP dat werd opgemaakt in Gent voor de site Acec. Hier werd een bestemming 'stedelijke functies – Z3' voorzien waar ook recreatie toegelaten is als nevenbestemming:
  https://stad.gent/wonen-verbouwen/gemeentelijke-rups-en-bpas/bekijk-de-geldende-plannen/deelgebied-9-gent-centrum/134-rup-acec

  Recent hebben we ook een dossier behandeld waar een klimzaal zou worden gerealiseerd overeenkomstig bepalingen in het BPA 'La Brugeoise' in Brugge:
  https://www.brugge.be/ruimtelijke-uitvoeringsplannen-en-plannen-van-aanleg

- In § 2.3.5. is in de tabel een overzicht opgenomen van het fietsroutenetwerk. De recreatieve routes zijn niet opgenomen. Er is nog een recreatieve fietsroute langs het antitankkanaal (fietsknooppuntennetwerk) en wandelroutes langs het antitankkanaal en de Oudebaan (wandelknooppuntennetwerk).
  **Gelieve deze informatie nog toe te voegen aan de tabel.**

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kan u contact opnemen met Francis Pepermans: 02 209 46 17 of Tom Vandebroek: 02 209 46 08 – omgeving@sport.vlaanderen

Met vriendelijke groeten,

i.o. F. PEPERMANS
Diederik Van Briel,
directeur afdeling Sportinfrastructuur

**Diane Van Acker**

**Van:** Liesbeth Michiel
**Verzonden:** donderdag 28 maart 2019 13:13
**Aan:** secretariaat
**Onderwerp:** FW: MER WT 2019 M 0036
**Bijlagen:** WT 2019 M 0036.pdf

GEMEENTE SCHILDE
INGEKOMEN
28 -03- 2019
NR. | AFD.

**Van:** Christiane Macharis <c.macharis@vmm.be>
**Verzonden:** donderdag 28 maart 2019 11:27
**Aan:** Liesbeth Michiel <Liesbeth.Michiel@schilde.be>
**Onderwerp:** MER WT 2019 M 0036

Geachte,

Hierbij het advies van de watertoets.

Groeten,

Macharis Christiane
Medewerker
Vlaamse Milieumaatschappij
Afdeling Operationeel Waterbeheer
Dienst Investeringen en Renovatiewerken
T 02/214 21 81
C.macharis@vmm.be

Disclaimer: www.vmm.be/disclaimer

VLAAMSE
**MILIEUMAATSCHAPPIJ**

**Vlaamse Overheid**
Koning Albert II – laan 20 bus 16
1000 BRUSSEL
T 02 214 21 11
F 02 553 21 05
**www.vmm.be**

College van burgemeester en schepenen
Brasschaatsebaan 30
2970 SCHILDE

| **uw bericht van** | **uw kenmerk** | **ons kenmerk** | **bijlagen** |
|---|---|---|---|
| 14/03/2019 | | WT 2019 M 0036 | |
| **vragen naar/e-mail** | | **telefoonnummer** | **datum** |
| Wim Verhaegen | | 02 214 21 11 | |
| w.verhaegen@vmm.be | | | |

Betreft: Advies over de startnota met betrekking tot het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost te Schilde
Aanvrager: gemeente Schilde

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Op uw verzoek werd onderzocht of de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer akkoord kan gaan met de effectinschatting zoals opgenomen is in de nota.

De percelen zoals opgenomen in de nota zijn deels gelegen langs en stromen af naar het Antitankkanaal, een onbevaarbare waterloop van eerste categorie die beheerd wordt door de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer. Het gebied is volgens de watertoetskaarten deels mogelijk en deels effectief overstromingsgevoelig gebied.

Een deel van het projectgebied (WUG) wordt gereserveerd voor wonen en is ook gelegen in een effectief overstromingsgevoelig gebied. Er wordt aangegeven dat er gezocht zal worden naar een gepaste toename in de verharding zodat er geen significante impact zal zijn op de overstromingsgevoeligheid. Het lijkt echter ook aangewezen om in de voorschriften van het RUP de nodige randvoorwaarden op te nemen aangaande overstromingsveilig bouwen. We verwijzen naar het advies van de dienst integraal waterbeleid van het provinciebestuur om gepaste randvoorwaarden te formuleren i.f.v. het overstromingsrisico en het beveiligen van de gebouwen tegen waterschade.

Er wordt in de tekst een bespreking opgenomen van de kaart met infiltratiegevoelige gebieden. Er wordt aangegeven dat het binnengebied voornamelijk niet infiltratiegevoelig is. Overwegend gebeurt de infiltratie in deze bodem naar de ondergrond relatief moeilijk.
We wensen erop te wijzen dat de kaart met infiltratiegevoelige gebieden enkel indicatief te gebruiken is. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt geadviseerd om steeds de nodige infiltratieproeven uit te voeren in combinatie met het bepalen van de grondwaterstand. Zo kunnen de infiltratievoorzieningen op een adequate manier gedimensioneerd worden. Er kan enkel afgeweken worden van de infiltratieplicht op basis van een

onderbouwing op basis van de nodige proeven. Een recente studie, uitgevoerd in opdracht van de VMM, heeft aangetoond dat het steeds aangewezen is om te infiltreren bij infiltratiesnelheden hoger dan 5 x 10-7 m/s (0,0432 m/d). Bij infiltratiesnelheden lager dan 5 x 10-7 m/s is het aangewezen om te kiezen voor een combinatie van infiltratie en buffering met vertraagde afvoer. Bij infiltratiesnelheden lager dan 0,1 x 10-7 m/s (0,000864 m/d) wordt aanbevolen om enkel een buffervoorziening te voorzien. De volledige studie kan men raadplegen op www.vmm.be/publicaties/opstellen-van-richtlijnen-voor-meten-van-infiltratiecapaciteit-en-modelmatig-onderbouwen-voor-dimensionering-van-infiltratievoorzieningen. De startnota dient aangepast en verduidelijkt te worden met betrekking tot het prioritair infiltreren van hemelwater.

**BESLUIT**

De startnota wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd voor de grondwateraspecten mits de tekst wordt aangevuld op basis van bovenstaande opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,

Digitaal ondertekend door
Bram Vogels (Signature)
Datum: 2019.03.28 10:10:11
+01'00'

Bram Vogels
Teamverantwoordelijke team watertoets

**Diane Van Acker**

GEMEENTE SCHILDE
INGEKOMEN
21 -03- 2019
NR. AFD.

**Van:** Liesbeth Michiel
**Verzonden:** donderdag 21 maart 2019 14:12
**Aan:** secretariaat
**Onderwerp:** FW: Betreft: Adviesvraag over de startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

---

**Van:** OE, Adviezen <adviezen.oe@vlaanderen.be>
**Verzonden:** woensdag 20 maart 2019 10:10
**Aan:** Liesbeth Michiel <Liesbeth.Michiel@schilde.be>
**Onderwerp:** RE: Betreft: Adviesvraag over de startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

Beste,

Vanuit het standpunt Onroerend erfgoed is er geen advies vereist.

**Vriendelijke groeten,**

**Ann Hautekiet**

**Team Infopunt Erfgoed**

Agentschap **Onroerend Erfgoed**
T 03 224 62 10
annie.hautekiet@vlaanderen.be

---

**Van:** noreply@omgevingvlaanderen.be <noreply@omgevingvlaanderen.be>
**Verzonden:** donderdag 14 maart 2019 13:28
**Aan:** ruimte@provincieantwerpen.be; diw@provincieantwerpen.be; ruimtelijke.ordening@schilde.be; vastgoedbeheer@delijn.be; Ruimtelijke Economie, EWI <ruimtelijke.economie@vlaanderen.be>; Hoofdbestuur, Adviesvraag <adviesvraag.hoofdbestuur@lv.vlaanderen.be>; Antwerpen, Adviesvraag <adviesvraag.antwerpen@lv.vlaanderen.be>; Adviesverlening Departement MOW <advies.departement@mow.vlaanderen.be>; Agentschap voor Natuur en Bos <anb@vlaanderen.be>; ANB AVES Antwerpen <aves.ant.anb@lne.vlaanderen.be>; Omgeving, GOP – advies omgevingsplanning <advies.omgevingsplanning@vlaanderen.be>; info@onroerenderfgoed.be; meradvies@ovam.be; omgeving@sport.vlaanderen; kennisbeheer@toerismevlaanderen.be; energie <energie@vlaanderen.be>; watertoets@vmm.be; Agentschap, Wegen en Verkeer <wegen.verkeer@vlaanderen.be>; ruimtelijke.ordening@zoersel.be
**CC:** liesbeth.michiel@schilde.be
**Onderwerp:** Betreft: Adviesvraag over de startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost

Geachte,

In toepassing van artikel 2.2.18 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt uw schriftelijk advies gevraagd over de startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Turnhoutsebaan Oost - RUP_11039_214_00010_00001.

De startnota van het Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan alsook de mogelijkheid tot het opladen

van uw advies (conform artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017), kan u vinden in het loket van het Digitaal uitwisselplatform Stedenbouwkundige Informatie (DSI). De toegang kan worden geregeld conform volgende procedure.

De participatieperiode van 60 dagen start op 18-03-2019 en eindigt op 17-05-2019. Het schriftelijke advies dient uitgebracht te worden uiterlijk op 17-05-2019. Als die termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

De gebruikershandleiding van het loket kan u hier raadplegen.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan u hier raadplegen. Het uitvoeringsbesluit over de adviserende instanties kan u hier raadplegen.

Voor meer info kan u terecht op volgend emailadres: liesbeth.michiel@schilde.be

AGENTSCHAP
**WEGEN & VERKEER**

**Wegen en Verkeer Antwerpen**
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41
2018 ANTWERPEN
**T** 03 224 68 11
**F** 03 224 68 99
**www.wegenenverkeer.be**

t.a.v. Departement Omgeving
via DSI

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **vragen naar/e-mail** | | **telefoonnummer** | **datum** |
| Michiel Huybrechts<br>Michiel.huybrechts@mow.vlaanderen.be | | 03 224 68 17 | 16/05/2019 |

Betreft: Start- en procesnota RUP Turnhoutsebaan Oost – advies AWV

Beste,

Mijn afdeling sluit zich aan bij het advies van MOW en haalt nog een aantal bijkomende bemerkingen aan:

1. Plan-MOBER
De opmaak van een uitvoerige plan-MOBER wordt door ons noodzakelijk geacht, gezien de beperkte draagkracht van de omgeving. Dit wegvak en voornamelijk de kruispunten zijn reeds verzadigd, ook buiten de spits. De locatie ligt ook op een belangrijke as voor fiets en busverkeer.

2. Startnota niet meer up-to-date
De startnota is niet meer volledig up-to-date. Zo zijn de voorgestelde maatregelen op pagina 26 reeds deels gerealiseerd.

3. Rooi- en bouwlijn
Voor de ganse zone van het plan dienen de door het AWV gehanteerde rooilijnplannen gerespecteerd te worden.

Met vriendelijke groeten,

Getekend door: Eva Van den Bossche (Sign
Getekend op: 2019-05-17 17:48:25 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Ir. Eva Van den Bossche
Afdelingshoofd
Wegen en Verkeer Antwerpen

## 6.2 RVR-toets

Advies dienst veiligheidsrapportage

DEPARTEMENT
OMGEVING

# RVR-toets

Aan de gemeente Schilde

| uw bericht van | uw kenmerk | ons kenmerk | bijlagen |
|---|---|---|---|
| 20/12/2018 | RUP Turnhoutsebaan-Oost | RVR-AV-0932 | Gegevens RVR-toets |

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Turnhoutsebaan-Oost"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn[1] dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen[2] enerzijds en aandachtsgebieden[3] anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 20/12/2018, met ref. RVR-AV-0932), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, gezien het verbod opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. Het Team Externe Veiligheid adviseert om dit verbod in de S.V. als volgt te formuleren:

  *"De inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is niet toegelaten."*

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

[1] Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

[2] Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

[3] Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere

# Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

| | |
|---|---|
| **RUP ID nummer** | RUP Turnhoutsebaan-Oost |
| **RUP titel** | RUP Turnhoutsebaan-Oost |
| **Initiatiefnemer** | gemeente Schilde |
| **Plangebied** | |
| **Toets uitgevoerd op** | 20/12/2018 |
| **Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen** | Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied |

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

| | |
|---|---|
| **Vraag** | Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland? |
| **Antwoord** | Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland. |
| **Vraag** | Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid? |
| **Antwoord** | Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid. |
| **Vraag** | Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen? |
| **Antwoord** | Nee, want er is een expliciet verbod op de inplanting van Seveso-inrichtingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. |

## 6.3 MOBER

# RAPPORT

## Mobiliteitsstudie

## RUP ‘Turnhoutsebaan-Oost’

## Schilde

5 maart 2021

SUUNTA bv
Sluisstraat 79 / 03.01
3000 Leuven

info@suunta.be

**COLOFON**

**Opdrachtgever**

Gemeente Schilde

Brasschaatsebaan 30 • 2970 Schilde

Mevr. Liesbeth Michiel

**Opdrachtnemer**

SUUNTA bv

Sluisstraat 79 / 03.01 – 3000 Leuven

Projectverantwoordelijke: Michaël Verheyde

Met medewerking van Maxim Panis

# INHOUDSOPGAVE

RAPPORT ..... 1
1 Inleiding ..... 5
2 Situering ..... 6
3 RUP Turnhoutsebaan-Oost ..... 8
4 Verkeersplanologische context ..... 8
4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ..... 8
4.2 Ruimtelijk Structuurplan provincie Antwerpen ..... 9
4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Schilde ..... 10
4.3.1 Voetgangers en fietsers ..... 11
4.3.2 Openbaar vervoer ..... 12
4.3.3 Autoverkeer ..... 13
4.3.4 Vrachtverkeer ..... 14
4.4 Mobiliteitsplan Schilde ..... 14
4.4.1 Voetgangers ..... 15
4.4.2 Fietsers ..... 16
4.4.3 Openbaar vervoer ..... 18
4.4.4 Autoverkeer ..... 19
4.4.5 Vrachtverkeer ..... 21
5 Huidig bereikbaarheidsprofiel ..... 24
5.1 Voetgangers ..... 24
5.2 Fietsers ..... 25
5.3 Openbaar vervoer ..... 28
5.4 Gemotoriseerd verkeer ..... 30
5.5 Samenvatting bereikbaarheidsprofiel ..... 32
6 Huidig druktebeeld ..... 33
6.1 Verkeersbeeld ..... 33
6.2 Tellingen ..... 34
6.2.1 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat ..... 35
6.2.2 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Waterstraat ..... 39
6.2.3 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Oudebaan ..... 42
6.2.4 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef ..... 45
6.2.5 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (A) (Vanden Borre en Fun) ..... 47
6.2.6 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (B) (Fun en Hubo) ..... 49
6.2.7 Druktebeeld inrijdend verkeer parking (C) (Quick) ..... 53
6.2.8 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (D) (Carrefour) ..... 54
6.2.9 Druktebeeld in- en uitrijdend verkeer parking (E) (Shoppinghal Schilde) ..... 56
6.2.10 Samenvatting tellingen ..... 58
6.3 Capaciteitsanalyse ..... 61
7 Huidige parkeersituatie ..... 64
8 Mobiliteitsprofiel ..... 67
8.1 Trendscenario ..... 67
8.1.1 Woonfunctie ..... 67
8.1.2 Ambachtelijke bedrijven en KMO's ..... 70

8.1.3 Winkels ... 74
8.1.4 Recreatieve functie ... 75
8.1.5 Totale verkeersgeneratie ... 77
8.1.6 Totale parkeerbehoefte ... 78
8.2 Duurzaam scenario ... 78
8.2.1 Totale verkeersgeneratie ... 79
8.2.2 Bijkomende verkeersgeneratie ... 79
8.2.3 Totale parkeerbehoefte ... 80
9 Toekomstig bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitseffecten ... 82
9.1 Ontsluitingsscenario 1: Klein Waterstraat ... 82
9.1.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer ... 82
9.1.2 Evaluatie verkeersafwikkeling ... 84
9.2 Ontsluitingsscenario 2: Waterstraat ... 86
9.2.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer ... 86
9.2.2 Evaluatie verkeersafwikkeling ... 88
9.3 Ontsluitingsscenario 3: Klein Waterstraat en Waterstraat ... 89
9.3.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer ... 89
9.3.2 Evaluatie verkeersafwikkeling ... 91
9.4 Ontsluitingsscenario 4: Klein Waterstraat, Waterstraat en rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan ... 94
9.4.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer ... 94
9.4.2 Evaluatie verkeersafwikkeling ... 96
9.5 Ontsluitingsscenario 5: Variant op scenario 4 met een rechts-in-rechts-uit aansluiting van de Klein Waterstraat op de N12 ... 100
9.5.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer ... 100
9.5.2 Evaluatie verkeersafwikkeling ... 100
9.6 Conclusies met betrekking tot de verschillende ontsluitingsscenario's ... 101
10 Sensitiviteitstoetsen ... 101
10.1 Sensitiviteitstoets A: winkels op basis van kencijfers ... 101
10.2 Sensitiviteitstoets B: Ontsluitingsscenario 4 op lange termijn ... 103
11 Conclusie ... 105

# 1 Inleiding

De zone langsheen de N12 Turnhoutsebaan kent diverse planologische bestemmingen: zone voor KMO, dagrecreatie, woongebied met landelijk karakter, woonparkgebied en agrarisch gebied. Naast een gevarieerde planologische bestemming is ook de effectieve invulling zeer gevarieerd, niet altijd even kwalitatief en niet steeds in overeenstemming met de bestemmingszones.

Enerzijds wenst de gemeente Schilde de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone, om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te kunnen bekomen. Anderzijds bestaat de wens om een duidelijke en leefbare visie te bieden voor de woongebieden langs het betreffend deel van de Turnhoutsebaan. Om deze redenen wordt er een RUP 'Turnhoutsebaan-Oost' opgemaakt.

In samenhang met de opmaak van het RUP dient er een PlanMER-screening opgemaakt te worden, waarbinnen eveneens de discipline mobiliteit wordt ingevuld. Om de discipline mobiliteit voldoende gedetailleerd uit te werken, wordt het mobiliteitsonderzoek volgens het stramien van een MOBER uitgewerkt. Met de opmaak van de mobiliteitsstudie worden de randvoorwaarden en de gevolgen van de ruimtelijke keuzes naar mobiliteit onderzocht.

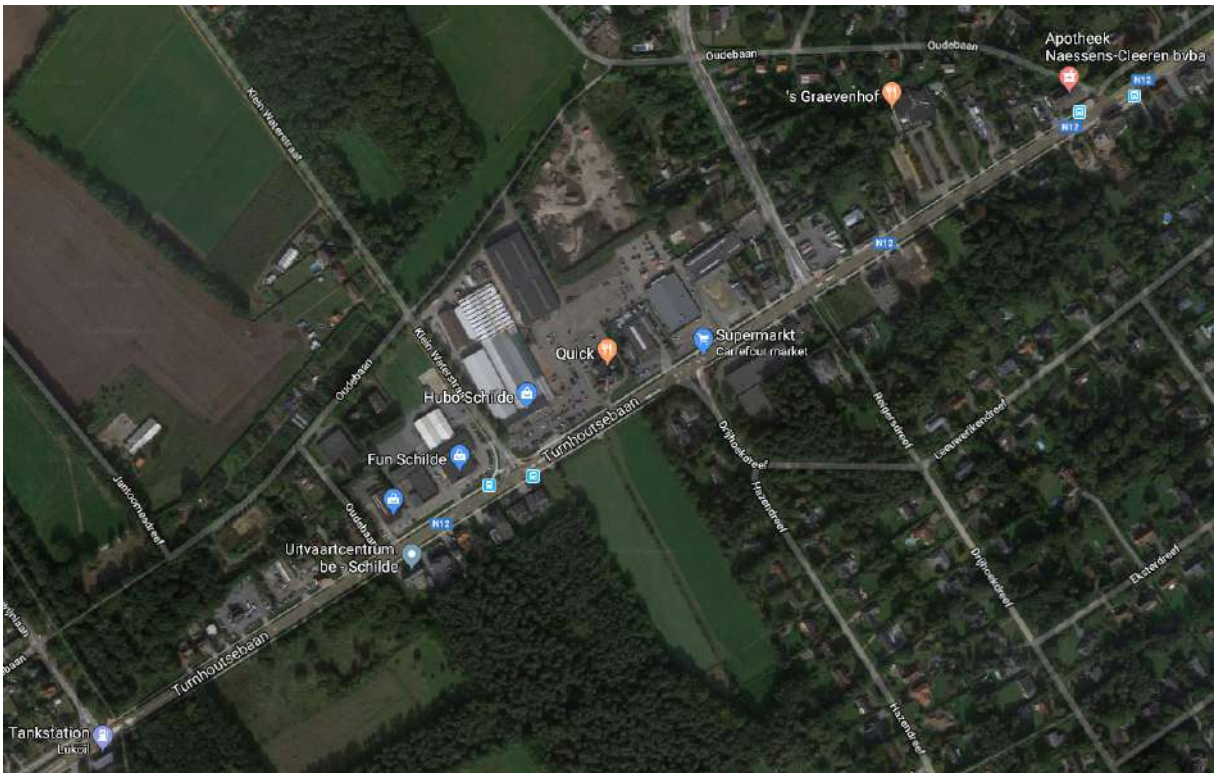
# 2 Situering

Het plangebied bevindt zich in het oosten van Schilde. Doorheen het plangebied loopt de N12 Turnhoutsebaan. Deze gewestweg verbindt Antwerpen met Turnhout.

Het plangebied is gelegen buiten de dorpskern van Schilde en grenst aan het grondgebied van Zoersel in het oosten en aan de Anti-Tankkanaal (soms ook Anti-Tankgracht genoemd) in het westen.

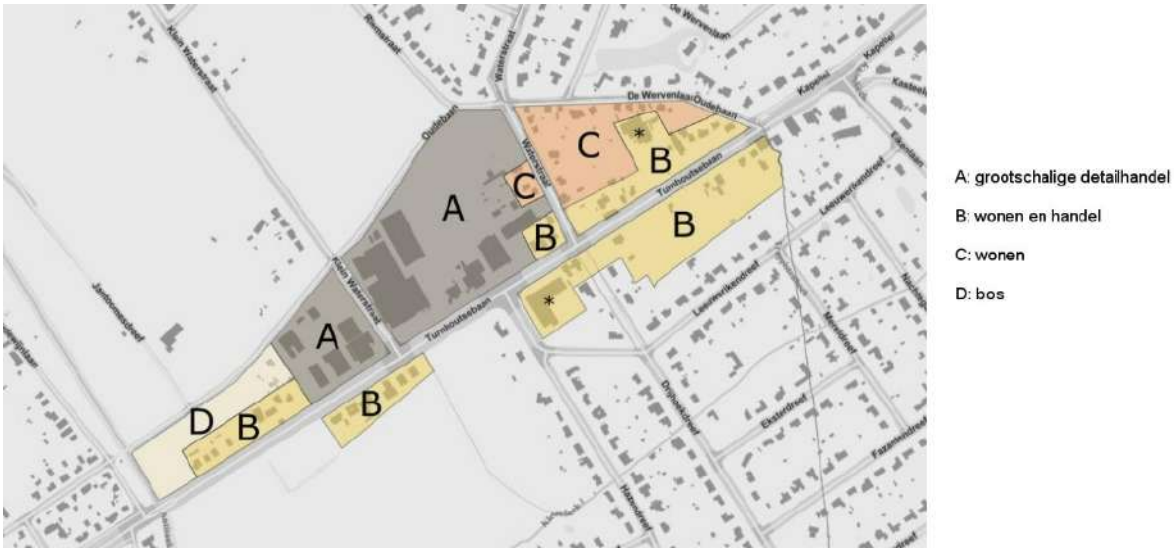
*Figuur 1: Situering plangebied RUP 'Turnhoutsebaan-Oost', mesoniveau (OpenStreetMap, 2019)*

Ingezoomd zien we op de luchtfoto het plangebied met een aantal bedrijven van grootschalige kleinhandel, hoofdzakelijk gelegen aan de noordzijde van de N12 Turnhoutsebaan. Aan de zuidzijde bevindt zich een zone van bewoning en handel. In het westen en ten zuiden van het plangebied zijn er open ruimtes en bossen.




*Figuur 2: Situering plangebied, microniveau (Google Maps, 2019)*

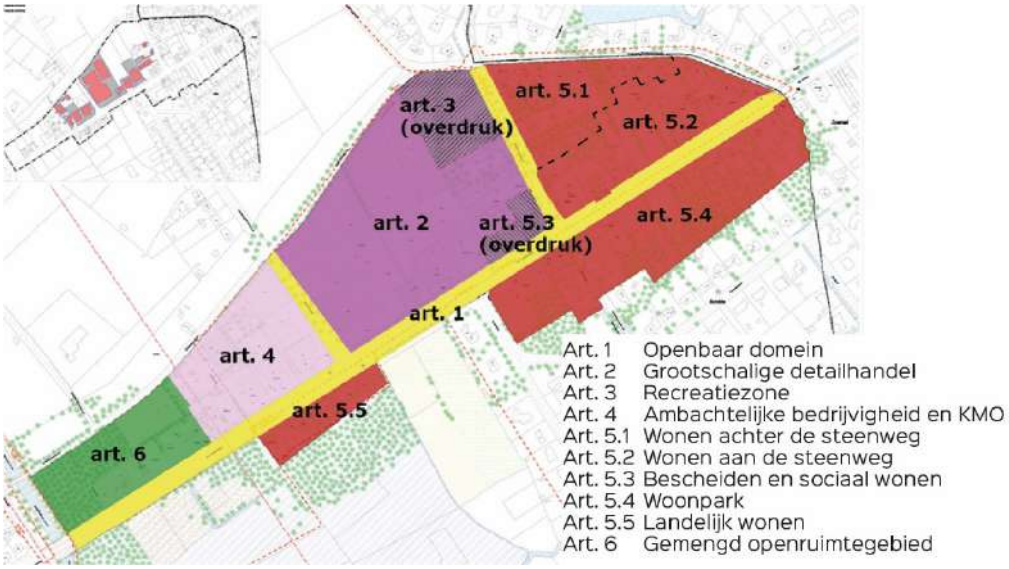
Uit de bestaande structuur van het plangebied kunnen we enkele duidelijke morfologische zones onderscheiden. Het gaat om grootschalige detailhandel, wonen, handel en bos.




*Figuur 3: Indeling plangebied RUP 'Turnhoutsebaan-Oost'*

# 3 RUP Turnhoutsebaan-Oost

In het RUP Turnhoutsebaan-Oost wordt het plangebied verdeeld in 10 delen. Art. 1 is het openbaar domein, het gaat hier voornamelijk om de N12 Turnhoutsebaan, de Waterstraat en de Klein Waterstraat (Figuur 4). Het openbaar domein zelf zal geen verkeer genereren, de totale oppervlakte van het openbaar domein doet er dus niet toe voor deze mobiliteitsstudie (Tabel 1). In Art. 2 zal er zowel grootschalige detailhandel aanwezig zijn als ambachtelijke bedrijvigheid en KMO's. Meer concreet zal er in art. 2 ongeveer 25 000m² bvo aan detailhandel komen (momenteel is er al 23 789m² aan detailhandel aanwezig) en 12 800m² bvo aan ambachtelijke bedrijven en KMO's. Art. 3 zal bestemd zijn voor recreatie, de exacte invulling van deze zone is echter nog niet gekend, het gaat om 7 630m² bvo. Art. 4 situeert zich ten westen van de Klein Waterstraat, dit deel is bestemd voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (14 935m² bvo). Art. 5.1 t.e.m. 5.5 bevatten wooneenheden. Voor art. 5.1, 5.2, 5.3 en 5.5 gaat het om het behoud van het bestaande woonaanbod. Art. 5.4 zal ontwikkeld worden met een dichtheid van ongeveer 25 wooneenheden per hectare, wat neerkomt op zo'n 125 wooneenheden in totaal. Art. 6 is een gemengd openruimtegebied, dit gebied zal dus geen verkeer genereren.




*Figuur 4: Grafisch plan RUP Turnhoutsebaan-Oost*

| Deel | Functie | Hoeveelheden |
|---|---|---|
| Art. 1 | Openbaar domein | / m² |
| Art. 2 | Grootschalige detailhandel | 25000 m² |
| | KMO | 12800 m² |
| Art. 3 | Recreatiezone | 7630 m² |
| Art. 4 | KMO | 14935 m² |
| Art. 5.1 | Wonen (achter de steenweg) | / we |
| Art. 5.2 | Wonen (aan de steenweg) | / we |
| Art. 5.3 | Bescheiden en sociaal wonen | / we |
| Art. 5.4 | Woonpark | 125 we |
| Art. 5.5 | Landelijk wonen | / we |
| Art. 6 | Gemengd openruimtegebied | / m² |

*Tabel 1: Functies RUP Turnhoutsebaan-Oost*

# 4 Verkeersplanologische context

## 4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat. In het RSV is de gemeente Schilde ingedeeld als bebouwd perifeer landschap, behorende tot het gebied ten noordoosten van Antwerpen.

Het RSV legt ook de hoofdwegen en de primaire wegen in Vlaanderen vast. Er zijn echter geen hoofdwegen bepaald voor het grondgebied van de gemeente Schilde. Enkel in het uiterste westen, op het grondgebied van deelgemeente 's Gravenwezel, is de N12 gecategoriseerd als primaire weg type II. Het betreft de rondweg rond Wijnegem. Ten oosten van de aansluiting met de N112 gaat de N12 over in een secundaire weg type III.

Met uitzondering van de ruimtelijke aspecten, heeft het RSV dus geen grote impact op vlak van mobiliteit voor het plangebied.

## 4.2 Ruimtelijk Structuurplan provincie Antwerpen

Het Ruimtelijk Structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) dateert van januari 2001. De korte termijn- of partiële herziening werd in 2011 afgerond. Schilde behoort samen met zes andere gemeenten tot het bebouwd perifeer landschap ten noordoosten van Antwerpen. Schilde en 's Gravenwezel werden afgebakend als kernen in bebouwd perifeer landschap.

De doelstellingen op vlak van mobiliteit in het RSPA zijn:

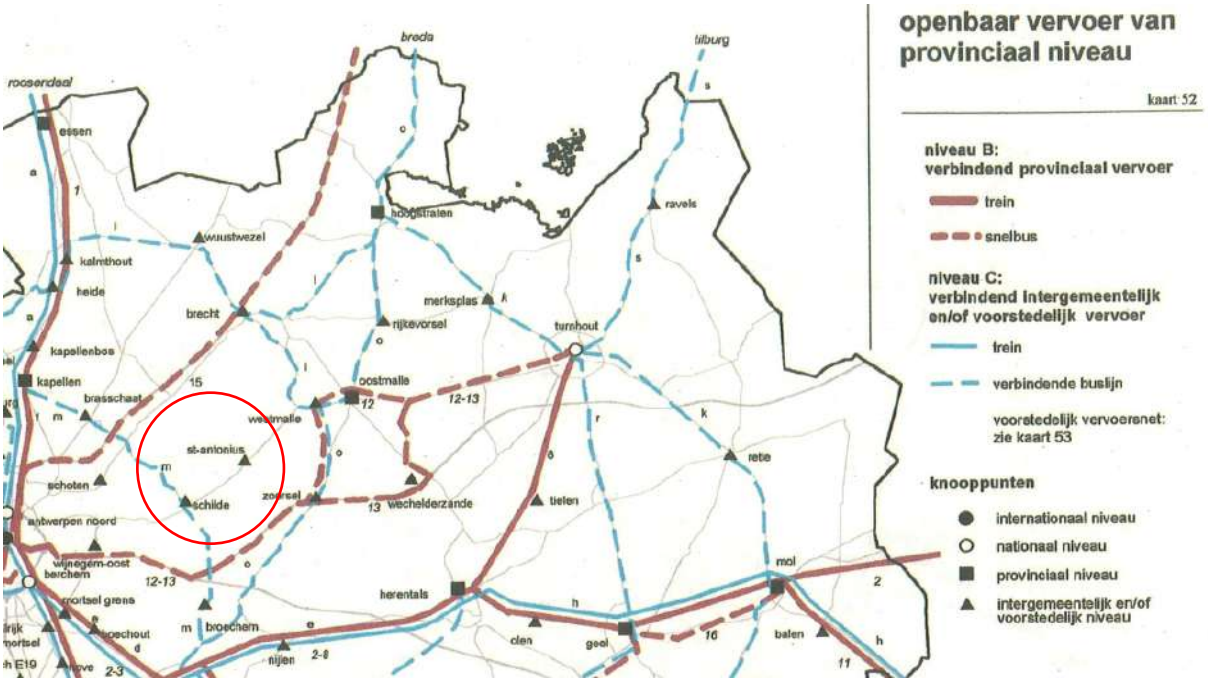
- Aandacht voor de verbindingen voor fietsers en wandelaars;
- Concentreren van het openbaar vervoer langs historische steenwegen;
- Kanaliseren van de autodruk naar geselecteerde toegangen en randparkings;
- Creëren van nieuwe samenhang door inrichting en strategische ingrepen waarbij dient gezocht te worden naar nieuwe verbindingen, mogelijks bovengemeentelijk.

De provincie is bevoegd voor de verdeling van bedrijventerreinen voor onder andere de gemeenten in buitengebied. Schilde heeft de mogelijkheid om een bijkomend lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Op vlak van mobiliteit dient de ontsluiting rechtstreeks op secundaire wegen te gebeuren via gemeentelijke verzamelwegen.

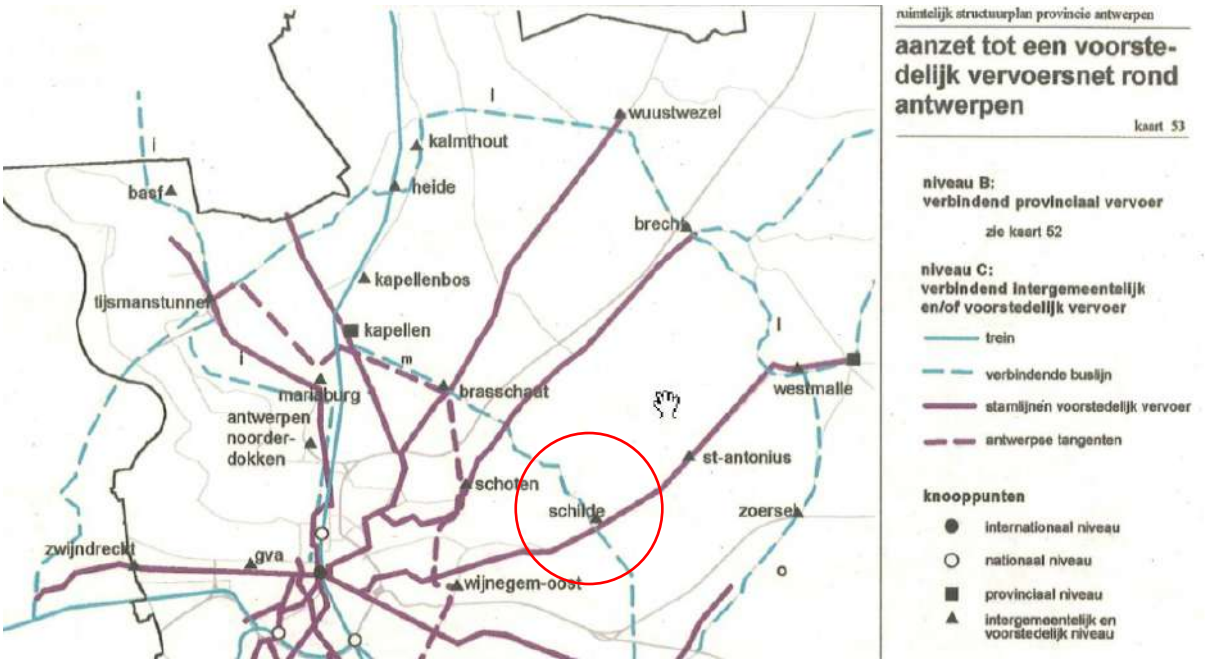
Het RSPA legde eveneens de principes vast voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. In hoofdstuk 5 wordt het netwerk verder toegelicht.

Er werd in het RSPA geen bestaand openbaar vervoer van provinciaal niveau geselecteerd op het grondgebied van de gemeente Schilde. De provincie Antwerpen heeft in het RSPA wel een aantal principes en voorstellen voor een betere organisatie van het voorstedelijk vervoer van Antwerpen bepaald. Daarmee gaf ze een aanzet om een grootstedelijk openbaar vervoersplan uit te werken, vergelijkbaar met het Gewestelijk Expres Net (GEN) van Brussel.

Schilde komt hiervoor op de stamlijn voorstedelijk vervoer met een verbinding tussen Wijnegem en Westmalle. Ook is er een multimodaal knooppunt van intergemeentelijk en voorstedelijk niveau uitgetekend op het grondgebied van de gemeente Schilde.

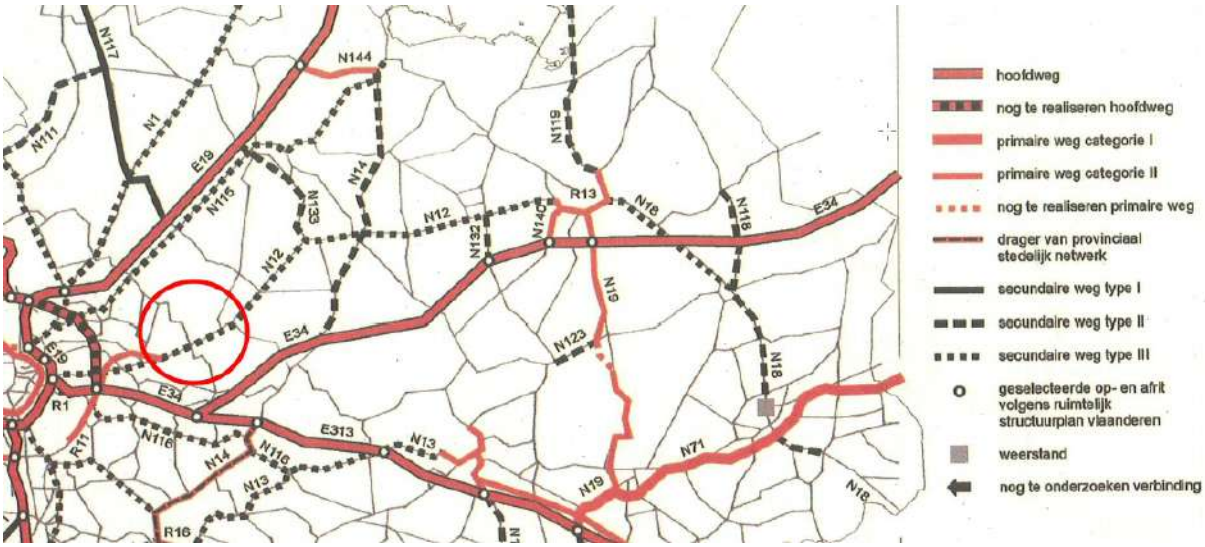



*Figuur 5: Verbindend provinciaal openbaar vervoerregio Antwerpen-Oost (RSPA, 2015)*




*Figuur 6: Aanzet tot een voorstedelijk vervoersnet rond Antwerpen (RSPA, 2015)*

De gewenste hoofdfunctie van secundaire wegen is voornamelijk een verzamelfunctie op bovenlokaal niveau, gemengd met de functie van lokaal toegang gevend. De doorgaande verkeersfunctie is ondergeschikt aan de lokale verblijfsfunctie. De belangrijkste eisen zijn de verkeersleefbaarheid en de ruimtelijke inpassing. Beide primeren op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De N12 Turnhoutsebaan op het grondgebied van Schilde is in het RSPA gecategoriseerd als secundaire weg type III, met uitzondering van het gedeelte ten westen van de N112, dat in het RSV als een primaire weg II staat gecategoriseerd. Dit houdt in dat de weg als een drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, moet uitgebouwd worden. Auto- en vrachtverkeer blijven mogelijk, maar zijn ondergeschikt aan fietsers en openbaar vervoer.




*Figuur 7: Wegencategorisering (RSPA, 2015)*

## 4.3 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Schilde

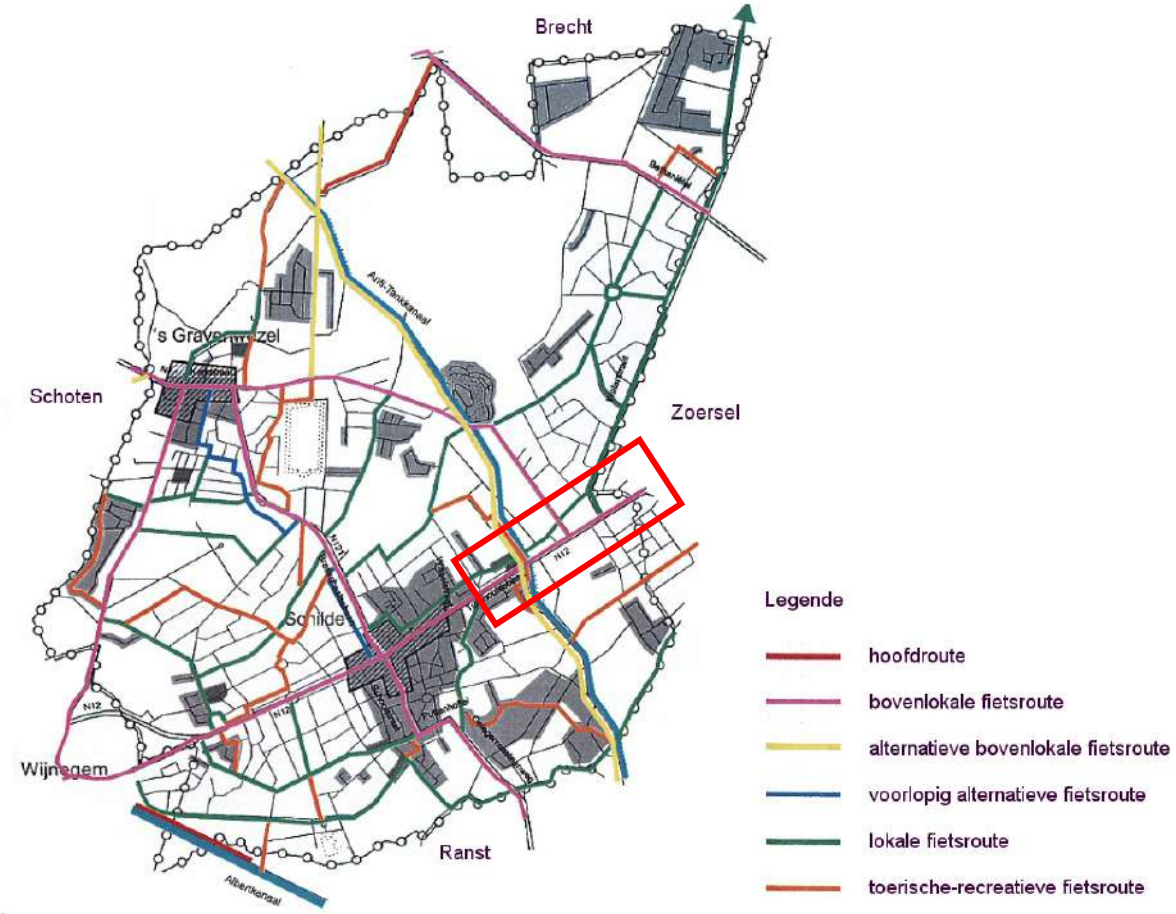
Het plangebied wordt in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) uit 2005 ondergebracht onder de hoofdruimte 'Groengordel – deel II'. Daarin wordt onder meer bepaald dat het bestaande lokale bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan' verder ontwikkeld zal worden als een mengeling tussen bestaande kleinhandel (handelszaken) en lokale bedrijvigheid. De N12 Turnhoutsebaan zal ter hoogte van het bedrijventerrein heringericht worden. Een (beperkte) uitbreiding van het lokale bedrijventerrein is enkel mogelijk voor de herlokalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven.

