



Stad Turnhout
Dienst omgeving
Campus Blairon 200
2300 Turnhout

uw kenmerk
RUP_13040_214_00011_00001

contactpersoon
Jeroen Jonckheere
jeroen.jonckheere@delijn.be

Mechelen
2 november 2023

Advies Rup Turnhout Parklaan Oost

Geachte heer of mevrouw

We hebben uw adviesvraag voor het RUP Turnhout Parklaan Oost in goede orde ontvangen. Na het lezen van de document komen we tot de conclusie dat we een gunstig advies kunnen geven op de inhoud ervan.

Graag blijven we op de hoogte van het vervolg van dit dossier.

Met vriendelijke groeten

Jeroen Jonckheere
(Signature)

Digitaal ondertekend door Jeroen
Jonckheere (Signature)
Datum: 2023.11.02 09:30:29 +01'00'

Jeroen Jonckheere
Mobiliteitsontwikkelaar



Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

Motstraat 20 - 2800 Mechelen – tel. 015 40 87 11 - fax 015 40 87 09

IBAN BE64 3751 1173 1652 - BIC BBRUBEBB - ING 375-1117316-52

1 / 1

BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be



Visie op de omgeving en de mobiliteit in relatie tot het spoornetwerk

Synthesenota

INFR/ABEL

www.infrabel.be



Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 125 van 149. Verifieerbaar via code.esignflow.be met code 3320-4472-9976-9368

Rechtsgeldig elektronisch ondertekend document, blz. 125 van 149. Verifieerbaar via code.esignflow.be met code 0788-8809-4992-8308

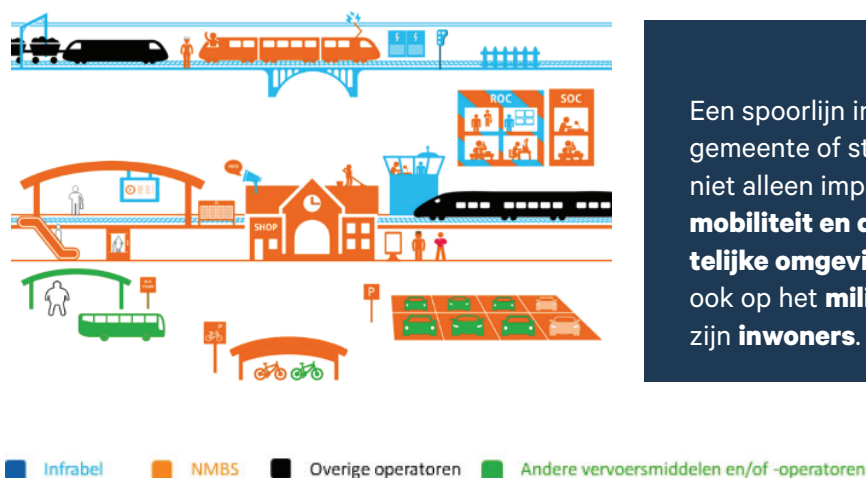
Wie is Infrabel

Infrabel is de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornet die werd opgericht in 2005. Als drijvende kracht achter duurzame mobiliteit werken wij 24 uur per dag, zeven dagen per week, om een veilig en efficiënt spoornet te verzekeren. We beheren, onderhouden en moderniseren de infrastructuur op het Belgische spoornet en organiseren het treinverkeer.

De rol van Infrabel bij de opmaak van het transportplan

- Verdeling van de capaciteit onder verschillende kandidaten (spoorwegondernemingen en niet-spoorwegondernemingen) rekening houdend met de eigen capaciteitsbehoeften voor onderhoud en vernieuwing en de technische randvoorwaarden van het netwerk (lijnen en stations)
- Capaciteit (rijpaden) toewijzen op een niet-discriminatoire manier aan alle kandidaten op basis van de rijpadaanvragen van deze kandidaten
- Afstemmen met de buurnetten voor de harmonisatie van internationale rijpaden
- Bij vragen voor nieuwe of gewijzigde bedieningen (aangevraagde haltes in een bepaald station), haalbaarheidsstudies maken met betrekking tot de inpasbaarheid in het transportplan

Onderstaande figuur toont de taakverdeling tussen enerzijds Infrabel, NMBS en anderzijds de andere operatoren of vervoersmiddelen.



Een spoorlijn in een gemeente of stad heeft niet alleen impact op **de mobiliteit en de ruimtelijke omgeving**, maar ook op het **milieu** en zijn **inwoners**.

1 Mobiliteit

Overwegen

Het Belgische spoornet is één van de drukst bereden netten in Europa en telt vandaag **1.700** overwegen. Infrabel heeft sinds zijn oprichting in 2005 in totaal **372 overwegen gesloten**. Overwegen vormen **zwarte punten** op ons net, omdat ze zowel een impact hebben op de **veiligheid, stiptheid, onderhoudslast en capaciteit**:



- Bijna wekelijks gebeurt er een ongeval aan overwegen en jaarlijks vallen er helaas (dodelijke) slachtoffers.
- Als de capaciteit van bepaalde spoorlijnen wordt verhoogd, zullen slagbomen aan overwegen vaker gesloten dan open zijn.
- Deze kruisingen tussen trein- en wegverkeer hebben een serieuze impact op de stiptheid van de treinen en robuustheid van de treindienst. Bovendien zorgen deze ook voor gevolgvtragingen bij ongeval/storingen.
- Nieuwe ontwikkelingen in de buurt van een overweg hebben bijgevolg ook een grote impact op deze zwarte punten.

Om al deze redenen wil Infrabel, waar het kan, overwegen sluiten en/of vervangen door een brug (fiets- en/of voetgangers-), tunnel, parallelweg of fietspad en dit steeds in samenspraak met de lokale overheden.

Stap 1

Opmaak streefbeeld

Infrabel stelt per gemeente een **streefbeeld** op dat **een volwaardig mobiliteitsalternatief** biedt voor het **geheel van de overwegen op het grondgebied van deze gemeente**. Dit streefbeeld is geënt op het lokale **mobiliteitsplan** of **structuurplan** waarbij **wegcategorisering, gebruik** (tellingen¹) en **overweghistoriek** (stiptheid, incidenten) worden geïntegreerd. Dit streefbeeld is een **beginpunt voor dialoog en discussie**².

In een streefbeeld bestaat er een **grofmazig netwerk** (bruggen/tunnels) voor het gemotoriseerd verkeer en een **fijnmaziger netwerk** (fiets- en/of voetgangersbrug, fiets- en/of voetgangerstunnel) voor fietsers en voetgangers. Daarbij wordt niet elke overweg telkens door een kunstwerk vervangen. Door voor bepaalde overwegen geen alternatief te voorzien kunnen we leefbare **woonstraten** teruggeven aan de bewoners, **sluipverkeer** weren en inzetten op het **STOP³-principe**.

Tijdens het ontwerp van dit streefbeeld houden we rekening met de ontsluiting van **landbouwpercelen, aanrijroutes voor hulpdiensten**, aanwezigheid van **sociale voorzieningen** en of het gebied in **een stedelijke of landelijke context** ligt. Een belangrijk doel van het streefbeeld is om de **ruimte** die nodig is voor de realisatie van kunstwerken tijdig te kunnen **verankeren**.

Stap 2

Principesakkoord gemeente/stad/gewest

Indien zowel de wegbeheerder (gemeente/gewest) als Infrabel samen winst zien in dit streefbeeld wordt een **principesakkoord** opgesteld. Daarna kan overgegaan worden tot de realisatie en dus het effectieve sluiten en/of vervangen van bepaalde overwegen. Hiervoor is een **samenwerkingsovereenkomst** nodig, waarbij alle mogelijke stakeholders vooraf worden geconsulteerd via participatie- en infomomenten. De effectieve realisaties zijn afhankelijk van **procedures, onteigeningen en budgetten**.