### 4.3.1 Voetgangers en fietsers

Door aan fietsers en voetgangers veilige en comfortabele routes door de gemeente aan te bieden, zowel voor toeristisch als voor dagdagelijks gebruik, wil het GRS het gebruik van de fiets en verplaatsingen te voet bevorderen. Het gebruik van oude wandelpaden die in de vergetelheid zijn geraakt, is hierbij een te overwegen optie.

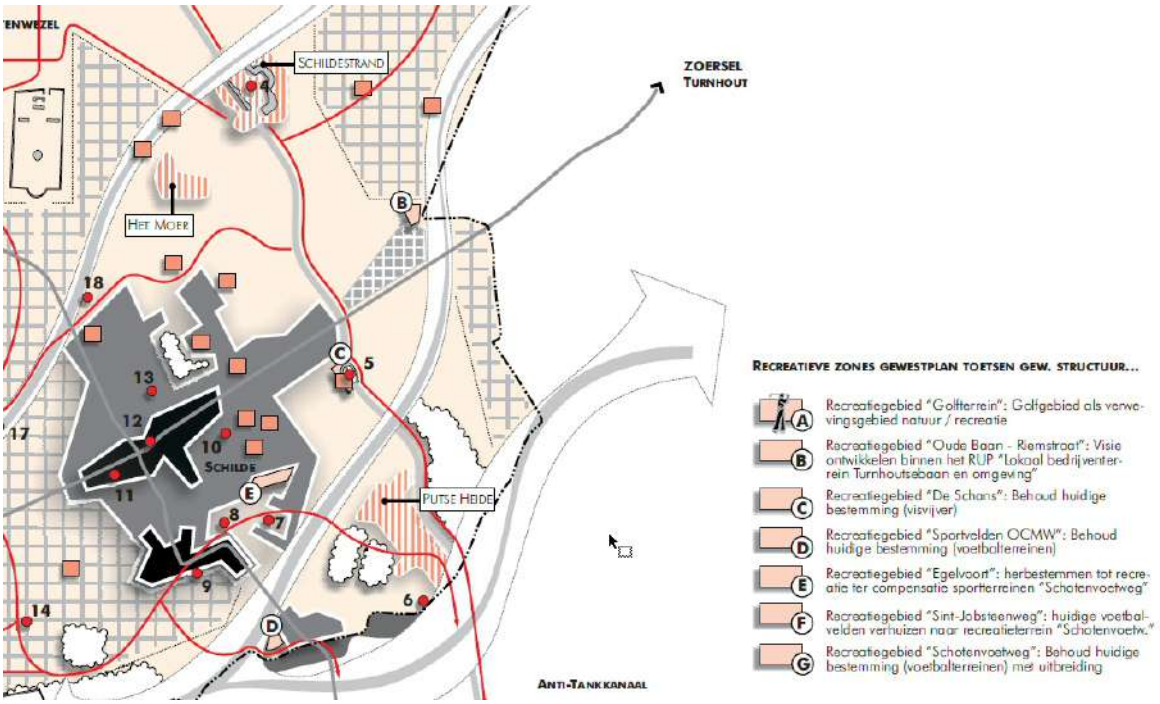
Het uitwerken van een lokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt als ruimtelijk beleidselement naar voren geschoven. In het plangebied wordt de Waterstraat geselecteerd als een lokale fietsroute. De N12 (Turnhoutsebaan Wijnegem-Sint-Antonius) is door de provincie opgenomen als bovenlokale functionele fietsroute. Ook in de Klein Waterstraat loopt een bovenlokale route.

Langs het Anti-Tankkanaal bevindt zich een alternatieve bovenlokale route, die tevens voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt.




*Figuur 8: Overzicht functionele fietsroutes (GRS Schilde, 2005)*

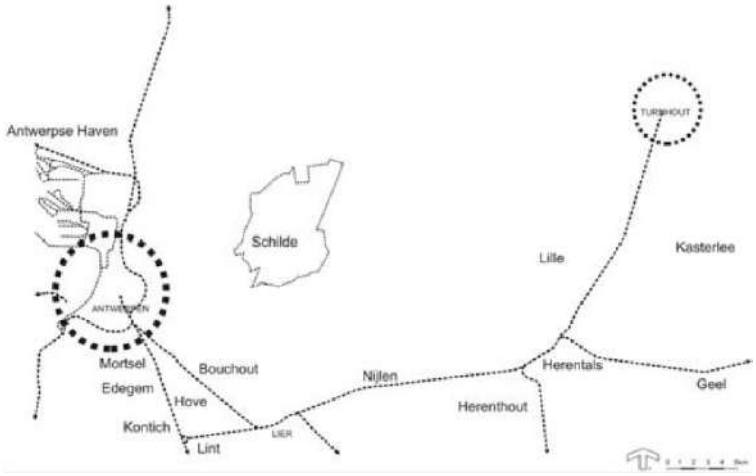
In het GRS worden tevens recreatieve fiets- en wandelroutes langsheen de attractiepunten van de gemeente beschreven. Het recreatiegebied 'Oude Baan – Riemstraat' ligt in de nabijheid van het plangebied. Er is in het GRS bepaald dat een visie dient ontwikkeld te worden in het kader van het RUP 'lokaal bedrijventerrein Turnhoutsebaan en omgeving'.




*Figuur 9: Gewenste ruimtelijke structuur – toeristische en recreatieve zones gemeente Schilde (GRS Schilde, 2005)*

### 4.3.2 Openbaar vervoer

Verplaatsingen via het spoor zijn zeer beperkt in de nabijheid van de gemeente. Het belangrijkste station, invloed hebbend op Schilde, ligt op ongeveer 10km, namelijk het station van Berchem (in mindere mate ook Antwerpen, Boechout, Lier, Nijlen en Herentals). Turnhout is volgens het RSV eveneens als hoofdstation aangewezen maar deze is in eerste plaats te ver van Schilde en ten tweede is Turnhout een eindstation met één spoor.




*Figuur 10: Overzicht spoorverbindingen in de omgeving van Schilde (GRS Schilde, 2005)*

Voor het busvervoer verwijst het GRS naar het RSPA, waarin de Turnhoutsebaan geselecteerd werd als stamlijn van voorstedelijk vervoer. Ook is een knooppunt van intergemeentelijk / voorstedelijk niveau geselecteerd langsheen deze weg, ter hoogte van de lokale verbindingsweg naar 's-Gravenwezel. Hier kruist de weg met een verbindende buslijn (verbindend intergemeentelijk niveau).

Naar het openbaar vervoer toe werden de volgende maatregelen als te realiseren op korte tot lange termijn in het GRS voorgesteld:

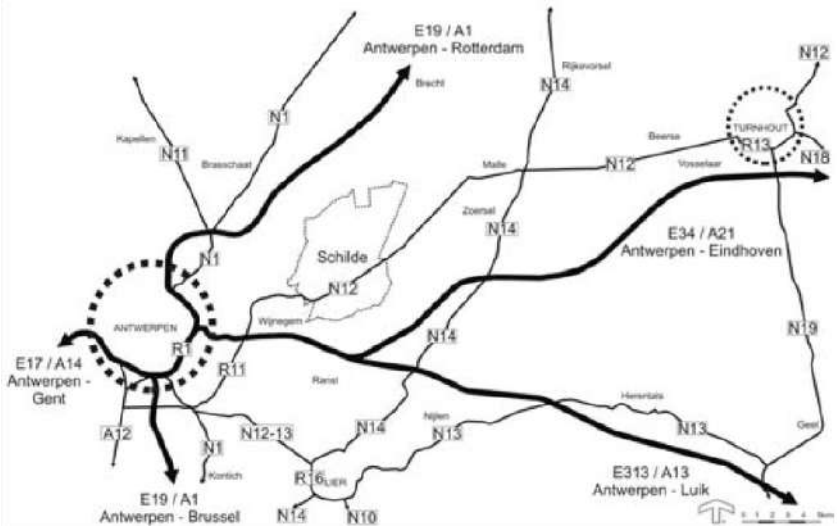
- Bushaltes uitrusten met overdekte fietsenstallingen en beter bereikbaar maken;
- Verbeteren van de halte-accommodatie om het busgebruik aangenamer te maken (schuilhuisje, zitgelegenheid);
- Aanleg parkeergelegenheid aan enkele belangrijke bushaltes en aan een 'Park-and-Ride' en 'Bike-and-Walk'-halte (PRBW) in de nabijheid van het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan';
- Verkeerslichtenbeïnvloeding voor bussen op N12 waardoor de bussen van De Lijn minder congestiehinder ondervinden op de N12. Op het einde van de vrije busstroken richting Schilde worden de verkeerslichten zodanig beïnvloed dat de lijnbus aan een

aanvaardbare snelheid (dus zonder file) het centrum kan binnenrijden. Het autoverkeer en het vrachtverkeer worden als het ware buiten het centrum tegengehouden ten voordele van het openbaar vervoer;
- Samen met De Lijn, bekijken of het mogelijk is om meer bushaltes te voorzien om zo tot een fijnmaziger netwerk van openbaar vervoer te komen.

### 4.3.3 Autoverkeer

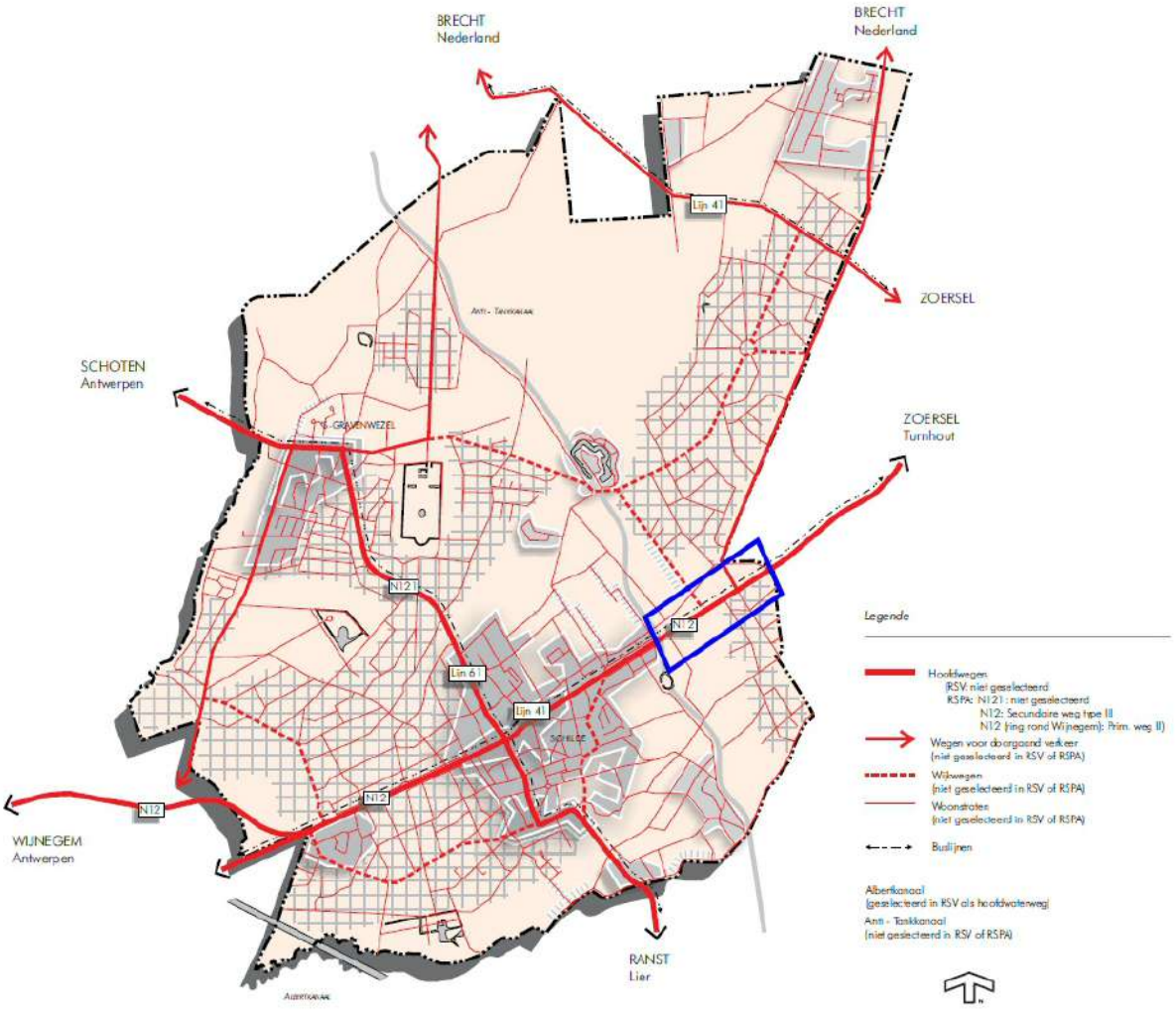
Het GRS beschrijft de bestaande weginfrastructuur als volgt: "Schilde wordt, zoals eveneens de waterlopen, ingesloten door autosnelwegen. Enerzijds loopt er ten westen vanuit Brussel, langsheen de Antwerpse Ring, richting Nederland de E19/A1 met de afritten Schoten en Brecht als dichtstbijzijnde toegangen vanuit Schilde.

Anderzijds vertrekt er west - oost vanuit Antwerpen de E313/A13 richting Luik, waar ter hoogte van Ranst een splitsing komt op de E34/A21richting Eindhoven. Hier zijn er afritten ter hoogte van Wommelgem (A13), in Oelegem (A21 Ranst) en tenslotte de afrit Zoersel (A21). Wat provincie en gewestwegen betreft, loopt de N12, vertrekkend vanuit Antwerpen richting Turnhout, dwars door Schilde."




*Figuur 11: Overzicht van de hoofdwegen voor autoverkeer rond Schilde (GRS Schilde, 2005)*

Op vlak van wegencategorisering bepaalt het GRS de Waterstraat als een lokale weg type I (lokale verbindingsweg) en de Klein Waterstraat als een lokale weg type II (lokale ontsluitingsweg). Beide wegen komen uit op de N12 Turnhoutsebaan, die voor dit segment in het RSPA gecategoriseerd is als secundaire weg type III.




*Figuur 12: Wegencategorisering Schilde (GRS Schilde, 2005)*

### 4.3.4 Vrachtverkeer

Voor het vrachtverkeer stelt het GRS volgende maatregelen voor die betrekking hebben op het plangebied:

- Via het invoeren van een gewichtsbeperking wordt het doorgaand vrachtverkeer geconcentreerd op de hoofdroutes N12, N121 's Gravenwezel – Schilde – Oelegem, Wijnegemsesteenweg, Waterstraat en Bethaniëlei. Plaatselijk bestemmingsverkeer blijft mogelijk;
- Aanleg parkeerterrein voor vrachtwagens in de onmiddellijke buurt van het lokaal bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan' en invoeren parkeerverbod voor vrachtwagens op het openbaar domein in de verblijfsgebieden;
- Herinrichten van gevaarlijke kruispunten: 'Turnhoutsebaan/Waterstraat' en 'Turnhoutsebaan/Klein Waterstraat';
- Aanleg parallelweg (ook met park-and-ride en bike-and-walk zone en herinrichting N12 bij het lokaal bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan'.

## 4.4 Mobiliteitsplan Schilde

De meest recente versie van het mobiliteitsplan dateert van november 2002 en werd conform verklaard op 24 april 2004. Het dateert dus van voor het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2005). De conclusies van het mobiliteitsplan werden verwerkt in het richtinggevend gedeelte van het GRS.

Eind 2008 werd een sneltoets uitgevoerd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De bindende bepalingen van het GRS moesten opgenomen worden en in het kader hiervan werden de mobiliteitseffecten van de verschillende lopende RUP's en BPA's bestudeerd. Er volgde geen verdieping/verbreding van het oorspronkelijke plan, enkel de actietabel werd geactualiseerd.

Infrastructureel zijn de belangrijkste projecten de herinrichting van de doortochten. In het plangebied werden er nieuwe vrijliggende fietspaden voorzien naast de N12 van de dorpskern van Schilde richting Zoersel. Het betreft hier een missing link in het bovenlokaal

functioneel fietsroutenetwerk. De alternatieve bovenlokale fietsroute langsheen het Anti-Tankkanaal werd op vraag van de provincie gedeclasseerd.

Er werden ook investeringen voorzien in het lokale fietsroutenetwerk en voor voetgangers werd het trage wegenplan opgestart.

Belangrijk voor het openbaar vervoer is de aanleg van vrije busbanen langs de N12.

Voor het gemotoriseerd verkeer zijn de herinrichting van de kruispunten van de N12 met de Waterstraat en de Klein Waterstraat in de actietabel opgenomen. Voor het vrachtverkeer verwijst de actietabel naar het RUP 'Turnhoutsebaan-Oost' voor het beperken van het aantal toegangen tot de bedrijvenzone langs de N12. Ook de aanleg van een parkeerterrein voor vrachtwagens is in de tabel opgenomen.

Het mobiliteitsplan van 2002 beschrijft eveneens de verschillende netwerken.

### 4.4.1 Voetgangers

Eén van de hoofddoelstellingen van het mobiliteitsplan is het beperken van het autogebruik, zeker voor korte afstanden. Dit kan, samen met het fietsverkeer, bereikt worden door de herwaardering van het voetgangersverkeer. Dit is vooral van belang voor volgende verplaatsingen binnen de gemeente:

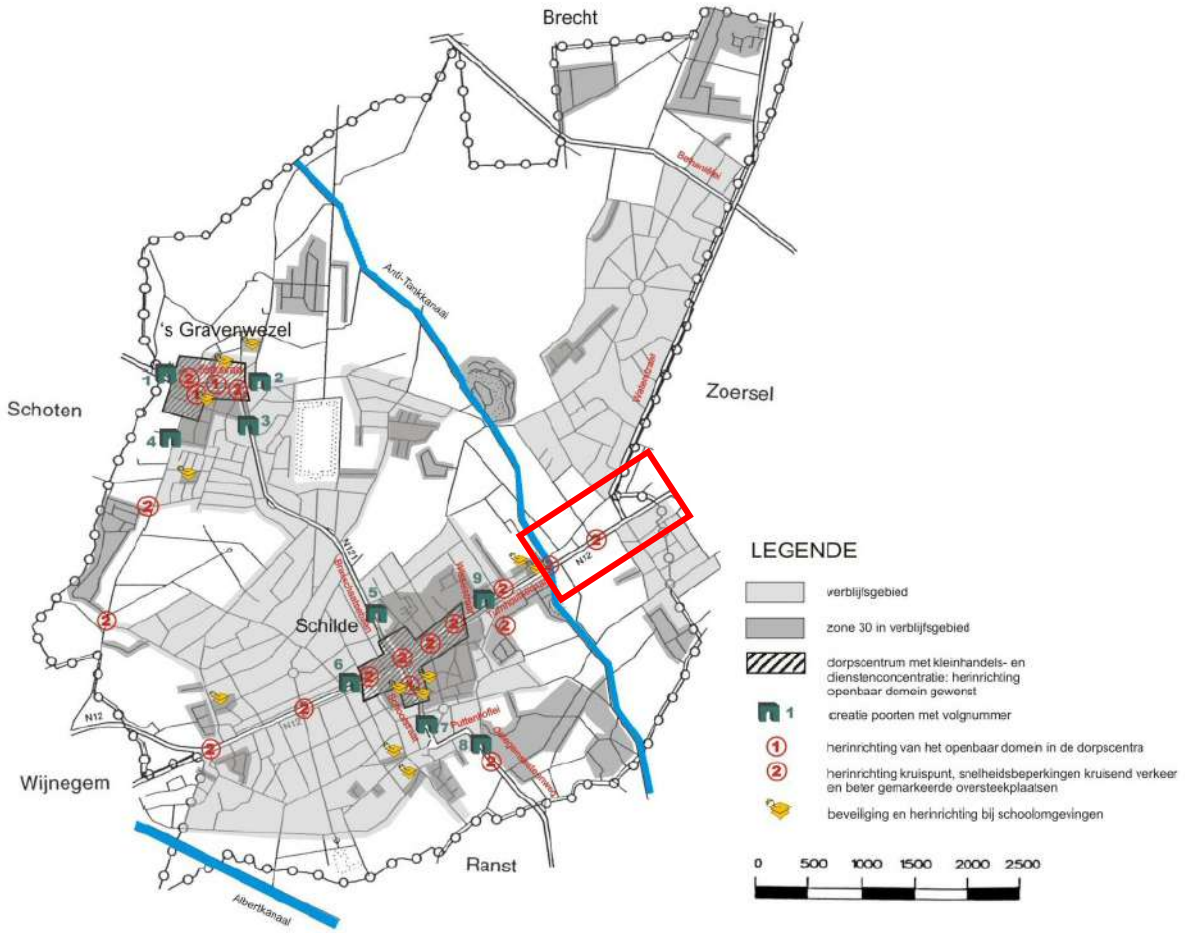
- Verplaatsingen binnen de dorpskernen;
- Woon-school en woon-winkelverplaatsingen;
- Voor- en natransport van het openbaar vervoer.

Ook voor recreatief wandelen of joggen is een goed voetgangersnetwerk nodig, dat dan wel niet uitsluitend uit voetpaden moet bestaan.

In verblijfsgebieden voldeed de inrichting van het openbaar domein niet aan de kwaliteitseisen voor voetgangersnetwerken. Er werden 4 knelpunten geciteerd, namelijk:

- Wegen die het gemotoriseerd verkeer uitnodigen tot te hoge snelheden;
- Voetpaden met obstakels (oncomfortabel en onveilig);
- Onvoldoend beveiligde oversteekplaatsen (o.m. op de N12 ter hoogte van de Waterstraat en de Klein Waterstraat);
- Te smalle voetpaden en gebrek aan uitnodigende voetpaden en wandelzones.

Er werden een aantal maatregelen ter verbetering van het voetgangersnetwerk opgesomd en geprioriteerd. Voor het plangebied 'Turnhoutsebaan-Oost' zijn het Trage Wegenplan en de herinrichting van de kruispunten op de N12 (Waterstraat en Klein Waterstraat) van belang.




*Figuur 13: Maatregelen ter verbetering van het voetgangersnetwerk (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

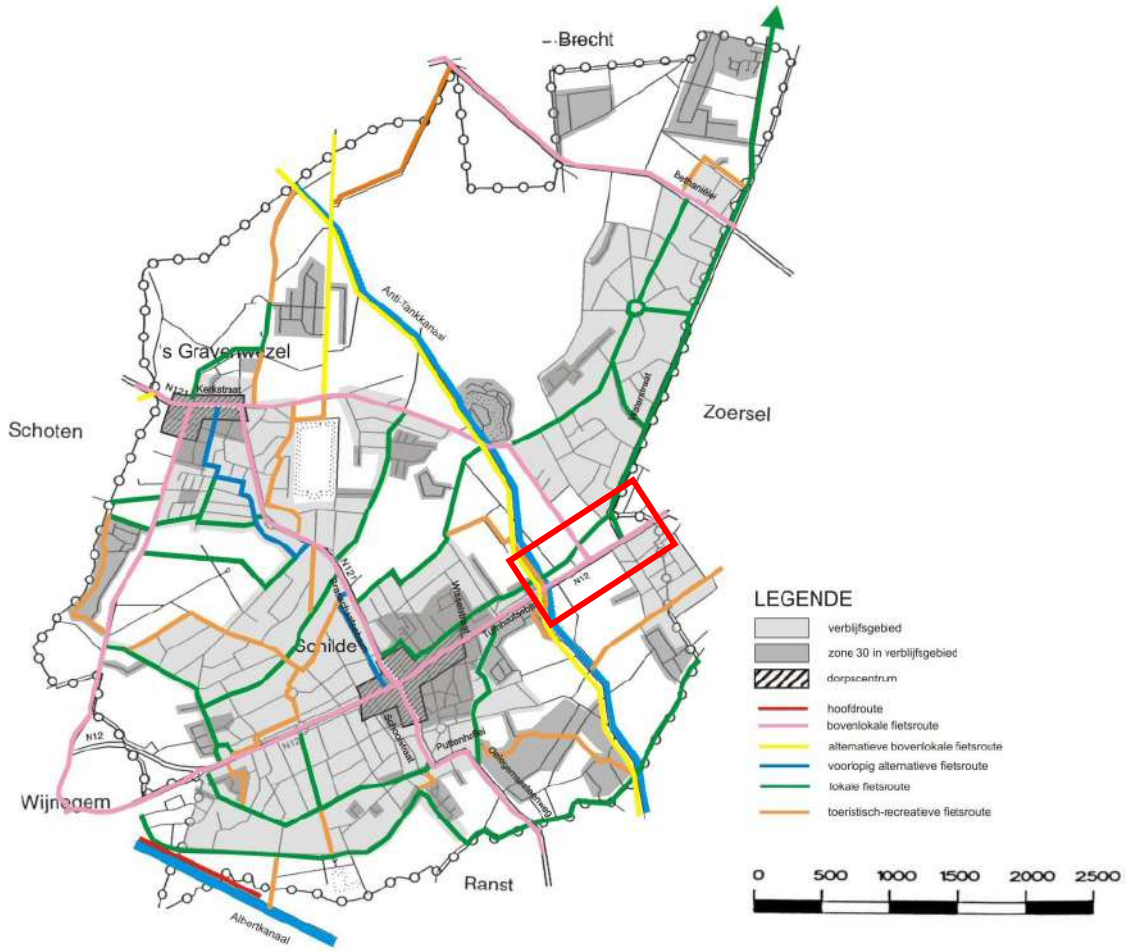
### 4.4.2 Fietsers

In het mobiliteitsplan werd een fietsbeleidsplan opgenomen. Uitgaande van de doelstelling om de sterke gerichtheid op de auto te verlagen wil men de rol van de fiets herwaarderen. Deze is vooral van belang voor:

- Het voor- en natransport bij langere verplaatsingen met het openbaar vervoer (bijvoorbeeld woon-werk);
- Het woon-schoolverkeer;
- Verplaatsingen binnen de gemeenten (bijvoorbeeld woon-winkel).

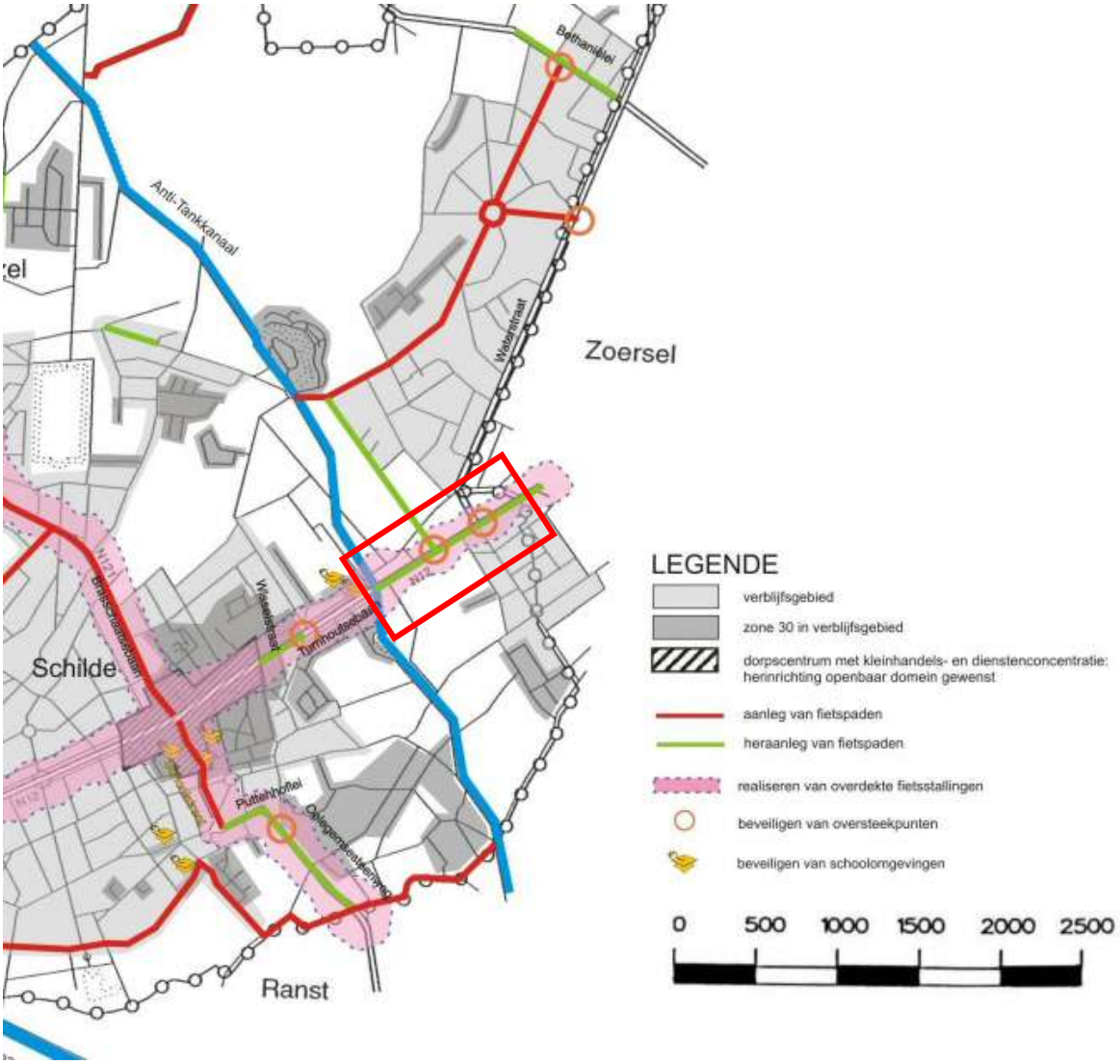
Daarnaast heeft de fiets ook nog een belangrijke recreatieve rol. Waar mogelijk kunnen de functionele routes ook voor recreatief gebruik ingezet worden en vice versa. Recreatieve fietsroutes kunnen een verkorting betekenen van de reisweg, wat een mogelijk voordeel betekent tegenover de auto.

In het najaar 2002 werd een inventarisatie van de bestaande fietspaden uitgevoerd. Er werden eisen omtrent fietsvoorzieningen opgesteld en een streefbeeld voor het fietsroutenetwerk uitgewerkt. Ter bepaling van de nodige fietsvoorzieningen werd het fietsroutenetwerk gerelateerd aan de wenselijke wegencategorisering.




*Figuur 14: Totaal streefbeeld fietsroutenetwerk (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

De inventarisatie werd vervolgens geconfronteerd met de eisen en het streefbeeld, wat leidde tot de vaststelling van een aantal knelpunten en maatregelen. Voor het plangebied voldeden de fietspaden en fietsstroken op de N12 Turnhoutsebaan niet aan de gestelde kwaliteitseisen inzake breedte en afscheiding. Ook de oversteekpunten aan de Waterstraat en de Klein Waterstraat voldeden niet aan de veiligheidsvereisten. Op de stopplaatsen van het openbaar vervoer op de N12 ontbraken overdekte fietsenstallingen. Deze projecten werden opgenomen en begroot in de actietabel die aangepast werd eind 2008.




*Figuur 15: Maatregelen fietsvoorzieningen in omgeving van plangebied (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

### 4.4.3 Openbaar vervoer

Voor langere afstanden zet het mobiliteitsplan in op het openbaar vervoer om de sterke autogerichtheid van het verplaatsingsgedrag terug te dringen. Het openbaar vervoer met bussen wordt concurrentieel beschouwd voor verplaatsingen vanaf 10 km. De rol van het openbaar busvervoer ligt dan ook vooral in het:

- Verzekeren van de aansluiting op het regionale en Vlaams openbaar vervoernet;
- Verzekeren van intergemeentelijke en lokale verbindingen.

Daarnaast vervult het openbaar vervoer ook een belangrijke rol bij het bestrijden van vervoerarmoede, welke zich voordoet onder bepaalde delen van de bevolking (jongeren onder 18 jaar, mindervaliden, ouderen die niet over een auto beschikken, ...).

Volgende eisen werden gesteld aan een goed functionerend openbaar vervoer:

- Voldoende aanbod en frequentie, zowel tijdens de spits- als de daluren;
- Stiptheidseisen;
- Rijcomfort en wachtcomfort;
- Goed ingerichte halteplaatsen met de nodige fietsenstallingen en parkeervoorzieningen.

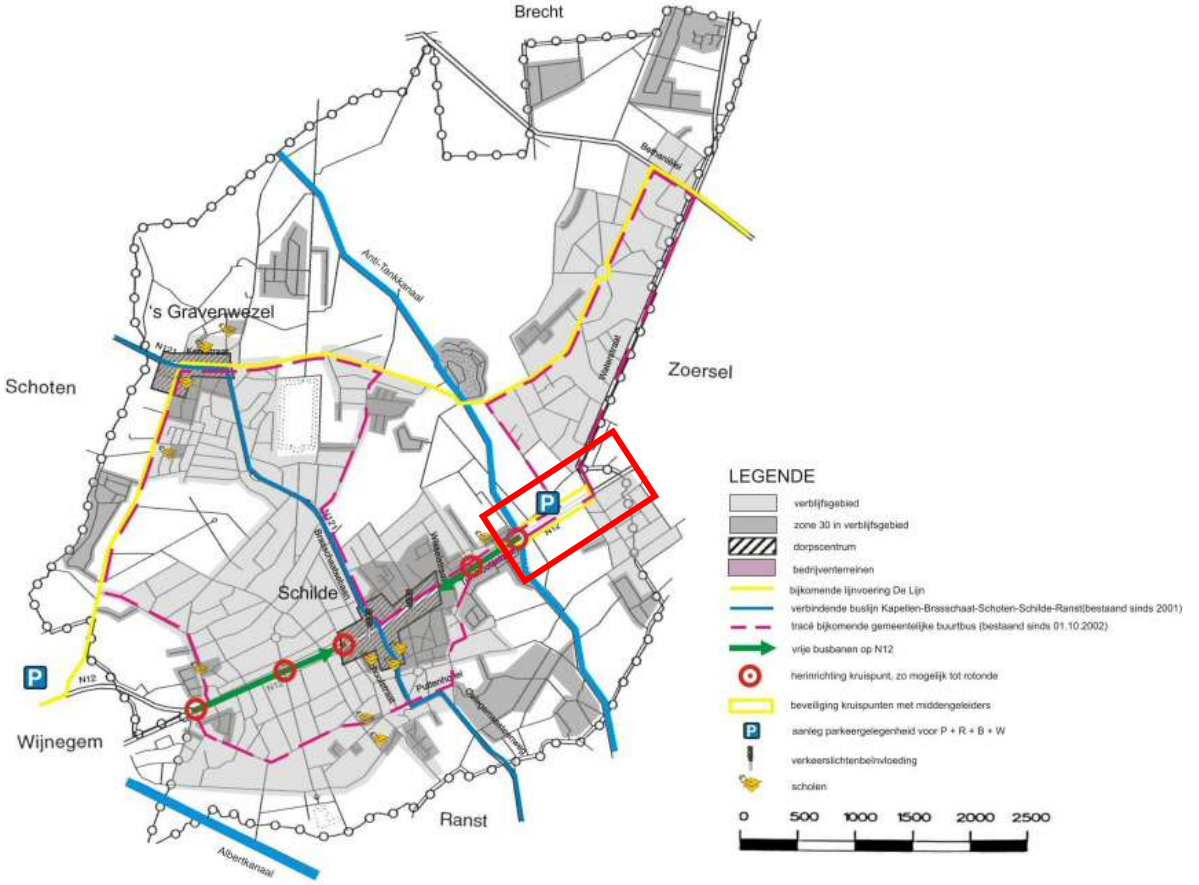
Er werd vastgesteld dat De Lijn volgende knelpunten ondervond:

- Problemen met de doorstroming;
- Ontbreken van P+R voorzieningen en fietsenstallingen;
- Ontbreken van combinatietickets voor parking/openbaar vervoer;
- Onvoldoende uitrusting van de bushaltes.

De vergelijking tussen het streefbeeld en het bestaande openbaar vervoernetwerk leidde tot de opsomming van volgende knelpunten:

- Ontbreken van voldoende en duidelijke uitleg en verbindingsmogelijkheden bij de bushaltes;
- Gebrek aan aanbod in een aantal deelgebieden;
- Slechte bereikbaarheid van een aantal bushaltes (o.m. op de Turnhoutsebaan N12);
- Afwezigheid van verkeerslichtenbeïnvloeding, onder meer op de N12.

Dit leidde tot een aantal maatregelen die opgenomen werden in de actietabel. Twee projecten springen hierbij in het oog, namelijk de realisatie van de vrije busbanen op de N12 Turnhoutsebaan en de mogelijke realisatie op lange termijn van een sneltram. Met uitzondering van het project 'buurtbus Schilde' werden alle projecten opnieuw in de actietabel 2008 overgenomen.




*Figuur 16: Maatregelen voor het openbaar vervoersnetwerk (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

### 4.4.4 Autoverkeer

Enerzijds moet het gemeentelijk autonetwerk zorgen voor de ontsluiting naar het bovenliggend wegennet (secundaire wegen en primaire wegen). Anderzijds dient men bij de uitbouw van het gemeentelijk autonetwerk binnen een scenario voor duurzame mobiliteit rekening te houden met de randvoorwaarden gesteld door:

- De verkeersveiligheid;
- De verkeersleefbaarheid.

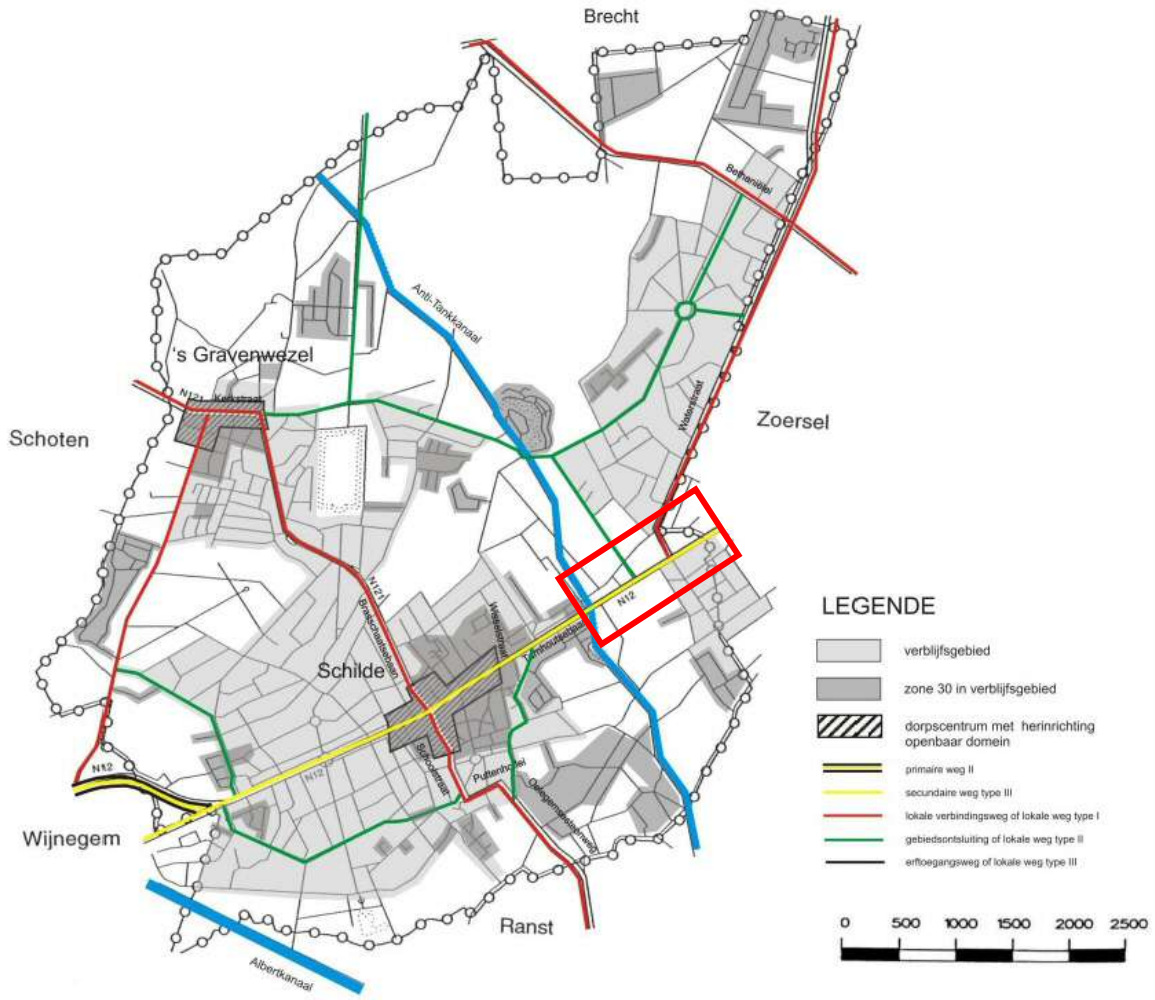
Op voorwaarde dat de mobiliteitsmogelijkheden gegarandeerd blijven, kan duurzame mobiliteit voor een gemeentelijk autonetwerk dan ook betekenen dat het autoverkeer voor korte verplaatsingen doorheen plaatsen met verkeersleefbaarheidsproblemen wordt ontmoedigd. Korte verplaatsingen moeten daar zoveel mogelijk te voet of met de fiets afgelegd worden, verplaatsingen over langere afstand waar mogelijk met het openbaar vervoer.

De uitwerking van het autonetwerk dient op die plaatsen gericht te zijn naar bevordering van deze alternatieve vervoerswijzen, naar verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, desnoods mits het min of meer (plaats afhankelijk) ontmoedigen van het autogebruik. Op andere plaatsen (waar de verkeersdrukte niet problematisch is) zal de uitwerking van het autonetwerk gericht zijn naar bevordering van de verkeersveiligheid, wat door veelvuldige snelheidscontroles dient te worden gehandhaafd.

Deze doelstellingen leidden naar een streefbeeld met twee luiken: enerzijds categorisering van het wegennet, anderzijds het bepalen van consistente snelheidsregimes voor het wegverkeer, gekoppeld aan die categorisering.

Ter hoogte van het plangebied werden de wegen als volgt gecategoriseerd:

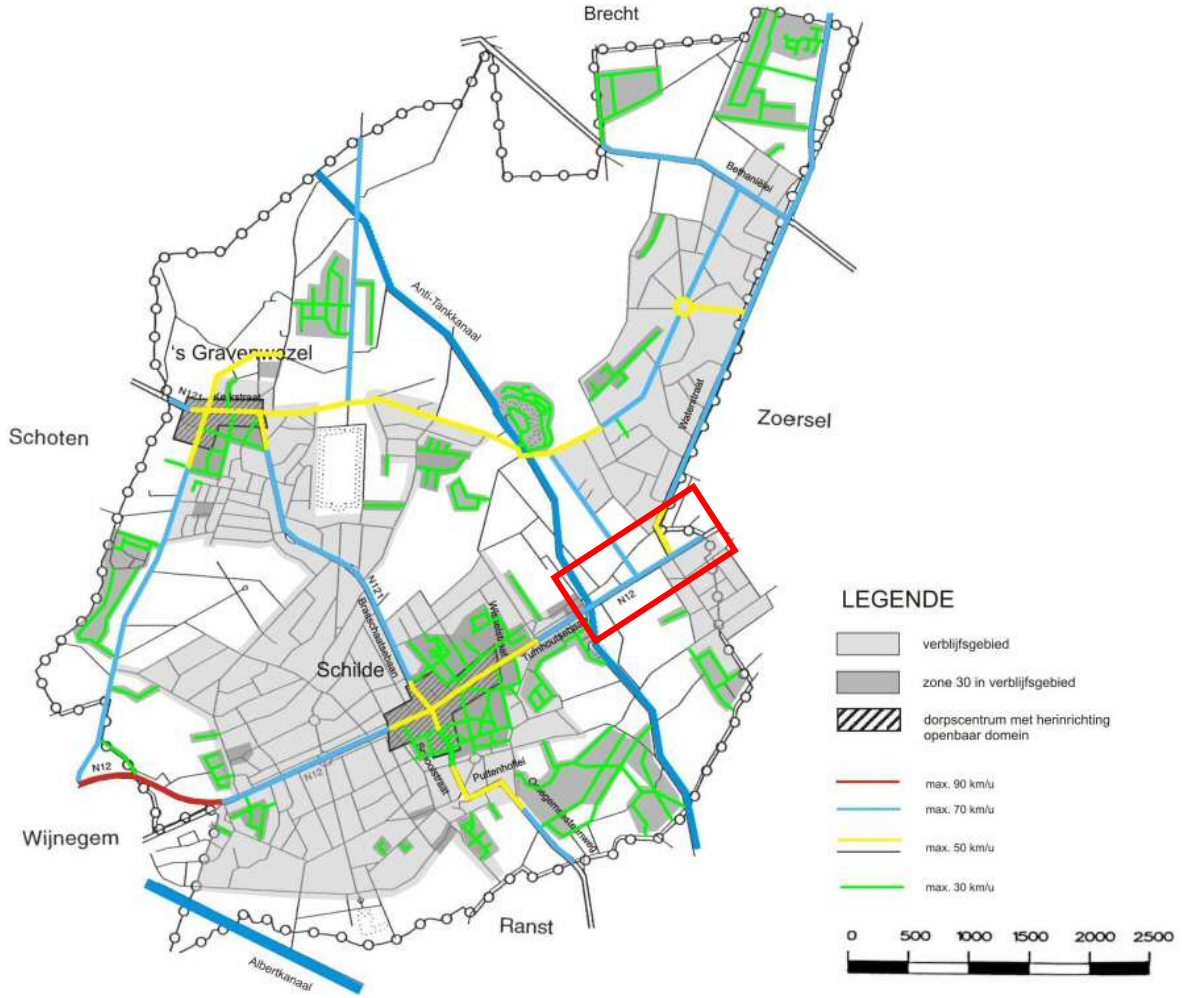
- Turnhoutsebaan als secundaire weg type III;
- Waterstraat als lokale verbindingsweg of lokale weg type I;
- Klein Waterstraat als gebiedsontsluiting of lokale weg type II;
- andere wegen: lokale wegen type III.




*Figuur 17: Categorisering van het wegennet (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

Uitgaande van deze hiërarchie werden de snelheidsregimes en een aantal inrichtingsprincipes gehanteerd. De wenselijke snelheden die horen bij de verschillende wegcategorieën zijn:

- Primaire weg II: 90 km/u;
- Secundaire weg type III: 70-50 km/u naargelang de erffuncties;
- Lokale verbindingswegen of lokale wegen type I: 70-50 km/u naargelang de erffuncties;
- Gebiedsontsluitingswegen of lokale wegen type II: max. 50 km/u;
- Binnen verblijfsgebieden, centrumgebieden en woongebieden wordt telkens maximaal 30 à 50 km/u vooropgesteld;
- Bij de overgangen van 70 naar 50 km/u of van 50 naar 30 km/u wordt een poorteffect gecreëerd.




*Figuur 18: Snelheidsregimes autonetwerk (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

Bij de realisatie van het streefbeeld werden een aantal knelpunten bepaald, waarvan er een aantal ook betrekking hebben op het plangebied:

- Geen goede doorstroming op de N12 door de vele kruispunten als gevolg van de menging van plaatselijk met doorgaand verkeer, het langsparkeren in het centrum en soms door stilstaande vrachtwagens die laden en lossen ter hoogte van handelszaken;
- Te hoge snelheid in de ganse gemeente;
- Problemen met de verkeersleefbaarheid langs de N12 door filevorming;
- Sluipverkeer over lokale wegen en woonstraten;
- Onvoldoende aangepaste inrichting qua veiligheid en comfort voor alle verkeersdeelnemers;
- Gevaarlijke kruispunten door slechte inrichting.

Op korte en middellange termijn werden een aantal maatregelen geprioriteerd. Hier vermelden we deze die van belang zijn voor het plangebied:

- Aanpassen van de verkeerssignalisatie overeenkomstig de wegencategorisering;
- Afdwingen van de snelheidsregimes door een doorgedreven controle;
- Herinrichting van de N12;
- Filterende maatregelen om het sluipverkeer en ander ongewenst doorgaand verkeer door woonstraten te voorkomen;
- Poorten bij het inrijden van de dorpscentra (o.m. op de N12 voor bebouwde kom Schilde);
- Extra filterende maatregelen, bijvoorbeeld gedeeltelijk éénrichtingsverkeer op de Waterstraat;
- Herinrichting en veiliger maken van de gevaarlijke kruispunten ('Turnhoutsebaan/Waterstraat' en 'Turnhoutsebaan/Klein Waterstraat').

### 4.4.5 Vrachtverkeer

Het vrachtverkeersnetwerk heeft tot doel de bereikbaarheid van de economische polen te waarborgen, binnen de randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Het gemeentelijk vrachtverkeer is beperkt (enkel 1 bedrijventerrein op de N12,

Turnhoutsebaan en 1 op de Oelegemsteenweg), maar door de ligging van de gemeente op de N12 tussen Antwerpen en Turnhout, is doorgaand vrachtverkeer een belangrijk gegeven.

Volgende eisen worden gesteld aan het vrachtverkeer:

- Vermindering van de fysieke verplaatsingsbehoeften en eliminatie van overbodige verplaatsingen;
- Absolute minimalisatie van doorgang van vrachtverkeer doorheen de verblijfsgebieden (verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid);
- Minimalisatie van de tijdsduur van laden, lossen en parkeren in verblijfsgebieden;
- Beperken van de vrachtverkeersstroom op het primaire, secundaire en bovenlokale verkeersnetwerk, welke wel voldoende moeten uitgerust zijn voor hun functie als as voor vrachtwagenverkeer.

Het streefbeeld voor het vrachtverkeer werd als volgt geschetst:

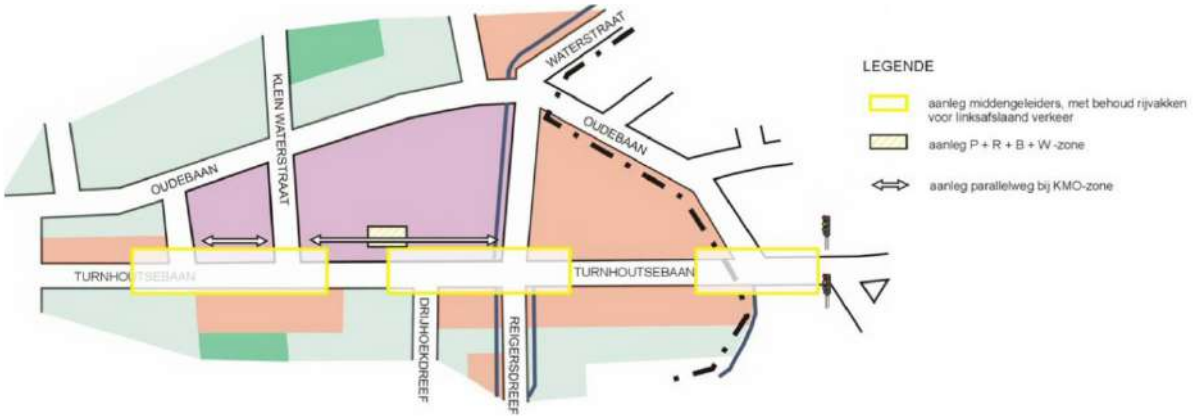
- Concentratie op de hoofdroutes, o.m. via gewichtsbeperking op de lokale routes;
- Weren van het parkeren van vrachtwagens uit de dorpscentra;
- Voorzien van vrachtwagenparkings aan de lokale bedrijventerreinen
- Minimaliseren van het aantal toegangen en uitritten voor vrachtwagens op nieuwe en bestaande bedrijventerreinen naar de wegen.

Bij de realisatie van het streefbeeld werden een aantal knelpunten bepaald, waarvan we deze vermelden die betrekking hebben op het plangebied:

- Te veel uitritten en toegangen voor vrachtverkeer op de N12 ter hoogte van het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan';
- Ongewenst laden en lossen op de N12;
- Gevaarlijke kruispunten 'Turnhoutsebaan/Waterstraat' en 'Turnhoutsebaan/Klein Waterstraat'.

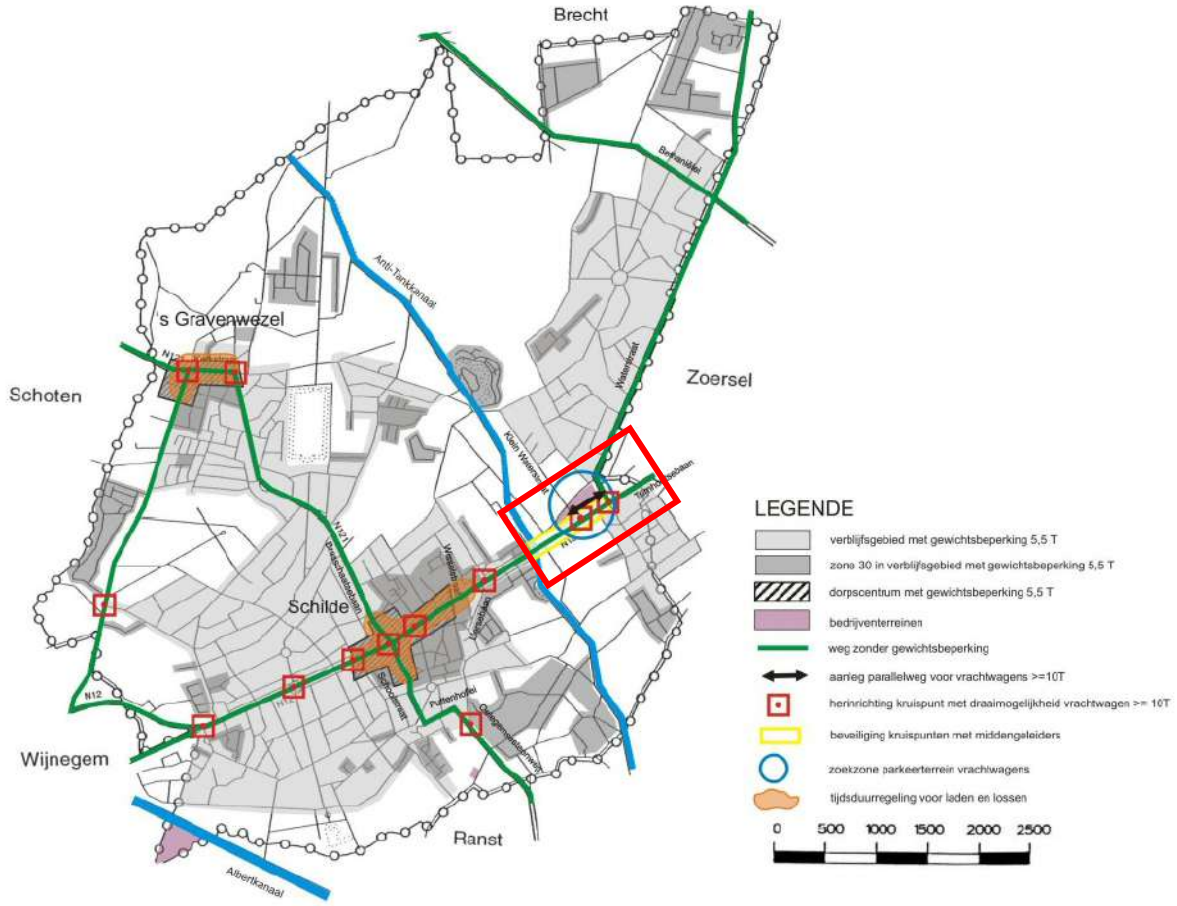
Op korte en middellange termijn werden een aantal maatregelen geprioriteerd. Hier vermelden we deze die van belang zijn voor het plangebied:

- Concentratie van het vrachtverkeer op de N12 en N121;
- Aanleg parkeerterrein voor vrachtwagens in de onmiddellijke buurt van het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan';
- Invoeren parkeerverbod voor vrachtwagens op het openbaar domein in de verblijfsgebieden;
- Herinrichten van de gevaarlijke kruipunten op de N12;
- Aanleg parallelweg bij het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan';
- Aanleg P+R (park-and-ride) en B+W (bike-and-walk) zone bij het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan'.




*Figuur 19: Aanleg parallelweg, P+R+B+W-zone en middengeleiders bij het bedrijventerrein 'Turnhoutsebaan', visie gemeente (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

Hieronder het volledige overzicht van de maatregelen voorzien voor het vrachtverkeer in het mobiliteitsplan.




*Figuur 20: Maatregelen vrachtverkeer (Mobiliteitsplan Schilde, 2002)*

# 5 Huidig bereikbaarheidsprofiel

In het bereikbaarheidsprofiel worden de netwerken van de verschillende vervoerswijzen ter hoogte van de projectsite in kaart gebracht. Op die manier wordt duidelijk hoe het projectgebied met verschillende vervoerswijzen bereikt kan worden. De netwerken voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer (autoverkeer en vrachtverkeer) worden hier bekeken.

## 5.1 Voetgangers

Het plangebied is niet goed bereikbaar voor voetgangers. Aan de vernieuwd aangelegde N12 Turnhoutsebaan, die de hoofdtoegang is tot het plangebied, zijn geen voetpaden aangelegd. Voetgangers moeten daar gebruik maken van de nieuw aangelegde afgescheiden fietspaden, die zich aan beide zijden van de N12 bevinden.

Met een afstand van +/- 2,2 km is het centrum van Schilde niet op wandelafstand gelegen.

*Figuur 21: Fietsvoorziening noordzijde N12 (richting Zoersel)*

De Oudebaan is opgenomen in het recreatief wandelknooppuntennetwerk 'Kempense Beemden', dat zich zowel op de gemeenten Schilde als de deelgemeente 's Gravenwezel bevindt.

Het knooppunt 65 bevindt zich in de Oudebaan, een éénrichtingsstraat vanaf de Turnhoutsebaan. Ter hoogte van de Riemstraat gaat de wandelroute over in een wandelpad, eveneens Oudebaan. Op de aansluiting met de Riemstraat zijn paaltjes geplaatst om het gemotoriseerd verkeer geen toegang te verlenen.

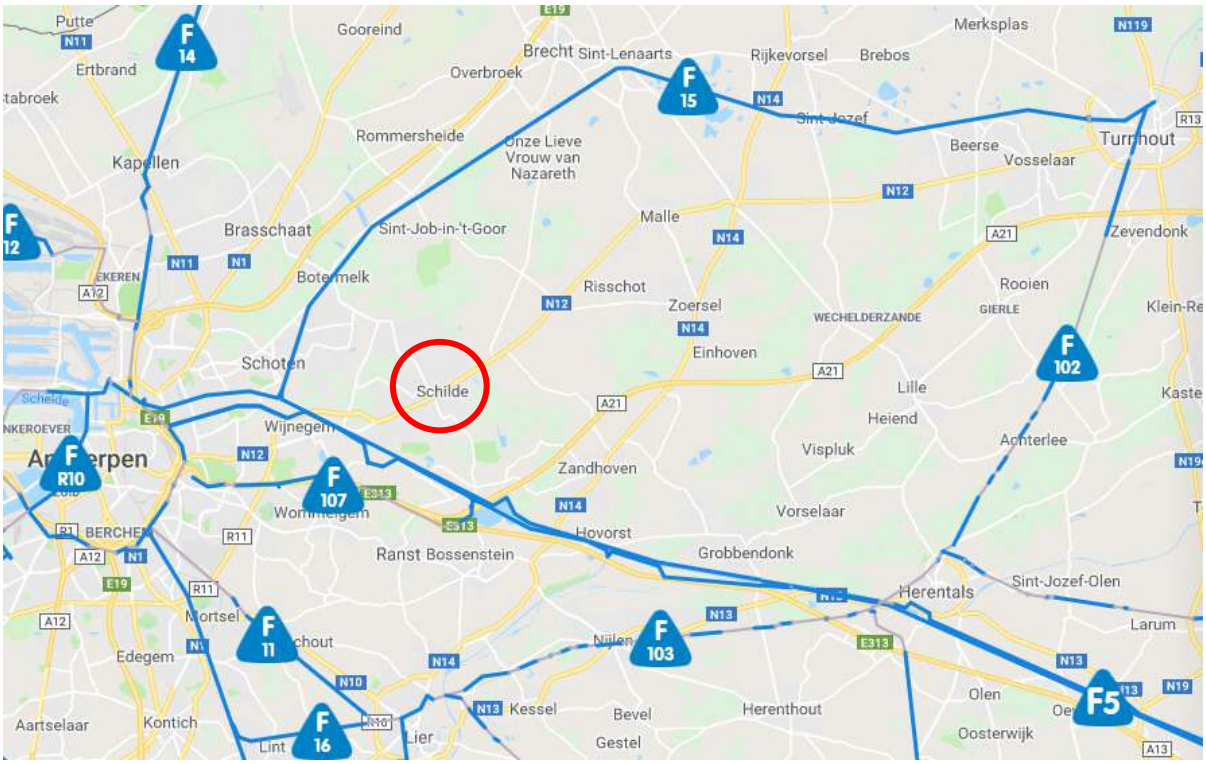
Ter hoogte van de uitrit van de parking van het projectgebied gaat het wandelpad (nog steeds Oudebaan) verder over een smalle weg, waar wel opnieuw gemotoriseerd verkeer overheen mag. Het wandelnetwerk kruist vervolgens de Klein Waterstraat, en loopt zo verder in de Oudebaan. Dit segment is eveneens een éénrichtingsstraat vanuit de dorpskern van Schilde. De wandelroute buigt dan verder noordwaarts af richting 's Gravenwezel over de onverharde Jantoomesdreef.

*Figuur 22: Recreatief wandelwetwerk (Wandelknooppuntennetwerk, 2019)*

## 5.2 Fietsers

Er zijn door de provincie Antwerpen geen fietssnelwegen geselecteerd op het grondgebied van de gemeente Schilde. De fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt, langs het Albertkanaal, is de fietssnelweg die zich het dichtst bij het grondgebied van Schilde bevindt. Deze is reeds volledig befietsbaar. Het recreatief fietspad langs het Anti-Tankkanaal sluit aan op de fietssnelweg F5.

Ten westen van Schilde, op het grondgebied van Schoten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, bevindt zich de fietssnelweg F15, de fietssnelweg Antwerpen-Turnhout. Ook deze is volledig befietsbaar. Er is geen functionele route, conform het fietsvademecum, die Schilde met de fietssnelweg F15 verbindt. Er is wel een recreatieve, maar niet rechtstreekse, fietsknooppuntenroute die Schilde verbindt met de fietssnelweg F15.



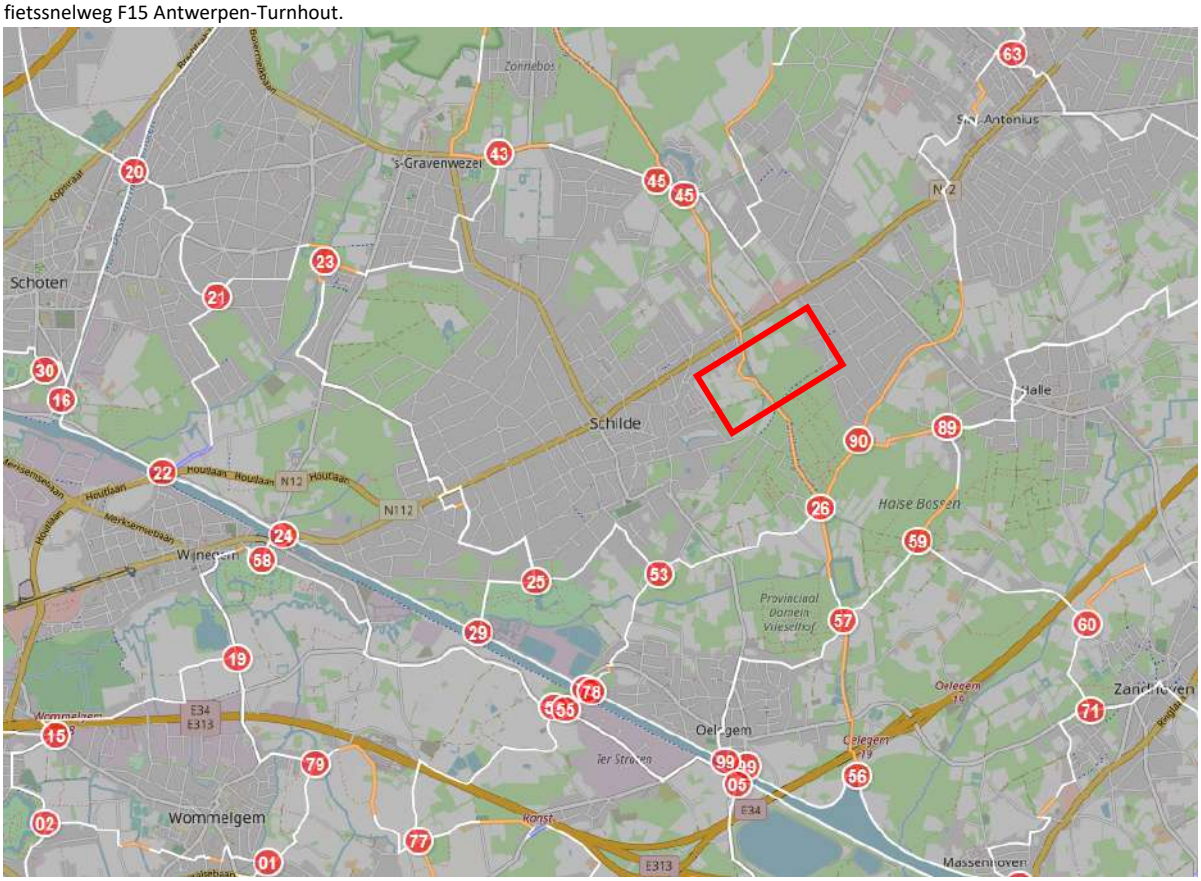

*Figuur 23: Fietssnelwegen in de omgeving van Schilde (Fietssnelwegen.be, 2019)*

Het functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is op het grondgebied van Schilde grotendeels niet conform het fietsvademecum. De N12, de Turnhoutsebaan, is een functionele fietsroute. De recente heraanleg met afgescheiden fietspaden, heeft ervoor gezorgd dat een groter deel van de N12 nu conform het fietsvademecum is. Enkel in het centrum van Schilde zijn er nog aanliggende fietsstroken. Gezien het plangebied zich slechts op 2 km van het centrum van Schilde bevindt en de fietsinfrastructuur van goede kwaliteit is, kunnen we stellen dat het plangebied vanuit Schilde goed bereikbaar is met de fiets. Ook vanuit Sint-Antonius-Zoersel zijn er afgescheiden fietspaden langs de N12.

Er loopt vanuit het plangebied een BFF-route richting 's Gravenwezel. Deze bevindt zich langs de Klein Waterstraat en heeft fietspaden, maar deze zijn niet conform het fietsvademecum. Ook de verbinding met Brecht, langs de Waterstraat, heeft niet-conforme fietsinfrastructuur. Richting Zandhoven bevindt er zich een niet-conforme BFF-verbinding op het grondgebied van de gemeente Zoersel.

*Figuur 24: Functionele fietsroutes Schilde (BFF provincie Antwerpen, 2013)*

Recreatief bevinden er zich een aantal fietsknooppunten op het grondgebied van Schilde. Fietsknooppunt 45 bevindt zich halverwege tussen het plangebied en 's Gravenwezel. De verbinding 45-26 loopt langs het Anti-Tankkanaal en sluit via Oelegem in het zuiden verder aan de fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt. In het westen sluit de recreatieve route via de knooppunten 43, 23 en 21 aan op de fietssnelweg F15 Antwerpen-Turnhout.




*Figuur 25: Recreatief fietsroutenetwerk omgeving Schilde (Fietsnet.be, 2019)*

Er is geen fietsdeelsysteem op het grondgebied van de gemeente Schilde.

In het plangebied bevindt zich een fietsenstalling bij de winkel Carrefour. De fietsenstalling is echter van slechte kwaliteit (wielplooiers) en met weinig parkeerplaatsen. Er is een overdekte fietsenstalling op de N12 Turnhoutsebaan aan de bushalte Klein Waterstraat.

## 5.3 Openbaar vervoer

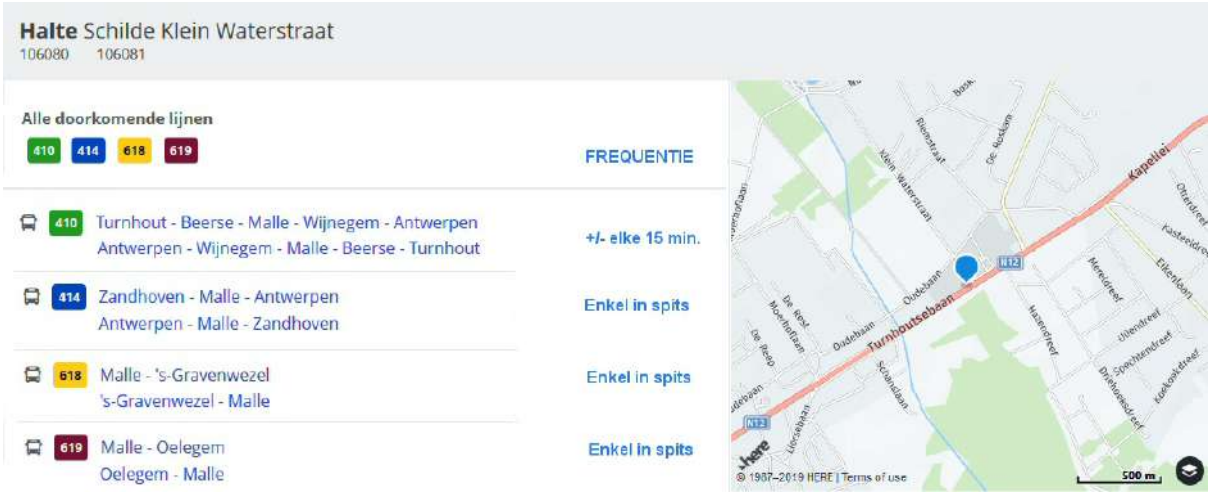
Er zijn geen spoorlijnen in de nabije omgeving van Schilde. De ontsluiting van het projectgebied met het openbaar vervoer verloopt enkel via De Lijn.

Er is een hoogfrequente busverbinding, lijn 410 (Antwerpen-Turnhout) die een halte heeft langsheen de N12, ter hoogte van het plangebied aan de Klein Waterstraat. Deze verbinding wordt aangevuld met schoolbussen tijdens de ochtend- en avondspits met de lijnen 414 (Antwerpen-Malle-Zandhoven), 618 (Malle-'s Gravenwezel) en 619 (Malle-Oelegem). Ten westen van het plangebied bevindt zich voorbij het Anti-Tankkanaal de halte Schanslaan. Ten oosten van het plangebied, op de grens met de gemeente Zoersel, ligt de halte Eikenlaan. De verbinding met het centrum van Schilde gebeurt in +/- 6 minuten. Ook vanaf Sint-Antonius-Zoersel bedraagt de reistijd ongeveer 6 minuten. Vanaf het centraal station van Antwerpen is de reistijd +/- 45 minuten. Vanaf het centrum van Wijnegem bedraagt de reistijd +/- 20 minuten. Vanaf het station van Turnhout bedraagt de reistijd +/- 50 minuten.

De verbinding vanuit deelgemeente 's Gravenwezel via lijn 610 vraagt een overstap in het centrum van Schilde naar lijn 410. De totale reistijd bedraagt +/- 22 minuten. Lijn 610 rijdt met een gemiddelde frequentie van 1 bus per half uur. Ook vanuit Oelegem (Ranst) is een overstap nodig te Schilde, waardoor de reistijd 30 minuten bedraagt. Er is slechts 1 busverbinding per uur. Vanuit Zoersel is er enkel een verbinding via Westmalle (lijnen 429 of 417), die aan de halte Westmalle Zandstraat een overstap vraagt naar de lijn 410. Daardoor loopt de reistijd op tot 37 à 47 minuten.

*Figuur 26: Netplan De Lijn omgeving Schilde (De Lijn, 2019)*

*Figuur 27: Netplan De Lijn, halte Klein Waterstraat (De Lijn, 2019)*



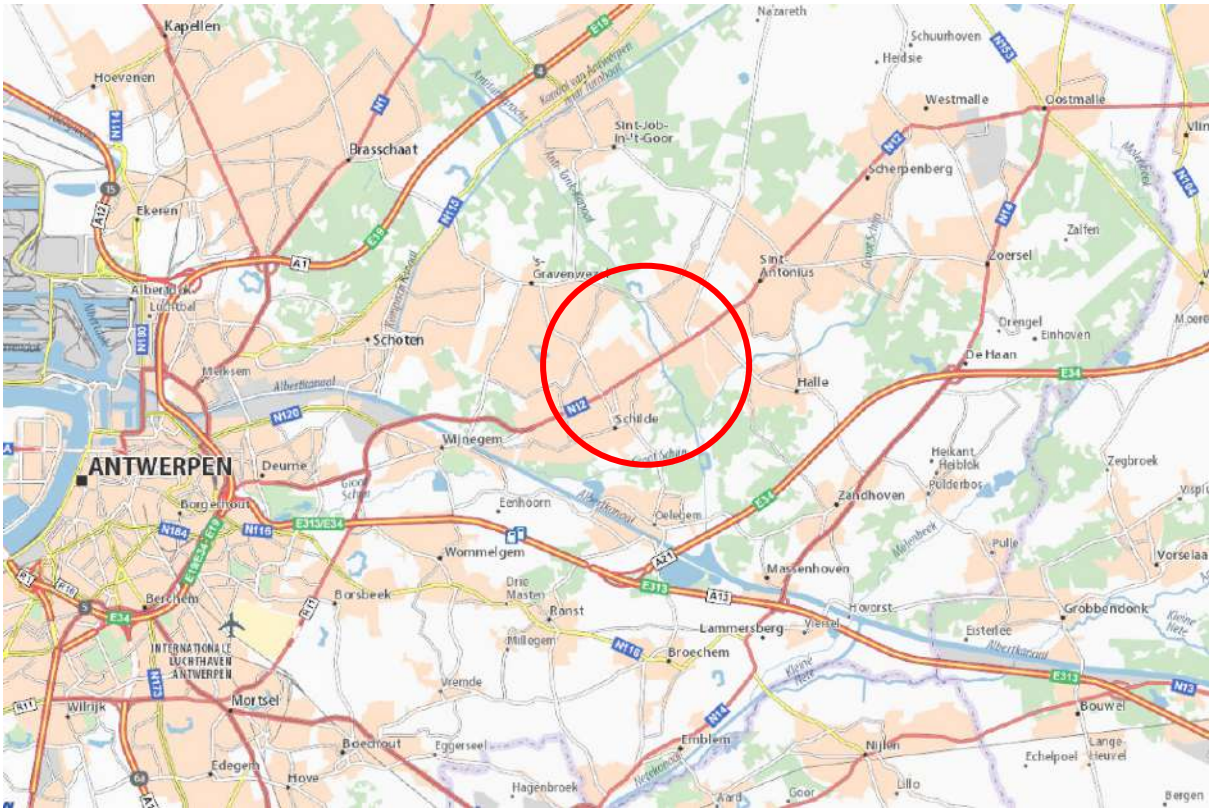

*Figuur 28: Bediening halte Klein Waterstraat (De Lijn, 2019)*

De halte Klein Waterstraat aan de N12 Turnhoutsebaan is goed uitgerust met en schuilhokje en een overdekte fietsenstalling. Ze is goed bereikbaar voor zowel voetgangers als fietsers.

*Figuur 29: Bushalte De Lijn Turnhoutsebaan Klein Waterstraat*

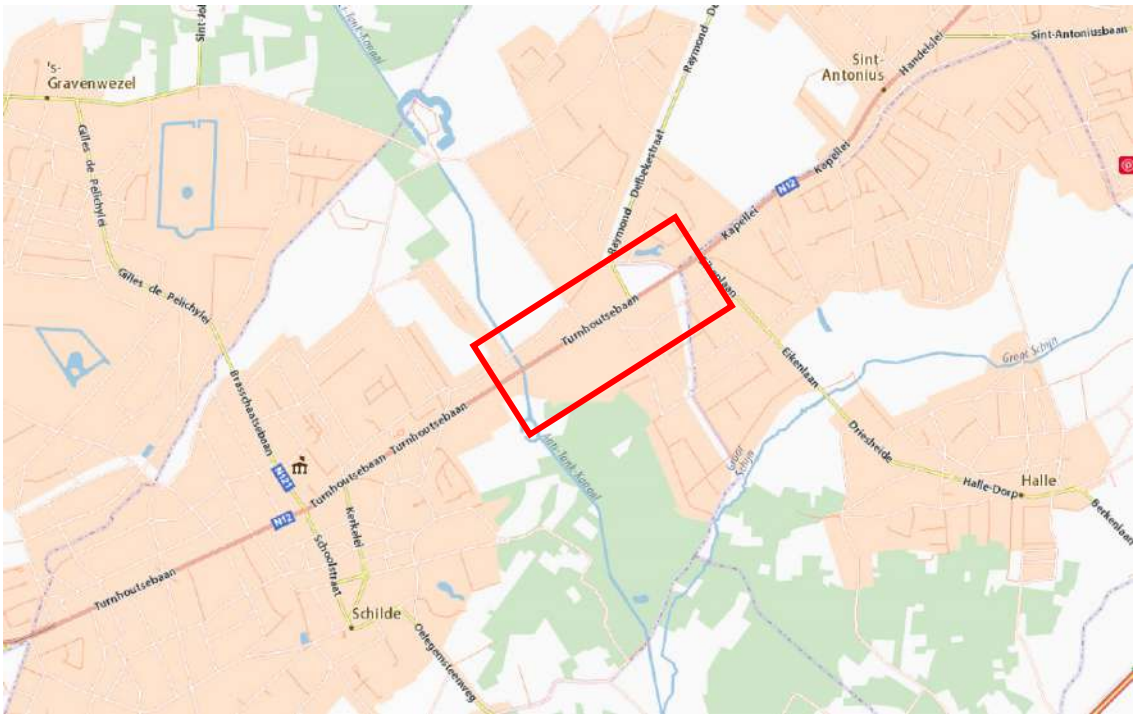
## 5.4 Gemotoriseerd verkeer

Schilde ligt tussen de snelweg E19 in het noorden en de snelwegen E313/E34 in het zuiden. De belangrijkste weg voor het gemotoriseerd verkeer doorheen Schilde is de N12 Turnhoutsebaan, die eveneens doorheen het plangebied loopt. Deze gewestweg sluit in het westen aan op de ringweg rond Wijnegem en loopt in het oosten via Oostmalle verder tot Turnhout.




*Figuur 30: Wegennetwerk rondom Schilde, macroniveau (Viamichelin, 2019)*

De N121 maakt de verbinding met deelgemeente 's Gravenwezel (Brasschaatsebaan/Gillès de Pelichylei). Andere lokale wegen verbinden Schilde met Oelegem (Oelegemsesteenweg). De Waterstraat gaat over in de Raymond Delbekestraat. Deze vormt de grens met de gemeente Zoersel en verbindt Schilde met Brecht.




*Figuur 31: Wegennetwerk Schilde, mesoniveau (Viamichelin, 2019)*

In het plangebied takken de Klein Waterstraat en de Waterstraat aan de noordzijde aan op de N12 Turnhoutsebaan. In het noordoosten vormt de Oudebaan de grens met de gemeente Zoersel. Ten zuiden van de N12 Turnhoutsebaan sluit de Drijhoekdreef aan op de N12; deze splitst verderop in de Drijhoekdreef en de Hazendreef.

*Figuur 32: Wegennetwerk projectgebied, microniveau (OpenStreetMap, 2019)*

De hoofdroute voor het vrachtverkeer is de N12. Ook de N121, de Oelegemsesteenweg en de Waterstraat kunnen gebruikt worden zonder gewichtsbeperking, maar zijn gezien hun categorisering en het wegprofiel, eerder bedoeld voor lokaal vrachtverkeer en bestemmingsverkeer. In verblijfsgebieden en het dorpscentrum geldt een gewichtsbeperking tot 5,5 ton voor doorgaand vrachtverkeer.

## 5.5 Samenvatting bereikbaarheidsprofiel

Het plangebied is slecht bereikbaar voor voetgangers, vooral door de afwezigheid van voetpaden langs de N12.

Voor fietsers ontsluiten zowel de functionele verbeterde fietsroute langs de N12, als recreatieve routes zoals het knooppuntennetwerk en de route langs het Anti-Tankkanaal, het plangebied. Deze laatste maakt eveneens de verbinding met de fietssnelweg F5 Antwerpen-Hasselt. De verbinding met de fietssnelweg F15 Antwerpen-Turnhout is minder optimaal.

Voor openbaar vervoer is het plangebied vooral ontsloten door de frequente buslijn 410 tussen Antwerpen en Turnhout, aangevuld met 3 andere lijnen tijdens de spits. Ter hoogte van de halte Klein Waterstraat zijn er overstapmogelijkheden voor autogebruikers en fietsers. Vanuit 's Gravenwezel en randgemeenten die zich niet aan de N12 bevinden, is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer minder optimaal, gezien de lagere frequentie en de overstappen die nodig zijn.

Voor gemotoriseerd verkeer is de N12, de Turnhoutsebaan, de belangrijkste toegangsweg tot het plangebied. De E19, de E34 en de E313 zijn de autoverbindingen met Antwerpen, Hasselt en Turnhout en liggen rond het grondgebied van de gemeente Schilde. De N12 kent hoge intensiteiten (zie druktebeeld), waardoor er sluipverkeer op de lokale wegen rijdt.

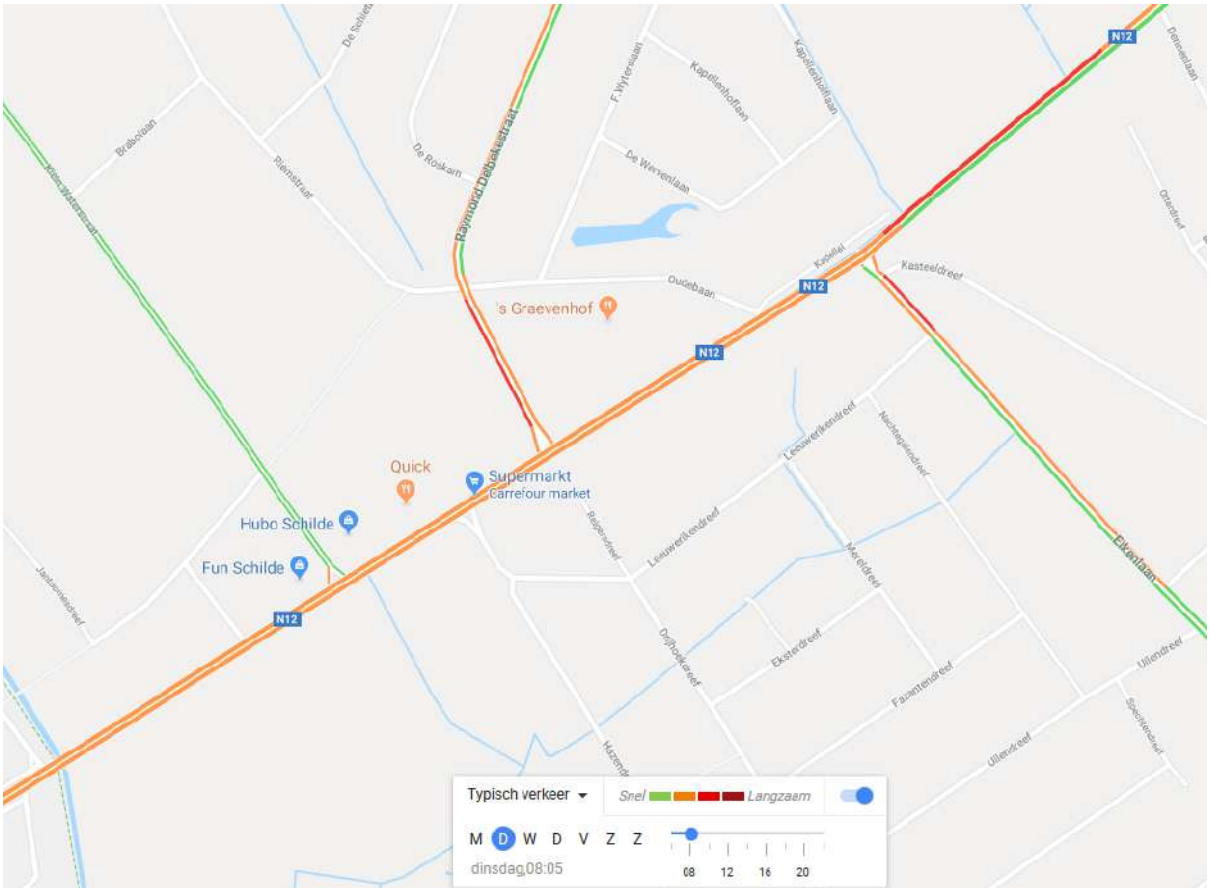
Het plangebied zelf is op vlak van inrichting en parkeervoorzieningen vooral afgestemd op de bereikbaarheid voor het autoverkeer. Er is een zeer groot aanbod van autoparkeerplaatsen en weinig fietsenstallingen, die eveneens geen comfort bieden. Er is een kwalitatieve en overdekte fietsenstalling op de N12 ter hoogte van de bushalte Klein Waterstraat.

# 6 Huidig druktebeeld

## 6.1 Verkeersbeeld

Google Maps biedt een beeld van de verkeersafwikkeling van het wegennet. Het beeld geeft gemiddelden weer en is gebaseerd op historische verkeersdata. Het toont een globaal kwalitatief beeld van de verkeersafwikkeling van het wegennet, zonder aanduiding van de effectieve doorstroming en vertragingen.