Infrabel is ervan overtuigd dat er specifiek in havengebied ook overwegen dienen te worden geweerd. Ook in deze specifieke context gebeuren jaarlijks verschillende ongevallen (17 in 2019).

¹ Om een objectieve afweging te kunnen maken, beslist Infrabel in samenspraak met de wegbeheerder om in bepaalde gevallen een extern mobiliteitsbureau aan te stellen.

² Als het gaat om oplossingen met een bovenlokale impact, dan worden deze ook bovenlokaal met alle stakeholders overlegd.

³ Het STOP-principe wordt gebruikt bij de inplanning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Het principe is leidraad voor o.a. het Vlaamse mobiliteitsbeleid, omdat blijkt dat meer dan de helft van de verplaatsingen op korte afstanden gebeurt, die te voet of met de fiets afgelegd kunnen worden

Visie op fietssnelwegen

Als beheerder van de spoorinfrastructuur, de ruggengraat van het openbaar vervoer in België, beseft Infrabel dat het een **sleutelrol** te spelen heeft in de combinatie van verschillende vervoersmodi en mobiliteitsoplossingen die het aanbod van morgen mee zullen bepalen.

Infrabel staat **positief tegenover de uitbouw van fiets-snelwegen** want wij geloven in de combinatie trein en fiets als sterk en duurzaam antwoord op de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst. Het spoornet kan, als bestaande lineaire verbinding tussen de verschillende steden en gemeenten, als basis dienen voor de ontwikkeling van fietsinfrastructuur.

Infrabel wil een constructieve partner zijn voor de uitbouw van fietsinfrastructuur, ondanks dat wij hiervoor vandaag noch over een duidelijk kader noch over een specifiek budget beschikken.

Ook voor onze voogdijoverheid is die constructieve samenwerking met alle betrokkenen met het oog op multimodale mobiliteit, een evidentie. Budgetgewijs moet Infrabel voorrang geven aan spoorinvesteringen, maar dat sluit een samenwerking ten bate van de zachte weggebruiker niet uit.

Voor Infrabel betekent een goede en aangepast fietsinfrastructuur langs de sporen eerst en vooral een **veilige infrastructuur**.

Als spoorinfrastructuurbeheerder is onze **eerste prioriteit** de **veiligheid** van het treinverkeer en van de personen die zich op en rond de spoorinfrastructuur bevinden. Fietsinfrastructuur langs de sporen, brengt hoe dan ook een verhoogd veiligheidsrisico met zich mee. Het is dan ook een win-win voor zowel de doorstroming op de fietssnelweg als het treinverkeer om conflictpunten op te lossen door deze ongelijkgronds te laten kruisen.

Het is dan ook **heel belangrijk** dat we samen met alle betrokken partijen **goede afspraken** maken. Die afspraken gaan bijvoorbeeld over de **kantwissel via fietstunnel/brug, de minimale afstand van 4,5 m tot het spoor voor fietssnelwegen** (bij toekomstige projecten), ... In dat opzicht gaan we steeds op zoek naar een win-win situatie voor alle partijen. Uiteraard waken we er steeds over dat dit in overeenstemming is met onze kerntaken en doelstellingen.

Zo vragen wij om telkens een **omheining te voorzien tussen de fietssnelweg en het spoor omwille van het veiligheidsaspect**. We delen dan ook graag onze expertise hierover en zijn altijd bereid om hierover in dialoog te treden.



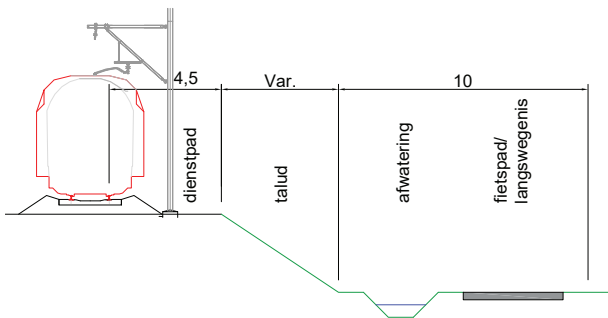
2 Omgeving

Bouwwrije strook van 10 m langs het spoor

Infrabel vraagt langs het spoorlichaam **een minimale bouwwrije strook van 10m**. Eerst en vooral omwille van de **veiligheid** (bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid bij ongevallen), maar ook om te kunnen voorzien in het **onderhoud**, het **afwateringssysteem**, de aanleg van **kabels**, de aanleg van **fietssnelwegen** en het eventueel verhogen van de **capaciteit**.

De **grens** van het spoorlichaam ligt:

- bij gelijkgrondse ligging van het spoor aan de buitenste rand van het dienstdaag (op 4,5m van de buitenste rail bij toekomstige projecten).
- bij spoor in ophoging of uitgraving aan de uiterste grens van het talud.



In de bouwwrije zone kunnen **wegneembare constructies** geplaatst worden zolang zij de **veiligheid** van het spoor niet in gedrang brengen.

De **lokale omstandigheden** moeten evenwel **geval per geval** bekeken worden:

- In specifieke gevallen kan de bouwwrije strook **uitgebreid worden van 10 naar 15m**: als er langs de sporen een fietspad komt of als er al een fietspad of wegenis ligt.
- In specifieke gevallen kan **een bouwwrije strook van 5m voldoende zijn**: als er al een fietspad langs de sporen ligt en er geen capaciteitsverhoging aan de orde is.

- In **stedelijk gebied** kan van de algemene regel **afgeweken** worden als blijkt dat de spoorwagcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, vergroening of nutsleidingen.

Type dwarsprofiel van de spoorberm

Infrabel streeft naar een type dwarsprofiel van de spoorberm dat **uniform** is.

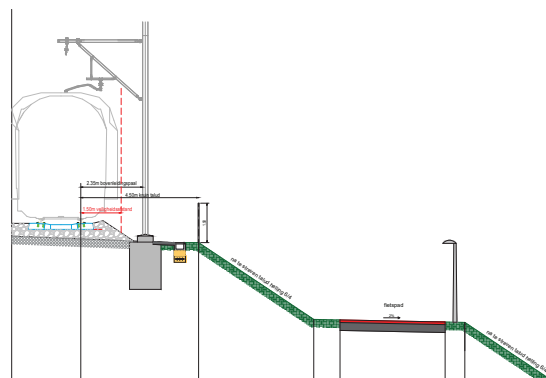
Binnen alle ruimtelijke processen en projecten zullen we de ruimte voor dit type dwarsprofiel zo veel als mogelijk verankeren en dit omwille van veiligheidsredenen.

Hydraulica

De riolering en het oppervlaktewater mogen **niet afwaten in spoorweggrachten**. Indien dit toch het geval zou zijn, dan zal bij nieuwe woonprojecten de afwatering genormaliseerd dienen te worden.

In overstromingsgevoelige gebieden waar ook spoorlijnen liggen, werkt Infrabel samen met waterloopbeheerders voor de gezamenlijke bouw van **buffergrachten** en **bufferbekkens**.

Uitzonderlijk maken spoorweggrachten deel uit van officiële waterlopen. In dat geval dient een rekennota te worden voorgelegd aan Infrabel die aantoonst dat bijkomende debieten met voldoende reserve ten opzichte van de gangbare retourperiode geen aanleiding kunnen geven tot overstroming van de grachten en de spoorbedding.