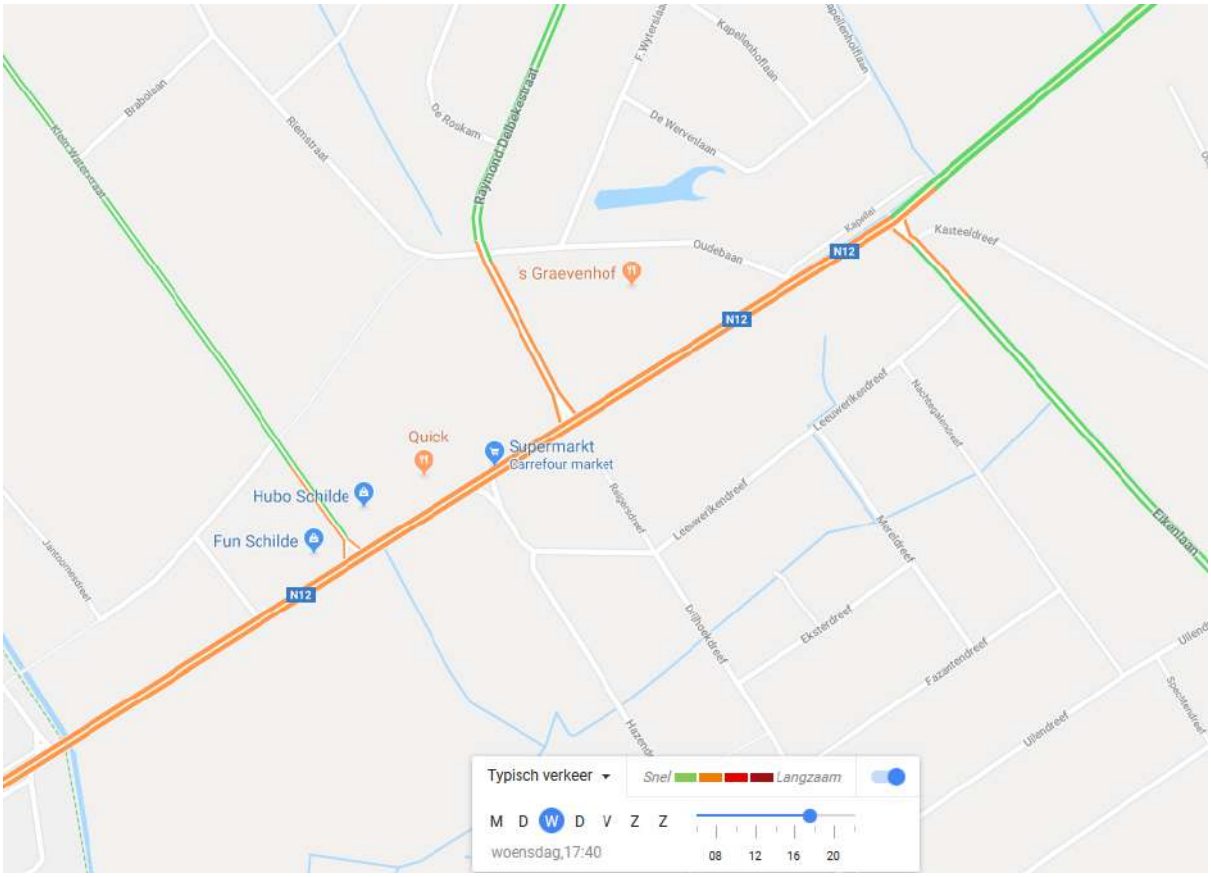
Volgens het beeld van Google Maps is er tijdens de ochtendspits op dinsdag en donderdag lichte vertraging op de N12 Turnhoutsebaan ter hoogte van het projectgebied. Op de N12 voor het kruispunt met de Eikenlaan (grondgebied Zoersel) is er langzamer verkeer. Ook op de Waterstraat (verlengde van de Raymond Delbekestraat) en de Eikenlaan richting de N12 Turnhoutsebaan is er een lichte vertraging. Op de andere dagen zijn er minder vertragingen.




*Figuur 33: Beeld verkeersafwikkeling dinsdag ochtendspits (Google Maps, 2019)*

Tijdens de avondspits is de woensdagavond het drukste met lichte vertragingen op de N12 Turnhoutsebaan in beide richtingen. Op de andere weekdagen zijn er enkel vertragingen richting Turnhout.

Tijdens het weekend meldt Google Maps geen vertragingen.

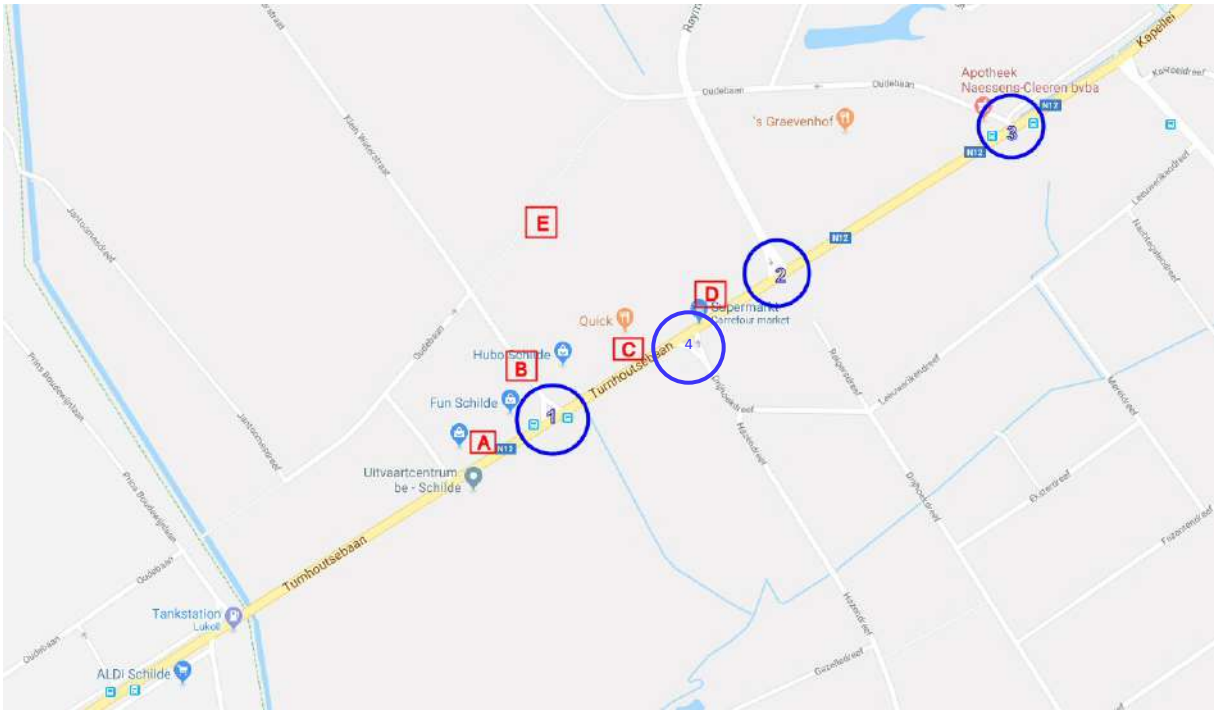



*Figuur 34: Beeld verkeersafwikkeling woensdag avondspits (Google Maps, 2019)*

## 6.2 Tellingen

Om het huidig druktebeeld te kennen, werden verkeerstellingen uitgevoerd op de N12 op de kruispunten die het plangebied ontsluiten. Dit geeft een beeld van de huidige belasting van het wegennet en de spreiding van het verkeer in de tijd. Er werden tellingen uitgevoerd op drie kruispunten aan de N12 Turnhoutsebaan, namelijk aan de Klein Waterstraat, de Waterstraat, de Oudebaan en de Hazendreef. Deze hebben als nr. 1 tot 4.

Om een beeld te krijgen van de bewegingen van en naar de aanwezige parkings, werden ook de verschillende in-en uitritten geteld. Deze geven eveneens een beeld van het aantal mogelijke conflictbewegingen, onder meer met fietsers en voetgangers langs de N12. Deze zijn aangeduid met letters van A tot en met E. Een uitrit van de parking van de Carrefour/Quick/Shoppinghal bevindt zich aan de achterzijde van het terrein aan de Oudebaan, vanwaar het verkeer linksaf moet richting Klein Waterstraat.



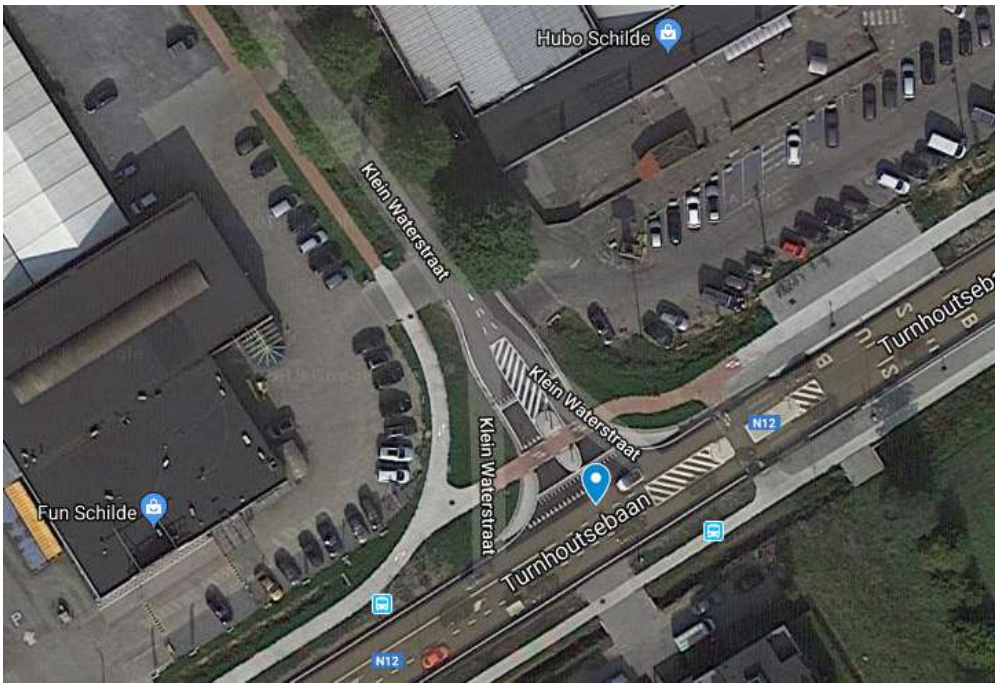

*Figuur 35: Overzicht tellocaties (Google Maps, 2019)*

De tellingen vonden plaats op vrijdagavond 30/11/2018 tussen 16u en 19u en op zaterdagnamiddag 01/12/2018 tussen 13u en 16u. Er werd vastgesteld dat de meeste bewegingen zich voordeden op vrijdagavond tussen 16u en 17u en op zaterdagnamiddag tussen 13u en 14u.

### 6.2.1 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat

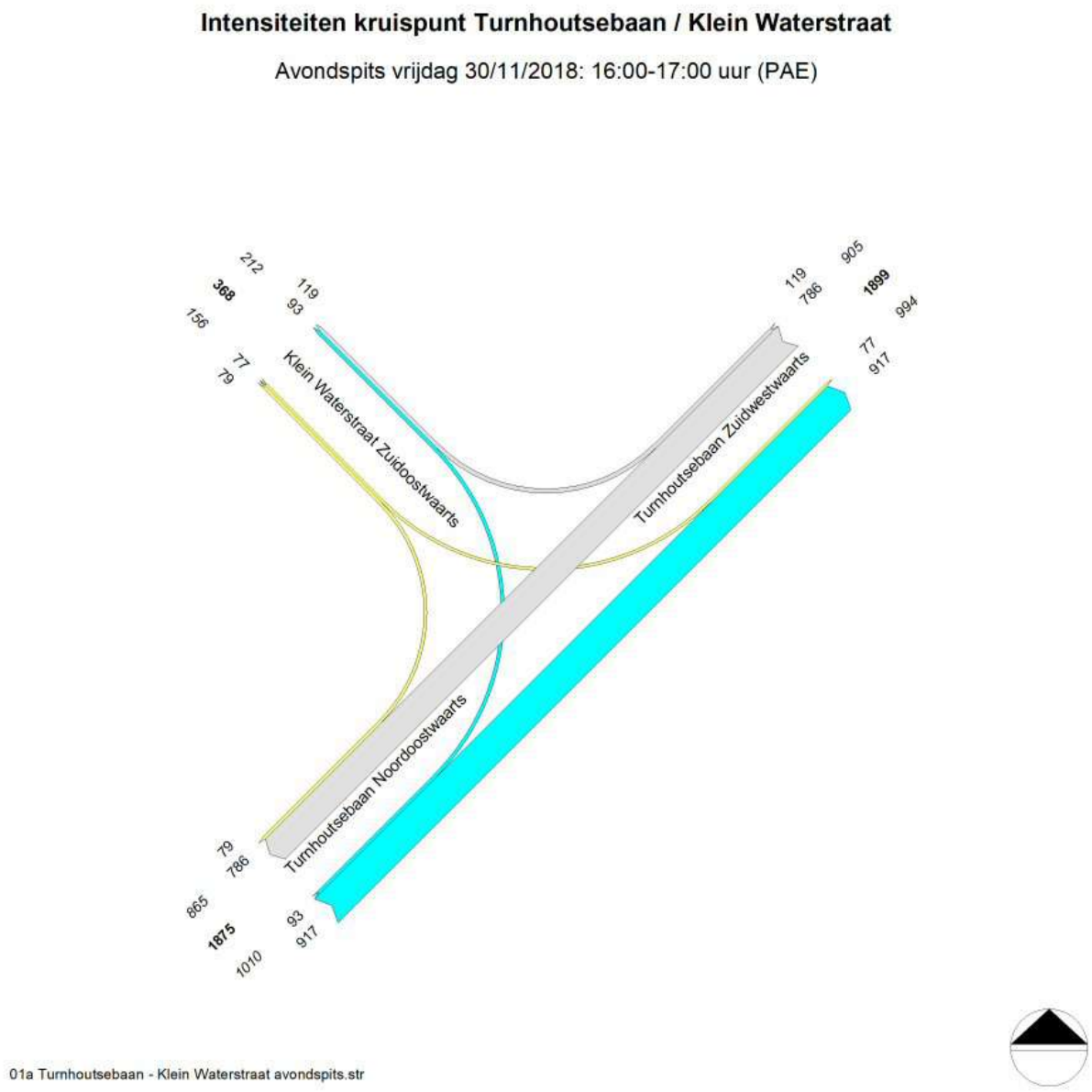
Het eerste kruispunt dat geteld werd, is het kruispunt van de Turnhoutsebaan met de Klein Waterstraat. Dit kruispunt werd een tijdje geleden heraangelegd en veiliger gemaakt voor fietsers. Op de N12 bevindt zich ook aan beide zijden een bushalte van De Lijn.

*Figuur 36: Foto kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*



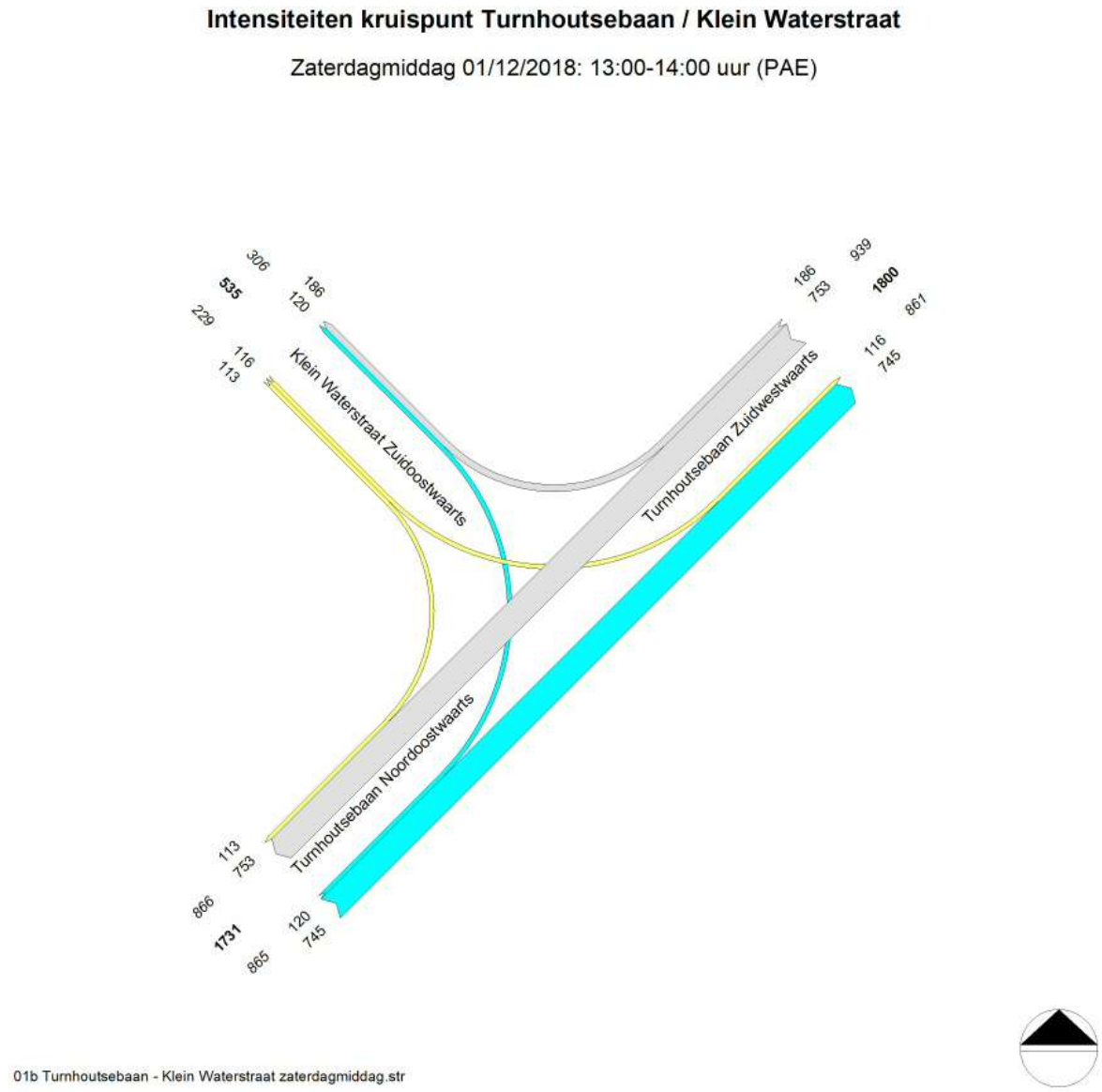

*Figuur 37: Locatieoverzicht kruispunt 1 Turnhoutsebaan/Klein Waterstraat (Google Maps, 2019)*

De hoofdbeweging situeert zich langsheen de N12 Turnhoutsebaan. De verkeersstroom in de richting van Malle is met circa 920 pae/u het grootst. In de richting van Schilde rijdt bijna 790 pae/u. Er zijn 212 afslaande bewegingen van de N12 Turnhoutsebaan naar de Klein Waterstraat, en 156 van de Klein Waterstraat naar de N12 Turnhoutsebaan. De verkeersdrukte van en naar de Klein Waterstraat is ongeveer gelijk verdeeld van en naar de N12 Zuidwestwaarts en Noordoostwaarts.




*Figuur 38: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat vrijdagavondspits*

Op zaterdagnamiddag is de doorgaande intensiteit op de N12 iets lager. In beide richtingen bedraagt de rechtdoorgaande beweging ongeveer 750 pae/u. Het aantal afslaande bewegingen van en naar de Klein Waterstraat is wel beduidend hoger dan op vrijdag. De intensiteit van de afslagbewegingen vanuit de richting van Turnhout (186 pae/u) is iets hoger dan die in vanuit de richting van Schilde (120 pae/u). De verkeersstroom van de Klein Waterstraat naar de N12 Turnhoutsebaan verdeelt zich gelijkwaardig naar Turnhout en Schilde (ongeveer 115 pae/u).

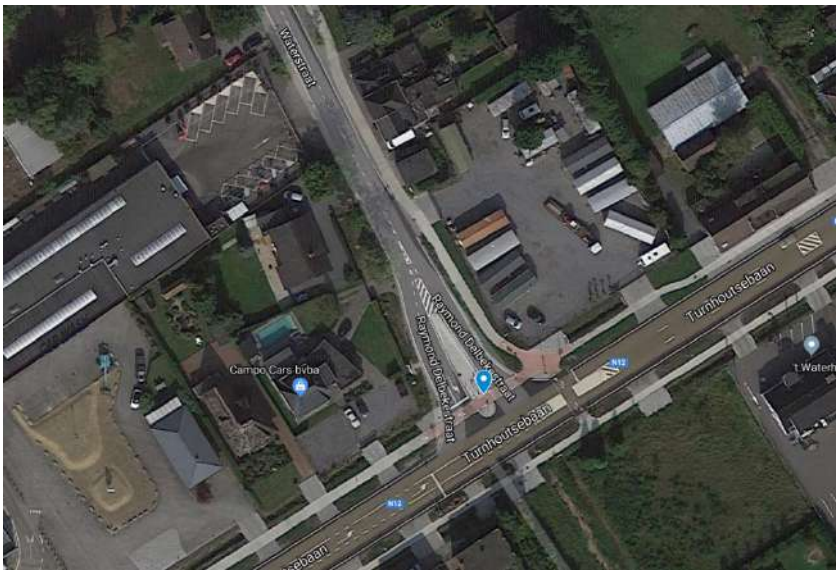



*Figuur 39: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat zaterdag namiddag*

### 6.2.2 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Waterstraat

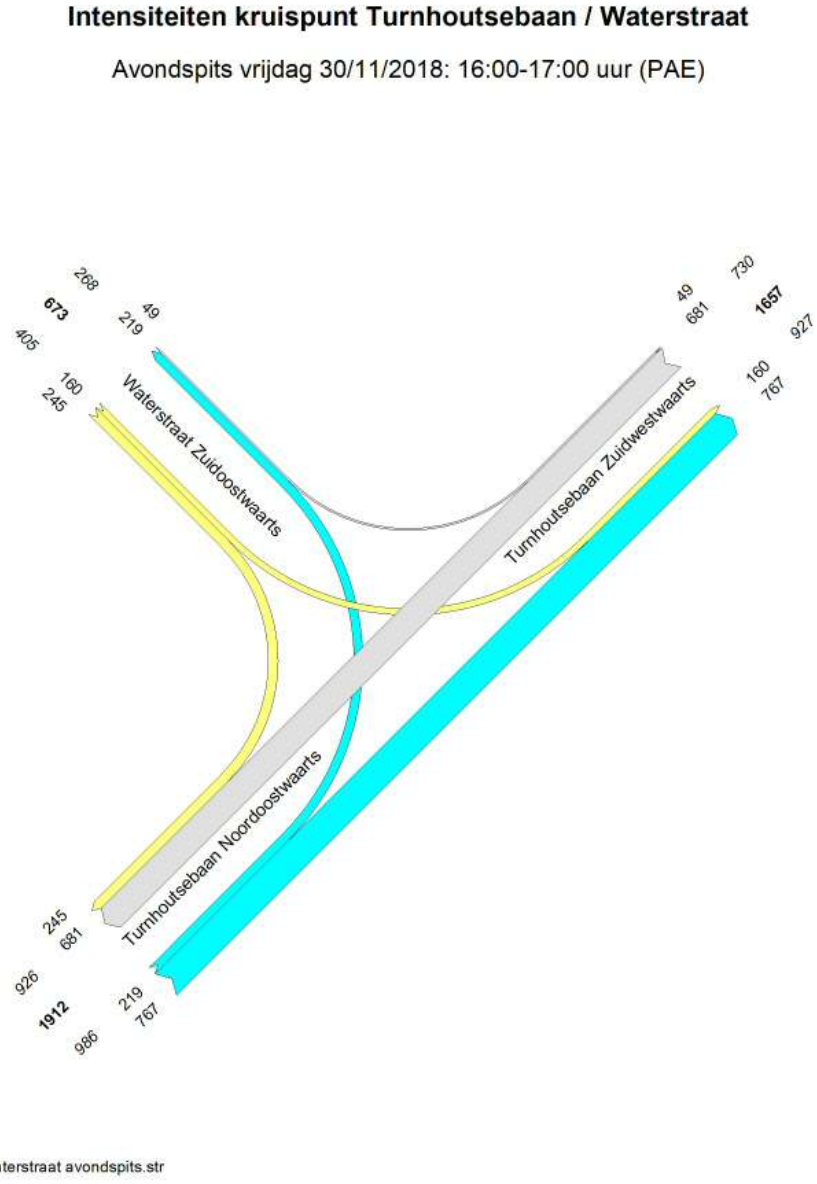
Het tweede kruispunt vormt het knooppunt tussen de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat. Het kruispunt werd recent heraangelegd, en is uitgerust met een verkeerslichtenregeling.

*Figuur 40: Foto kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*




*Figuur 41: Locatieoverzicht kruispunt 2 Turnhoutsebaan/Waterstraat (Google Maps, 2019)*

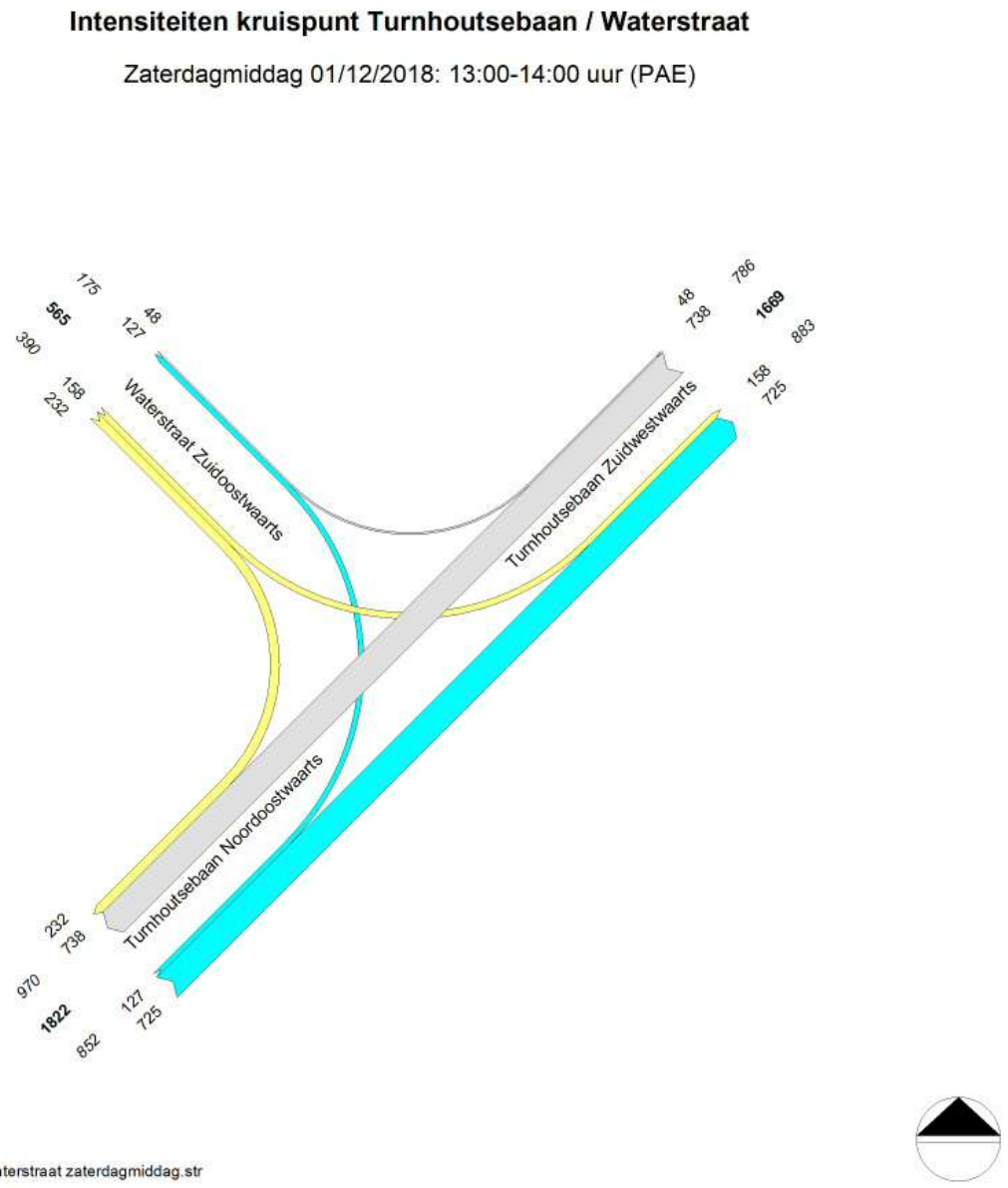
Het druktebeeld wordt gekenmerkt door de dominante rechtdoorgaande verkeersstroom langsheen de N12 Turnhoutsebaan. De verkeersstroom in de richting van Turnhout (767 pae/u) is iets hoger dan die in de richting van Schilde (681 pae/u). Er werden 673 bewegingen geteld van en naar de Waterstraat. Het druktebeeld geeft aan dat de verkeersstromen in de richting van, en vanuit Schilde groter zijn dan die in relatie tot Turnhout.




*Figuur 42: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Waterstraat vrijdag avondspits*

Op zaterdagnamiddag zijn de verkeersstromen richting Turnhout en richting Schilde ongeveer gelijk (738 pae/u richting Schilde en 725 pae/u richting Turnhout). De intensiteit richting Schilde is ongeveer dezelfde op vrijdagavond als op zaterdagnamiddag. De intensiteit richting Turnhout is iets lager op zaterdagnamiddag (725 pae/u) tegenover op vrijdagavond (767 pae/u).

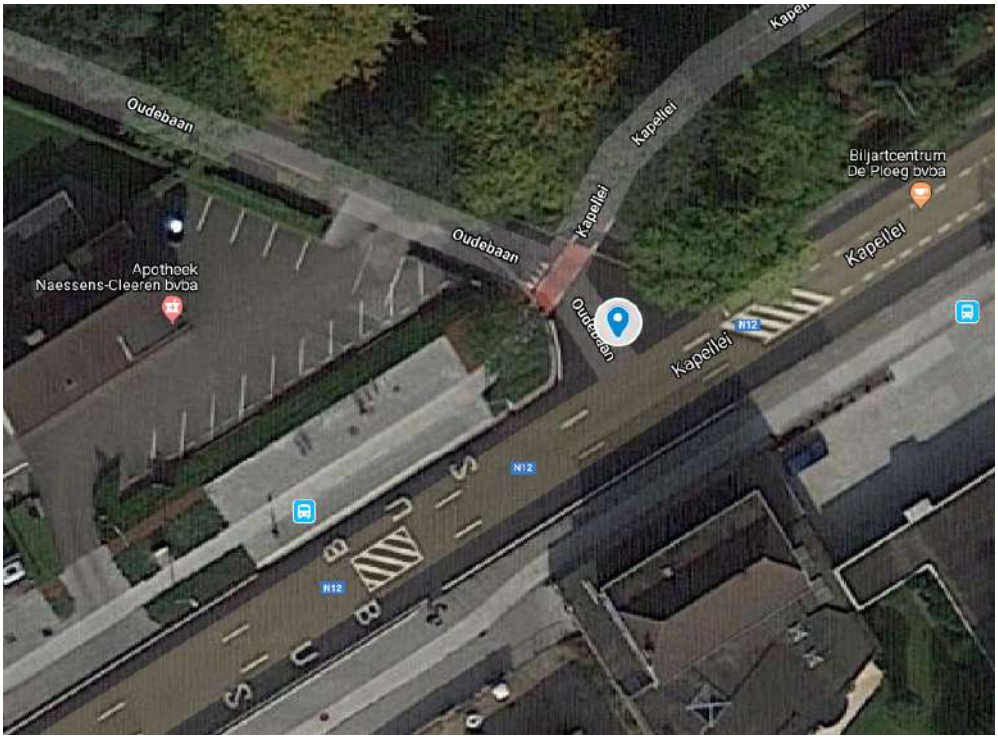
Er is minder afslaand verkeer richting Waterstraat op zaterdagnamiddag (175 pae/u in vergelijking met vrijdagavond (268 pae/u). Komende vanuit de Waterstraat is er een vergelijkbaar druktebeeld op vrijdagavond (405 pae/u) en zaterdagnamiddag (390 pae/u).




*Figuur 43: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Waterstraat zaterdag namiddag*

### 6.2.3 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Oudebaan

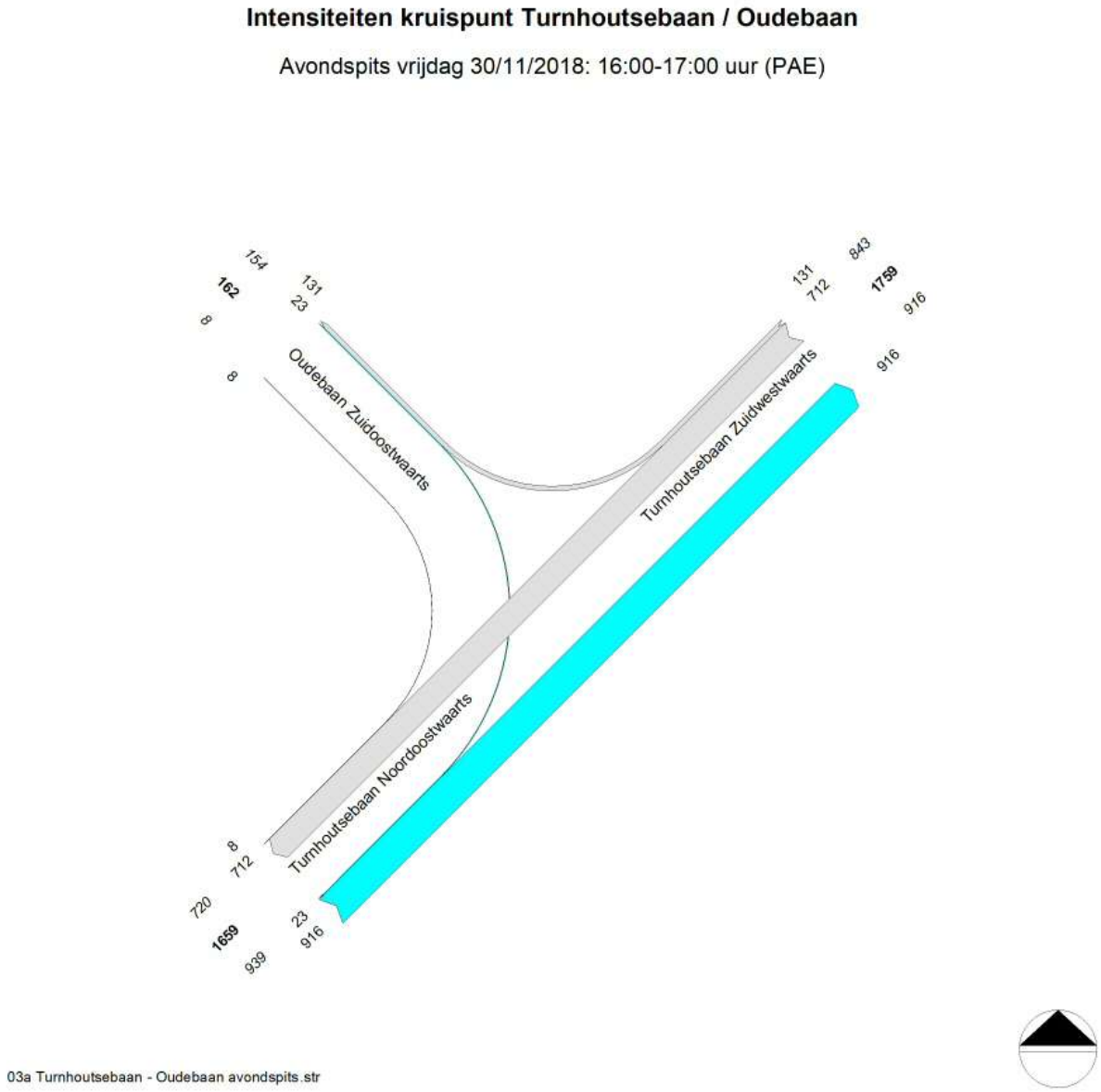
Het derde kruispunt dat geteld werd is het kruispunt 'Turnhoutsebaan/Oudebaan'. Dit bevindt zich aan de grens met de gemeente Zoersel. Net voor het kruispunt, komende van Schilde, bevindt zich aan beide zijden van de N12 de bushalte 'Eikenlaan'. De Oudebaan splitst even verderop in Oudebaan en Kapellei.




*Figuur 44: Locatieoverzicht kruispunt 3 Turnhoutsebaan/Oudebaan (Google Maps, 2019)*

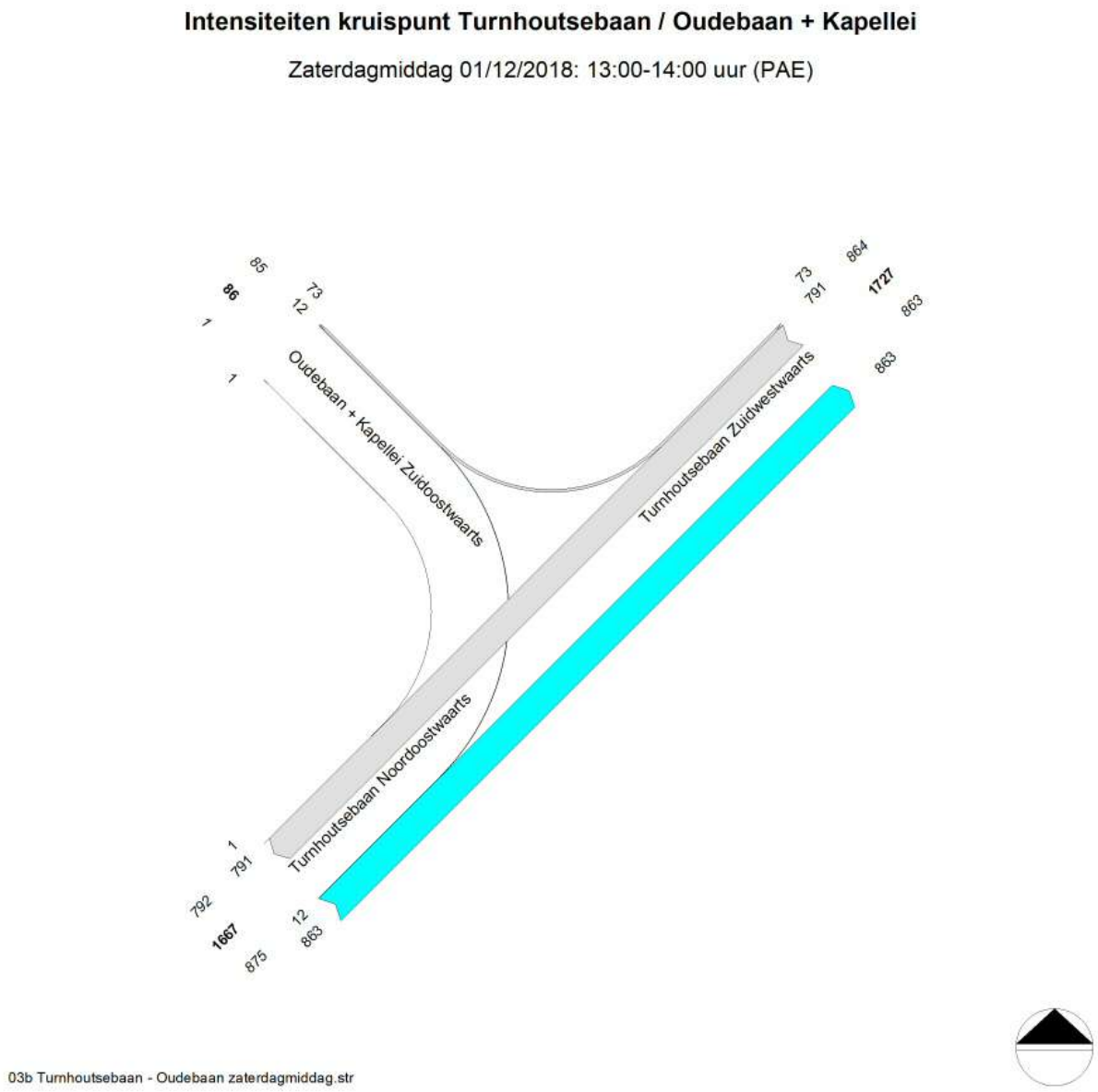
De hoofdbeweging is ook hier doorgaand op de Turnhoutsebaan. Er zijn meer voertuigen geteld richting Turnhout (916 pae/u) dan richting Schilde (712 pae/u). Er komt veel meer verkeer richting Oudebaan vanuit Turnhout (131 pae/u) dan vanaf Schilde (23 pae/u).

Vanuit de Oudebaan richting Turnhoutsebaan komt er weinig verkeer, namelijk amper 8 pae/u. Dit verkeer komt vanuit de Kapellei, gezien de Oudebaan vanaf de splitsing Oudebaan/Kapellei éénrichtingsverkeer wordt.




*Figuur 45: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Oudebaan vrijdag avondspits*

Op zaterdagnamiddag rijden er 791 pae/u op de Turboutsebaan Zuidwestwaarts (richting Schilde) en 863 pae/u Noordoostwaarts. Er is minder afslaand verkeer richting Oudebaan op zaterdagnamiddag dan op vrijdagavond. Komende vanaf Turnhout tellen we 73 pae/u en vanaf Schilde 12 pae/u. Er is nauwelijks verkeer komende vanuit de Oudebaan richting Turnhoutsebaan. We tellen amper 1 pae/u.




*Figuur 46: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Oudebaan zaterdag namiddag*

### 6.2.4 Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef

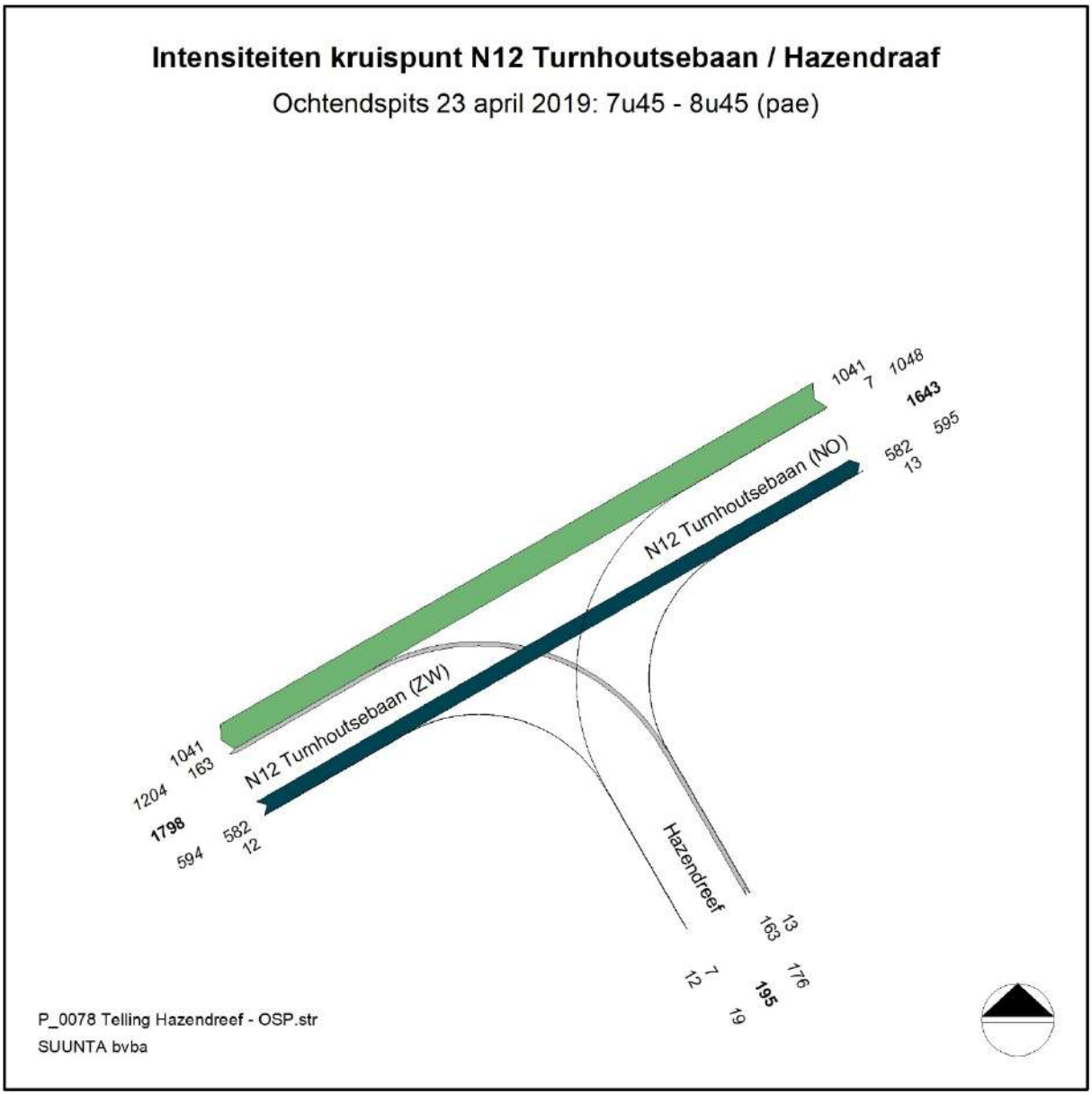
Het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de Hazendreef is door AWV geteld.

*Figuur 47: Foto kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef*

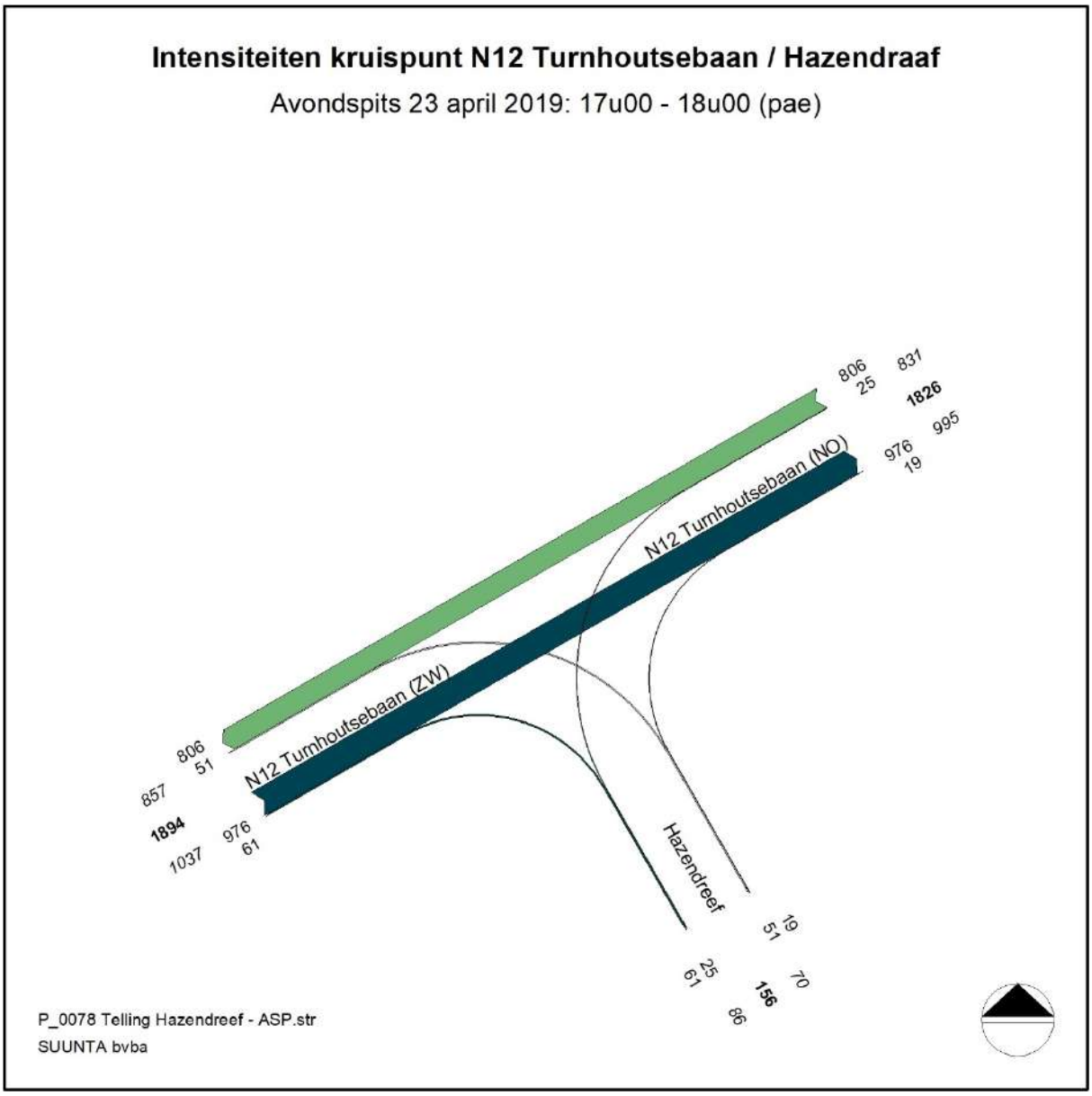
Op dinsdag 23 april 2019 werd een telling uitgevoerd op het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan en de Hazendreef, dit zowel in de ochtend- als in de avondspits. Het maatgevende uur in de ochtendspits is van 7u45 tot 8u45; voor de avondspits is dit van 17u00 tot 18u00.

Uit de tellingen blijkt de dominante stroom de doorgaande stroom is op de N12 Turnhoutsebaan. In de ochtendspits is de verkeersintensiteit in de richting van Schilde en Antwerpen het grootst (1041 pae/u), in de avondspits is de verkeersintensiteit het grootst in de richting van Malle en Turnhout (976 pae/u).

De intensiteiten op de Hazendreef liggen beduidend lager, in de ochtendspits gaat het om een uitrijdende stroom van 176 pae/u (waarvan de overgrote meerderheid afslaat naar de richting Schilde en Antwerpen) en een inrijdende stroom van 19 pae/u. In de avondspits is de in- en uitrijdende stroom meer evenwaardig, ze bedraagt dan respectievelijk 86 pae/u en 70 pae/u.




*Figuur 48: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef dinsdag ochtendspits*




*Figuur 49: Druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef dinsdag avondspits*

### 6.2.5 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (A) (Vanden Borre en Fun)

Ten westen van het kruispunt met de Klein Waterstraat is er de aan de noordzijde van de N12 Turnhoutsebaan de in-en uitrit naar de parking van de winkels Vanden Borre en Fun. Beide winkels zijn toegankelijk via dezelfde in- en uitrit. De parking van de Fun-winkel heeft op de Klein Waterstraat een tweede in-en uitrit. Deze werd geteld in telling B. De parking ligt namelijk in de bocht van de N12 Turnhoutsebaan en de Klein Waterstraat.

*Figuur 50: Foto in- en uitrit parking Vanden Borre en Fun Turnhoutsebaan (A)*

Op vrijdagavond rijden 52 pae/u de parking naar beide winkels in. Gelijktijdig rijden 39 pae/u ook opnieuw de parking uit via deze uitrit.

Op zaterdagnamiddag is de frequentie hoger. Dan tellen we op het drukste uur 68 pae/u naar de parking en 52 pae/u van de parking naar de N12 Turnhoutsebaan.

*Figuur 51: Telling A, in- en uitrit parking Vanden Borre en Fun vrijdag avondspits*

*Figuur 52: Telling A, in- en uitrit parking Vanden Borre en Fun zaterdag namiddag*

### 6.2.6 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (B) (Fun en Hubo)

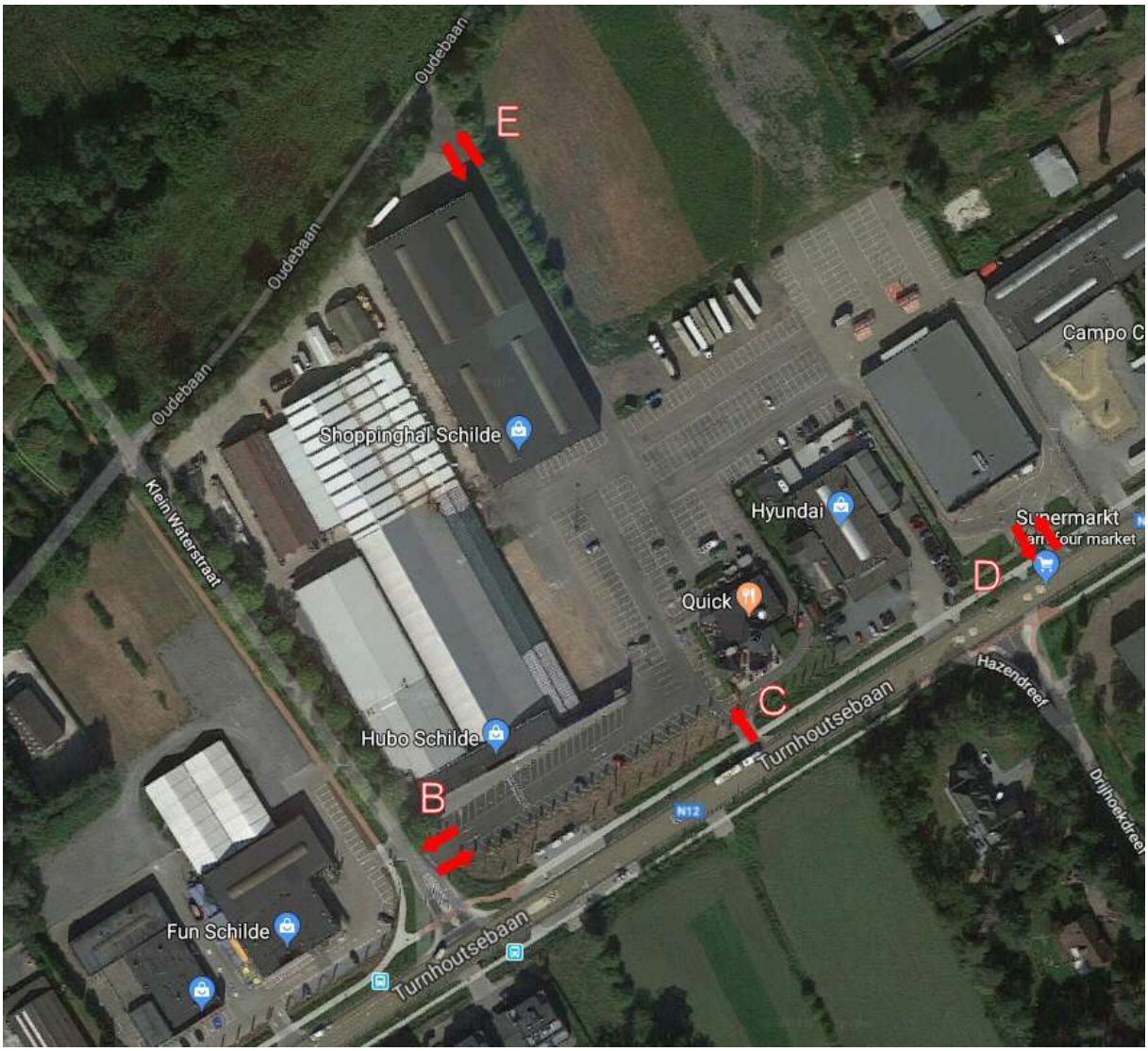
Deze telling gebeurde op de Klein Waterstraat en bevat zowel de cijfers van het inrijdend en uitrijdend verkeer naar de parking Fun, als deze naar de parking van Hubo aan de overkant. Voor beide toegangen is zowel in- als uitrijdend verkeer toegelaten. Naar de parking van Hubo bemerken we echter wel een veel groter aantal inrijdende voertuigen dan uitrijdende. Dit stemt overeen met de aankondiging dat de aansluiting naar de Klein Waterstraat geen uitrit is. Er wordt gemeld dat uitrijdend verkeer dient weg te rijden via de Oude Baan. De aankondiging wordt echter niet ondersteund met een verkeersbord C1. Bijgevolg wordt de inrit ook nog steeds gebruikt als uitrit. Toch blijft het gebruik beperkt. In de praktijk is het niet steeds gemakkelijk om in te voegen op de Klein Waterstraat richting Turnhoutsebaan, gezien de uitrit zich dicht bij dit kruispunt bevindt. Het is doorgaans gemakkelijker om via de Oudebaan naar de Klein Waterstraat te rijden.

*Figuur 53: Foto uitrit parking Hubo naar Klein Waterstraat (B)*

*Figuur 54: Foto in- en uitrit parking Fun naar Klein Waterstraat (B)*

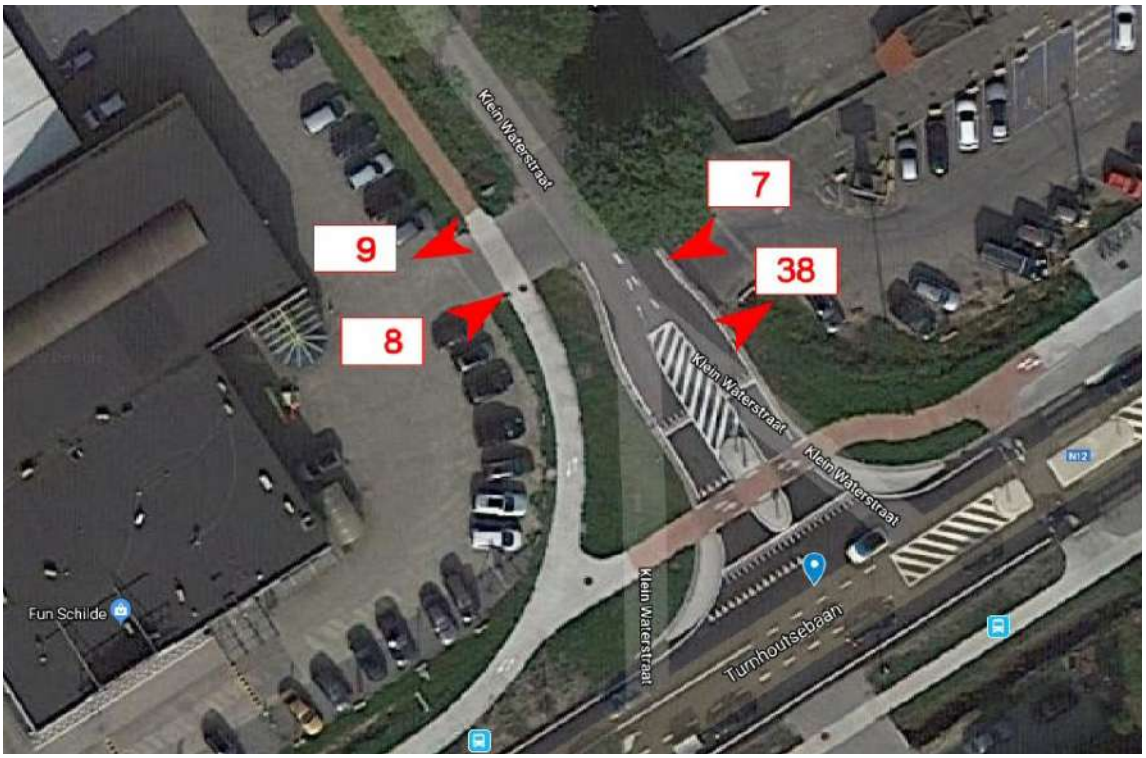
Heel wat voertuigen verlaten de parking dus ook via de achterzijde naar de Oudebaan, opzij van Shoppinghal Schilde. Deze in-en uitrit werd eveneens geteld en heeft de letter E. Ook ten westen van supermarkt Carrefour is er een uitrit (Telling D). De toegang tot Quick in enkel voor inkomend verkeer. Daar kan het verkeer de parking niet verlaten (telling C).

*Figuur 55: Foto in- en uitrit naar Oudebaan (E)*



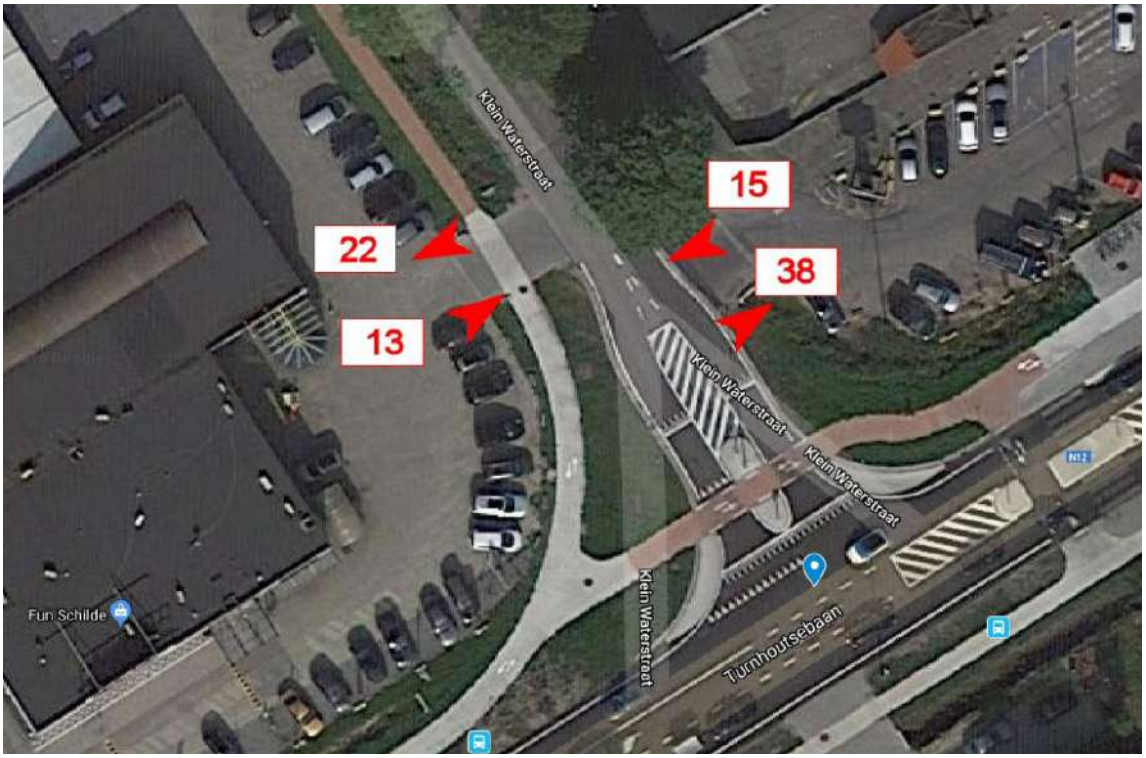

*Figuur 56: Overzicht in-en uitritten parkings Hubo, Quick en Carrefour*

Op vrijdagavond tellen we van en naar Fun Schilde respectievelijk 8 pae/u en 9 pae/u. Naar de parking Hubo tellen we 38 pae/u. Komende vanaf parking Hubo naar de Klein Waterstraat tellen we 7 pae/u.




*Figuur 57: Telling B, parkings Fun en Hubo vrijdag avondspits*

Op zaterdagnamiddag liggen de intensiteiten iets hoger. Naar de parking Fun tellen we 22 pae/u. Komende van parking Fun tellen we 13 pae/u. Naar parking Hubo tellen we 38 pae/u, hetgeen hetzelfde aantal is als op vrijdagavond. Komende vanaf parking Hubo tellen we 15 pae/u.




*Figuur 58: Telling B, parkings Fun en Hubo zaterdag namiddag*

### 6.2.7 Druktebeeld inrijdend verkeer parking (C) (Quick)

Er is enkel inrijdend autoverkeer toegestaan op deze locatie. Uit de telgegevens merken we op dat dit verbod redelijk goed gerespecteerd wordt. Op vrijdagavond telden we tussen 16 en 19 uur 1 overtreding. Op zaterdagnamiddag tussen 13 en 16 uur waren er 2 overtredingen.

Het verkeer dient aan de achterzijde uit te rijden richting Oudebaan (telling E) of via de uitrit van Carrefour (Telling D).

*Figuur 59: Foto inrit naar Quick Turnhoutsebaan(C)*

De meeste bewegingen zijn richting Hubo, en het parkinggedeelte ten westen van Quick. Op vrijdagavond waren dat er 31 pae/u. Op zaterdagnamiddag telden we 55 pae/u.

Op vrijdagavond waren er slechts 6 bewegingen waren naar het oosten van Quick. Daar bevindt zich eveneens de drive-in. Op zaterdagnamiddag waren dat 8 inrijdende bewegingen.

*Figuur 60: Telling C, inrit parking Quick vrijdag avondspits*

*Figuur 61: Telling C, inrit parking Quick zaterdag namiddag*

### 6.2.8 Druktebeeld in-en uitrijdend verkeer parking (D) (Carrefour)

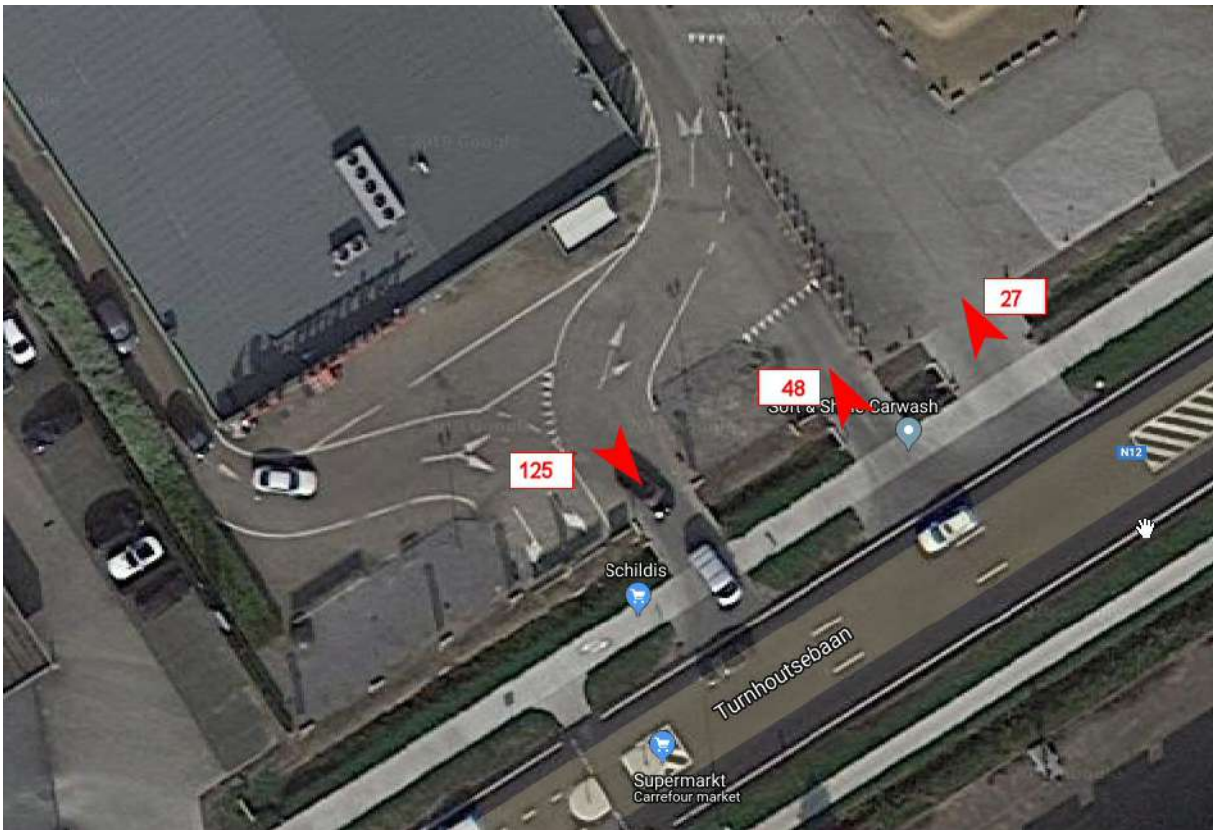
Deze telling bevat twee inritten, één naar de Carwash en één naar supermarkt Carrefour. Het is mogelijk dat een deel van de bezoekers van de Carwash de inrit Carrefour gebruiken. Er is immers nog een verbinding tussen de inrit Carrefour en de toegang tot de Carwash.

Vanaf parking Carrefour kunnen voertuigen aan de achterzijde van Carrefour ook doorrijden naar Quick, Hubo of Shoppinghal Schilde.

Er is één uitrit, komende vanaf de westzijde van de Carrefour. Ook voertuigen komend vanaf Quick, Shoppinghal Schilde of Hubo kunnen deze uitrit gebruiken.

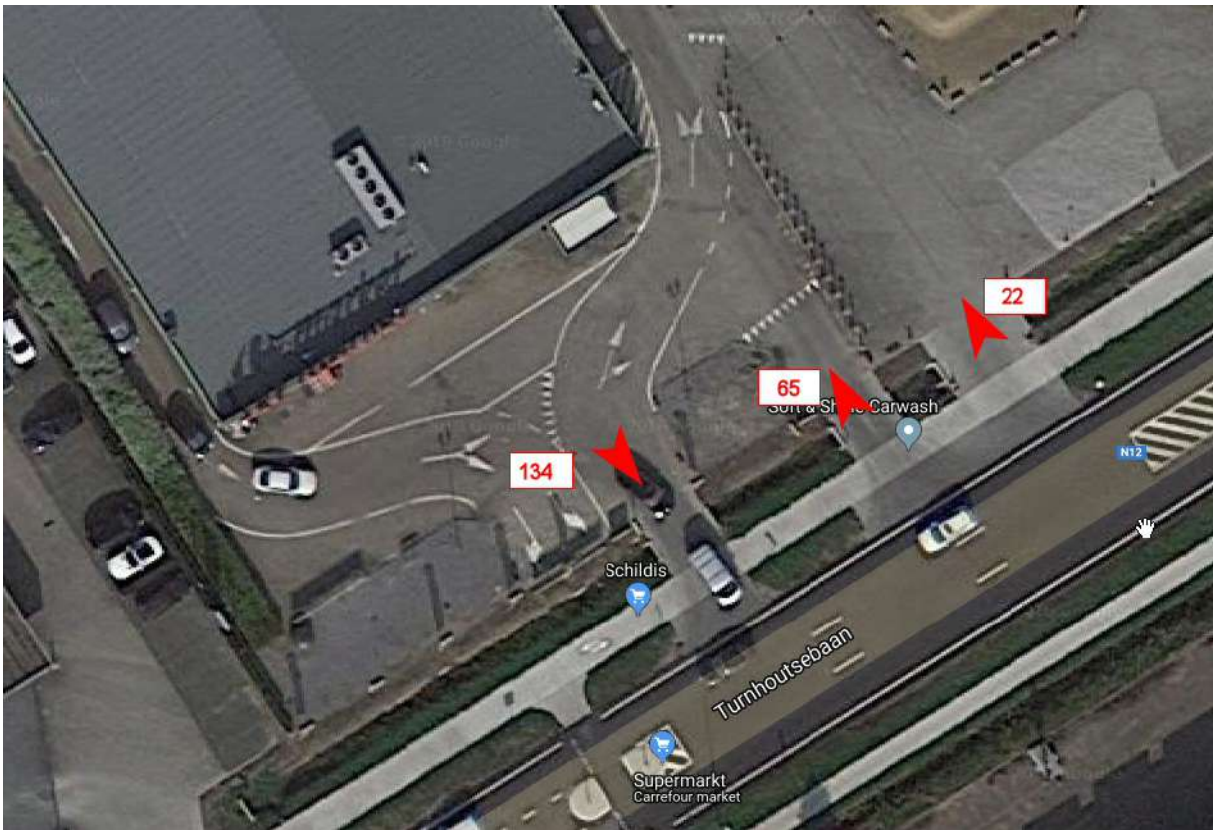
*Figuur 62: Foto in- en uitrit Carrefour Turnhoutsebaan (D)*

Op vrijdagavond tellen we 48 pae/u richting Carrefour. 27 pae/u nemen de aparte inrit Carwash. Uitrijdend tellen we 125 pae/u.




*Figuur 63: Telling D, in-en uitrit Carrefour vrijdag avondspits*

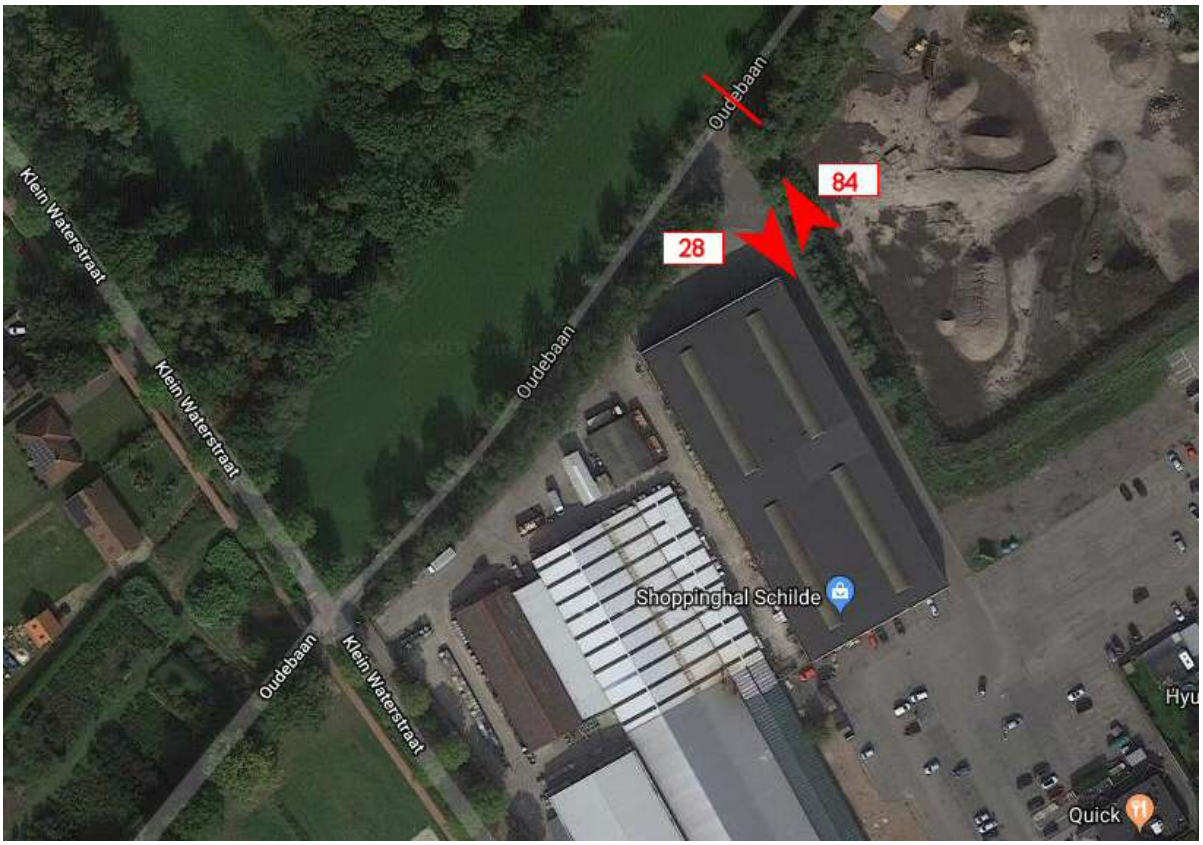
Op zaterdagnamiddag liggen de intensiteiten iets hoger van- en naar Carrefour, namelijk 65 pae/u inrijdend en 134 pae/u uitrijdend. De aparte ingang naar de Carwash wordt op zaterdagnamiddag iets minder gebruikt dan op vrijdagavond, namelijk 22 pae/u tegenover 27 pae/u op vrijdagavond.



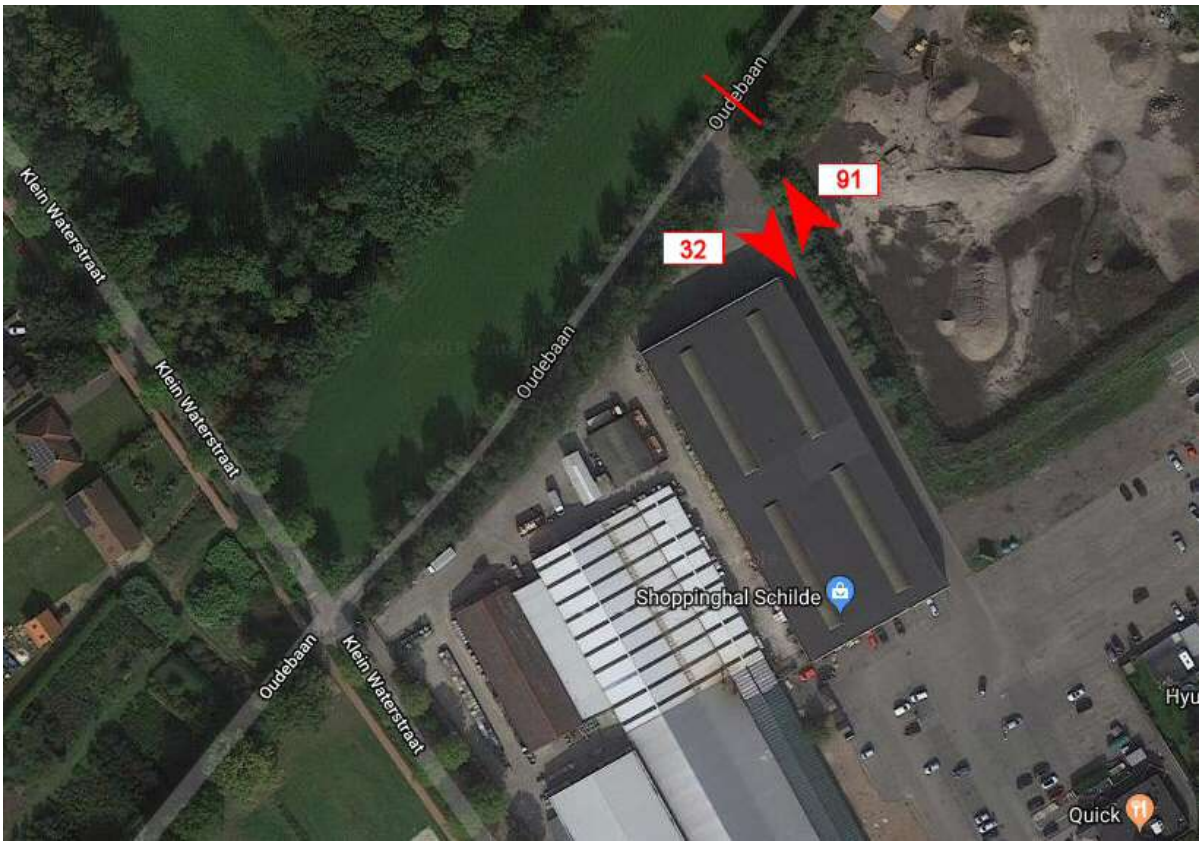

*Figuur 64: Telling D, in-en uitrit Carrefour zaterdag namiddag*

### 6.2.9 Druktebeeld in- en uitrijdend verkeer parking (E) (Shoppinghal Schilde)

Aan de achterzijde van de parkings Carrefour, Shoppinghal Schilde, Quick en Hubo is er een in- en uitrit richting Oudebaan. Vandaar dient het verkeer linksaf te slaan richting Klein Waterstraat. Deze toegang wordt frequenter gebruikt als uitrit dan als inrit. Op vrijdagavond tellen we 84 pae/u uitrijdend en 28 pae/u inrijdend. Op zaterdagnamiddag is het gebruik iets hoger, namelijk 91 pae/u uitrijdend en 32 pae/u inrijdend.



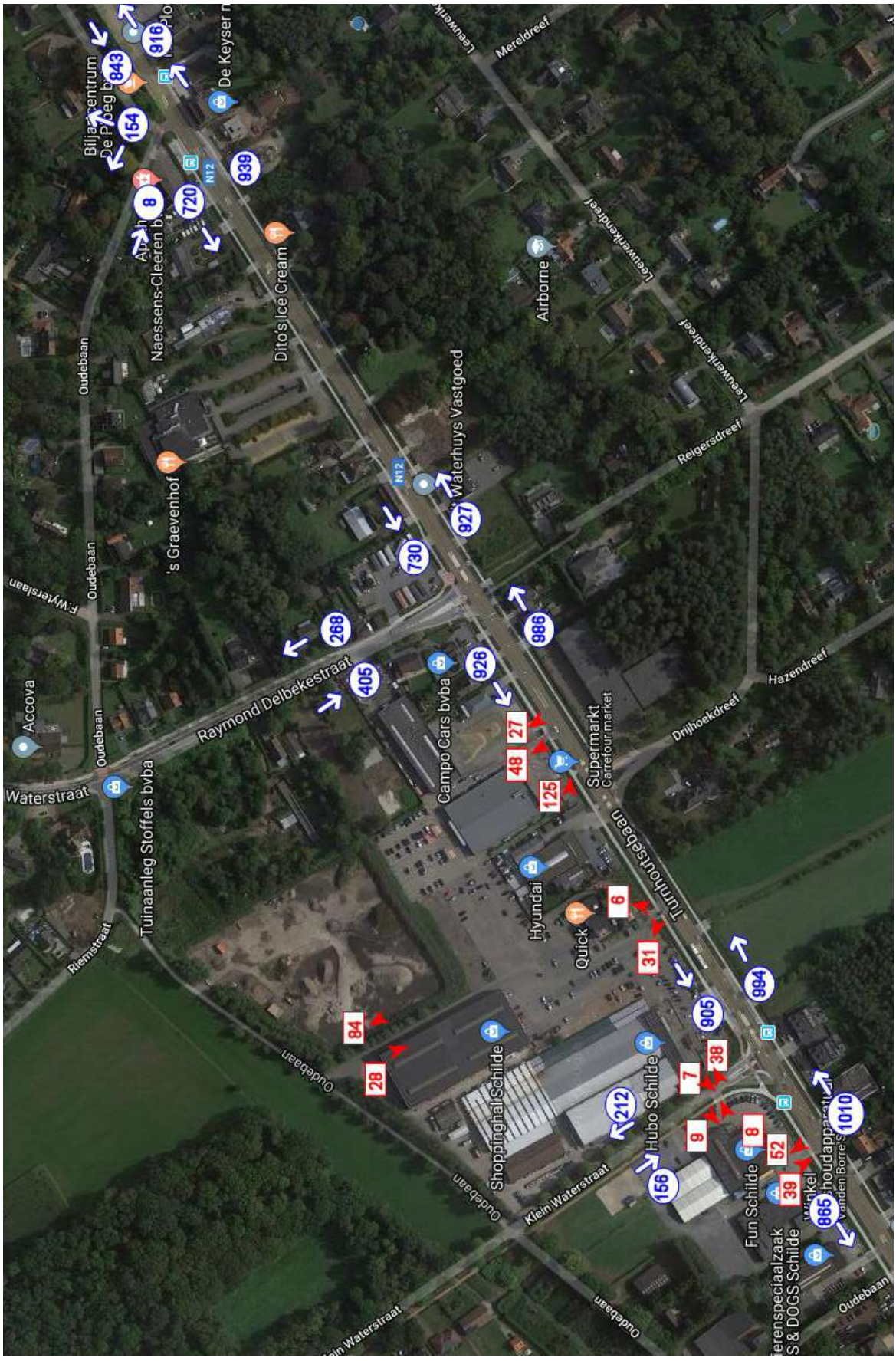

*Figuur 65: Telling E, achterzijde parking Shoppinghal Schilde vrijdag avondspits*



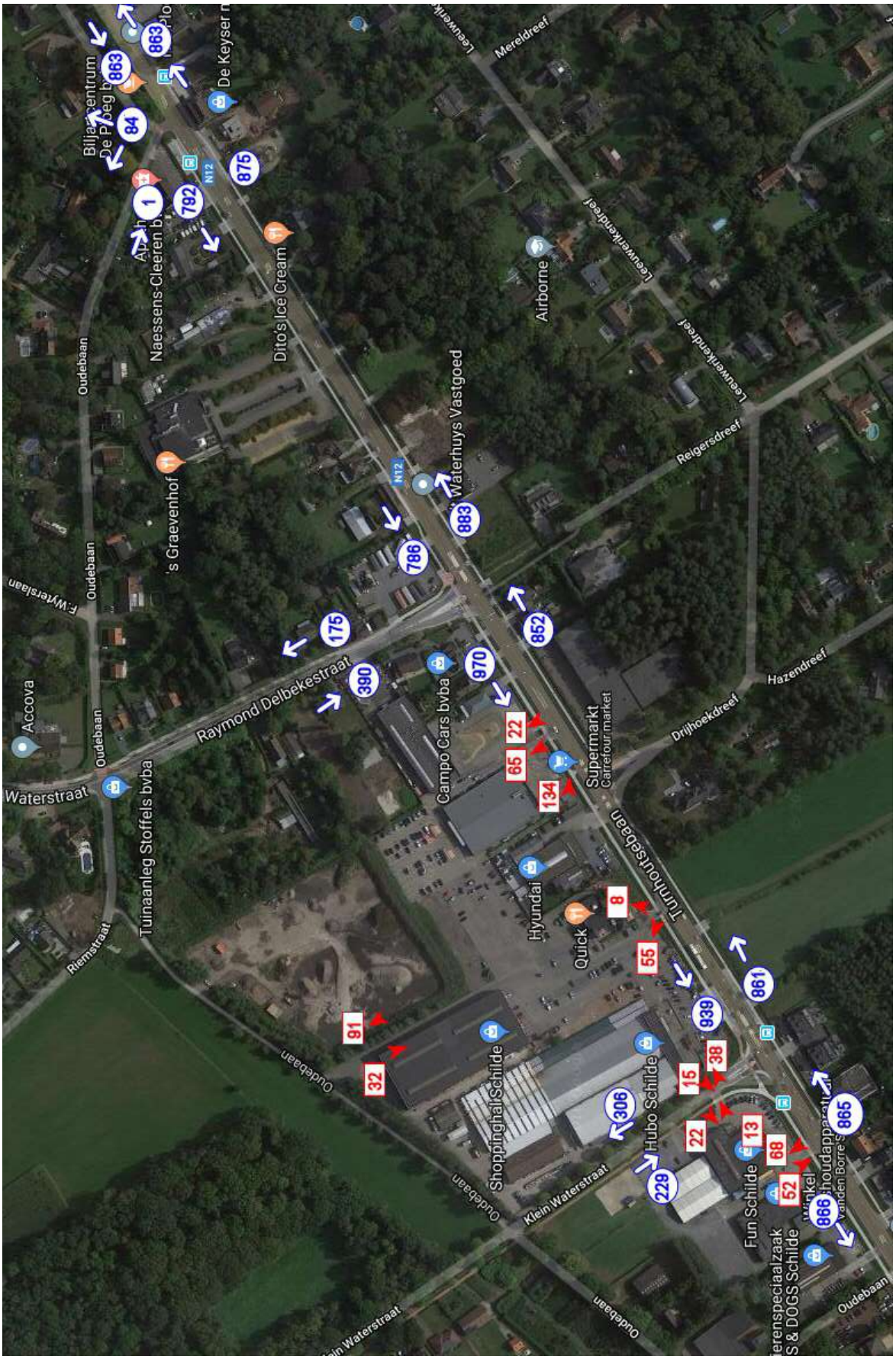

*Figuur 66: Telling E, achterzijde parking Shoppinghal Schilde zaterdag namiddag*

### 6.2.10 Samenvatting tellingen

Hieronder volgt een overzicht van de tellingen. De cijfers in het blauw zijn de gegevens van de kruispunttellingen. De cijfers in het rood zijn de gegevens van de tellingen van de verschillende in- en uitritten. De telling op het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de hazendreef is niet weergegeven op de onderstaande figuren, deze telling werd namelijk uitgevoerd op een ander uur en datum.