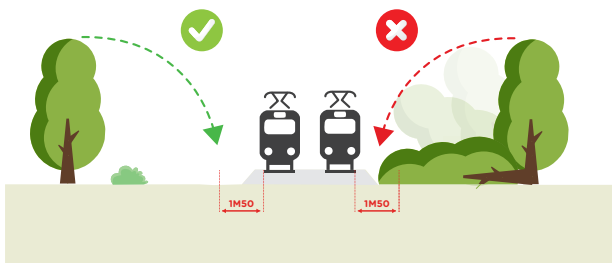


3 Milieu en mens

Bermbeheer

Voor bermbeheer gaat Infrabel uit van het principe dat de aanwezige flora de operabiliteit en vooral de **veiligheid van het treinverkeer niet in het gevaar mag brengen**.

De wet bepaalt dat de **plantengroei langs de spoorweg minimaal anderhalve meter korter gehouden dient te worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf**.



De **vegetatie moet dus op tijd worden onderhouden** en de kap- en snoeiwerken moeten worden uitgevoerd voor dat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

De wet geeft Infrabel als infrastructuurbeheerder bovendien ook de bevoegdheid **om elke niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan acht meter van de spoorstaven te verbieden**, indien deze plantengroei de **veiligheid** van het treinverkeer in gevaar kan brengen.

Infrabel staat uiteraard **open voor dialoog** en zet reeds in op **ecologisch bermbeheer** op specifieke locaties (hakhoutbeheer in samenwerking met Natuurpunt, samenwerking met steden en gemeenten) dit telkens met de **veiligheid** als absolute prioriteit.

Hernieuwbare energie

Energie speelt een grote rol voor Infrabel als infrastructuurbeheerder van de Belgische spoorwegen. Als modern en verantwoordelijk overheidsbedrijf zetten wij sinds meerdere jaren in op **hernieuwbare energieprojecten**, waarvan de technische en financiële haalbaarheid gegarandeerd is, om zo bij te dragen aan de verduurzaming van de energievoorziening.



Dit betreft o.a. het plaatsen van **fotovoltaïsche zonnepanelen** op (onze) gebouwen, maar we investeren ook in projecten op grotere schaal zoals onze participatie in het **Greensky-windmolenpark** project. Infrabel blijft hierin een proactief beleid voeren door het bestuderen van potentiële projecten inzake hernieuwbare energie.

Zo wensen wij **ons steentje bij te dragen in de strijd tegen de klimaatverandering**.

Daarenboven zet Infrabel ook in op projecten inzake innovatie (zoals bv. studies en pilootprojecten i.v.m. waterstof-treinen) en **energie-efficiëntie**.

Geluids- en trillingshinder

In het kader van de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake omgevingslawaai, stelt het Vlaams Gewest **geluidsbelastingskaarten en actieplannen op voor belangrijke spoorlijnen**, waar meer dan 30.000 treinpassages/jaar zijn. Het meest recente geluidsactieplan dat werd opgemaakt is het **geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen**, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 juli 2019: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/geluidsactieplan-2019-2023-voor-belangrijke-spoorwegen>.



In het **geluidsactieplan** is een **overzicht opgenomen van acties en maatregelen** om de geluidshinder van treinverkeer zo veel mogelijk te voorkomen en te verminderen, waaronder ook maatregelen aan de bron die worden uitgevoerd door Infrabel.

Infrabel streeft ernaar om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, en maatregelen te nemen op het niveau van de spoorinfrastructuur. Zo zetten we als spoorinfrastructuurbeheerder in op geluidsmilderende maatregelen zoals het slijpen van rails, het installeren van railpads en raildempers of geluidswanden. Geluidswanden worden enkel geplaatst bij nieuwe infrastructuur, wanneer dit nodig blijkt uit de milieu-effecten studie.

De belangrijkste dempende factor is evenwel gelieerd aan het rem-en ophangstelsel van de (goederen) wagons die door Europese Regelgeving progressief verstrengd wordt. De komende jaren zullen **treinoperators aan deze**

strengere Europese normen moeten voldoen, waardoor de geluidsoverlast van het treinverkeer zal afnemen. Soms dient Infrabel **nachtwerken** uit te voeren die ook de mogelijke hinder met zich kunnen meebrengen. Dit betreft echter noodzakelijke onderhouds- of andere infrastructuurwerken, die 's nachts dienen te worden uitgevoerd om het treinverkeer overdag zo min mogelijk te verhinderen.

Wij overleggen en informeren hierover steeds de betrokken lokale overheden en hun inwoners zodat de hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk wordt beperkt.

Veiligheid

Wij stellen dagelijks gevaarlijk gedrag vast op en in de buurt van het spoorwegdomein. Om dit te bestrijden werd het nationale **actieplan Railspect** (spoorlopers) ontwikkeld, een plan met drie componenten: **preventie, sensibilisering en repressie**.

Preventie

Infrabel heeft **geen wettelijke verplichting tot afsluiting** van haar domein maar streeft er wel naar om zones van regelmatige trespassing (spoorlopen) maximaal af te sluiten.

Sensibilisering

Om het publiek bewust te maken van de gevaren van spoorlopen, ontwikkelen we verschillende campagnes en tools:

- Campagnes voor het grote publiek (o.a. thema spoorlopen verwerkt in soap "Thuis").
- Virtual reality schokeffect om leerlingen wakker te schudden met onze interactieve tool "the Floor".

- Pedagogische hulpmiddelen voor kinderen en jongeren.

Repressieve maatregelen

In samenwerking met de Spoorwegpolitie, de Lokale Politie en Securail voeren we regelmatig versterkte controles uit aan overwegen. Mensen die zich niet aan de verkeersregels houden, riskeren tot €2000 boete.

Verder is het van belang dat bij de **bouw van nieuwe constructies**, het spoorwegdomein **niet beter bereikbaar** wordt voor particulieren; een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt. Vluchtwegen van gebouwen (ingeval van brand) mogen in geen geval rechtstreeks uitgeven op het spoor. Bij vaststelling van inbreuk zal Infrabel een ingebrekestelling sturen naar de eigenaar, met afschrift aan de bevoegde brandweerdienst om een alternatieve oplossing te vinden.



Jerome Slagboom

4 Besluit

Het spoordomein is een **complex** gegeven en er is **interactie** met tal van actoren op vele domeinen. Via deze nota hopen wij u een eerste inzicht te hebben gegeven op onze visie en de **wettelijke bepalingen** die van kracht zijn.

Onze eerste zorg is en blijft het waarborgen van de **veiligheid** van de spoorinfrastructuur, het treinverkeer, de gebruikers, het personeel en de onderaannemers. We benadrukken ook het belang van de veiligheid op en rond het spoordomein. We willen het aantal ongevallen aan overwegen en het aantal gevallen van spoorlopers verminderen, door onder andere overwegen af te schaffen en weggebruikers te sensibiliseren.

Wij willen een **partner** zijn binnen **het grotere mobiliteitsgebeuren** en staan **steeds ter beschikking voor advies en overleg**.