*Figuur 67: Totaaloverzicht tellingen vrijdag avondspits*




*Figuur 68: Totaaloverzicht tellingen zaterdag namiddag*

## 6.3 Capaciteitsanalyse

Om de draagkracht van het wegennet na te gaan, werden op basis van de verkeerstellingen capaciteitsanalyses uitgevoerd voor de vier getelde kruispunten. Met behulp van het softwareprogramma PTV Vistro en verkeerskundige rekenregels uit de Highway Capacity Manual werden de verzadigingsgraden, wachttijden en wachtrijlengtes van de kruispunten bepaald. Aan de hand van deze capaciteitsanalyses is het vervolgens mogelijk om de restcapaciteit te bepalen, en na te gaan welke groei in de verkeersintensiteiten mogelijk is. Er werden capaciteitsanalyses uitgevoerd voor zowel avondspitsen tijdens weekdagen als voor zaterdagnamiddagen.

Concreet gebeurt de beoordeling als volgt voor voorrangsgeregelde kruispunten en rotondes (Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten, 2009):

- Verzadigingsgraad per rijrichting < 80%: vlotte verkeersafwikkeling;
- Verzadigingsgraad per rijrichting 80% - 90%: aanvaardbare verkeersafwikkeling met mogelijkheid tot kortstondige en lichte wachtrijvorming;
- Verzadigingsgraad per rijrichting 90% - 100%: moeilijke verkeersafwikkeling met wachtrijvorming;
- Verzadigingsgraad per rijrichting > 100%: kritische verkeersafwikkeling met langdurige en belangrijke wachtrijvorming, oververzadiging.

Bij lichtengeregelde kruispunten wordt er pas vanaf een verzadigingsgraad van 95% gesproken van een moeilijke verkeersafwikkeling. Dit omdat er op een lichtengeregeld kruispunt een betere controle is over de verkeersafwikkeling waardoor er ook hogere verkeersintensiteiten afgewikkeld kunnen worden (Richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit', 2015).

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

Tijdens een vrijdagavondspits is er een vlotte verkeersafwikkeling op de N12 Turnhoutsebaan. Deze verzadigingsgraden lopen niet hoger op dan 57% en blijven dus ruim onder de drempelwaarde van 80%. De 156 pae/u die de Klein Waterstraat verlaat naar de N12 Turnhoutsebaan vindt voldoende openingen in de verkeersstromen op de N12 Turnhoutsebaan om vlot te kunnen afwikkelen. Op het maatgevende vrijdagavondspitsuur blijven de wachtrijen op de Klein Waterstraat dus beperkt tot een 15-tal meter. De verzadigingsgraad bedraagt er 44% (Tabel 2).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 57% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 15% | 57% | | 12 | 0 | | 3 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 44% | | | 28 | | | 15 | |

*Tabel 2: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Klein Waterstraat -vrijdagavondspits*

Op een zaterdagnamiddag verlaat meer verkeer de Klein Waterstraat, het gaat om 229 pae/u. Ondanks deze grotere verkeersstroom loopt de verzadigingsgraad er niet hoger op dan 64%. De berekende wachtrijen lopen op tot een 30-tal meter. Dit stemt overeen met de op terrein waargenomen situatie (Figuur 69). Net als op vrijdagavond is er voldoende restcapaciteit aanwezig op de N12 Turnhoutsebaan (Tabel 3).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 59% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 20% | 47% | | 12 | 0 | | 5 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 64% | | | 38 | | | 32 | |

*Tabel 3: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Klein Waterstraat – zaterdagnamiddag*

*Figuur 69: Foto waargenomen verkeerssituatie op zaterdag Klein Waterstraat*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*

Rekening houdend met het Vplan (1M3D8N V016979 v02) is de capaciteit van het lichtengeregelde kruispunt nagegaan. Het gaat om een variabele lichtenregeling met een maximale cyclusduur van 125 seconden. De capaciteitstoets geeft aan dat gedurende een vrijdagavondspits een vlotte verkeersafwikkeling aanwezig is op alle takken van het kruispunt. De verzadigingsgraden lopen nergens hoger op dan 78% en blijven dus ruim onder de drempelwaarde van 95% (Tabel 4). De situatie op een zaterdagnamiddag is op het kruispunt met de Waterstraat gelijkaardig aan de situatie op vrijdagavond (Tabel 5).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 78% | | | 26 | | | 135 | |
| Waterstraat | 76% | | 49% | 73 | | 32 | 61 | | 60 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 78% | 58% | | 66 | 7 | | 74 | 59 | |

*Tabel 4: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Waterstraat -vrijdagavondspits*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 75% | | | 14 | | | 123 | |
| Waterstraat | 74% | | 57% | 70 | | 41 | 59 | | 63 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 75% | 55% | | 78 | 7 | | 52 | 54 | |

*Tabel 5: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Waterstraat – zaterdagnamiddag*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Oudebaan*

Zeer lage verkeersintensiteiten op de Oudebaan maken dat er zich geen problemen voordoen inzake de verkeersafwikkeling ter hoogte van het kruispunt met de N12 Turnhoutsebaan. Dit geldt voor zowel een vrijdagavondspits als voor een zaterdagnamiddag (Tabel 6 en Tabel 7).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 53% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 4% | 57% | | 11 | 0 | | 1 | 4 | |
| Oudebaan | | 1% | | | 10 | | | 0 | |

*Tabel 6: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Oudebaan -vrijdagavondspits*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 54% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 2% | 54% | | 10 | 0 | | 0 | 0 | |
| Oudebaan | | 0% | | | 15 | | | 0 | |

*Tabel 7: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Oudebaan - zaterdagnamiddag*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Hazendreef*

De tellingen op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Hazendreef gebeurde op een ander moment dan de andere kruispunttellingen. Bovendien is er geen telling op zaterdag uitgevoerd op dit kruispunt. Hieronder zijn dus enkel de resultaten weergegeven van de capaciteitstoets op een dinsdagavondspits. Tijdens zo'n dinsdagavondspits is er een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Hazendreef. De verzadigingsgraden lopen namelijk op geen enkele tak van het kruispunt hoger op dan 65% (Tabel 8).

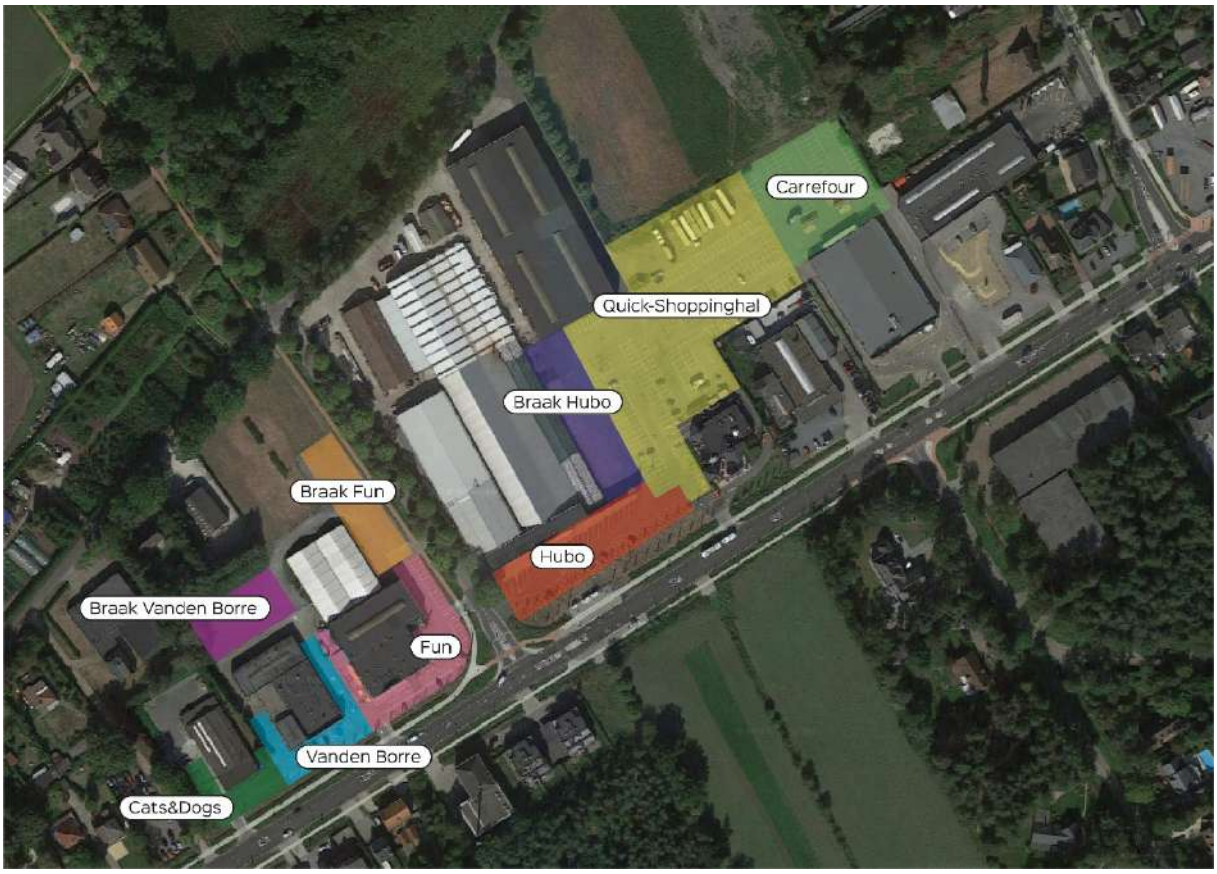
| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | 4% | 50% | | 12 | 0 | | 1 | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 65% | | | 0 | | | 0 | |
| Hazendreef | | 21% | | | 19 | | | 5 | |

*Tabel 8: Capaciteitstoets huidig druktebeeld kruispunt N12 Turnhoutsebaan & Hazendreef -dinsdagavondspits*

# 7 Huidige parkeersituatie

Om een beeld te krijgen van het huidig gebruik van de verschillende parkings is een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. Hierbij is enerzijds de beschikbare parkeercapaciteit opgenomen. Anderzijds is gelijktijdig aan de verkeerstellingen een parkeerbezettingsonderzoek uitgevoerd. De parkeerbezetting is dus opgenomen tijdens een vrijdagavondspits (16u-19u) en een zaterdagnamiddag (13u-16u).

Binnen het projectgebied zijn verschillende parkeerzones te onderscheiden. Ook is vastgesteld dat er naast de duidelijk afgebakende en ingerichte parkeerterreinen ook braakliggende parkings worden gebruikt. Onderstaande figuur biedt inzicht in de verschillende parkeerzones die onderzocht zijn.




*Figuur 70: Afbakening onderzochte parkings*

De parkeercapaciteit van alle parkeerzones bedraagt samen 506 parkeerplaatsen. Hierin kan een onderscheid gemaakt worden tussen de parkeerzone voor de Fun, Vanden Borre en Cats&Dogs, en de parkeerzone van Hubo, Quick, Shoppinghal en Carrefour. De parkeercapaciteit van beide zones bedragen respectievelijk 384 en 122 parkeerplaatsen. De parking van Quick-Shoppinghal vormt hierin de grootste, met 214 parkeerplaatsen.

Uit het parkeeronderzoek valt eveneens af te leiden dat er slecht 1 parkeerplaats voor mindervaliden is aangeduid.

| | Aanbod | Aanbod mindervaliden | Totaal aanbod |
|---|---|---|---|
| Carrefour | 88 | 1 | 89 |
| Quick-shoppinghal | 214 | 0 | 214 |
| Braak Hubo | 30 | 0 | 30 |
| Hubo | 51 | 0 | 51 |
| TOTAAL | 383 | 1 | 384 |
| Fun | 40 | 0 | 40 |
| Braak Fun | 30 | 0 | 30 |
| Vanden borre | 22 | 0 | 22 |
| Braak Vanden Borre | 10 | 0 | 10 |
| Cats&Dogs | 20 | 0 | 20 |
| TOTAAL | 122 | 0 | 122 |
| **Algemeen TOTAAL** | **505** | **1** | **506** |

*Tabel 9: Parkeeraanbod*

In de onderstaande tabellen (Tabel 10 en Tabel 11) worden de parkeerbezettingen en de bezettingsgraden getoond op de parkings van de verschillende winkels. Dit is bovendien weergegeven voor de 7 tijdstippen waarop de parkeerbezetting gemeten werd. De beoordeling van de parkeerdruk verloopt als volgt:

- 0% - 50% (blauw): lage parkeerdruk, men kan gemakkelijk een parkeerplaats vinden waardoor autobezit en gebruik gefaciliteerd wordt;
- 50% - 85% (groen): optimale parkeerdruk;
- 85% - 100% (rood): hoge parkeerdruk, er zal zoekverkeer ontstaan;
- > 100% (rood): te hoge parkeerdruk, er zijn geen vrije parkeerplaatsen waardoor er foutief geparkeerd wordt.

Het parkeerbezettingsonderzoek geeft aan dat op ten allen tijden het totale parkeeraanbod toereikend is om de behoefte op te vangen. Op vrijdag bedraagt de maximaal waargenomen bezetting 168 parkeerplaatsen. Dit komt overeen met een bezettingsgraad van 33%. Op zaterdag ligt de bezetting iets hoger, met 281 parkeerplaatsen of 56%.

Binnen de parkeerzone van Hubo, Quick, Shoppinghal en Carrefour is op vrijdag tussen 16u en 17u30 een nagenoeg constante parkeerbezetting van circa 100 plaatsen waargenomen. Dit komt overeen met een parkeerbezettingsgraad van ongeveer 25%. Binnen de parkeerzone kent de parking van Hubo de hoogste parkeerbezettingsgraad. Het gaat om 75%, wat overeenkomt met 38 bezette parkeerplaatsen.

Op zaterdag bedraagt de hoogst waargenomen parkeerbezetting binnen de parkeerzone van Hubo, Quick, Shoppinghal en Carrefour circa 155 parkeerplaatsen. De parkeerbezettingsgraad bedraagt maximaal 46%. Ook op zaterdag kent de parking van Hubo de hoogste parkeerbezettingsgraad. Het gaat om 98%, wat overeenkomt met 50 bezette parkeerplaatsen.

Binnen de parkeerzone van Fun, Vanden Borre en Cats&Dogs bedraagt de parkeerbezettingsgraad tussen 16u en 17u30 ongeveer 30% Er zijn maximaal 64 bezette parkeerplaatsen waargenomen. De parking van de Fun heeft het grootste aandeel hierin. Het gaat om maximaal 38 bezette parkings of een bezettingsgraad van 95%.

Op zaterdag is er binnen de parkeerzone van Fun, Vanden Borre en Cats&Dogs een hogere parkeerbezetting waargenomen. Om 14u30 zijn er 281 bezette parkeerplaatsen waargenomen. In verhouding tot de parkeercapaciteit komt dit overeen met een bezettingsgraad van 56%. Op zaterdag zijn de parkings van de Fun en Vanden Borre het meest bezet. De parking van Fun was samen met de naastliggende braakliggende parking overbezet. Het gaat om 73 bezette parkeerplaatsen. Ook op de parking Vanden Borre is tussen 14u30 en 15u een piekbezetting waargenomen, met een parkeerbezettingsgraad van 105%.

Niettegenstaande de hogere parkeerbezetting van de parking Hubo, Fun en Vanden Borre op zaterdag, is het parkeeraanbod binnen het projectgebied ruimschoots toereikend. Een parkeeraanbod van 350 parkeerplaatsen kan volstaan om de waargenomen parkeerbezetting op zaterdag comfortabel op te vangen.

| | Aanbod | Aanbod mindervaliden | Totaal aanbod | Parkeerbezetting | | | | | | | Parkeerbezettingsgraad | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 16:00 | 16:30 | 17:00 | 17:30 | 18:00 | 18:30 | 19:00 | 16:00 | 16:30 | 17:00 | 17:30 | 18:00 | 18:30 | 19:00 |
| Carrefour | 88 | 1 | 89 | 23 | 21 | 23 | 27 | 12 | 15 | 15 | 26% | 24% | 26% | 30% | 13% | 17% | 17% |
| Quick-shoppinghal | 214 | 0 | 214 | 38 | 36 | 33 | 31 | 30 | 36 | 30 | 18% | 17% | 15% | 14% | 14% | 17% | 14% |
| Braak Hubo | 30 | 0 | 30 | 5 | 7 | 6 | 6 | 5 | 4 | 3 | 17% | 23% | 20% | 20% | 17% | 13% | 10% |
| Hubo | 51 | 0 | 51 | 38 | 32 | 25 | 31 | 27 | 16 | 9 | 75% | 63% | 49% | 61% | 53% | 31% | 18% |
| TOTAAL | 383 | 1 | 384 | 104 | 96 | 87 | 95 | 74 | 71 | 57 | 27% | 25% | 23% | 25% | 19% | 18% | 15% |
| Fun | 40 | 0 | 40 | 38 | 35 | 27 | 25 | 19 | 3 | 0 | 95% | 88% | 68% | 63% | 48% | 8% | 0% |
| Braak Fun | 30 | 0 | 30 | 7 | 7 | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 23% | 23% | 13% | 3% | 7% | 7% | 3% |
| Vanden borre | 22 | 0 | 22 | 15 | 14 | 10 | 12 | 11 | 8 | 0 | 68% | 64% | 45% | 55% | 50% | 36% | 0% |
| Braak Vanden Borre | 10 | 0 | 10 | 3 | 3 | 4 | 2 | 2 | 2 | 0 | 30% | 30% | 40% | 20% | 20% | 20% | 0% |
| Cats&Dogs | 20 | 0 | 20 | 1 | 4 | 6 | 4 | 0 | 0 | 0 | 5% | 20% | 30% | 20% | 0% | 0% | 0% |
| TOTAAL | 122 | 0 | 122 | 64 | 63 | 51 | 44 | 34 | 15 | 1 | 52% | 52% | 42% | 36% | 28% | 12% | 1% |
| **Algemeen TOTAAL** | **505** | **1** | **506** | **168** | **159** | **138** | **139** | **108** | **86** | **58** | **33%** | **31%** | **27%** | **27%** | **21%** | **17%** | **11%** |

*Tabel 10: Parkeerbezetting vrijdag*

| | Aanbod | Aanbod mindervaliden | Totaal aanbod | Parkeerbezetting | | | | | | | Parkeerbezettingsgraad | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 | 13:00 | 13:30 | 14:00 | 14:30 | 15:00 | 15:30 | 16:00 |
| Carrefour | 88 | 1 | 89 | 35 | 38 | 34 | 38 | 36 | 29 | 24 | 39% | 43% | 38% | 43% | 40% | 33% | 27% |
| Quick-shoppinghal | 214 | 0 | 214 | 50 | 55 | 58 | 72 | 51 | 49 | 53 | 23% | 26% | 27% | 34% | 24% | 23% | 25% |
| Braak Hubo | 30 | 0 | 30 | 8 | 13 | 15 | 17 | 17 | 8 | 13 | 27% | 43% | 50% | 57% | 57% | 27% | 43% |
| Hubo | 51 | 0 | 51 | 46 | 50 | 46 | 50 | 43 | 48 | 49 | 90% | 98% | 90% | 98% | 84% | 94% | 96% |
| TOTAAL | 383 | 1 | 384 | 139 | 156 | 153 | 177 | 147 | 134 | 139 | 36% | 41% | 40% | 46% | 38% | 35% | 36% |
| Fun | 40 | 0 | 40 | 38 | 37 | 35 | 34 | 39 | 40 | 32 | 95% | 93% | 88% | 85% | 98% | 100% | 80% |
| Braak Fun | 30 | 0 | 30 | 16 | 14 | 16 | 29 | 34 | 18 | 17 | 53% | 47% | 53% | 97% | 113% | 60% | 57% |
| Vanden borre | 22 | 0 | 22 | 20 | 17 | 18 | 23 | 16 | 18 | 16 | 91% | 77% | 82% | 105% | 73% | 82% | 73% |
| Braak Vanden Borre | 10 | 0 | 10 | 4 | 2 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 40% | 20% | 10% | 50% | 10% | 10% | 10% |
| Cats&Dogs | 20 | 0 | 20 | 1 | 4 | 5 | 13 | 8 | 8 | 4 | 5% | 20% | 25% | 65% | 40% | 40% | 20% |
| TOTAAL | 122 | 0 | 122 | 79 | 74 | 75 | 104 | 98 | 85 | 70 | 65% | 61% | 61% | 85% | 80% | 70% | 57% |
| **Algemeen TOTAAL** | **505** | **1** | **506** | **218** | **230** | **228** | **281** | **245** | **219** | **209** | **43%** | **45%** | **45%** | **56%** | **48%** | **43%** | **41%** |

*Tabel 11: Parkeerbezetting zaterdag*

# 8 Mobiliteitsprofiel

Overeenkomstig het RUP beschrijft het mobiliteitsprofiel in welke mate het plan verkeer zal genereren. Er wordt een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersproductie en -attractie, en wat de parkeerbehoefte zal bedragen voor het parkeren van wagens en het stallen van fietsen. Dit zal afzonderlijk gebeuren voor de verschillende aanwezige functies. Er zal verkeer gegenereerd worden door de werknemers en klanten van de verschillende winkels, door de werknemers en bezoekers van de ambachtelijke bedrijven en KMO's, door de werknemers en bezoekers van de recreatieve functie en door de bewoners en bezoekers van de woningen. Volgende functies worden in rekening gebracht.

| Deel | Functie | Hoeveelheden |
|---|---|---|
| Art. 1 | Openbaar domein | / m² |
| Art. 2 | Grootschalige detailhandel | 25000 m² |
| | KMO | 12800 m² |
| Art. 3 | Recreatiezone | 7630 m² |
| Art. 4 | KMO | 14935 m² |
| Art. 5.1 | Wonen (achter de steenweg) | / we |
| Art. 5.2 | Wonen (aan de steenweg) | / we |
| Art. 5.3 | Bescheiden en sociaal wonen | / we |
| Art. 5.4 | Woonpark | 125 we |
| Art. 5.5 | Landelijk wonen | / we |
| Art. 6 | Gemengd openruimtegebied | / m² |

*Tabel 12: Functies RUP Turnhoutsebaan-Oost*

Momenteel zijn er al winkels en woningen aanwezig, niet al het toekomstig gegenereerd verkeer zal dus bijkomstig zijn. Om de impact van het plan te kunnen beoordelen (in vergelijking met de huidige situatie) zal enkel een berekening gemaakt worden van de bijkomende verkeersgeneratie. Verderop in dit MOBER zullen deze bijkomende verkeersstromen wel toegedeeld worden aan de huidige verkeersstromen zodat ook het totaalbeeld gevormd wordt. Om deze reden wordt naast de verkeersgeneratie op dagbasis ook de verkeersgeneratie berekend tijdens de maatgevende uren op vrijdagavond (16u00 – 17u00) en zaterdagnamiddag (13u00 – 14u00).

Het mobiliteitsprofiel zal opgesteld worden volgens twee scenario's. Ten eerste zal een korte termijn of trendscenario opgesteld worden waarbij ter bepaling van het mobiliteitsprofiel mobiliteitskencijfers gebruikt zullen worden uit onder meer:

- Het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER (Departement MOW, mei 2018);
- Statistische cijfers van Statistiek Vlaanderen;
- Het Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG);
- CROW-publicaties.

Ten tweede zal een lange termijn scenario opgesteld worden waarbij rekening wordt gehouden met de ambities van de vervoerregio Antwerpen naar het verduurzamen van de verplaatsingen. Deze ambitie vertaalt zich voornamelijk in een modal shift naar een lager autoaandeel (50%) in de vervoerswijzekeuze.

## 8.1 Trendscenario

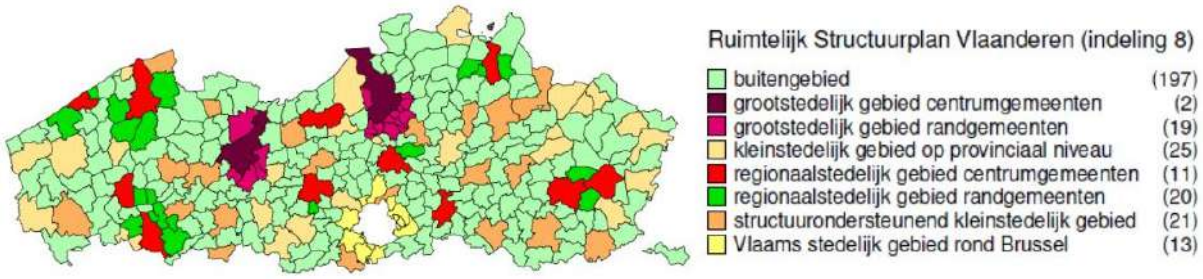
### 8.1.1 Woonfunctie

Het RUP geeft aan dat in deelgebied 5.4 kan gebouwd worden met een dichtheid van 25 woningen per hectare wat ongeveer zo'n 125 wooneenheden moet opleveren. In de overige deelgebieden die als woonzone bestemd worden, bestendigt het RUP de huidige situatie. Er zijn immers al woningen aanwezig en de deelgebieden worden niet verder verdicht.

#### 8.1.1.1 Bewoners

Het RUP biedt de mogelijkheid dat in deelgebied 5.4 125 wooneenheden kunnen voorzien worden. De gemiddelde gezinsgrootte in de gemeente Schilde bedraagt 2,39 personen per huishouden (Statistiek Vlaanderen, 2019). Dit samen maakt dat in de 125 wooneenheden samen ongeveer 299 personen zullen wonen.

Aangezien de gemeente Schilde aangeduid is als een gemeente in het buitengebied (Figuur 71), kan er gesteld worden dat iedere persoon gemiddeld 2,29 woninggerelateerde verplaatsingen (van en naar de woning samen) zal maken, en alle bewoners dus samen 684 verplaatsingen per dag zullen maken. 70,7% van deze verplaatsingen zal met de auto gebeuren en 15,1% met de fiets (Richtlijnenboek MOBER, 2018).




*Figuur 71: Indeling van de Vlaamse gemeenten (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 2011)*

Indien men er rekening mee houdt dat in een gemeente van het buitengebied de gemiddelde autobezettingsgraad 1,35 personen per auto bedraagt, dan mag er verwacht worden dat de bewoners van de 125 wooneenheden gemiddeld dagelijks 358 autoverplaatsingen en 103 fietsverplaatsingen zullen maken (Tabel 13).

| **Mobiliteitsprofiel bewoners** | |
|---|---|
| Aantal huishoudens of wooneenheden | 125 |
| Gemiddelde gezinsgrootte | 2,39 |
| Totaalaantal bewoners | 299 |
| Aantal woning gerelateerde verplaatsing per dag | 2,29 |
| Totaalaantal verplaatsingen | 684 |
| Aandeel auto | 70,7% |
| Aandeel fiets | 15,1% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,35 |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **358** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **103** |

*Tabel 13: Mobiliteitsprofiel bewoners*

Tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond (16u00 – 17u00) vindt 13,8% van de totale dagelijkse verkeersattractie (ingaand verkeer) en 3,8% van de totale dagelijkse verkeersproductie (uitgaand verkeer) plaats. Tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (13u00 – 14u00) is dit respectievelijk 4,6% en 9,0%. Concreet betekent dit dat de bewoners 32 verplaatsingen zullen genereren in het maatgevende vrijdagavondspitsuur en 24 tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (Tabel 14).

| | **Verkeersgeneratie bewoners** | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 13,8% | 3,8% | 4,6% | 9,0% |
| Aantal autoverplaatsingen | 25 | 7 | 8 | 16 |
| **TOTAAL** | **32** | | **24** | |

*Tabel 14: Autoverkeersgeneratie door bewoners tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

### 8.1.1.2 Bezoekers

Om de verkeersgeneratie van de bezoekers te berekenen zal er uitgegaan worden dat iedere wooneenheid 0,25 bezoekers zal aantrekken per dag (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Voor de 125 wooneenheden komt dit neer op 31 bezoekers per dag. Voor bezoekers wordt een andere modal split en autobezettingsgraad gehanteerd dan voor bewoners. Voor een gemeente in het buitengebied mag verwacht worden dat 75% van de bezoekers met de auto zal komen en dat de autobezettingsgraad 1,56 personen per auto bedraagt (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Hierbij rekening houdend kunnen 15 bezoeken per dag verwacht worden waarvan de verplaatsing van en naar de site gemaakt wordt met een auto (Tabel 15).

| Mobiliteitsprofiel bezoekers | |
|---|---|
| Aantal bezoekers per wooneenheid per dag | 0,25 |
| Totaalaantal bezoekers per dag | 31 |
| Aandeel auto | 75% |
| Aandeel fiets | 14% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,56 |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **30** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **9** |

*Tabel 15: Mobiliteitsprofiel bezoekers*

Uitgaande van een vrijdagavondspitsaandeel met een verkeersattractie van 8,6% en een verkeersproductie van 11,0%; en een zaterdagnamiddagaandeel met een verkeersattractie van 8,5% en een verkeersproductie van 4,2%, kan worden gesteld dat er tijdens de het maatgevende uur op vrijdagavond en zaterdagnamiddag respectievelijk 3 en 2 voertuigen in rekening moet worden gebracht voor de bezoekers van de woonfunctie (Tabel 16).

| | Verkeersgeneratie bezoekers | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 8,6% | 11,0% | 8,5% | 4,2% |
| Aantal autoverplaatsingen | 1 | 2 | 1 | 1 |
| **TOTAAL** | **3** | | **2** | |

*Tabel 16: Autoverkeersgeneratie bezoekers tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

### 8.1.1.3 Parkeerbehoefteraming

Het gemiddeld autobezit per huishouden in Schilde bedraagt 1,50 auto's per huishouden (Statistiek Vlaanderen, 2017). Het gemiddeld fietsbezit in Vlaanderen bedraagt 2.33 fietsen per huishouden (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Het vermenigvuldigen van dit gemiddeld auto- of fietsbezit per huishouden met het aantal voorziene wooneenheden geeft een indicatie van een gewenst minimumaantal te voorziene parkeerplaatsen of fietsenstallingen. Voor de bewoners van de 125 wooneenheden zouden via deze berekening 188 parkeerplaatsen en 292 fietsenstallingen voorzien moeten worden (Tabel 17).

Bijkomend worden er ook nog 15 bezoekende auto's verwacht worden per dag. Ermee rekening houdend dat niet alle bezoeken op hetzelfde moment plaatsvinden, er wordt gerekend met een maximale gelijktijdige bezettingsgraad van 80% in de avond (CROW 381 – Toekomstbestendig parkeren, 2018), dienen er 12 parkeerplaatsen en 4 fietsenstalling voor de bezoekers van de woonfunctie voorzien te worden (Tabel 17).

| | Parkeerbehoefteraming | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Bewoners | 188 | 292 |
| Bezoekers | 12 | 4 |
| **TOTAAL** | **200** | **296** |

*Tabel 17: Parkeerbehoefteraming woonfunctie*

Wanneer de berekende parkeervraag omgezet wordt naar een parkeernorm dan blijkt dat er 1,60 parkeerplaatsen per wooneenheid en 2,37 fietsenstallingen per wooneenheid nodig zijn (Tabel 18).

| | Vraagvolgende parkeernorm | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Bewoners | 1,50 | 2,34 |
| Bezoekers | 0,10 | 0,03 |
| **TOTAAL** | **1,60** | **2,37** |

*Tabel 18: Omzetting naar een vraagvolgende parkeernorm (in aantal benodigde parkeerplaatsen per wooneenheid)*

### 8.1.2 Ambachtelijke bedrijven en KMO's

In het RUP Turnhoutsebaan-Oost wordt 27 735m² bruto vloeroppervlakte aan ambachtelijke bedrijven en KMO's voorzien verdeeld over art. 2 (12 808m²) en art. 4 (14 935m²). Momenteel zijn er nog geen ambachtelijke bedrijven en KMO's gelegen op de site. Al het verkeer gegenereerd door de 27 735m² bvo aan ambachtelijke bedrijven en KMO's zal dus bijkomend verkeer zijn.

#### 8.1.2.1 Werknemers

Het Richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan dat er voor een gemiddeld ambachtelijk bedrijf of KMO 61 personen tewerkgesteld worden per ha nette terreinoppervlakte. Eveneens geeft het aan dat de netto terreinoppervlakte voor ambachtelijke bedrijven en KMO's gemiddeld 81% van de bruto terreinoppervlakte bedraagt. Rekening houdend met de hoeveelheid handelsfuncties dat voorzien wordt binnen art. 2, zal ongeveer 23 287m² bruto terreinoppervlakte bestemd zijn voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's. De bruto terreinoppervlakte op art. 4 bedraagt 29 869m². Omgerekend naar de netto terreinoppervlakte gaat het dus om 18 862m² en 24 194m² op respectievelijk art. 2 en art. 4. Er mag dus verwacht worden dat er 115 personen tewerkgesteld zullen worden binnen de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen art. 2 en 148 personen binnen art. 4.

Door verplaatsingen, ziekte, verlof, … kan gesteld worden dat 80% van de werknemers gelijktijdig aanwezig is op een werkdag. Gezien de ligging van de site in het buitengebied (Figuur 71) wordt op basis van het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) aangenomen dat het autoaandeel in de vervoerswijzekeuze van de werknemers 77% bedraagt. Hierbij zal de autobezettingsgraad gemiddeld 1,08 personen per wagen bedragen. Het fietsaandeel in de vervoerswijzekeuze bedraagt 10%. Gerekend met de bovengenoemde cijfers worden op dagbasis 131 auto- en 18 fietsverplaatsingen (heen en terug) verwacht door de werknemers van de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen art. 2 en 168 auto- en 24 fietsverplaatsingen binnen art. 4 (Tabel 19).

| Mobiliteitsprofiel werknemers KMO's | |
|---|---|
| Bruto terreinoppervlakte Art. 2 (m²) | 23287 |
| Bruto terreinoppervlakte Art. 4 (m²) | 29869 |
| Verhouding netto/bruto terreinoppervlakte | 81% |
| Netto terreinoppervlakte Art. 2 (m²) | 18862 |
| Netto terreinoppervlakte Art. 4 (m²) | 24194 |
| Aantal werknemers per ha | 61 |
| Aantal werknemers Art. 2 | 115 |
| Aantal werknemers Art. 4 | 148 |
| Gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad | 80% |
| Aandeel auto | 77% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,08 |
| Aandeel openbaar vervoer | 6% |
| Aandeel fiets | 10% |
| Aandeel te voet | 4% |
| TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag Art. 2 | 131 |
| TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag Art. 2 | 18 |
| TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag Art. 4 | 168 |
| TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag Art. 4 | 24 |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **298** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **42** |

*Tabel 19: Mobiliteitsprofiel werknemers ambachtelijke bedrijven en KMO's*

Het OVG biedt inzicht in de spreiding van het aankomend en vertrekkend verkeer van werknemers. In de kencijfers voor arbeiders wordt uitgegaan van een werkregime is twee shiften. Er worcht echter niet verwacht dat de werknemers van de ambachtelijke bedrijven en KMO's in twee of meerdere shiften zullen werken. Er wordt daarom uitgegaan van een spreiding voor kantoorwerknemers. Het Richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan dat tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond (16u00 – 17u00) 1% van de arbeiders aankomt en 20% vertrekt. Deze spreiding maakt dat er tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond 14 autoverplaatsingen gemaakt zullen worden door de werknemers van de ambachtelijke bedrijven of KMO's binnen art. 2 en 18 autoverplaatsingen door de werknemers van de ambachtelijke bedrijven of KMO's binnen art. 4. Er wordt verondersteld dat de ambachtelijke bedrijven op zaterdag geen verkeer genereren (Tabel 20).

| | Verkeersgeneratie werknemers | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 1% | 20% | 0% | 0% |
| Aantal autoverplaatsingen Art. 2 | 1 | 13 | 0 | 0 |
| Aantal autoverplaatsingen Art. 4 | 1 | 17 | 0 | 0 |
| | 1 | 30 | 0 | 0 |
| **TOTAAL** | **31** | | **0** | |

*Tabel 20: Bijkomende autoverkeersgeneratie werknemers KMO's tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

### 8.1.2.2 Bezoekers

De ambachtelijke bedrijven en KMO's zullen ook bezoekers aantrekken. Het Richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan rekening gehouden mag worden met gemiddeld 0,219 bezoekers per administratieve werknemer. Indien ervan uitgegaan wordt dat 10% van de werknemers een administratieve functie heeft, dan mogen er 3 bezoekers per dag verwacht worden zowel voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's op art. 2 als op art. 4. Het Richtlijnenboek MOBER (2018) stelt dat 83% van deze bezoekers met de wagen zal komen. Hierdoor wordt er op

dagbasis dus gemiddeld 4 pae aan verkeer gegenereerd door de bezoekers van de ambachtelijke bedrijven en KMO's op art. 2 en 5 pae per dag door de bezoekers van de ambachtelijke bedrijven en KMO's op art. 4 (Tabel 21).

| **Mobiliteitsprofiel bezoekers KMO's** | |
|---|---|
| Aandeel administratieve werknemers | 10 % |
| Aantal bezoekers (per werknemer) | 0,219 |
| Aantal bezoekers Art. 2 | 3 |
| Aantal bezoekers Art. 4 | 3 |
| Maximale gelijktijdige aanwezigheidsgraad | 21% |
| Aandeel auto | 83% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,08 |
| Aandeel openbaar vervoer | 3% |
| Aandeel fiets | 3% |
| Aandeel te voet | 3% |
| TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag Art. 2 | 4 |
| TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag Art. 2 | 0 |
| TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag Art. 4 | 5 |
| TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag Art. 4 | 0 |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **9** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **0** |

*Tabel 21: Mobiliteitsprofiel bezoekers ambachtelijke bedrijven en KMO's*

Zo'n 5% van de bezoekers zal toekomen in het maatgevend uur op vrijdagavond en zo'n 11% van de bezoekers vertrekt tijdens dit uur (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Op deze wijze dient er rekening gehouden te worden met minder dan 1 autoverplaatsing per uur tijdens het maatgevend uur op vrijdagavond. Op zaterdag wordt er verwacht dat de ambachtelijke bedrijven en KMO's geen verkeer zullen genereren (Tabel 22).

| | **Verkeersgeneratie bezoekers** | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 5% | 11% | 0% | 0% |
| Aantal autoverplaatsingen Art. 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aantal autoverplaatsingen Art. 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **TOTAAL** | **1** | | **0** | |

*Tabel 22: Autoverkeersgeneratie bezoekers ambachtelijke bedrijven en KMO's tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

### 8.1.2.3 Vrachtverkeer

Ambachtelijke bedrijven en KMO's worden ook gekenmerkt door vrachtverkeer. Het Nederlandse Kennisplatform CROW (Publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren, 2018) geeft aan dat gemiddeld genomen per netto hectare gemengd bedrijventerrein er 30 vrachtwagenverplaatsingen verwacht mogen worden. Volgens deze redenering zal er 102 pae aan vrachtverkeer per dag gegenereerd worden door de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen art. 2 en 130 pae per dag voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen art. 4 (Tabel 23). In deze berekening is rekening gehouden met een verdeling van 41% lichte vrachtwagens en 59% zware vrachtwagens (CROW 381 – Toekomstbestendig parkeren, 2018).

| Mobiliteitsprofiel vrachtverkeer | |
|---|---|
| Oppervlakte Art. 2 (ha) | 1,89 |
| Oppervlakte Art. 4 (ha) | 2,42 |
| Aantal vrachtverplaatsingen per ha | 30 |
| Aandeel lichte vrachtwagens (pae-waarde 1,5) | 41% |
| Aandeel zware vrachtwagens (pae-waarde 2) | 59% |
| TOTALE vrachtverkeersgeneratie per dag Art. 2 | 102 |
| TOTALE vrachtverkeersgeneratie per dag Art. 4 | 130 |
| **TOTALE vrachtverkeersgeneratie per dag** | **232** |

*Tabel 23: Bijkomende vrachtverkeersgeneratie KMO's*

Onderzoek gevoerd door de CROW geeft de spreiding van het vrachtverkeer aan. Tijdens een maatgevend avondspitsuur kan een attractie verwacht worden van 1,8%, en een productie van 6,2%. Tijdens een zaterdag wordt niet verwacht dat de ambachtelijke bedrijven en KMO's verkeer zullen genereren. Dit maakt dat er gemiddeld 8 pae/u aan vrachtverkeer gegenereerd zal worden tijdens het maatgevend uur op vrijdagavond (Tabel 24).

| | Vrachtverkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 1,8% | 6,2% | 0,0% | 0,0% |
| Vrachtverkeersgeneratie Art. 2 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| Vrachtverkeersgeneratie Art. 4 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| | 2 | 6 | 0 | 0 |
| **TOTAAL** | **8** | | **0** | |

*Tabel 24: Bijkomende vrachtverkeersgeneratie KMO's tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

### 8.1.2.4 Parkeerbehoefteraming

Door het in rekening brengen van aantallen, vervoerswijzekeuzes, autobezettingsgraden en gelijktijdige aanwezigheidsgraden wordt de parkeerbehoefte en de vraag naar fietsenstallingen bepaald voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's. Voor werknemers werd de gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad bepaald op 80% (Richtlijnenboek MOBER, 2018). De parkeervraag van de werknemers bedraagt daarom 66 parkeerplaatsen en 10 fietsenstallingen binnen art. 2 en 84 parkeerplaatsen en 12 fietsenstallingen binnen art. 4 (Tabel 25).

Voor kantoorbezoeken bedraagt het maximum aandeel aanwezige bezoekers binnen één uur 21% van het dagtotaal volgens de spreiding van zakelijke bezoeken meegegeven door het Richtlijnenboek MOBER (2018). Op basis hiervan dient er dus 1 parkeerplaats en 1 fietsenstalling voorzien te worden voor de bezoekers zowel binnen art. 2 als binnen art. 4. Voor het vrachtverkeer werd de aanname gemaakt dat maximaal één achtste van al het vrachtverkeer op dagbasis, tegelijkertijd aanwezig zullen zijn. Volgens deze aanname dienen er 5 parkeerplaatsen voor vrachtwagens voorzien te worden. Dit brengt het totaal voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's op 98 autoparkeerplaatsen, 5 parkeerplaatsen voor vrachtwagens en 15 fietsenstallingen (Tabel 25).

| | Parkeerbehoefteraming | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Art. 2 | | Art. 4 | |
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers | 66 | 10 | 84 | 12 |
| Bezoekers | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Vrachtverkeer | 6 | / | 8 | / |
| **TOTAAL** | **73** | **11** | **93** | **13** |

*Tabel 25: Parkeerbehoefteraming ambachtelijke bedrijven en KMO's*

Een omrekening van de parkeervraag naar een parkeernorm geeft aan dat er 0.36 parkeerplaatsen per 100m² netto terreinoppervlakte en 0.06 fietsenstallingen per 100m² netto terreinoppervlakte voorzien moeten worden voor de werknemers en bezoekers van de

ambachtelijke bedrijven en KMO's. Voor vrachtwagens dienen er 0.03 parkeerplaatsen voorzien te worden per 100m² netto terreinoppervlakte (Tabel 26).

| | Vraagvolgende parkeernorm (per 100 m² netto terreinoppervlakte) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Art. 2 | | Art. 4 | |
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers | 0,35 | 0,05 | 0,35 | 0,05 |
| Bezoekers | 0,01 | 0,01 | 0,00 | 0,00 |
| Vrachtverkeer | 0,03 | / | 0,03 | / |
| **TOTAAL** | **0,39** | **0,06** | **0,38** | **0,05** |

*Tabel 26: Omzetting naar een vraagvolgende parkeernorm (in aantal benodigde parkeerplaatsen per 100m² netto terrein oppervlakte)*

### 8.1.3 Winkels

In de zone tussen de Waterstraat en de Klein Waterstraat zal 25 000m² bruto-vloeroppervlakte aan grootschalige detailhandel voorzien worden. Het grootste aandeel hiervan, 23 789m² bvo, is vandaag echter al aanwezig.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte zal gebruik gemaakt worden van de huidige gemeten verkeersgeneratie en parkeerbezetting en zal deze geëxtrapoleerd worden naar 25 000m² (+5%).

#### 8.1.3.1 Verkeersgeneratie

Tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond (16u00 – 17u00) werden 233 ingaande en 296 uitgaande verkeersbewegingen waargenomen. Tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (13u00 -14u00) waren dit er respectievelijk 322 en 335 (Tabel 27). Rekening houdend met de spreiding van klanten doorheen een gemiddelde vrijdag en zaterdag (gegevens afkomstig van Google die deze verzamelt op basis van locatiegegevens van smartphones) is ook een inschatting gemaakt van de huidige verkeersstromen op dagbasis. Op vrijdag gaat het om een verkeersattractie en productie van 2 388 pae/dag, op zaterdag van 2 628 pae/dag (Tabel 27).

De aanname wordt gemaakt dat de verkeersgeneratie van de handelszaken rechtstreeks in verhouding staat tot hun oppervlakte. Wanneer de winkeloppervlakte naar de toekomst toe zal toenemen met 5%, dan wordt verwacht dat ook het aantal verkeersbewegingen van en naar de winkels zal toenemen met 5%. Tijdens het maatgevend uur op vrijdagavond zal er dus 12 pae/u aan verkeer bijkomend aangetrokken worden en 15 pae/u aan verkeer bijkomend geproduceerd worden. Tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag gaat het om 16 en 17 pae/u (Tabel 27).

| | Huidige autoverkeersgeneratie | | Toename winkelopp. | Toekomstige autoverkeersgeneratie | | Bijkomende autoverkeersgeneratie | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Attractie | Productie | | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Vrijdag 16u00-17u00 | 233 | 296 | 5% | 245 | 311 | 12 | 15 |
| **Dagtotaal vrijdag** | **2388** | **2388** | | **2510** | **2510** | **122** | **122** |
| Zaterdag 13u00-14u00 | 322 | 335 | | 338 | 352 | 16 | 17 |
| **Dagtotaal zaterdag** | **2628** | **2628** | | **2762** | **2762** | **134** | **134** |

*Tabel 27: Autoverkeersgeneratie winkels op dagbasis en tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

#### 8.1.3.2 Parkeerbehoefteraming

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van de werknemers en klanten van de winkels is gebruik gemaakt van hetzelfde principe. Op vrijdag werd de hoogste parkeerbezetting gemeten op 16u00, namelijk 168 parkeerplaatsen. Op zaterdag werden er maximaal 281 parkeerplaatsen bezet en dit om 14u30. Wanneer aangenomen wordt dat er in de toekomst eenzelfde typologie van winkels aanwezig zal zijn waarbij het aantal werknemers, klanten en hun gemiddelde verblijfsduur gelijk blijft, dan kan gesteld worden dat het aantal klanten en werknemers in een rechtevenredig verband zal staan met de winkeloppervlakte en zal de parkeerbezetting stijgen met 5% wanneer er 25 000m² bvo aan winkelruimte voorzien wordt. Op deze manier mag een parkeerbezetting van 177 parkeerplaatsen verwacht worden op vrijdagen omstreeks 16u00 en een parkeerbezetting van 295 parkeerplaatsen op zaterdagen omstreeks 14u30 (Tabel 28).

Het Richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan dat in een buitengebied gemiddeld 15% van de klanten gaat winkelen met de fiets en dat 71% dit doet met de wagen. Op basis van deze verhouding is de vraag naar fietsenstallingen geraamd. Echter dient er wel rekening mee gehouden te worden dat niet iedereen alleen komt winkelen. Zo bedraagt de gemiddelde autobezettingsgraad voor winkelbezoeken in een

buitengebied 1,25 personen per wagen. Wanneer meerdere personen met één wagen komen nemen ze slechts één parkeerplaats in beslag. Wanneer meerdere personen samen met de fiets komen, dan doen ze dit met meerdere fietsen en hebben ze elk dus ook een fietsenstalling nodig. Hiermee rekening houden wordt de behoefte aan fietsenstallingen geschat op 49 op vrijdagavond en 82 op zaterdagnamiddag (Tabel 28).

| | Huidige maximale parkeerbezetting | Toekomstige maximale parkeerbezetting | Toekomstige vraag naar fietsenstallingen |
|---|---|---|---|
| Vrijdag 16u00 | 168 | 177 | 49 |
| Zaterdag 14u30 | 281 | 295 | 82 |

*Tabel 28: Parkeerbehoefteraming winkels*

In de bovenstaande berekeningen werd er rekening gehouden met een typische vrijdag of zaterdag. Tijdens de solden- of eindejaarperiode is het drukker in de winkels, daarom wordt ook rekening gehouden met een comfortmarge van 15% (Tabel 29).

| | Huidige maximale parkeerbezetting | Toekomstige maximale parkeerbezetting |
|---|---|---|
| Vrijdag 16u00 | 203 | 49 |
| Zaterdag 14u30 | 340 | 82 |

*Tabel 29: Parkeerbehoefteraming winkels met inbegrip van een parkeercomfort (+15%) voor de solden- of eindejaarperiode*

Wanneer deze parkeerbehoefte omgerekend wordt naar een parkeernorm, dan dienen er 1,36 parkeerplaatsen en 0,33 fietsenstallingen te worden voorzien per 100m² vloeroppervlakte (Tabel 30).

| | Vraagvolgende parkeernorm (per 100m² bvo) | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers en klanten | 1,36 | 0,33 |

*Tabel 30: Omzetting naar een vraagvolgende parkeernorm (in aantal benodigde parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlakte)*

### 8.1.4 Recreatieve functie

De invulling van de recreatieve functie met een oppervlakte van 7 630 m² bruto vloeroppervlakte nog niet concreet bekend is, wel vindt de gemeente dat voornamelijk sportactiviteiten er wenselijk zijn. Er is daarom gerekend met de gemiddelde verkeersgeneratie en parkeerbehoefte per 100m² van allerhande sport gerelateerde recreatieve functies zoals weergegeven in Tabel 31 (CROW 381 – Toekomstbestendig parkeren (2018).

| Parkeerkencijfers CROW 381 | | |
|---|---|---|
| Functie | Aantal per 100m² | |
| | Min. | Max. |
| Dansstudio | 6,9 | 7,9 |
| Fitnesscenter | 6,9 | 7,9 |
| Overdekt zwembad | 12,3 | 14,3 |
| Sportzaal | 3,3 | 3,8 |
| Tennishal | 0,4 | 0,6 |
| **Gemiddelde** | **6,0** | **6,9** |

| Verkeersgeneratie CROW 381 | | |
|---|---|---|
| Functie | Aantal per 100m² | |
| | Min. | Max. |
| Dansstudio | 25,9 | 29,7 |
| Fitnesscenter | 37,8 | 45,2 |
| Overdekt zwembad | 33,6 | 39,1 |
| Sportzaal | 15,5 | 17,8 |
| Tennishal | 3,4 | 4,9 |
| **Gemiddelde** | **23,2** | **27,3** |

*Tabel 31: Gemiddelde parkeerbehoefte en autoverkeersgeneratie per 100m² voor verschillende recreatieve functies (CROW 381 – Toekomstbestendig parkeren, 2018)*

### 8.1.4.1 Verkeersgeneratie

Naar een recreatieve functie gelegen in het buitengebied komt gemiddeld 68% met de wagen. Hierbij bedraagt de gemiddelde autobezettingsgraad 1,89 personen per wagen (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Rekening houdend met de gemiddelde verkeersgeneratie van een recreatieve functie (Tabel 31) en de vervoerswijzekeuze kunnen we stellen dat voor een recreatieve functie met een oppervlakte van 7 630m² bruto-vloeroppervlakte er 2 680 bezoekers (en werknemers) verwacht mogen worden. Samen zullen deze 804 fiets- en 1 930 autoverplaatsingen maken op dagbasis (Tabel 32).

| **Mobiliteitsprofiel recreatie** | | |
|---|---|---|
| Terreinoppervlakte (m²) | | 12717 |
| Bebouwingsindex | | 60% |
| Gebouwoppervlakte (m²) | | 7630 |
| Modal split: | Autoaandeel | 68% |
| | OV-aandeel | 2% |
| | Fietsaandeel | 15% |
| Autobezettingsgraad | | 1,89 |
| Aantal bezoekers en werknemers per dag | | 2680 |
| Aantal verplaatsingen per dag | | 2 |
| **Totaalaantal fietsverplaatsingen per dag** | | **804** |
| **Totaalaantal autoverplaatsingen per dag** | | **1930** |

*Tabel 32: Mobiliteitsprofiel recreatieve functie*

De 1 930 autoverplaatsingen zijn verspreid doorheen de dag. Tijdens het maatgevend uur op vrijdagavond mag voor een recreatieve functie verwacht worden dat 7% van de ingaande verplaatsingen plaatsvindt en 8% van de uitgaande verplaatsingen op dagbasis. Op zaterdag is dit respectievelijk 7% en 4%. Dit geeft een totaal van 62 autoverplaatsingen in het maatgevend uur op vrijdagavond en 90 autoverplaatsingen in het maatgevend uur op zaterdagnamiddag (Tabel 33).

| | **Autoverkeersgeneratie recreatie** | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Vrijdagavond** | | **Zaterdagmiddag** | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Percentage van dagtotaal | 7% | 8% | 7% | 4% |
| Aantal auto's | 29 | 33 | 57 | 33 |
| **TOTAAL** | **62** | | **90** | |

*Tabel 33: Autoverkeersgeneratie van de recreatieve functie tijdens de spitsuren (in pae/u)*

### 8.1.4.2 Parkeerbehoefteraming

Volgens de spreiding die gegeven wordt door het Richtlijnenboek MOBER (2018) is maximaal 30% van de bezoekers tegelijkertijd aanwezig (op vrijdag omstreeks 20u00). Aangezien we in de berekeningen van de verkeersgeneratie geen onderscheid hebben kunnen maken in de verkeersgeneratie van de werknemers en de klanten is gesteld dat dezelfde redenering opgaat voor het aantal werknemers. Op deze wijze bedraagt de parkeervraag van de recreatieve functie 216 parkeerplaatsen en 90 fietsenstallingen (Tabel 34).

| | **Parkeerbehoefteraming** | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers en klanten | 289 | 121 |

*Tabel 34: Parkeerbehoefteraming recreatieve functie*

Omgezet naar een parkeernorm betekent dit dat er 3,79 parkeerplaatsen en 1,58 fietsenstallingen per 100m² bvo voorzien moeten worden voor de recreatieve functie (Tabel 35).

| | Vraagvolgende parkeernorm (per 100m²) | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers en klanten | 3,79 | 1,58 |

*Tabel 35: Omzetting naar een vraagvolgende parkeernorm (in aantal benodigde parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlakte)*

### 8.1.5 Totale verkeersgeneratie

Door het optellen van de verkeersgeneratie van de 125 bijkomende wooneenheden, de 27 735m² bvo aan ambachtelijke bedrijven en KMO's, de 5% extra winkeloppervlakte en de 7 630m² bvo aan recreatieve functies wordt de totale bijkomende verkeersgeneratie bekomen. Tijdens het maatgevend uur op vrijdagavond (16u00 – 17u00) zal er 164 pae/u aan bijkomend verkeer gegenereerd worden. Tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag is dit 150 pae/u (Tabel 36).

| | | Bijkomende verkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Wonen | Bewoners | 25 | 7 | 8 | 16 |
| | Bezoekers | 1 | 2 | 1 | 1 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 1 | 13 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| KMO Art.4 | Werknemers | 1 | 17 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 12 | 15 | 16 | 17 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 29 | 33 | 57 | 33 |
| | | 70 | 93 | 83 | 67 |
| **TOTAAL** | | **164** | | **150** | |

*Tabel 36: Bijkomende autoverkeersgeneratie tijdens de maatgevende uren (in pae/u) – Trendscenario*

De totale autoverkeersgeneratie (dus inclusief de alreeds aanwezig verkeergeneratie) bedraagt 693 pae/u tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond en 807 pae/u tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (Tabel 37). Het zijn voornamelijk de winkels die het meeste verkeer genereren.

| | | Totale verkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Wonen | Bewoners | 25 | 7 | 8 | 16 |
| | Bezoekers | 1 | 2 | 1 | 1 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 1 | 13 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| KMO Art.4 | Werknemers | 1 | 17 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 245 | 311 | 338 | 352 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 29 | 33 | 57 | 33 |
| | | 303 | 389 | 405 | 402 |
| | **TOTAAL** | **693** | | **807** | |

*Tabel 37: Totale autoverkeersgeneratie tijdens de maatgevende uren in pae/u – Trendscenario*

### 8.1.6 Totale parkeerbehoefte

Voor de bewoners en de bezoekers van de 125 bijkomende wooneenheden in art. 5.4 bedraagt de parkeervraag 200 parkeerplaatsen en 296 fietsenstallingen. Voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen respectievelijk art. 2 en 4 dienen er 67 en 85 parkeerplaatsen, 6 en 8 parkeerplaatsen voor vrachtwagens en 11 en 13 fietsenstallingen voorzien te worden om tegemoet te komen aan de vraag. Op het drukste moment van de week (zaterdag 14u30) en tijdens de solden- of eindejaarperiode wordt verwacht dat 340 parkeerplaatsen en 82 fietsenstallingen nodig zijn voor het winkelpersoneel en de klanten. De parkeervraag van de recreatieve functie is geraamd op 289 parkeerplaatsen en 121 fietsenstallingen (Tabel 38).

| | | Parkeerbehoefteraming | |
|---|---|---|---|
| | | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Wonen | Bewoners | 188 | 292 |
| | Bezoekers | 12 | 4 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 66 | 10 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 6 | / |
| KMO Art.4 | Werknemers | 84 | 12 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 8 | / |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 340 | 82 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 289 | 121 |
| | **TOTAAL** | **996** | **523** |

*Tabel 38: Totale parkeerbehoefte – Trendscenario*

## 8.2 Duurzaam scenario

Naar de toekomst toe zal de N12 opgewaardeerd worden tot een hoogwaardige openbare vervoersas. Dit in het kader van het streven naar een modal shift waarin het autoaandeel slechts 50% bedraagt in de vervoerswijzekeuze. In dit MOBER wordt ook rekening gehouden met die duurzame scenario.

De berekeningen van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte van de verschillende functies gebeuren gelijkaardig aan de berekeningen in het trendscenario. Enkel wordt het autoaandeel in de vervoerswijzekeuze van de bewoners, bezoekers, werknemers en klanten verlaagd tot 50%. De shift naar meer fietsverplaatsingen en verplaatsingen met het openbaar vervoer zal gelijk verdeeld worden over deze twee vervoersmodi. Er is gekozen om alle andere parameters, zoals de autobezettingsgraad, aantallen, spreiding doorheen de dag, … gelijk te houden in dit duurzame scenario in vergelijking met het trendscenario.

Aangezien de berekeningswijze gelijk blijft voor iedere functie, zal voor dit duurzaam scenario niet elke functie apart en in detail besproken worden. Er wordt eerder gefocust op de totalen.

### 8.2.1 Totale verkeersgeneratie

In het duurzame scenario waarbij slechts 50% de wagen gebruikt voor zijn of haar verplaatsingen, zullen de verschillende functies op een vrijdagavond samen 625 pae/u aan verkeer genereren. Op een zaterdagmiddag zal de verkeersattractie 389 pae/u bedragen en de verkeersproductie 364 pae/u (Tabel 39).

Tijdens een maatgevend vrijdagavondspitsuur zal er dus 68 pae/u minder gegenereerd worden in dit duurzame scenario dan in het trendscenario. Tijdens het maatgevende zaterdagmiddagspitsuur gaat het om 54 pae/u minder.

| | | Totale verkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Wonen | Bewoners | 17 | 5 | 6 | 11 |
| | Bezoekers | 1 | 1 | 1 | 0 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 0 | 8 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| KMO Art.4 | Werknemers | 1 | 11 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 206 | 261 | 284 | 296 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 49 | 56 | 98 | 56 |
| | | 276 | 349 | 389 | 364 |
| TOTAAL | | 625 | | 753 | |

*Tabel 39: Totale autoverkeersgeneratie tijdens de maatgevende uren in pae/u – Duurzaam scenario*

### 8.2.2 Bijkomende verkeersgeneratie

Momenteel Is al 95% van het toekomstig winkelaanbod aanwezig op de projectsite. Rekening houdend met een duurzaam scenario zal de verkeersgeneratie van deze winkels dus dalen ten opzichte van de huidige situatie. De totale bijkomende verkeersgeneratie zal dus beperkt blijven in dit duurzame scenario. Wanneer 50% van de mensen met de wagen komt dan bedraagt de bijkomende verkeersgeneratie 96 pae/u op vrijdagavond en zaterdagmiddag (Tabel 40).

| | | Bijkomende verkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Wonen | Bewoners | 17 | 5 | 6 | 11 |
| | Bezoekers | 1 | 1 | 1 | 0 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 0 | 8 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| KMO Art.4 | Werknemers | 1 | 11 | 0 | 0 |
| | Bezoekers | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Vrachtverkeer | 1 | 3 | 0 | 0 |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | -27 | -35 | -38 | -39 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 49 | 56 | 98 | 56 |
| | | 43 | 53 | 67 | 29 |
| **TOTAAL** | | **96** | | **96** | |

*Tabel 40: Bijkomende autoverkeersgeneratie tijdens de maatgevende uren in pae/u – Duurzaam scenario*

### 8.2.3 Totale parkeerbehoefte

Voor de bewoners en de bezoekers van de 125 bijkomende wooneenheden in art. 5.4 bedraagt de parkeervraag 196 parkeerplaatsen en 299 fietsenstallingen. Voor de ambachtelijke bedrijven en KMO's binnen respectievelijk art. 2 en 4 dienen er 44 en 56 parkeerplaatsen, 6 en 8 parkeerplaatsen voor vrachtwagens, en 23 en 29 fietsenstallingen voorzien te worden om tegemoet te komen aan de vraag. Op het drukste moment van de week (zaterdag 14u30) en tijdens de solden- of eindejaarperiode wordt verwacht dat 285 parkeerplaatsen en 173 fietsenstallingen nodig zijn voor het winkelpersoneel en de klanten. De parkeervraag van de recreatieve functie is geraamd op 213 parkeerplaatsen en 209 fietsenstallingen (Tabel 41).

| | | Parkeerbehoefteraming | |
|---|---|---|---|
| | | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Wonen | Bewoners | 188 | 292 |
| | Bezoekers | 8 | 7 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 43 | 22 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 6 | / |
| KMO Art.4 | Werknemers | 55 | 28 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 8 | / |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 285 | 173 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 213 | 209 |
| **TOTAAL** | | **809** | **733** |

*Tabel 41: Totale parkeerbehoefte – Duurzaam scenario*

# 9 Toekomstig bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitseffecten

Momenteel zijn ten aanzien van de verschillende winkels 8 toegangen naar de site. 8 ontsluitingen betekent ook 8 conflictpunten. Met het oog op de verkeersveiligheid zal getracht worden het aantal ontsluitingen en potentiële conflictpunten te minimaliseren. Echter moet er ook rekening gehouden worden met de verkeersafwikkeling. Daarom wordt er naar een optimale ontsluitingsstructuur gezocht in verschillende scenario's.

Dienstorder MOW/AWV/2012/16 geeft aan dat er naar gewestwegen ontsloten kan worden, maar alleen wanneer een ontsluiting naar een weg van een lagere wegencategorie niet mogelijk is. Bovendien dienen aansluitingen zo ver mogelijk van kruispunten aangelegd worden, met een minimum van 70m.

Het woonpark (art. 5.4) heeft als enige optie het ontsluiten naar de N12 Turnhoutsebaan. Art. 2 (winkels, ambachtelijke bedrijven en KMO's), art. 3 (recreatie) en art. 4 (ambachtelijke bedrijven en KMO's) zal rekening houdend met het dienstorder kunnen ontsluiten naar de Klein Waterstraat en/of Waterstraat dewelke lagere gecategoriseerd zijn dan de N12 Turnhoutsebaan. Voor art. 4 is de enige ontsluitingsoptie die naar de Klein Waterstraat.

Momenteel is er vanuit art. 2 ook een ontsluiting in noordelijke richting naar de Oudebaan. Gelet op het karakter van deze Oudebaan, de wegencategorisering en de wandelroute en lokale fietsroute die over deze Oudebaan loopt is er in geen van de scenario's gekozen om nog een ontsluiting te voorzien naar deze Oudebaan voor het gemotoriseerde verkeer. Wel is het natuurlijk aangeraden een ontsluiting voor voetgangers en fietsers te voorzien aan deze Oudebaan zodat de wandel- en fietsafstand tot de site geminimaliseerd wordt en waardoor de voetgangers en fietsers een veilige toegang (gescheiden van het gemotoriseerde verkeer) hebben tot de site.

Voor art. 2 en 3 zijn er 5 ontsluitingsscenario's uitgewerkt:

- Scenario 1: een ontsluiting naar de Klein Waterstraat;
- Scenario 2: een ontsluiting naar de Waterstraat;
- Scenario 3: Een ontsluiting naar zowel de Klein Waterstraat als de Waterstraat;
- Scenario 4: Een ontsluiting naar zowel de Klein Waterstraat als de Waterstraat met bijkomend een rechtstreekse rechts-in-rechts-uit ontsluiting naar de N12 Turnhoutsebaan;
- Scenario 5: een variant op scenario 4 waarbij de Klein Waterstraat een rechts-in-rechts-uit aansluiting krijgt met de N12 Turnhoutsebaan (op vraag van MOW).

In scenario 4 en 5 zal dus ook een rechtstreekse ontsluiting naar de N12 Turnhoutsebaan voorzien worden. Deze scenario's gaan dus in tegen dienstorder MOW/AWV/2012/16.

De vijf ontsluitingsscenario's zullen hierna achtereenvolgens worden besproken.

Voor het opstellen van het toekomstig druktebeeld zijn eerst de huidige verkeersstromen van en naar het plangebied in mindering gebracht van het huidige druktebeeld, volgens de gebruikte toedeling van het toekomstig gegenereerde verkeer (hieronder besproken). Nadien worden de toekomstige verkeersstromen op korte termijn (volgens het trendscenario) toegevoegd aan het huidige druktebeeld om te komen tot het toekomstige druktebeeld.

Het toekomstige druktebeeld zal niet opgesteld worden op langere termijn (volgens het duurzame scenario). Dit omdat de verkeersstromen op korte termijn groter, en dus ook bepalend zullen zijn. Wel zal als sensitiviteitstoets het druktebeeld opgesteld worden op lange termijn voor het meest gunstige ontsluitingsscenario.

## 9.1 Ontsluitingsscenario 1: Klein Waterstraat

### 9.1.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

De toedeling van het gegenereerde verkeer is gebaseerd op de huidige verdelingen van het af- en aanrijden. Op de kruispunten met de N12 Turnhoutsebaan hebben we een goed zicht op deze verdeling. Ook hebben we zicht op de huidige verdeling van het verkeer over de verschillende in- en uitritten. Zo rijdt 20% van het verkeer af en aan via de huidige toegang aan de Oudebaan. Er is op basis hiervan aangenomen dat 20% van het verkeer af- en aanrijdt via het noorden en dat 80% van het verkeer gelinkt kan worden aan de N12 Turnhoutsebaan (Figuur 72).

Door het optellen van de verkeersbewegingen van en naar de Klein Waterstraat en de Waterstraat op zowel vrijdagavond als zaterdagnamiddag blijkt dat 55% van het verkeer af en aanrijdt vanuit/naar het westen en 45% vanuit/naar het oosten. Deze verdeling van de verkeersstromen is toegepast op al het gegenereerde verkeer (Figuur 72).

De bovenstaande verdeling van het gegenereerde verkeer is toegepast voor zowel het maatgevend uur op vrijdagavond als voor het maatgevend uur op zaterdagnamiddag.

*Figuur 72: Procentuele toedeling van het gegenereerde verkeer – ontsluitingsscenario 1*

Gebruik makend van de bovenstaande spreiding zal op vrijdagavond respectievelijk 55 pae/u en 76 pae/u komen aanrijden en afrijden van/naar het noorden via de Klein Waterstraat. Vier keer meer verkeer zal aan- (222 pae/u) en afrijden (305 pae/u) naar de N12 Turnhoutsebaan via de Klein Waterstraat. 19 pae/u zal af en aanrijden naar/vanuit het westen naar de woonzone, 16 pae/u zal dit doen naar/vanuit het oosten tijdens het maatgevende vrijdagavondspitsuur (Figuur 73).

*Figuur 73: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 1 vrijdagavond*

Tijdens het maatgevend uur op zaterdagnamiddag zal er meer verkeer gegenereerd worden door de functies die ontsluiten op de Klein Waterstraat. 156 pae/u zal af- en aanrijden naar/vanuit het noorden via de Klein Waterstraat, 609 pae/u naar/vanuit het zuiden. Vanaf de Klein Waterstraat zal 139 pae/u naar links afslaan op het kruispunt met de N12 Turnhoutsebaan en 169 pae/u naar rechts. Ongeveer evenveel verkeer zal komen aanrijden vanuit beide richtingen op de N12 Turnhoutsebaan. De woonzone genereerd 27 pae/u tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag. 12 pae/u hiervan zal rijden van/naar het oosten, 14 pae/u van/naar het westen (Figuur 74).

*Figuur 74: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 1 zaterdagnamiddag*

### 9.1.2 Evaluatie verkeersafwikkeling

Aan de hand van verkeerskundige rekenregels wordt de verkeersafwikkeling van de kruispunten bepaald, waarbij de verkeersafwikkeling wordt beoordeeld volgens onderstaande criteria (Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten, 2009):

- Voorrangsgeregelde kruispunten:
  - Verzadigingsgraad per rijrichting < 80%: vlotte verkeersafwikkeling;
  - Verzadigingsgraad per rijrichting 80% - 90%: aanvaardbare verkeersafwikkeling met mogelijkheid tot kortstondige en lichte wachtrijvorming;
  - Verzadigingsgraad per rijrichting 90% - 100%: moeilijke verkeersafwikkeling met wachtrijvorming;
  - Verzadigingsgraad per rijrichting > 100%: kritische verkeersafwikkeling met langdurige en belangrijke wachtrijvorming, oververzadiging.
- Lichtengeregelde kruispunten:
  - Bij lichtengeregelde kruispunten wordt er pas vanaf een verzadigingsgraad van 95% gesproken van een moeilijke verkeersafwikkeling. Dit omdat er op een lichtengeregeld kruispunt een betere controle is over de verkeersafwikkeling waardoor er ook hogere verkeersintensiteiten afgewikkeld kunnen worden (Richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit', 2015).

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen op de Klein Waterstraat zorgen ervoor dat de verzadigingsgraad sterk oploopt, zowel op vrijdagavond (165%) en zaterdagnamiddag (204%) met oplopende wachtrijen als gevolg (Tabel 42 en Tabel 43). De verkeersafwikkeling op de N12 Tunhoutsebaan blijft wel vlot.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 56% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 31% | 53% | | 13 | 0 | | 8 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 165% | | | 1220 | | | 596 | |

*Tabel 42: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 45% | 41% | | 16 | 0 | | 15 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 204% | | | 1923 | | | 855 | |

*Tabel 43: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 zaterdagnamiddag*

Een mogelijkheid om de capaciteit van de Klein Waterstraat te vergroten is het aanbrengen van een extra rijstrook ter hoogte van het kruispunt met de N12 Turnhoutsebaan. Er is voldoende ruimte aanwezig om eenvoudig een aparte linksaf en rechtsaf strook te voorzien (Figuur 75).

*Figuur 75: Herinrichting kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat*

Het voorzien van een extra rijstrook biedt echter niet voldoende capaciteit om het verkeer vlot te laten afwikkelen. Vanuit de Klein Waterstraat kunnen niet voldoende hiaten in de verkeersstromen gevonden worden om de grotere intensiteiten vanuit de Klein Waterstraat vlot te kunnen laten afwikkelen. De verzadigingsgraad loopt op de linksaf strook namelijk op tot 134% op vrijdagavond en 164% op zaterdagnamiddag (Tabel 44 en Tabel 45). De wachtrij op deze linksaf strook zal ongetwijfeld ook langer worden dan de lengte van de linksaf strook (zo'n 25m) waardoor de doorstroming naar de rechtsaf strook geblokkeerd zal worden. Het voorzien van een extra rijstrook biedt dus geen oplossing voor de verkeersafwikkeling.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 56% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 31% | 53% | | 13 | 0 | | 8 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 134% | | 31% | 711 | | 13 | 246 | | 8 |

*Tabel 44: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 vrijdagavond met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 45% | 41% | | 16 | 0 | | 15 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 164% | | 40% | 1242 | | 14 | 339 | | 12 |

*Tabel 45: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 zaterdagnamiddag met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

Een andere mogelijkheid om de capaciteit van het kruispunt te verhogen is het kruispunt lichtengeregeld maken. Met een optimale lichtenregeling (volgens PTV Vistro), waarbij de cyclusduur 120 seconden bedraagt, en waarbij twee groenfases onderscheiden worden (één voor het verkeer op de N12 Turnhoutsebaan en één voor het verkeer op de Klein Waterstraat) kan het verkeer wel vlot afgewikkeld

worden op vrijdagavond (Tabel 46). Wel moeten er nog steeds twee rijstroken op de Klein Waterstraat voorzien worden. Ook met deze kruispunt configuratie zullen er echter wachtrijen ontstaan op de Klein Waterstraat en de N12 Turnhoutsebaan op zaterdagnamiddag. De verzadigingsgraad loopt er namelijk hoger op dan 95% (Tabel 47). Bovendien zorgt het plaatsen van verkeerlichting ook voor een stijging van de verzadigingsgraden op de N12 Turnhoutsebaan.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 77% | | | 16 | | | 121 | |
| Klein Waterstraat | 75% | | 73% | 61 | | 62 | 79 | | 72 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 76% | 71% | | 60 | 13 | | 71 | 107 | |

*Tabel 46: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 vrijdagavond met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat en met een lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 81% | | | 16 | | | 127 | |
| Klein Waterstraat | 87% | | 108% | 85 | | 263 | 94 | | 196 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 113% | 52% | | 326 | 8 | | 236 | 62 | |

*Tabel 47: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 1 zaterdagnamiddag met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat en met een lichtenregeling*

Zelfs met optimalisaties aan het kruispunt aan de Klein Waterstraat blijft de restcapaciteit op het kruispunt beperkt. Ontsluitingsscenario 1 biedt een minder robuuste verkeerssituatie, en biedt bijgevolg vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling geen volwaardige oplossing. De verkeersafwikkeling op de andere kruispunten wordt vervolgens niet verder onderzocht.

## 9.2 Ontsluitingsscenario 2: Waterstraat

### 9.2.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

Net als in ontsluitingsscenario 1 is er gekozen (o.b.v. de huidige verkeersbewegingen) voor een toedeling waarbij 55% van het verkeer aan- en afrijdt via het westen en 45% via het oosten. Eveneens is er net zoals in ontsluitingsscenario 1 aangenomen dat 80% van het verkeer kan worden gelinkt aan de N12 Turnhoutsebaan en dat 20% van het verkeer af- en aan rijdt via het noorden. In dit scenario zal het verkeer gegenereerd in art. 2 (winkels, ambachtelijke bedrijven en KMO's) en art. 3 (recreatieve functie) af en aanrijden via de Waterstraat (Figuur 76).

*Figuur 76: Procentuele toedeling van het gegenereerde verkeer – ontsluitingsscenario 2*

Gebruik makend van de bovenvermelde toedeling van het gegenereerde verkeer zal het verkeer afkomstig van art. 4 gebruik maken van de Klein Waterstraat (22 pae/u op vrijdagavond en 0 pae/u op zaterdagnamiddag). Het verkeer afkomstig van art. 2 en 3 zal gebruik maken van de Waterstraat. Het gaat om 635 pae/u op vrijdagavond en 780 pae/u op zaterdagnamiddag. De verkeersstromen gegenereerd door de woonontwikkeling zijn kleiner. Op vrijdagavond zal 16 pae/u af- en aanrijden via het oosten en 19 pae/u via het westen. Op zaterdagnamiddag gaat het om respectievelijk 12 en 14 pae/u (Figuur 77 en Figuur 78).

*Figuur 77: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 2 vrijdagavond*

*Figuur 78: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 2 zaterdagnamiddag*

### 9.2.2 Evaluatie verkeersafwikkeling

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen op de Klein Waterstraat zorgen ervoor dat de verzadigingsgraad oploopt op vrijdagavond (+3%-punten). Ondanks dat er geen bijkomend verkeer zal rijden op zaterdagnamiddagen op de Klein Waterstraat, zal ook op zaterdagnamiddag de verzadigingsgraad stijgen (+6%-punten) op de Klein Waterstraat. Dit is het gevolg van de hogere verkeersintensiteiten op de N12 Turnhoutsebaan waardoor het verkeer vanop de Klein Waterstraat moeilijker een hiaat kan vinden in de verkeersstroom op de N12 Turnhoutsebaan. De verzadigingsgraden zullen op beide dagen en op alle takken van het kruispunt onder de 80% blijven waardoor een vlotte verkeersafwikkeling te verwachter valt (Tabel 48 en Tabel 49).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 59% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 13% | 61% | | 12 | 0 | | 3 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 47% | | | 25 | | | 16 | |

*Tabel 48: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 61% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 16% | 51% | | 12 | 0 | | 4 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 60% | | | 31 | | | 27 | |

*Tabel 49: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 zaterdagnamiddag*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen op de Waterstraat en de N12 Turnhoutsebaan maken dat het kruispunt oververzadigd zal zijn met lange wachtrijen tot gevolg (Tabel 50 en Tabel 51).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 81% | | | 28 | | | 141 | |
| Waterstraat | 138% | | 80% | 755 | | 48 | 419 | | 110 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 121% | 52% | | 457 | 6 | | 345 | 50 | |

*Tabel 50: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 79% | | | 22 | | | 134 | |
| Waterstraat | 140% | | 99% | 790 | | 121 | 442 | | 170 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 177% | 48% | | 1457 | 6 | | 643 | 43 | |

*Tabel 51: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 zaterdagnamiddag*

Een mogelijke oplossing voor de oververzadiging is het aanpassen van de lichtenregeling zodat de capaciteit van het kruispunt verhoogt. Onderstaand is gerekend met een optimale lichtenregeling (volgens PTV Vistro) met een cyclustijd van 114 seconden. In deze lichtenregeling vallen drie groenfases te onderscheiden. Eerst krijgt het verkeer op de N12 Turnhoutsebaan (O) groen. Nadien het rechtdoorgaande verkeer op de N12 Turnhoutsebaan groen. En ten slotte krijgt het verkeer op de Waterstraat groen. De aangepaste lichtenregeling maakt dat de verzadigingsgraden dalen, maar het kruispunt zal nog steeds oververzadigd zijn op zaterdagnamiddag (Tabel 52 en Tabel 53).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 97% | | | 75 | | | 226 | |
| Waterstraat | 98% | | 63% | 135 | | 29 | 136 | | 87 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 97% | 56% | | 114 | 9 | | 140 | 67 | |

*Tabel 52: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 vrijdagmiddag met een aangepaste lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 101% | | | 100 | | | 284 | |
| Waterstraat | 100% | | 67% | 148 | | 33 | 146 | | 92 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 101% | 51% | | 161 | 8 | | 153 | 59 | |

*Tabel 53: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 2 zaterdagnamiddag met een aangepaste lichtenregeling*

Ook met een aangepaste lichtenregeling zullen er dus wachtrijen ontstaan op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat. Dit maakt dat ook het tweede ontsluitingsscenario vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling als niet haalbaar beschouwd kan worden. De andere kruispunten worden daarom niet verder onderzocht.

## 9.3 Ontsluitingsscenario 3: Klein Waterstraat en Waterstraat

### 9.3.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

In het derde ontsluitingsscenario wordt het verkeer gegeneerd door art. 2 (grootschalige detailhandel en KMO) gelijk verdeeld naar de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Aangezien art. 3 (recreatiezone) aan de zijde van de Waterstraat gelegen zal zijn, is gekozen om al dit verkeer te laten aan- afrijden via de Waterstraat. Opnieuw wordt er rekening mee gehouden dat 80% van het gegenereerde verkeer gelinkt is aan de N12 Turnhoutsebaan en dat 55% van dit verkeer aan- en afrijdt via het westen en 45% via het oosten (Figuur 79).

*Figuur 79: Procentuele toedeling van het gegenereerde verkeer – ontsluitingsscenario 3*

In ontsluitingsscenario 3 zal tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond 2 pae/u art. 4 binnenrijden en 20 pae/u art. 4 buitenrijden. De verkeersgeneratie van art. 2 en 3 is groter. 164 pae/u zal de site verlaten naar de Klein Waterstraat en 196 pae/u naar de Waterstraat. Zo'n 124 pae/u zal de site oprijden via de Klein Waterstraat en 152 pae/u via de Waterstraat (Figuur 80).

*Figuur 80: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 3 vrijdagavond*

Art. 4 zal geen verkeer genereren op zaterdagnamiddag, art. 2, 3 en 5.4 doen dit wel. In totaal zal tijdens het maatgevend uur op zaterdagnamiddag 385 pae/u art. 2 en 3 verlaten en 395 pae/u art. 2 en 3 binnenrijden. Iets meer dan de helft zal dit doen via de Klein Waterstraat, iets minder dan de helft via de Waterstraat. De woonzone (art. 5.4) zal 27 pae/u genereren en rechtstreek ontsluiten naar de N12 Turnhoutsebaan (Figuur 81).

*Figuur 81: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag*

### 9.3.2 Evaluatie verkeersafwikkeling

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen op de Klein Waterstraat zorgen ervoor dat de verzadigingsgraad sterk oploopt zowel op vrijdagavond (91%) en zaterdagnamiddag (112%) met oplopende wachtrijen als gevolg (Tabel 54 en Tabel 55). De verzadigingsgraden op de N12 Turnhoutsebaan blijven wel vrijwel stabiel.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 58% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 21% | 58% | | 12 | 0 | | 5 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 91% | | | 89 | | | 90 | |

*Tabel 54: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 28% | 47% | | 13 | 0 | | 7 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 112% | | | 302 | | | 208 | |

*Tabel 55: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag*

Een mogelijkheid om de capaciteit van de Klein Waterstraat te vergroten is het aanbrengen van een extra rijstrook ter hoogte van het kruispunt met de N12 Turnhoutsebaan. Er is voldoende ruimte aanwezig om eenvoudig een aparte linksaf en rechtsaf strook te voorzien (Figuur 82).

*Figuur 82: Herinrichting kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat*

Het voorzien van een extra rijstrook biedt echter niet voldoende capaciteit om het verkeer vlot te laten afwikkelen op zaterdagnamiddag. Vanuit de Klein Waterstraat kunnen niet voldoende hiaten in de verkeersstromen gevonden worden om de grotere intensiteiten vanuit de Klein Waterstraat vlot te kunnen laten afwikkelen. De verzadigingsgraad loopt op de linksaf strook op tot 67% op vrijdagavond en 84% op zaterdagnamiddag (Tabel 56 en Tabel 57). Op zaterdagnamiddag kunnen er dus tijdelijke en kortstondige wachtrijen ontstaan. De wachtrij op deze linksaf strook zal op zaterdagmiddag ook langer worden dan de lengte van de linksaf strook (ongeveer 25m) waardoor de doorstroming naar de rechtsaf strook geblokkeerd zal worden. Het voorzien van een extra rijstrook biedt dus geen oplossing voor de verkeersafwikkeling.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 56% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 21% | 58% | | 12 | 0 | | 5 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 67% | | 24% | 56 | | 12 | 32 | | 6 |

*Tabel 56: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 vrijdagavond met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 28% | 47% | | 13 | 0 | | 7 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 84% | | 28% | 97 | | 13 | 61 | | 7 |

*Tabel 57: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

Een andere mogelijkheid om de capaciteit van het kruispunt te verhogen is het kruispunt lichtengeregeld maken. Met een optimale lichtenregeling (volgens PTV Vistro) waarbij de cyclusduur 120 seconden bedraagt en waarbij twee groenfases onderscheiden worden (één voor het verkeer op de N12 en één voor het verkeer op de Klein Waterstraat) kan het verkeer wel vlot afgewikkeld worden (Tabel 58 en Tabel 59). Wel moeten er nog steeds twee rijstroken op de Klein Waterstraat voorzien worden. Het lichtengeregeld maken van het kruispunt zorgt er wel voor dat de doorstroming op de N12 Turnhoutsebaan verminderd. Vele bestuurders zullen namelijk moeten wachten voor het rode verkeerslicht. De verzadigingsgraden op beide takken van de N12 Turnhoutsebaan zullen wel (nipt) onder de 80% blijven waardoor er geen filevorming zal optreden of slechts kortstondig.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 73% | | | 11 | | | 98 | |
| Klein Waterstraat | 57% | | 72% | 57 | | 69 | 49 | | 59 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 43% | 72% | | 28 | 11 | | 33 | 95 | |

*Tabel 58: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 vrijdagavond met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat en met een lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 79% | | | 14 | | | 116 | |
| Klein Waterstraat | 66% | | 79% | 61 | | 76 | 60 | | 70 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 65% | 59% | | 46 | 8 | | 56 | 69 | |

*Tabel 59: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat en met een lichtenregeling*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen op de Waterstraat en de N12 Turnhoutsebaan maken dat de verzadigingsgraden op vrijdagavond en zaterdagnamiddag stijgen tot boven de 100% (Tabel 60 en Tabel 61). Meer concreet zullen de linksaf strook op de Waterstraat en de linksaf strook op de westelijke tak van de N12 Turnhoutsebaan oververzadigd geraken. Oplopende wachtrijen zullen het gevolg zijn.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 80% | | | 28 | | | 140 | |
| Waterstraat | 110% | | 66% | 291 | | 38 | 179 | | 84 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 102% | 57% | | 172 | 7 | | 153 | 57 | |

*Tabel 60: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 78% | | | 22 | | | 132 | |
| Waterstraat | 110% | | 80% | 290 | | 54 | 179 | | 96 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 133% | 52% | | 691 | 6 | | 313 | 50 | |

*Tabel 61: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag*

De capaciteit van het kruispunt kan worden verhoogd door het aanpassen van de lichtenregeling. Wanneer een volgens PTV Vistro optimale lichtenregeling wordt gebruikt dan zullen de verzadigingsgraden op zowel vrijdagavond als zaterdagnamiddag dalen. Op verschillende takken van het kruispunt zal echter de verzadigingsgraad hoger oplopen dan de drempelwaarde van 95% (Tabel 62 en Tabel 63). Ook met een aangepaste lichtenregeling zullen er dus wachtrijen ontstaan op dit kruispunt.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 100% | | | 101 | | | 264 | |
| Waterstraat | 61% | | 98% | 46 | | 124 | 67 | | 146 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 97% | 66% | | 125 | 14 | | 127 | 95 | |

*Tabel 62: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 vrijdagmiddag met een aangepaste lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 99% | | | 87 | | | 264 | |
| Waterstraat | 63% | | 98% | 47 | | 129 | 68 | | 146 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 100% | 60% | | 168 | 12 | | 124 | 81 | |

*Tabel 63: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag met een aangepaste lichtenregeling*

Ook met een aangepaste lichtenregeling zullen er dus wachtrijen ontstaan op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat. Dit maakt dat ook het derde ontsluitingsscenario vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling als niet haalbaar beschouwd kan worden. De andere kruispunten worden daarom niet verder onderzocht.