Advies: over het voorontwerp van het Ruimtelijk uitvoeringsplan Parklaan Oost – Turnhout

////////////////////////////////////
Auteur: Natalie Hoffmann

Versie: 1
////////////////////////////////////

Hieronder vindt u het antwoord op uw adviesvraag:

Overeenkomstig bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordeling is de OVAM een adviesverlenende instantie omdat ofwel:

- er gronden zijn opgenomen waarop volgens het Grondeninformatieregister van de OVAM een oriënterend bodemonderzoek met als conclusie dat verdere maatregelen voor de behandeling van de bodemverontreiniging noodzakelijk zijn
- er gronden zijn opgenomen waarvoor een beschrijvend bodemonderzoek voorhanden is.
- Er gronden zijn opgenomen in een brownfieldconvenant of een aanvraag voor een brownfieldconvenant

Het onderstaande advies wordt in dat kader gegeven.

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 via <https://ovam.vlaanderen.be/hoe-vraag-ik-een-bodemattest-aan>. 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, bodemsaneringswerken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website <https://services.ovam.be/ovam-geoloketten>.
- www.degrotegrondvraag.be: deze toepassing toont op een kaart de ligging van risicogronden die werden uitgewisseld door de gemeente met de OVAM. Tevens wordt aangegeven of op deze gronden reeds een (oriënterend) bodemonderzoek heeft plaatsgevonden

- www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling: op deze website toont de pfas-opdrachthouder van de Vlaamse Regering een beknopt overzicht van de aanpak en stand van onderzoeken en bijhorende no regret-maatregelen per site in een gemeente.
- Op geopunt.be is een datalaag beschikbaar met de afgebakende brownfieldconvenanten, ook deze die nog in aanvraag zijn (zie [Brownfieldconvenanten, Toestand 28/04/2023 | Vlaanderen.be](http://Brownfieldconvenanten_Toestand_28/04/2023_Vlaanderen.be)). Op de website van VLAIO is er meer info opgenomen over de goedgekeurde brownfieldconvenanten opgenomen [Getekende brownfieldconvenanten | Agentschap Innoveren en Ondernemen \(vlaio.be\)](http://Getekende_brownfieldconvenanten_Agentschap_Innoveren_en_Ondernemen_vlaio.be)

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 **risicogronden** (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;
- Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : <https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften>.
- Bij ontharding kan men een verontreiniging aanwezig onder de verharding verspreiden. Om na te gaan hoe hiermee aan de slag te gaan, werd er een handleiding voor ontharders opgesteld. Deze is beschikbaar via [Bodeminformatie voor ontharders - gebruikershandleiding](http://Bodeminformatie_voor_ontharders_gebruikershandleiding)
- Wanneer een bodemsaneringsproject werd goedgekeurd en de sanering is nog niet beëindigd, dient een terugkoppeling te gebeuren met de betrokken bodemsaneringsdeskundige.
- Wanneer er risicogronden of gronden met een inventarisatieplicht zijn gelegen binnen het projectgebied maar waarvoor nog geen oriënterend bodemonderzoek of siteonderzoek voorhanden is, dient een inschatting gemaakt te worden van het project op de betrokken grond en mogelijk aanwezige verontreiniging.
- 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 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 risicoground 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.

DEFENSIE



Algemene Directie Material Resources
Divisie CIS & Infra
Sectie Infra

Brussel, datum: zie handtekening

DocID: 23-50196729

Pagina's: 1

Bijlage:

Archieflijn: 704

Arch: H05

**Stadsbestuur Turnhout,
Grote Markt 1
2300 Turnhout**

Onderwerp: Ruimtelijk uitvoeringsplan Parklaan Oost - Turnhout

Refertes: 1. Uw aanvraag van 14/10/2023 met referentie RUP_13040_214_00011_00001

Beste,

Defensie heeft geen bezwaar tegen dit project.

Met de meeste hoogachting,

De Chef van de Ondersectie Infra Domeinen
In opdracht

08/11/2023

X **P.O. Eyckmans Peter**

Signed by: Peter Eyckmans (Signature)

Christophe Leroy, ir
Korvetkapitein Ingenieur van het Militaire Materieel
Bureauchef Domaniale Expertise

Correspondent : Jens Muylaert
Sergeant
Tel: 02/4418179
E-mail: Mrci-geomatic2d@mil.be

DGMR - Divisie CIS & Infra
Sectie Infrastructuur
Bureel Domaniale Expertise
Kwartier Koningin Elisabeth
Eversestraat, 1-Bus 28
1140 BRUSSEL

.be

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Dienst Ruimtelijke Planning

AANGETEKEND
Stadsbestuur Turnhout
Campus Blairon 200
2300 Turnhout

datum 9 november 2023
ons kenmerk GemRUP-2021-0024 - Poststuk PU-2023-00121737
contactpersoon JOPPEN Ward | T 03 240 67 27
Ward.JOPPEN@provincieantwerpen.be
onderwerp Gemeentelijk RUP 'Parklaan Oost' te Turnhout:
Advies n.a.v. voorontwerp-RUP

Geachte mevrouw,
Geachte heer,

Als bijlage vindt u het advies van de deputatie omtrent het voorontwerp-RUP van 9 november 2023 zoals voorzien in art. 2.2.20 VCRO.

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (B.S. 20 augustus 2009) voorziet, naast het huidige advies dat wordt uitgebracht in het kader van het voorontwerp-RUP, ook een advies over het ontwerp RUP, in het kader van het openbaar onderzoek.

Op basis van mogelijke wijzigingen die worden aangebracht aan het plan of nieuwe elementen kan het advies dat wordt uitgebracht in het kader van het openbaar onderzoek afwijken van huidig advies. Indien nodig kunnen ook opmerkingen worden geformuleerd die niet rechtstreeks betrekking hebben op de schorsingsmogelijkheden zoals voorzien in art. 2.2.23 §2 VCRO.

Hoogachtend.

Namens de deputatie,
Namens de provinciegriffier
In opdracht



Wim Lux
Departementshoofd

De gedeputeerde,



Luk Lemmens

Bijlage: advies voorontwerp-RUP

Koningin Elisabethlei 22 | 2018 Antwerpen
T 03 240 66 23 | F 03 240 66 79



208 PoD

Lijst van de aangetekende zendingen

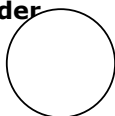
AFGIFTE IN GETAL

Afgegeven op:.....

Aantal:.....Nr...../.....

Door

Afzender



PROVINCIE ANTWERPEN
Naam: Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Adres: Koningin Elisabethlei 22
B-2018 Antwerpen

Advies voorontwerp-RUP - Turnhout - Parklaan Oost - GemRUP-2021-0024

Barcode-etiket	Bestemming	Adres (straat, nr, plaats van bestemming)	aard van de zending (1)
	Stadsbestuur Turnhout	Campus Blairon 200 2300 Turnhout	

(1) In te vullen door het postkantoor

Mededeling

Vermeld uw naam en adres op de zending om vertraging te voorkomen in geval van terugzending naar de afzender. Overeenkomstig onze algemene verkoopsvoorwaarden (art.VIII §3) wordt in binnenlandse dienst een klacht enkel aanvaard mits voorlegging van het ontvangstbewijs en ingediend binnen de 6 maanden te rekenen vanaf de afgifte datum (in internationale dienst binnen 1 jaar te rekenen vanaf de dag na de afgifte).

**De Post- N. V. van publiek recht -Muntcentrum -1000 BRUSSEL -BR. 566.374- BE
214.596.464**

**Turnhout - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
'Parklaan Oost'**

ADVIES d.d. 9 november 2023 n.a.v. voorontwerp-RUP

1. Vormvereisten

Het plan voldoet aan de vormvereisten van artikel 2.2.5 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (B.S. 20 augustus 2009).

2. 2. Bespreking

2.1. Verenigbaarheid met beleidskader

2.1.1. Hoger beleidskader

Overeenstemming met het RSPA

Turnhout wordt in het RSPA gezien als een uitgesponnen centrum.

Turnhout was historisch steeds het centrum van de Kempen. De verschillende deelruimten blijven op dit regionaalstedelijk gebied georiënteerd. Zodat de uitbouw van een net van verbindingen, met prioriteit voor het openbaar vervoer belangrijk is.

Overeenstemming met het PBRA

Het beleidskader Verdichten en Ontdichten van het Beleidsplan Ruimte van de provincie Antwerpen (PBRA), definitief vastgesteld op 26 oktober 2023, stelt over een herontwikkeling van bedrijventerrein dat deze zorgt voor een meer kwaliteitsvolle bedrijfsomgeving, betere ondernemingsomstandigheden en een imago. Het is een kans om schaarse ruimte beter te benutten, meer ruimte te creëren voor jobs, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, om onveilige verkeerssituaties aan te pakken en om zoveel mogelijk in te zetten op duurzaamheid, klimaat, energie,...

Herontwikkeling gebeurt op niveau van het bedrijventerrein met aandacht voor het stroomlijnen van de stromen (energie, goederen, ...) en neemt daarbij initiatieven die kunnen bijdragen tot **een zuinig ruimtegebruik** zoals het gezamenlijk aanleggen van waterbuffering, het verbeteren van de modal shift, het stimuleren van intensief ruimtegebruik (horizontaal en verticaal) of gezamenlijk gebruik van functies en ruimten, ...

Bij het bepalen van de ontwikkelingsmogelijkheden (stimuleren of ontmoedigen van bijkomend economisch aanbod), gaan we altijd uit van

- **de kenmerken van de ruimte en omgeving** (mobiliteit, draagkracht, ...)
- **de karakteristieken van de bedrijvigheid** (activiteit, energievraag, ...).

Door beide facetten op elkaar af te stemmen, wordt een optimaal en gediversifieerd vestigingsklimaat gecreëerd.

Dit betekent dat we in de kern inzetten op verweefbare bedrijvigheid waardoor we de **bedrijventerreinen maximaal kunnen vrijwaren voor bedrijvigheid die niet of moeilijk combineerbaar is met wonen**. Bovendien moeten we ook op de bedrijventerreinen voldoende waakzaam blijven voor de noden van specifieke ruimtevragers. Dit zijn bijvoorbeeld bedrijven met een grote ruimtevraag,

watergebonden bedrijvigheid, bedrijven die nood hebben aan specifieke vestigingsmilieus, zoals de haven, het spoor, ...

Overeenstemming met het RSV

Departement Omgeving brengt advies uit inzake de overeenstemming met het RSV, de relevante gewestelijke RUP's (in opmaak) en het Vlaams beleidskader.

2.1.2. GRS

*"De omgeving van de ring biedt ruimte voor **de vestiging van stedelijke functies**. Door die functies op enkele plekken te concentreren geeft dit de mogelijkheid om het stedelijk karakter van Turnhout te versterken. **De functies aan de ring moeten complementair zijn aan de functies in het centrum**. De inrichting van een nieuw stedelijk plateau aan de zuidkant (p. 162) biedt potenties. Door aan de zuidkant van de binnenstad de ring in tunnel te leggen wordt niet alleen een zware barrière in de stad weggewerkt, maar ontstaat bovengronds ook ruimte voor de inplanting van nieuwe stedelijke functies. Zo ontstaat de mogelijkheid om naast het centrumgebied een complementaire stedelijke ruimte toe te voegen. Hier kunnen naast de al bestaande activiteiten nieuwe functies worden toegevoegd. Het nieuwe zwembad in het stadspark zou dan ook in de stad te komen liggen."*

Bij acties rond zondevreemdheid vinden we terug:

"RUP voor Parklaan Oost: bestemming te herbekijken in functie van de ontwikkeling van het stedelijk plateau aan de ring. "

- In het GRS wordt ingezet op een aantal concentratiepunten op de ring (p.214). In de omgeving van de Ringlaan is ruimte voor **de vestiging van voorzieningen en diensten**, vooral met een regionaal karakter. Deze voorzieningen moeten **complementair** zijn aan het centrum, en **mogen het handelscentrum in de binnenstad niet verzwakken**. Kleinschalige detailhandel hoort op deze plaats niet thuis. De voorzieningen worden ook geconcentreerd op enkele plaatsen en mogen niet uitzwermen langs de ring.*
- Er worden ontwikkelingsperspectieven voorop gesteld voor solitaire bedrijventerreinen (p.222). Voor het oostelijk deel van de Parklaan wordt gesteld dat voorzien dient te worden naar een **buffer in het woongebied**. Herbekijken van de huidige bestemming in functie van de **ontwikkeling van het stedelijk plateau** aan de ring dat eerder gericht is op voorzieningen en kantoren behoort tot de mogelijkheden. Een andere mogelijkheid is een uitbreiding van de zone voor grootschalige kleinhandel langs de N140*

2.2. Inhoudelijke bespreking

2.2.1. Algemene opmerkingen

Het is positief dat men duidelijke voorschriften maakt om deze bedrijvenzone met unieke locatie langs de ring toekomstbestendig te maken. Toch is het jammer dat men hier niet voluit de kaart van niet verweefbare bedrijvigheid trekt. Dit is een **unieke vestigingslocatie**.

Het GRS beschrijft weinig concreet hoe de stad het de ontwikkeling van het 'stedelijk plateau' ziet, maar het moet steeds **duidelijk blijven dat het hier om een bedrijvenzone gaat**. Bedrijvenzones zijn volgens het PBRA voorbehouden voor die bedrijven die we niet of moeilijk met wonen kunnen verweven. De ontwikkelingsperspectieven kunnen hier aangepast worden aan de specifieke ringlocatie. Ze ligt ideaal voor bedrijven die dicht bij het centrum moeten zitten maar een te grote korrel, mobiliteitsvraag of andere hinderaspecten met zich mee brengen, waardoor ze beter niet in de stad gevestigd zitten. Het GRS van Turnhout heeft het daar over complementair aan het centrum.

We stellen met tevredenheid vast dat detailhandel niet langer is opgenomen in de gewenste functies, maar er zijn nog steeds heel veel mogelijkheden voorzien voor autonome kantoren en indoorrecreatie terwijl wij ons vragen stellen bij de argumenten om deze activiteiten op deze locatie te bestendigen en zelfs uit te breiden. **Het RUP geeft geen argumenten waarom de huidige bestemming zou achterhaald zijn.** De toelichtingsnota stelt dat dit een autogerichte locatie is, waardoor de keuze voor autonome kantoren en recreatie dan nog opvallender is.

2.2.2. Hinderlijke bedrijven

Bij Art.2/14 (p.13) is in de toelichting voorzien dat de functies die volgens het RUP mogelijk zijn als hoofdactiviteit niet onvoorwaardelijk zijn toegestaan. Er is steeds een afweging nodig of de voorgenomen activiteit op zijn plaats is in deze zone waarbij het ook cruciaal is dat het mobiliteitsprofiel van de voorgenomen activiteit verenigbaar is met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. We wensen te benadrukken dat **bedrijventerreinen bestemd zijn voor bedrijven die niet verenigbaar zijn met het wonen en om die reden moeten afgezonderd worden**. Dit artikel schuilt het gevaar dat de bedrijvigheid gereduceerd zal worden tot de niet-hinderlijke activiteiten, en/of dat de kantoren en recreatie al een dergelijke impact met zich meebrengen waardoor nieuwe bedrijvigheid of uitbreiding van bestaande bedrijvigheid door deze toetsing mogelijks in de problemen kunnen komen.