## 9.4 Ontsluitingsscenario 4: Klein Waterstraat, Waterstraat en rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan

### 9.4.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

Het vierde ontsluitingsscenario is erg gelijkend op het derde ontsluitingsscenario. Het enige verschil is dat er in dit vierde ontsluitingsscenario een bijkomende ontsluiting is van art. 2 (grootschalige detailhandel en KMO's) rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan (Figuur 83). Om de doorstroming op de N12 Turnhoutsebaan te maximaliseren is er gekozen voor een rechts-in/rechts-uit aansluiting.

De KMO's in art. 4 zullen ontsluiten naar de Klein Waterstraat. 80% van het in- en uitgaande verkeer op art. 4 zal gelinkt zijn met de N12 Turnhoutsebaan. 20% van dit verkeer zal aan- en afrijden via het noorden. Het woonpark (art 5.4) zal rechtstreek aantakken op de N12 Turnhoutsebaan. Art. 3 (recreatiezone) zal ontsluiten naar de Waterstraat.

Art. 2 (grootschalige detailhandel en KMO's) zal een drieledige ontsluiting krijgen. Het aangetrokken en geproduceerde verkeer zal gelijk verdeeld worden over de drie ontsluitingen. Maar, er wordt wel rekening gehouden met het feit dat de ontsluiting naar de N12 Turnhoutsebaan slechts een rechts-in/rechts-uit aansluiting zal zijn. Van deze ontsluiting aan de N12 Turnhoutsebaan zal dus enkel een derde van het inkomende verkeer uit het oosten, en een derde van het wegrijdende verkeer naar het westen gebruik maken. Als gevolg zal de helft van het inkomende verkeer vanuit het westen gebruik maken van de ontsluiting aan de Waterstraat of Klein Waterstraat. Eveneens zal de helft van het uitgaande verkeer naar het oosten gebruik maken van de ontsluitingen aan de Waterstraat of de Klein Waterstraat.

Net als in de drie vorige scenario's, wordt ervan uitgegaan dat 55% van het verkeer dat af- en aanrijdt via de N12 afkomstig is of gaat naar het westen en 45% afkomstig is of gaat naar het oosten (Figuur 83).

*Figuur 83: Procentuele toedeling van het gegenereerde verkeer – ontsluitingsscenario 4*

Gebruik makend van de beschreven toedeling zal tijdens het maatgevende vrijdagavondspitsuur 52 pae en 60 pae af- en aanrijden vanuit of naar het noorden op respectievelijk de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Het woonpark (art. 5.4) zal 34 pae/u genereren. 16 pae/u hiervan zal toekomen of wegrijden via het oosten, 19 via het westen. 123 pae/u zal art. 2 of 4 verlaten naar de N12 Turnhoutsebaan via de Klein Waterstraat. 85 pae/u maakt de omgekeerde beweging. 240 pae/u zal de Waterstraat in- of uitrijden aan de N12 Turnhoutsebaan. Deze 240 pae/u is afkomstig of gaande naar art. 2 of 3. Tot slot zal 97 pae/u van art. 2 gebruik maken van de rechts-in-rechts-uit aansluiting op de N12 Turnhoutsebaan (Figuur 84).

*Figuur 84: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

Gebruik makend van de beschreven toedeling zal tijdens het maatgevende uur op zaterdagmiddag 58 pae en 75 pae af- en aanrijden vanuit of naar het noorden op respectievelijk de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Het woonpark (art. 5.4) zal 27 pae/u genereren. 10 pae/u hiervan zal toekomen of wegrijden via het oosten, 14 via het westen. 115 pae/u zal art. 2 verlaten naar de N12 Turnhoutsebaan via de Klein Waterstraat. Ook 115 pae/u zal de omgekeerde beweging maken. 302 pae/u zal de Waterstraat in- of uitrijden aan de N12 Turnhoutsebaan. Deze 302 pae/u is afkomstig of gaande naar art. 2 of 3. Tot slot zal 116 pae/u van art. 2 gebruik maken van de rechts-in-rechts-uit aansluiting op de N12 Turnhoutsebaan (Figuur 85).

*Figuur 85: Verkeersgeneratie per zone (in pae/u) – ontsluitingsscenario 3 zaterdagnamiddag*

### 9.4.2 Evaluatie verkeersafwikkeling

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

Gebruikmakend van de toedeling van het verkeer volgens het vierde ontsluitingsscenario zullen er met behoud van de huidige kruispuntinrichting wachtrijen ontstaan op de Klein Waterstraat, en dit zowel op vrijdagavond als zaterdagnamiddag. De verzadigingsgraden zullen er namelijk oplopen tot boven de drempelwaarde van 80% (Tabel 64 en Tabel 65).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 20% | 57% | | 13 | 0 | | 5 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 84% | | | 66 | | | 68 | |

*Tabel 64: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 63% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 27% | 46% | | 14 | 0 | | 7 | 0 | |
| Klein Waterstraat | | 104% | | | 210 | | | 160 | |

*Tabel 65: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag*

Een mogelijkheid om de capaciteit van de Klein Waterstraat te vergroten is het aanbrengen van een extra rijstrook ter hoogte van het kruispunt met de N12 Turnhoutsebaan. Er is voldoende ruimte aanwezig om eenvoudig een aparte linksaf en rechtsaf strook te voorzien (Figuur 86).

*Figuur 86: Herinrichting kruispunt N12 Turnhoutsebaan - Klein Waterstraat*

Het voorzien van een afslagstroken op de Klein Waterstraat zorgt ervoor dat de verzadigingsgraden op geen enkele tak van het kruispunt boven de 80% zullen uitkomen. Een vlotte verkeersafwikkeling valt dus te verwachten. Op de N12 Turnhoutsebaan zullen de verzadigingsgraden niet meer dan 7% stijgen, het effect van de geplande ontwikkeling op de verkeersdoorstroming op de N12 Turnhoutsebaan t.h.v. de Klein Waterstraat is dus te verwaarlozen. Wel zullen de wachtrijen mogelijks langer worden dan de linksaf strook (zo'n 25m). De berekende wachtrijen op de linksaf strook van de Klein Waterstraat bedraagt namelijk 27m op het maatgevende vrijdagavondspitsuur en 49m op het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (Tabel 66 en Tabel 67). De wachtrij om linksaf te slaan kan dus mogelijk de doorstroming verhinderen voor het verkeer dat rechts wil afslaan vanuit de Klein Waterstraat. Mogelijks zal dus een langere afslagstrook nodig zijn om een vlotte verkeersafwikkeling ten allen tijden te kunnen garanderen.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 60% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 20% | 57% | | 13 | 0 | | 5 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 62% | | 22% | 50 | | 12 | 27 | | 5 |

*Tabel 66: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 63% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 27% | 46% | | 14 | 0 | | 7 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 78% | | 26% | 79 | | 13 | 49 | | 7 |

*Tabel 67: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag met een extra linksaf strook vanaf de Klein Waterstraat*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*

De bijkomende verkeersstromen van en naar de Waterstraat zijn groter dan de capaciteit van het kruispunt. Zowel op vrijdagavond als zaterdagnamiddag zullen er verzadigingsgraden van boven de 100% te noteren zijn op het kruispunt (Tabel 68 en Tabel 69). De verkeersafwikkeling zal er dus moeilijk verlopen en behoorlijk lange wachtrijen zullen ontstaan op dit kruispunt.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 82% | | | 29 | | | 148 | |
| Waterstraat | 104% | | 63% | 221 | | 37 | 144 | | 79 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 99% | 56% | | 144 | 7 | | 135 | 55 | |

*Tabel 68: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 82% | | | 24 | | | 144 | |
| Waterstraat | 104% | | 77% | 220 | | 51 | 144 | | 89 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 126% | 51% | | 570 | 6 | | 262 | 49 | |

*Tabel 69: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag*

Doordat de verhoudingen tussen de verschillende verkeersbewegingen over het kruispunt zullen veranderen kan de capaciteit van het kruispunt verhoogd worden door het aanpassen van de lichtenregeling. Wanneer een, volgens PTV Vistro, optimale lichtenregeling wordt gebruikt dan zullen de verzadigingsgraden op zowel vrijdagavond als zaterdagnamiddag dalen. Op geen van de takken zal de verzadigingsgraad hoger oplopen dan de drempelwaarde van 95% (Tabel 62 en Tabel 63). Met een aangepaste lichtenregeling valt dus geen moeilijke verkeersafwikkeling te verwachten op dit lichtengeregeld kruispunt. Wel zullen de verzadigingsgraden op de N12 Turnhoutsebaan (O) stijgen tot 32% en op de linksaf strook van de N12 Turnhoutsebaan (W) tot 72%. Dit zal een zichtbaar effect nalaten op de verkeerssituatie op de N12 Turnhoutsebaan.

De aangepaste lichtenregeling houdt een regeling in die bestaat uit drie groenfases. Eerst krijgt het verkeer op de rechtdoorgaande rijstrook en de linksaf strook van de N12 Turnhoutsebaan (W) groen. Nadien blijft het licht op groen voor het rechtdoorgaande verkeer op de N12 Turnhoutsebaan (W), maar krijgt ook het verkeer komende van de N12 Turnhoutsebaan (W) groen. Tot slot krijgt het verkeer komende van de Waterstraat groen. Voor zowel vrijdagavond als zaterdagmiddag is gerekend met een cyclusduur van 120 seconden. De verdeling van de groentijden verschilt wel voor beide momenten.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 89% | | | 42 | | | 183 | |
| Waterstraat | 87% | | 56% | 89 | | 32 | 88 | | 76 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 87% | 58% | | 79 | 8 | | 100 | 68 | |

*Tabel 70: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond met een aangepaste lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 91% | | | 41 | | | 197 | |
| Waterstraat | 87% | | 62% | 91 | | 38 | 90 | | 81 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 89% | 53% | | 100 | 7 | | 91 | 60 | |

*Tabel 71: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag met een aangepaste lichtenregeling*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Oudebaan*

Ook met de bijkomende verkeersstromen in acht genomen zal het verkeer komende van de Oudebaan nog voldoende hiaten vinden in de verkeersstromen op de N12 Turnhoutsebaan. De verkeersafwikkeling zal er vlot blijven net zoals vandaag. Op geen van de takken zal de verzadigingsgraad de drempelwaarde van 80% benaderen. Er blijft dus voldoende restcapaciteit over op dit kruispunt.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 55% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 4% | 58% | | 11 | 0 | | 1 | 0 | |
| Oudebaan | | 1% | | | 10 | | | 0 | |

*Tabel 72: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Oudebaan - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 57% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 2% | 55% | | 11 | 0 | | 0 | 0 | |
| Oudebaan | | 0% | | | 11 | | | 0 | |

*Tabel 73: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Oudebaan - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan –Hazendreef*

Het kruispunt met de Hazendreef werd geteld op een ander moment dan de overige kruispunten. Er is enkel een telling beschikbaar van een dinsdagavondspits. Voor het uitvoeren van deze capaciteitstoets zijn de intensiteiten van de rechtdoorgaande bewegingen gebruikt op een vrijdagavond (op basis van de omliggende getelde kruispunten). Wel zijn de intensiteiten van de afslagbewegingen van en naar de Hazendreef van een dinsdagavond gebruikt. Hieraan zijn ook de bijkomende verkeersstromen, gegenereerd door de geplande ontwikkeling, op een vrijdagavond aan toegevoegd.

Op basis van deze bovenvermelde verkeersintensiteiten kan geconcludeerd worden dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt vlot zal blijven verlopen. Op een vrijdagavond blijven zowel op de N12 Turnhoutsebaan als op de Hazendreef de verzadigingsgraden ruim onder de drempelwaarde van 80% (Tabel 74).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 61% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 67% | 4% | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Hazendreef | | 24% | | | 21 | | | 6 | |

*Tabel 74: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Hazendreef - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Ontsluiting art. 2*

De rechtstreekse ontsluiting naar de N12 Turnhoutsebaan van art. 2 is een rechts-in-rechts-uit aansluiting. Om de N12 Turnhoutsebaan op te rijden bedraagt de berekende verzadigingsgraad 18% op vrijdagavond en 11% op zaterdag namiddag (Tabel 75 en Tabel 76). Deze beweging zal dus vlot gemaakt kunnen worden zonder dat er wachtrijen ontstaan. Indien het verkeer vlot de parking kan oprijden dan zal ook de doorstroming op de N12 Turnhoutsebaan (O) gegarandeerd blijven.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 59% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 63% | | | 0 | | | 0 | |
| Art. 2 | | | 18% | | | 18 | | | 4 |

*Tabel 75: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Ontsluiting art. 2 - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 63% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 56% | | | 0 | | | 0 | |
| Art. 2 | | | 11% | | | 12 | | | 2 |

*Tabel 76: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Ontsluiting art. 2 - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Ontsluiting art. 5.4*

Het woonpark zal slechts een beperkte verkeersgeneratie kennen. De verkeersafwikkeling zal op de aansluiting met de N12 Turnhoutsebaan dus vlot kunnen verlopen (Tabel 77 en Tabel 78).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 48% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 60% | 1% | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Art. 5,4 | | 3% | | | 14 | | | 0 | |

*Tabel 77: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Ontsluiting art. 5.4 - ontsluitingsscenario 4 vrijdagavond*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 53% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | | 56% | 0% | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Art. 5,4 | | 4% | | | 14 | | | 1 | |

*Tabel 78: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Ontsluiting art. 5.4 - ontsluitingsscenario 4 zaterdagnamiddag*

## 9.5 Ontsluitingsscenario 5: Variant op scenario 4 met een rechts-in-rechts-uit aansluiting van de Klein Waterstraat op de N12

### 9.5.1 Toedeling van het gegenereerde verkeer

Wanneer de Klein Waterstraat geen volwaardige aansluiting meer zal hebben met de N12 Turnhoutsebaan, maar een rechts-in-rechts-uit aansluiting, dan zal al het huidige links afslaande verkeer op dit kruispunt zich heroriënteren. Op basis van het omliggende wegennet wordt aangenomen dat de overgrote meerderheid van het links afslaande verkeer zal omrijden via de Waterstraat. In dit MOBER wordt ter vereenvoudiging aangenomen dat al het verkeer zal omrijden via de Waterstraat.

Momenteel slaat op vrijdagavond zo'n 77 pae/u linksaf vanuit de Klein Waterstraat naar de N12 Turnhoutsebaan. 93 pae/u maakt de omgekeerde links afslaande beweging. Op zaterdagmiddag gaat het om respectievelijk 116 pae/u en 120 pae/u. Deze verkeersintensiteiten zullen dus bijkomend gemaakt worden op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat wanneer op de Klein Waterstraat enkel de rechts-in-rechts-uit beweging mogelijk is.

Ook zal al het verkeer van art. 2 en 4 dat gelinkt is aan de N12 richting Schilde gebruik dienen te maken van het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat. Op vrijdagavond gaat het om zo'n 102 pae/u, op zaterdag middag over zo'n 115 pae/u.

Het enkel toelaten van de rechts-in-rechts-uit bewegingen op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Klein Waterstraat zal er dus voor zorgen dat op vrijdagavond zo'n 272 pae/u meer gebruik zal maken van het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat dan in ontsluitingsscenario 4. Op zaterdagmiddag zal in dit vijfde ontsluitingsscenario zo'n 351 pae/u meer gebruik maken van het kruispunt dan in het vierde ontsluitingsscenario.

### 9.5.2 Evaluatie verkeersafwikkeling

In dit vijfde ontsluitingsscenario zal er (in vergelijking met het vierde ontsluitingsscenario) meer verkeer gebruik maken van het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat. In het vierde scenario liepen de verzadigingsgraden op dit kruispunt al op tot 89% op vrijdagavond en 91% op zaterdagmiddag bij een optimale lichtenregeling. Hiermee werd de grenswaarde voor een vlotte verkeersafwikkeling van 95% al benaderd. Voor dit vijfde scenario waarbij er meer verkeer zal rijden op het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat (en minder verkeer op het kruispunt met de Klein Waterstraat) zal enkel de verkeersafwikkeling besproken worden voor het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat. Deze zal namelijk maatgevend zijn.

De bijkomende verkeersintensiteiten vanuit dit vijfde ontsluitingsscenario zullen ervoor zorgen dat het kruispunt oververzadigd zal zijn. Dit geldt zowel op vrijdagavond als zaterdagmiddag. Bij een optimale lichtenregeling, waarbij de verzadigingsgraden geminimaliseerd worden, zal de capaciteit overschreden worden op alle takken van het kruispunt (Tabel 79 en Tabel 80).

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 107% | | | 184 | | | 398 | |
| Waterstraat | 104% | | 46% | 185 | | 23 | 194 | | 65 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 107% | 62% | | 223 | 12 | | 247 | 86 | |

*Tabel 79: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 5 vrijdagavond met een aangepaste lichtenregeling*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 112% | | | 274 | | | 577 | |
| Waterstraat | 113% | | 47% | 330 | | 24 | 308 | | 66 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 112% | 56% | | 306 | 10 | | 287 | 76 | |

*Tabel 80: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 5 zaterdagmiddag met een aangepaste lichtenregeling*

Aangezien dit vijfde ontsluitingsscenario nefast is voor de verkeersdoorstroming op de Waterstraat en de N12 Turnhoutsebaan, wordt dit ontsluitingsscenario niet beschouwd als een volwaardige oplossing.

## 9.6 Conclusies met betrekking tot de verschillende ontsluitingsscenario's

Ontsluitingsscenario's 1, 2 en 3 zijn vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling niet haalbaar gebleken. Met de verkeersafwikkeling als voornaamste uitgangspunt wordt er in ontsluitingsscenario 1 te veel verkeer toegedeeld op de Klein Waterstraat. In ontsluitingsscenario 2 wordt er dan weer te veel verkeer toegedeeld op de Waterstraat. In ontsluitingsscenario 3 wordt het verkeer gespreid over de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Toch zal ook in het derde scenario wachtrijvorming optreden. Ook wanneer de Klein Waterstraat afslagstroken krijgt en wanneer de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast wordt.

Om de bijkomende verkeersstromen te verkleinen van en naar de Waterstraat en Klein Waterstraat is er een vierde ontsluitingsscenario uitgewerkt met een bijkomende rechts-in/rechts-uit ontsluiting rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan. Dit ontsluitingsscenario is niet in overeenstemming met Dienstorder MOW/AWV/2012/16, maar kan wel een vlotte verkeersafwikkeling garanderen op de kruispunten met de Waterstraat en de Klein Waterstraat. Hiervoor dient wel de Klein Waterstraat uitgerust te worden met afslagstroken en dient de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast te worden. De capaciteit van de N12 Turnhoutsebaan wordt hiermee wel verkleind, maar verwacht wordt dat de verkeersafwikkeling op de N12 Turnhoutsebaan nog vlot zal verlopen. Het totaal aantal ontsluitingen van naar de N12 zal namelijk nog steeds afnemen van 8 naar 1.

Op vraag van MOW is ook een vijfde scenario uitgewerkt. Het gaat om een variant op het vierde scenario, waarbij kruispunt tussen de Klein Waterstraat en de N12 Turnhoutsebaan een rechts-in-rechts-uit aansluiting krijgt. Het links afslaand verkeer ter hoogte van dit kruispunt zal hierdoor omrijden via de Waterstraat. Het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat zal hierdoor oververzadigd geraken met filevorming op alle takken van het kruispunt tot gevolg. Enkel het vierde scenario blijkt dus haalbaar te zijn in termen van verkeersafwikkeling.

In alle vijf de ontsluitingsscenario's is geen in- en uitrit voorzien op de Oudebaan, in tegenstelling tot de huidige situatie. Het is echter wel voornaam om aan deze Oudebaan een ontsluiting te voorzien voor fietsers en voetgangers. Op deze manier verkort namelijk de fiets- en wandelafstand tot de site en verhoogt de verkeersveiligheid. Dit kan beide bijdragen tot een verhoging van het fiets- en voetgangers aandeel in de vervoerswijzekeuze van de werknemers en klanten.

Eveneens is het een meerwaarde om toegangen voor fietsers en voetgangers te voorzien die gescheiden zijn van de toegangen voor het gemotoriseerd verkeer aan de N12 Turnhoutsebaan, de Waterstraat en de Klein Waterstraat. Op deze manier verkleint de kans op een aanrijding tussen een auto en een fietsers of voetganger. Hierbij is het wel belangrijk dat de fietsenstallingen vlot en direct te bereiken zijn vanuit deze toegangen zodat fietsers niet de gehele parking moeten kruisen en zich opnieuw moeten mengen met het gemotoriseerde verkeer. Tot slot kunnen er ook best toegangen voor voetgangers voorzien worden naar zowel art. 2 als naar art. 4 vlak bij de bushalte 'Klein Waterstraat'. Op deze manier wordt deze halte goed bereikbaar vanuit het plangebied en verhoogt de kans dat personen de bus nemen om zich te verplaatsen van en naar de site.

Het laden en lossen gebeurt bij voorkeur aan de randen van de percelen. Op deze manier wordt het vrachtverkeer zo min mogelijk gemengd met het overige (zacht) verkeer. Belangrijk hierbij is ook dat het vrachtverkeer zo weinig mogelijk afslag bewegingen moet maken en zo weinig mogelijk achteruit moet rijden. Dit alles om dode hoek ongevallen te vermijden. Indien mogelijk kunnen aparte toegangen voor het vrachtverkeer ook de verkeersveiligheid verhogen.

# 10 Sensitiviteitstoetsen

## 10.1 Sensitiviteitstoets A: winkels op basis van kencijfers

In hoofdstuk 8 werd de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte voor de winkels berekend op basis van een ophoging (evenredig aan de bijkomende winkeloppervlakte) van de huidige verkeersstromen en parkeerbehoefte. Deze berekening is dus gebaseerd op gemeten gegevens en kan dus als realistisch beschouwd worden. Toch wordt in deze sensitiviteitstoets de berekening van de verkeersgeneratie en de parkeervraag nog eens overgedaan, maar ditmaal gebaseerd op kencijfers die afkomstig zijn van het Richtlijnenboek MOBER (2018).

Dit richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan dat in een gemiddelde winkel 0,81 personen tewerkgesteld zijn per 100m². Dit komt neer op 203 werknemers. Indien ervan uitgegaan wordt dat de winkels 6 dagen per week geopend zullen zijn van 10u tot 18u, dan zal bij hantering van een 38-urenweek gemiddeld 79% van het personeel aanwezig zijn. 79% van deze werknemers zullen met de wagen komen en dit met een gemiddelde autobezettingsgraad van 1,02 personen per wagen (Richtlijnenboek MOBER, 2018). Uitgaande van de bovenvermelde cijfers mogen 248 autoverplaatsingen (heen en terug) verwacht worden door de werknemers van de winkels (Tabel 81).

| Mobiliteitsprofiel werknemers | |
|---|---|
| Oppervlakte (m²) | 25000 |
| Aantal werknemers per 100m² | 0,81 |
| Aantal werknemers | 203 |
| Aantal openingsuren per week | 48 |
| Aantal werkuren per week per persoon | 38 |
| Gemiddelde gelijktijdige aanwezigheidsgraad | 79% |
| Aandeel auto | 79% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,02 |
| Aandeel fiets | 6% |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **248** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **19** |

*Tabel 81: Sensitiviteitstoets – mobiliteitsprofiel werknemers winkels*

Voor een gemiddelde handelsfunctie komen 30,8 klanten langs per dag en per 100m² bvo. Dit resulteert in 7 700 klanten op dagbasis. Wanneer 71% met de wagen komt en dit doet met gemiddeld 1,31 personen per wagen, dan mogen er op dagbasis 8 316 autoverplaatsingen verwacht worden door de klanten van de verschillende winkels. Echter mag verwacht worden dat klanten verschillende winkels zullen aandoen bij één bezoek gezien het een retailcluster betreft. Het Richtlijnenboek MOBER (2018) geeft aan dat klanten gemiddeld 2,9 winkels bezoeken in een retailcluster. Hiermee rekening houdend zullen er 2 868 autoverplaatsingen (heen en terug) gemaakt worden door de klanten van de winkels (Tabel 82).

| Mobiliteitsprofiel klanten | |
|---|---|
| Oppervlakte (m²) | 25000 |
| Aantal klanten per 100m² | 30,8 |
| Gemiddeld aantal klanten per dag | 7700 |
| Gemiddelde verblijsduur (in uur) | 1,02 |
| Aandeel auto | 71% |
| Gemiddelde autobezettingsgraad | 1,31 |
| Aandeel fiets | 15% |
| Combinatiefactor | 2,9 |
| **TOTAAL aantal autoverplaatsingen per dag** | **2868** |
| **TOTAAL aantal fietsverplaatsingen per dag** | **797** |

*Tabel 82: Sensitiviteitstoets – mobiliteitsprofiel klanten winkels*

Rekening houdend met een conversie factor die een vrijdag of zaterdag afweegt ten opzichte van een gemiddelde dag, en uitgaande van een spreiding van klanten gegeven door het Richtlijnenboek MOBER (2018) zullen de verschillende winkels 260 pae/u aan verkeer genereren tijdens het maatgevende uur op vrijdagavond en 363 pae/u tijdens het maatgevende uur op zaterdagnamiddag (Tabel 83).

| | Totale verkeersgeneratie | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Vrijdagavond | | Zaterdagmiddag | |
| | Attractie | Productie | Attractie | Productie |
| Aantal autoverplaatsingen | 104 | 155 | 193 | 169 |
| **TOTAAL** | **260** | | **363** | |

*Tabel 83: Sensitiviteitstoets – autoverkeersgeneratie winkels tijdens de maatgevende uren (in pae/u)*

Uit de spreiding van het aantal klanten weergegeven in het Richtlijnenboek MOBER (2018) blijkt dat maximaal 11% van de klanten tegelijkertijd aanwezig is op een zaterdag. Hiermee rekening houdend, alsook met het aantal klanten en werknemers, met hun

vervoerswijzekeuze, en met een verhoging van 15% voor de solden- of eindejaarperiode bedraagt de parkeervraag 344 parkeerplaatsen en 68 fietsenstallingen (Tabel 84).

| | Parkeerbehoefteraming | |
|---|---|---|
| | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Werknemers | 144 | 12 |
| Klanten | 200 | 56 |
| **TOTAAL** | **344** | **68** |

*Tabel 84: Sensitiviteitstoets – Parkeerbehoefteraming*

De verkeersgeneratie en parkeerbehoefte berekend op basis van de kencijfers van het Richtlijnenboek MOBER (2018) liggen dus in de lijn met de berekening uitgevoerd in hoofdstuk 8 (gebaseerd op de huidige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte). De berekende parkeervraag en verkeersgeneratie kan dus als realistisch beschouwd worden.

## 10.2 Sensitiviteitstoets B: Ontsluitingsscenario 4 op lange termijn

Door het streven naar een verduurzaming van de verplaatsingswijzen door verschillende instanties mag verwacht worden dat het autoaandeel in de verplaatsingen zal dalen naar de toekomst toe. Er wordt gestreefd naar een modal split waarin het autoaandeel op lange termijn 50% zal bedragen. De projectsite zal dus meer gemotoriseerd verkeer genereren op korte termijn dan op lange termijn. De mobiliteitseffecten zullen dus ook groter zijn op korte termijn dan op lange termijn. Daarom is bij het berekenen van de mobiliteitseffecten in het negende hoofdstuk enkel rekening gehouden met de effecten op korte termijn. In deze sensitiviteitstoets zullen ook de mobiliteitseffecten berekend worden op lange termijn voor het vierde ontsluitingsscenario. Dit vierde ontsluitingsscenario is namelijk het meest gunstige ontsluitingsscenario gebleken.

De verkeersgeneratie op lange termijn is berekend in hoofdstuk 8.2, ontsluitingsscenario 4 is besproken in hoofdstuk 9.4. In deze sensitiviteitstoets focussen we daarom enkel op de evaluatie van de verkeersafwikkeling. In hoofdstuk 9.4 is gebleken dat de kruispunten van de N12 Turnhoutsebaan met de Oudebaan, Hazendreef, de ontsluiting van art. 2 en de ontsluiting van art. 5.4 over (ruim) voldoende capaciteit beschikken om ook de bijkomende verkeerstromen vlot te verwerken. Op de kruispunten van de N12 Turnhoutsebaan met Waterstraat en de Klein Waterstraat worden op korte termijn wel de grenswaarden voor een vlotte verkeersafwikkeling (verzadigingsgraad van 80% voor voorrangsgeregelde kruispunten en 95% voor lichtengeregelde kruispunten) wel benaderd. In deze sensitiviteitstoets wordt daarom enkel gefocust op de mobiliteitseffecten op de kruispunten van de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat en Klein Waterstraat.

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Klein Waterstraat*

Wanneer de Klein Waterstraat voorzien wordt van aparte rijstroken voor het links en rechts afslaand verkeer (Figuur 86) dan zal in het duurzamer lange termijnscenario de verkeersafwikkeling vlot verlopen ter hoogte van het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan en Klein Waterstraat. Zowel op vrijdag als op zaterdag blijven de verzadigingsgraden ruim onder de grenswaarde van 80% (Tabel 85 en Tabel 86). Op vrijdagavond zijn de verzadigingsgraden op lange termijn tot 8%-punten lager dan op korte termijn, op zaterdagnamiddag is dit tot 4%-punten lager. Wanneer we de verzadigingsgraden van de rechtdoorgaande rijstroken van N12 Turnhoutsebaan op lange termijn vergelijken met de huidige verzadigingsgraden, dan zien we op vrijdagavond een maximale stijging van 1%-punt en op zaterdagnamiddag een maximale stijging van 3%-punten. Dit is dus zeer beperkt. Op lange termijn zal de geplande ontwikkeling dus weinig tot geen invloed hebben op de doorstroming van de N12 Turnhoutsebaan.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 58% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 19% | 56% | | 12 | 0 | | 4 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 54% | | 20% | 40 | | 12 | 20 | | 5 |

*Tabel 85: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4, vrijdagavond op lange termijn*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 61% | | | 0 | | | 0 | |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 25% | 44% | | 13 | 0 | | 6 | 0 | |
| Klein Waterstraat | 68% | | 24% | 53 | | 12 | 34 | | 6 |

*Tabel 86: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Klein Waterstraat - ontsluitingsscenario 4, zaterdagnamiddag op lange termijn*

*Kruispunt N12 Turnhoutsebaan – Waterstraat*

Op korte termijn zal de maximale verzadigingsgraad op het kruispunt tussen de N12 Turnhoutsebaan en de Waterstraat 89% bedragen op vrijdagavond en 91% op zaterdagnamiddag. Dit is telkens op de oostelijke tak van de N12 Turnhoutsebaan. Op lange termijn, wanneer het autoaandeel in de verplaatsingen lager ligt, zal dit 85% zijn op vrijdagavond en 84% op zaterdagmiddag (Tabel 87 en Tabel 88). De verzadigingsgraden zullen dus zo'n 10% onder de grenswaarde voor een vlotte verkeersafwikkeling blijven. Ten opzichte van de huidige verzadigingsgraden zal de stijging op de doorgaande rijstroken van de N12 Turnhoutsebaan niet meer bedragen dan 7%-punten op vrijdagavond en 9%-punten op zaterdagmiddag. Ook ter hoogte van dit kruispunt zal het effect van de geplande ontwikkeling op de doorstroming van de N12 Turnhoutsebaan beperkt blijven. Let wel, ook in dit lange termijnscenario is rekening gehouden met een aanpaste lichtenregeling zoals beschreven in hoofdstuk 9.4.

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 85% | | | 35 | | | 163 | |
| Waterstraat | 85% | | 53% | 86 | | 32 | 82 | | 72 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 82% | 56% | | 69 | 7 | | 90 | 63 | |

*Tabel 87: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4, vrijdagavond op lange termijn*

| | Verzadigingsgraad per rijstrook (%) | | | Maximale wachttijd per rijstrook (s) | | | Maximale wachtrij per rijstrook (m) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | L | RD | R | L | RD | R | L | RD | R |
| N12 Turnhoutsebaan (O) | | 84% | | | 30 | | | 165 | |
| Waterstraat | 85% | | 61% | 88 | | 39 | 83 | | 77 |
| N12 Turnhoutsebaan (W) | 83% | 51% | | 85 | 7 | | 76 | 56 | |

*Tabel 88: Capaciteitstoets kruispunt N12 – Waterstraat - ontsluitingsscenario 4, zaterdagnamiddag op lange termijn*

# 11 Conclusie

Met de voorliggende mobiliteitsstudie is getracht om na te gaan in welke mate vanuit mobiliteitsoogpunt het RUP 'Turnhoutsebaan Oost' te Schilde haalbaar is, welke ontsluitingsstructuur wenselijk is, en met welke parkeerbehoefte rekening dient gehouden te worden.

Door de ligging van de site kan de locatie niet als een voetgangerslocatie bestempeld worden. Wel is de site goed bereikbaar met de fiets, het openbaar vervoer en met de wagen. Zo behoren de N12 Turnhoutsebaan en de Klein Waterstraat tot het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk en wordt bushalte Klein Waterstraat op de N12 Turnhoutsebaan om het kwartier bediend door buslijn 410 Antwerpen – Turnhout.

Art. 2 (25 000m² bvo aan winkels en 23 287m² bruto terreinoppervlakte aan ambachtelijke bedrijven en KMO's), Art. 3 (7 630m² bvo aan recreatieve functies), art. 4 (29 869m² bruto terreinoppervlakte aan ambachtelijke bedrijven en KMO's) en art. 5.4 (125 wooneenheden) binnen het plangebied zullen samen zo'n 8 000 pae aan verkeer per dag genereren.

Momenteel genereert het plangebied al verkeer. Bijkomend zal 164 pae/u op het maatgevende uur op vrijdagavond en 150 pae/u op het maatgevende uur op zaterdagnamiddag gegenereerd worden wanneer uitgegaan wordt van kencijfers en het huidige functioneren van de winkels (trendscenario). Wanneer er gerekend wordt met een duurzamer (lange termijn) scenario waarbij slechts 50% de wagen gebruikt, dan zal er 96 pae/u bijkomend gegenereerd worden op de maatgevende uren op vrijdagavond en zaterdagnamiddag.

De 125 woningen in art. 5.4 kunnen enkel ontsluiten naar de N12 Turnhoutsebaan. In overeenstemming met dienstorder MOW/AWV/2012/16 zal het aantal ontsluitingen naar deze N12 Turnhoutsebaan geminimaliseerd moeten worden. Eveneens in overeenstemming met dit dienstorder zal art. 4 niet ontsluiten op de N12 Turnhoutsebaan, maar naar de Klein Waterstraat die lager gecategoriseerd is dan de N12 Turnhoutsebaan (lokale weg type II t.o.v. secundaire weg type III).

Art. 2 en 3 kunnen op verschillende wijzen ontsloten worden. In totaal zijn 5 ontsluitingsscenario's onderzocht. Ten eerste, een ontsluiting naar de Klein Waterstraat. Ten tweede, een ontsluiting naar de Waterstraat. Ten derde een ontsluiting naar de Klein Waterstraat alsook een ontsluiting naar de Waterstraat. In het vierde ontsluitingsscenario is bijkomend aan een ontsluiting naar de Waterstraat en Klein Waterstraat een rechts-in/rechts-uit aansluiting op de N12 Turnhoutsebaan aanwezig. Scenario 5 is een variant op het vierde ontsluitingsscenario. Anders dan in het vierde ontsluitingsscenario wordt In het vijfde ontsluitingsscenario uitgegaan van een rechts-in-rechts-uit aansluiting van de Klein Waterstraat. In deze mobiliteitsstudie is de haalbaarheid van al deze 5 ontsluitingsstructuren nagegaan.

Ontsluitingsscenario's 1, 2, 3 en 5 zijn vanuit het oogpunt van de verkeersafwikkeling niet haalbaar gebleken. Met de verkeersafwikkeling als voornaamste uitgangspunt wordt er in ontsluitingsscenario 1 te veel verkeer toegedeeld op de Klein Waterstraat. In ontsluitingsscenario's 2 en 5 wordt er dan weer te veel verkeer toegedeeld op de Waterstraat. In ontsluitingsscenario 3 wordt het verkeer maximaal gespreid over de Klein Waterstraat en de Waterstraat. Toch zal ook in het derde scenario wachtrijvorming optreden. Ook wanneer de Klein Waterstraat afslagstroken krijgt en wanneer de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast wordt.

Om de bijkomende verkeersstromen te verkleinen van en naar de Waterstraat en Klein Waterstraat is er een vierde ontsluitingsscenario uitgewerkt met een bijkomende rechts-in-rechts-uit ontsluiting rechtstreeks op de N12 Turnhoutsebaan. Dit ontsluitingsscenario is niet in overeenstemming met Dienstorder MOW/AWV/2012/16, maar kan wel een vlotte verkeersafwikkeling garanderen op de kruispunten met de Waterstraat en de Klein Waterstraat. Hiervoor dient wel de Klein Waterstraat uitgerust te worden met afslagstroken en dient de lichtenregeling op het kruispunt met de Waterstraat aangepast te worden. De capaciteit van de N12 Turnhoutsebaan wordt hiermee wel verkleind, maar verwacht wordt dat de verkeersafwikkeling op de N12 Turnhoutsebaan niet problematisch zal verlopen. De verzadingsgraden blijven namelijk onder de grenswaarde van 95%. Ze benaderen deze wel (tot 91%), de verkeerssituatie zal op korte termijn dus zeker als drukker bestempeld kunnen worden. Indien rekening gehouden wordt met een duurzamer lange termijnscenario, dan blijven de verzadigingsgraden op het kruispunt van de N12 Turnhoutsebaan met de Waterstraat wel ruim onder de grenswaarde van 95% (max. 85%).

Terwijl er gezocht is naar een minimumaantal ontsluitingen voor het gemotoriseerd verkeer, kan het aantal toegangen voor zwakke weggebruikers best gemaximaliseerd worden. Belangrijk is hierbij dat deze toegangen afgescheiden zijn van die van het gemotoriseerde verkeer en dat er toegangen zijn langs iedere weg die doorheen het plangebied loopt. Dit om de wandel- en fietsafstanden zo kort mogelijk te houden. Belangrijk is ook om een toegang tot de site te voorzien in de directe omgeving van bushalte 'Klein Waterstraat' op de N12 Turnhoutsebaan om het comfort te vergroten voor klanten en werknemers die het openbaar vervoer gebruiken om de site te bereiken. Zo ook kan er een toegang voor voetgangers en fietsers voorzien worden aan de Oudebaan. Zo wordt namelijk de wandel- en fietsafstand geminimaliseerd voor personen die de site willen bereiken vanuit het noorden. Gelet op het karakter van deze Oudebaan, de wegencategorisering en de wandelroute en lokale fietsroute die over deze Oudebaan loopt is er in geen van de scenario's gekozen om nog een ontsluiting te voorzien naar deze Oudebaan voor het gemotoriseerde verkeer.

Om tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte dienen er op het gehele plangebied samen 996 parkeerplaatsen en 523 fietsenstallingen voorzien te worden. De verdeling van het aantal fietsenstallingen en parkeerplaatsen is echter van groot belang gelet op het feit dat het plangebied opgedeeld is in verschillende delen. Een verdeling van de parkeervraag per functie en deelgebied wordt weergegeven in de onderstaande tabel. In een duurzamer scenario waarin slechts 50% de wagen gebruikt, bedraagt de parkeervraag 809 parkeerplaatsen en 733 fietsenstallingen.

| | | Parkeerbehoefteraming | |
|---|---|---|---|
| | | Parkeerplaatsen | Fietsenstallingen |
| Wonen | Bewoners | 188 | 292 |
| | Bezoekers | 12 | 4 |
| KMO Art.2 | Werknemers | 66 | 10 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 6 | / |
| KMO Art.4 | Werknemers | 84 | 12 |
| | Bezoekers | 1 | 1 |
| | Vrachtverkeer | 8 | / |
| Winkels | Werknemers & bezoekers | 340 | 82 |
| Recreatie | Werknemers & bezoekers | 289 | 121 |
| | **TOTAAL** | **996** | **523** |

*Tabel 89: Parkeerbehoefteraming per functie in het trendscenario*

## 6.4 Advies Team MER

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten
Milieueffectrapportage
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

# Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Turnhoutsebaan Oost te Schilde

Dossiernummer: SCRI19042

## 1. Toetsing aan het toepassingsgebied[1]

De gemeente Schilde stelt een RUP op met als tweeledig doel enerzijds de planologische context aan te passen voor de ongeordende zone met kleinhandelszaken gelegen binnen KMO-zone om zo een kwalitatieve herontwikkeling van het plangebied te kunnen bekomen en anderzijds een duidelijke en leefbare visie te bieden voor de woongebieden langs het betreffend deel van de Turnhoutsebaan.

Team Mer ontving op 20 mei 2019 de resultaten van de participatie en de adviezen en op 5 maart 2021 de scopingnota (versie 5 maart 2021). Op deze versie van de scopingnota had de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage nog enkele vragen en opmerkingen, onder andere over de behandeling van de referentiesituaties, het doorschuiven van onderzoek naar de volgende fase, de effectbespreking van onder meer de disciplines water, biodiversiteit, gezondheid en klimaat. Er werden daarom aanvullingen gevraagd op 2 april 2021. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 20 mei 2021 (versie 30 april 2021).

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

## 2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 18 maart 2019 t.e.m. 17 mei 2019 en een participatiemoment vond plaats op 25 maart 2019.

[1] Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

Verschillende adviesinstanties (Provincie Antwerpen, MOW, AWV, Agentschap Innoveren en Ondernemen, ANB, Departement Omgeving, VMM) en inspraakreacties hebben specifieke opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan of leveren specifieke informatie aan. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of verwerkt in de scopingnota.
De ontvangen adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.
Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 5 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

## 3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Lina Grooten
Directiehoofd Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten
Departement Omgeving