2.2.3. Indoorrecreatie

Waarom is indoorrecreatie net hier gewenst? **Ze mag in geen geval het functioneren van de bedrijven hinderen.** Niet door oppervlakte in te nemen, logistiek te hinderen, veiligheidsproblemen veroorzaken of de vergunbaarheid van bedrijven in gevaar brengen (VLAREM) door nabijheid van recreatie. De recreatie mag de bedrijven niet kunnen wegduwen in de markt van de bedrijfsgebouwen. Indien men hiermee verder gaat, zijn strikte voorschriften noodzakelijk.

De toelichtingsnota (p.27) argumenteert dat de stad geconfronteerd wordt met vragen voor ruimte voor indoorrecreatie (o.a. voor een boulderhal, indoorpadel, fitness, indoorspeeltuin, jumping,...). De nota laat echter na om aan te tonen dat er inderdaad geen ruimte meer beschikbaar is. De stad heeft ook **niet onderzocht of er andere beter geschikte locaties** zijn om indoorrecreatie te introduceren. Ten oosten van het plangebied maakte de stad recent een RUP op in functie van een nieuwe sporthal, en ten westen van het plangebied ligt een zone die bestemd is als recreatiepark (FRAC). Bovendien zijn er in de aanpalende zone door middel van het RUP Kleinhandelszone N140 ook heel wat mogelijkheden voorzien voor indoorrecreatie zoals fitness, bowling, binnenspeeltuin,...

Omdat recreatie net zoals detailhandel veel parkeer- en vervoersbewegingen met zich meebrengt, maar soms een ander tijdsinterval heeft, biedt het RUP Kleinhandelszone N140 de nodige potenties voor verweving van stedelijke functies. We merken dat er op heden nog niet veel recreatie aanwezig is in de detailhandelszone. Wellicht vraagt dit tijd en een mindshift. Een nieuwe zone creëren voor indoorrecreatie met meer mogelijkheden en bovendien niet de verplichting tot ongelijkvloers gebruik gaat de potenties van dat RUP (detailhandelszone N140) wellicht teniet doen.

Recreatie, indien gecombineerd met andere grootschalige functies, kan eventueel op het **verdiepingsniveau** gesitueerd worden als het de bedrijfsvoering niet hindert. **Gelijkvloerse recreatie neemt ruimte weg van bedrijven** op bedrijventerrein, wat strijdig zou zijn met het PBRA.

In het RUP voorziet men een beperking van de oppervlakte voor indoorrecreatie (5.000m² vloeroppervlakte) maar daarbij is de ruimte voor parkeren en buitenruimte niet inbegrepen. Bovendien zijn er bovenop deze 5.000m² ook nog eens mogelijkheden voor openluchtrecreatie en reca (SV p.4) zonder enige **oppervlaktebeperking**.

We merken tenslotte op dat het begrip '**indoorrecreatie**' heel breed kan genomen worden. Kan dit een indoorpretpark inhouden? In de mobiliteitsstudie (TN p.28) geeft men de vervoersbewegingen weer voor een weekdag. Deze lijken eerder beperkt. Is dat omdat men ervan uitgaat dat de bewegingen hoofdzakelijk in het weekend zullen plaatsvinden? En hoe gaat men dit afdwingen?

2.2.4. Autonome kantoren en handel

Het is positief dat autonome kantoren worden teruggeschroefd, beperkt worden in oppervlakte en enkel nog gelijkvloers kunnen in de toekomst.

Het is goed dat detailhandel geweerd wordt. Dit heeft een positief effect op de handel in de kern en vrijwaart ruimte voor bedrijven die op bedrijventerrein horen te zitten. Sommige groothandels opereren in de *grijze zone* en hebben toch redelijk wat particuliere klanten. Dit kan via een handhavingsbeleid gestuurd worden of men kan via voorschriften in het RUP (neven)verkoopactiviteiten van groothandels eventueel beperken.

De zone voor wonen voorziet in de mogelijkheid voor functies die aan wonen verwant zijn. Betreft dit enkel verkoopactiviteit in een woonhuis, ondergeschikt aan de functie wonen? Of ook detailhandel waarvoor geen kleinhandelsvergunning nodig is? Het is niet duidelijk of het verbod op detailhandel enkel vergunningplichtige panden betreft (> 400m²) en of dat ook van toepassing is op de zone wonen binnen het projectgebied. Die zone behelst immers 30% van de totale oppervlakte. Indien dat verbod daar niet van toepassing is, verwijzen we naar de beperkende richtlijnen van de stad voor zones voor buurtgerichte handel.

2.2.5. Mobiliteit

Voorstel om de Hertenstraat fysiek af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer zal inderdaad een positief effect hebben op de verkeersveiligheid voor de fietsers op de fietssnelweg F102. Dit is een goed voorstel.

2.2.6. Stedenbouwkundige voorschriften

- We vragen om de benaming van art.1 te wijzigen. De huidige benaming '**zone voor gemengde stedelijke functies**' lijkt te impliceren dat de zone bedoeld is voor eerder verweefbare functies. Indien de gebiedsaanduiding 'bedrijvigheid' blijft, dan moet het duidelijk zijn dat het gebied ook wel degelijk in bedoeld is voor (niet verweefbare) bedrijvigheid. We vragen om ook uitdrukkelijker in te schrijven dat bedrijven die verenigbaar zijn met het wonen uitgesloten zijn.
- Art. 1 (p.4) stelt dat **openluchtrecreatie** mogelijk is als complementaire functie voor zover ze gerelateerd is aan de hoofdfunctie en in omvang ondergeschikt is. Verder zijn er geen beperkingen, maar het 'gerelateerd' zijn doet vermoeden dat dit enkel kan gelden voor de percelen waar de hoofdbestemming indoorrecreatie is. We merkten reeds eerder op dat dit niet in de 5000m² is inbegrepen. Iets verder op p.5 staat echter dat openluchtrecreatie ook

toegestaan is onder de voorwaarde dat dit enkel als medegebruik op het dak gebeurt, en hier staat in de toelichting heel duidelijk dat dit medegebruik *niet* gerelateerd moet zijn aan de hoofdactiviteiten in het gebouw. Dit is opnieuw een verhoging van de recreatiemogelijkheden (niet inbegrepen in de 5000m², en dus ook niet meegerekend in de mobiliteitsstudie). Bovendien merken we op dat dit wel degelijk ruimte wegneemt die de bedrijvigheid ten dienste kan zijn, zoals parking of energieopwekking. Maar: ondanks deze vaststelling primeert onze eerdere bedenkingen omtrent het voorzien van recreatie op deze site.

- Op p.6 stelt de toelichtende kolom dat 'activiteiten naar de omliggende functies moeten gebufferd worden'. Het moet duidelijk zijn dat dit **niet tussen de activiteiten onderling** binnen dit gebied van toepassing is.
- **Art.1/2 is bijzonder moeilijk te interpreteren.** Er staat dat minstens 2/3de van de zone tussen de voor- en achtergevelbouwlijn functioneel benut moet worden. De voorgevelbouwlijn ligt op minimum 15m en de achterbouwlijn op minimum 9m gezien de 45-graden regel in combinatie met de 4m ten opzichte van de groenbuffer. De zone daartussen moet voor 2/3de functioneel benut worden, maar wat wordt bedoeld met 'functioneel benut'? Worden hier ook verhardingen meegerekend? Al dan niet in functie van circulatie? En vrachtwagenparkings? (gewone personenwagens zouden volgens de voorschriften ongelijkvloers moeten gebeuren of in de voortuinstrook).
- Art.1/4 (p.7). In de voorschriften wordt gesproken over 'bebouwing met een **representatieve uitstraling**'. In de toelichting is dit 'functies met een representatieve uitstraling'.
- Op p.10 zien we zowel in de toelichting als in het voorschrift het woord '**bedrijfswoning**' staan (3x). Volgens de toelichtingsnota zouden deze niet toegelaten worden. Het is beter om dit hier dan ook te schrappen en dit ook toe te voegen aan de uitgesloten functies. Op p.13 en 14 moet ook het woord 'bewoners' geschrapt worden bij art.1/14.
- Art.1/12 : bij het tweede gedachtestreepje is het aangeraden om te verduidelijken dat het parkeren voor personenwagens ongelijkvloers (...)moet gebeuren. Dit geldt namelijk niet voor alle parkeren. Er is een uitzondering voor **vrachtwagens**.
- Art.1/18 voorziet dat de **compensatie** in functie van water moet voorzien worden binnen het eigen projectgebied. Het is jammer dat niet de mogelijkheid is opgenomen om dit ook **collectief** te voorzien.
- Gezien de gebiedscategorie 'bedrijvigheid' pleiten wij ervoor om de zone **maximaal voor te behouden voor bedrijven die niet verenigbaar zijn met het wonen**. Om die reden zou het interessant zijn om – op maat van het gebied – een bepaling uit te werken in functie van het voorkomen van het **opsplitsen** van bedrijfsgebouwen in (te) **kleine units** die verweefbare bedrijven zouden aantrekken. Idem voor nieuw op te richten verzamelgebouwen.

3. Procedure en aandachtspunten

3.1. Procedure

De gemeente besliste geen plenaire vergadering te organiseren over het RUP Parklaan Oost. De deputatie kan een advies uitbrengen binnen een termijn van eenentwintig dagen, die ingaat op de

dag na de ontvangst van de adviesvraag. Als die termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

3.2. Aandachtspunten voor besluitvorming

3.2.1. Op te heffen verkavelingen

Indien het RUP verkavelingen volledig of gedeeltelijk opheft, moet dit vermeld worden in zowel het besluit van de voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling.

3.2.2. Waterparagraaf

Zowel in het besluit van voorlopige vaststelling als in het besluit tot definitieve vaststelling dient een motivering opgenomen te worden waaruit blijkt dat een watertoets uitgevoerd is (zogenaamde waterparagraaf).

3.2.3. Behandelen en verwerken bezwaren bij openbaar onderzoek

In het besluit van de definitieve vaststelling moet samenvattend worden weergegeven hoe is omgegaan met de bezwaren en de adviezen geformuleerd tijdens het openbaar onderzoek. Er dient minimaal weergegeven te worden op welke wijze de gemeenteraad zich al dan niet (geheel of gedeeltelijk) aansluit bij het advies van de gecoro.

AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Agentschap Wegen en Verkeer
District Vosselaar
De breem 5
2350 Vosselaar
T 014 473000
www.wegenenverkeer.be

Cedric Heerman - Stadsbestuur Turnhout

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
16/10/2023	Project Parklaan Oost	AV/125/2023/00723	1
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Michiel Huybrechts wegen.antwerpen.districtvosselaar@mow.vlaanderen.be		014 473000	10/11/2023
Betreft:	Advies inzake de aanvraag tot ruimtelijk uitvoeringsplan		

Ligging van het perceel:

straat: Parklaan Oost
gemeente: 2300 Turnhout
gewestweg: R0130001 van 1.3 +0 tot 1.9 +0

Geachte,

Ik heb de eer u mede te delen, **wat betreft mijn dienst**, dat in elk geval volgende voorwaarden nageleefd moeten worden:

Voor stedenbouwkundige inlichtingen contacteert u ook steeds de vergunning verlenende overheid.

1. Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg (R0130001 van 1.3 +0 tot 1.9 +0):
 - niet van toepassing - RUP grenst niet rechtstreeks aan de gewestweg

ADVIES AWV

Publiciteit

Er dient bij de opmaak van het definitieve RUP rekening gehouden te worden met de nieuwe Gewestelijke Publiciteitsverordening, die op 1 januari 2024 van kracht zal zijn.

1.3.2 RUP Parklaan Oost

Het zou interessant zijn om het huidige gebruik van het plangebied te kwantificeren. Hoeveel bedrijvigheid, kantoren en indoor recreatie (m2) zijn er vandaag. Hoeveel verschilt het scenario van het planvoornemen van de huidige realiteit?

2.9 Stedelijk plateau

Hoewel er nog geen goedgekeurde startnota is, is de consensus op dit ogenblik wel dat het kruispunt van R13 met Steenweg op Tielen een gelijkvloerse kruispunt blijft. Dit betekent dat de infrastructuur ook in de toekomst dezelfde vorm zal behouden. De capaciteit van het kruispunt zal dus niet verhoogd worden. Bij aanpassingen aan de lichtenregeling zal AWV steeds voorrang geven aan het meer conflictvrij maken van het kruispunt, en in tweede instantie aan de doorstroming op de R13.

8 Conclusie

AWV beveelt sterk aan om het planvoornemen voor het RUP KMO Parklaan - Oost Turnhout te minderen en dit verder in de toekomst te verankeren in de stedenbouwkundige voorschriften. Hoewel de twee andere milderende maatregelen zeker hun nut hebben, kunnen ze slechts in beperkte mate worden vormgegeven in stedenbouwkundige voorschriften die bij het RUP zullen horen.

Hoogachtend,

Eva Van den Bossche

AWV Afdelingshoofd

Arenbergstraat 5
1000 BRUSSEL
T +32 (0)2 209 45 11
www.sport.vlaanderen

Stad Turnhout
College van burgemeester en schepenen

Vragen naar	Telefoonnummer	Bijlage(n)	Datum
Francis Pepermans omgeving@sport.vlaanderen	02 209 46 01	/	10/11/2023

Betreft: Advies voorontwerp RUP 'Parklaan Oost'

Geacht college,

We hebben uw adviesvraag aangaande het voorontwerp van het RUP 'Parklaan Oost' goed ontvangen.

Wij stellen vast dat:

- ✓ In dit RUP een ontwerp van ruimtelijke oplossing wordt uitgewerkt voor de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO, gelegen tussen de Hertenstraat en de steenweg Op Tielen en ten zuiden van de ring van Turnhout;
- ✓ deze zone goed gelegen is aan de rand van de woonkern en er via de Hertenstraat onder de ringweg een doorgang is naar de stadskern;
- ✓ het de bedoeling is om de mogelijkheden in het plangebied te verruimen in functie van de uitbouw van een gemengde stedelijke omgeving;
- ✓ de zone reeds grotendeels ingevuld is maar dat er kansen zijn om de ruimte meer efficiënt in te vullen, de zone meer uitstraling te geven en beter te bufferen naar de woonzone ten zuiden ervan;
- ✓ een herbestemming voorgesteld wordt naar 'zone voor gemengde stedelijke functies' en een 'zone voor wonen';
- ✓ indoorrecreatie één van de hoofdfuncties is binnen de 'zone voor gemengde stedelijke functies';
- ✓ de gezamenlijke totale vloeroppervlakte voor indoorrecreatie 5000 m² bedraagt;
- ✓ openluchtrecreatie ook toegestaan wordt als nevenfunctie;
- ✓ langs de zuidelijke rand van de 'zone voor gemengde stedelijke functies' een overdruk groenbuffer van 5 m breedte is voorzien;
- ✓ de fitness 'Black Oak crossfit and body movement' komt te liggen in de 'zone voor gemengde stedelijke functies';
- ✓ na screening van de milieueffecten geconcludeerd wordt dat de opmaak van een PlanMER niet nodig is.



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 sporter of recreant (wandelen, fietsen, joggen, ...). In dit gebied zijn er reeds heel wat mogelijkheden, ondermeer op de FRAC-site en in het stadspark.

Wij wensen volgende opmerkingen te maken:

1. Mogelijkheden voor recreatie

Het is positief dat er in dit RUP een zone is voorzien voor 'gemengde stedelijke functies' en dat indoorrecreatie één van de hoofdfuncties is en openluchtrecreatie één van de nevenfuncties. Terecht wordt geargumenteed dat de grote oppervlakte van daken heel wat mogelijkheden biedt die vaak onderbenut blijven.

In bedrijvenzones, zoals deze, die goed gelegen zijn nabij de woonkern en goed bereikbaar, is dit zeker een volwaardige oplossing. De sportinfrastructuur kan bovendien bruikbaar zijn voor zowel inwoners als voor werknemers in de bedrijvenzone.

Het is een mooi voorbeeld van verweving en van verhoging van het ruimtelijk rendement.

Bij de stedenbouwkundige voorschriften voor openluchtrecreatie, is er ons inziens wel enige onduidelijkheid.

Op p. 4 is vermeld: *'Aanvullend op de hoofdactiviteiten zijn per bedrijfsperceel volgende complementaire functies toegestaan voor zover deze duidelijk gerelateerd zijn aan de hoofdfunctie en in omvang ondergeschikt zijn ...'*

Op p. 5 staat: *'In de zone zijn tevens volgende activiteiten en voorzieningen toegestaan, voor zover ze de algemene bestemming van de zone niet in het gedrang brengen en de goede ruimtelijke ordening niet schaden ...'*

In de eerste passage gaat het om complementaire functies die gerelateerd moeten zijn aan de hoofdfunctie en is het een benadering per bedrijfsperceel. In de tweede passage wordt de hele zone bekeken en hoeven de recreatieve activiteiten geen relatie te hebben met de hoofdfunctie, zoals blijkt uit de toelichting: *'Naast groendaken, energiedaken of parkeervoorzieningen, zijn ook andere vormen van medegebruik mogelijk zonder dat deze zelfs noodzakelijk een gerelateerd moeten zijn aan de activiteiten in het gebouw.'*

Dit laatste vinden wij zeker positief maar het is ons niet duidelijk hoe beide passages samen dienen geïnterpreteerd te worden. Is 'de zone' niet de som van de 'bedrijfspercelen'?

Wij hadden graag verduidelijking hierbij.

2. Groenbuffer – bruikbare publieke ruimte

Tussen de bedrijvenzone en de woningen ten zuiden ervan wordt een groenbuffer voorzien. Misschien is dit een mogelijkheid om een aangename, groene verbinding te creëren met het stadspark of met de FRAC-site.

Wij willen in dit verband ook een eigen initiatief vermelden: de 'loopbaan'. Een loopbaan is een nieuw type loopomloop die tot doel heeft werknemers de mogelijkheid te geven om te gaan lopen of wandelen voor of na hun werktijd of tijdens de pauzes.

Er wordt dan een startpunt voorzien bij voorkeur op het bedrijventerrein. We streven ernaar om deze omloop zo aantrekkelijk mogelijk aan te leggen (veel onverhard, rustig, veilig,...). Het is ook de bedoeling om de omloop zodanig in te richten dat deze ten allen tijde voor het brede publiek (en dus niet alleen voor de werknemers van het bedrijventerrein) toegankelijk blijft.

Meer info: sport.vlaanderen/bedrijven/overzicht-van-alle-producten-en-diensten/loopbaan/.

Sport Vlaanderen adviseert dit voorontwerp van RUP **positief** maar vraagt rekening te houden met bovenstaande opmerkingen.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kan u contact opnemen met Francis Pepermans of Tom Vandebroek: 02 209 46 01 – omgeving@sport.vlaanderen

Met vriendelijke groeten,
i.o.



Digitaal ondertekend
door Francis
Pepermans
Datum: 2023.11.10 16:
45:21+01'00'

Diederik Van Briel,
afdelingshoofd, afdeling Sportinfrastructuur

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)
RUP_13040_214_00011_00001

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail nikka.curinckx@mow.vlaanderen.be		Telefoonnummer 03/224.68.76	datum 9/11/2023

Betreft: Advies: RUP Parklaan Oost te Turnhout - voorontwerp

Geachte,

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

Langs de ring van Turnhout, ten westen van het stadspark en de Steenweg op Tielen bevindt zich een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Het RUP heeft als doel de mogelijkheden van de bestaande KMO-zone te verruimen in functie van de uitbouw van een gemengde stedelijke omgeving. Het RUP heeft als doel een aangename werkplek te creëren die inspeelt op de behoeften binnen de stad Turnhout en gebruik maakt van de sterktes van de locatie. De stad wil onderzoeken of de invulling van de zone kan verruimd worden (bv. autonome kantoren, vormen van indoorrecreatie,...) rekening houdend met de draagkracht van de locatie. Tot slot is er ook de ambitie om met het plan de zone kwalitatief in te bedden in de omgeving, met bijzondere aandacht voor de relatie met de meer zuidelijk gelegen woonomgeving.

Het Departement MOW – Beleid heeft volgende opmerkingen:

Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat er sterk negatieve (-3) effecten verwacht worden op de verkeersafwikkeling van zowel het kruispunt R13 x Steenweg op Tielen als het kruispunt Steenweg op Tielen x Parklaan. Met name een korte opeenvolging van beide kruispunten heeft een negatieve impact op de totale capaciteit van het kruispunt Steenweg op Tielen x Parklaan. In kader van het

milderen van dit sterk negatief effect, zijn er naast een beperking van de verkeersgeneratie in het programma geen andere valabele oplossingen:

- Het combineren van beide kruispunten tot één groot lichtengeregeld kruispunt zal een negatieve impact hebben op de doorstroming van het verkeer op de R13, hetgeen gelet op verbindingsfunctie van de weg, ongewenst is.
- Een aangepaste lichtenregeling van het kruispunt R13 x Steenweg op Tielen zal ook een negatieve impact hebben op de doorstroming van de R13.
- Een alternatieve ontsluiting van het plangebied via de Hertestraat past niet binnen de beleidsvisie van de stad Turnhout (wegencategorisering) en zal een sterk negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid in de nabijgelegen woonstraten.

De enige manier om dit sterk negatief effect te milderen is het beperken van de verkeersgeneratie door het beperken van het programma. Op basis van de analyse zou de verkeersgeneratie van het planvoornemen RUP Parklaan Oost moeten beperkt worden tot maximaal 60% van de huidige verwachte verkeersgeneratie.

Gezien de resultaten moet dit voorstel vanuit de mobiliteitsstudie gevolgd worden: het plan kan enkel uitgevoerd worden indien de verkeersgeneratie beperkt wordt tot de maximaal aangehaalde 60% van de huidige verwachte verkeersgeneratie. Het programma dient dus beperkt te worden.

Conclusie:

Gunstig mits rekening gehouden wordt met de gestelde voorwaarden zoals die ook blijven uit de bijgevoegde mobiliteitsstudie.

Met vriendelijke groeten,

Getekend door: Filip Boelaert (Signature)
Getekend op: 2023-11-14 15:33:02 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Boelaert Filip  Vlaamse
overheid

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal