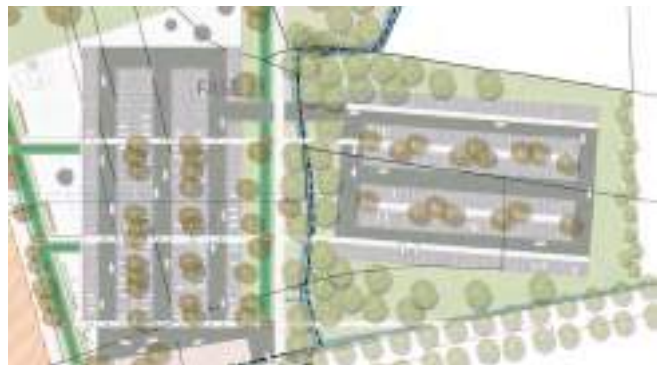


GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

LICHTERSTRAAT FASE 2 te PUURS (sportpark)

toelichtingsnota

oktober 2017



BUUR | Bureau voor urbanisme cvba
Sluisstraat 79 / 03.02, 3000 Leuven
T 016 89 85 50 – F 016 89 85 49
info@buur.be – www.buur.be



Deze bundel werd geoptimaliseerd om te lezen op een beeldscherm en om dubbelzijdig af te drukken.

2

Gemeente Puurs

Gemeentebestuur Puurs | Hoogstraat 29 | 2870 Puurs | 03 890 76 76 | ruimtelijkeordening@puurs.be | Contactpersoon: Martine Dhollander | Diensthoofd ruimtelijke ordening | 03 890 76 58 | martine.dhollander@puurs.be

BUUR - Bureau voor Urbanisme

BUUR cvba | bureau voor urbanisme | www.buur.be | Projectleider masterplan: Jeroen Camerlinckx, contactpersoon voor het RUP: Jo Decoster | Sluisstraat 79 / 03.02 te 3000 Leuven | 016 89 85 50 | jeroen@buur.be, kristine@buur.be

Fase en aanpassingen

- A. voorontwerp april 2017
- B. ontwerp juni 2017
- c. definitief oktober 2017



K. VERACHTERY

Planidentificatienummer

RUP_12030_214_00024_00001



Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Puurs in zitting van 3 juli 2017

Het college van burgemeester en schepenen van Puurs bevestigt dat onderhavig plan

ter inzage van het publiek werd neergelegd gedurende het openbaar onderzoek 25 juli t.e.m. 22 september 2017

3

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad van Puurs in zitting van 30/11/2017

De gemeentesecretaris

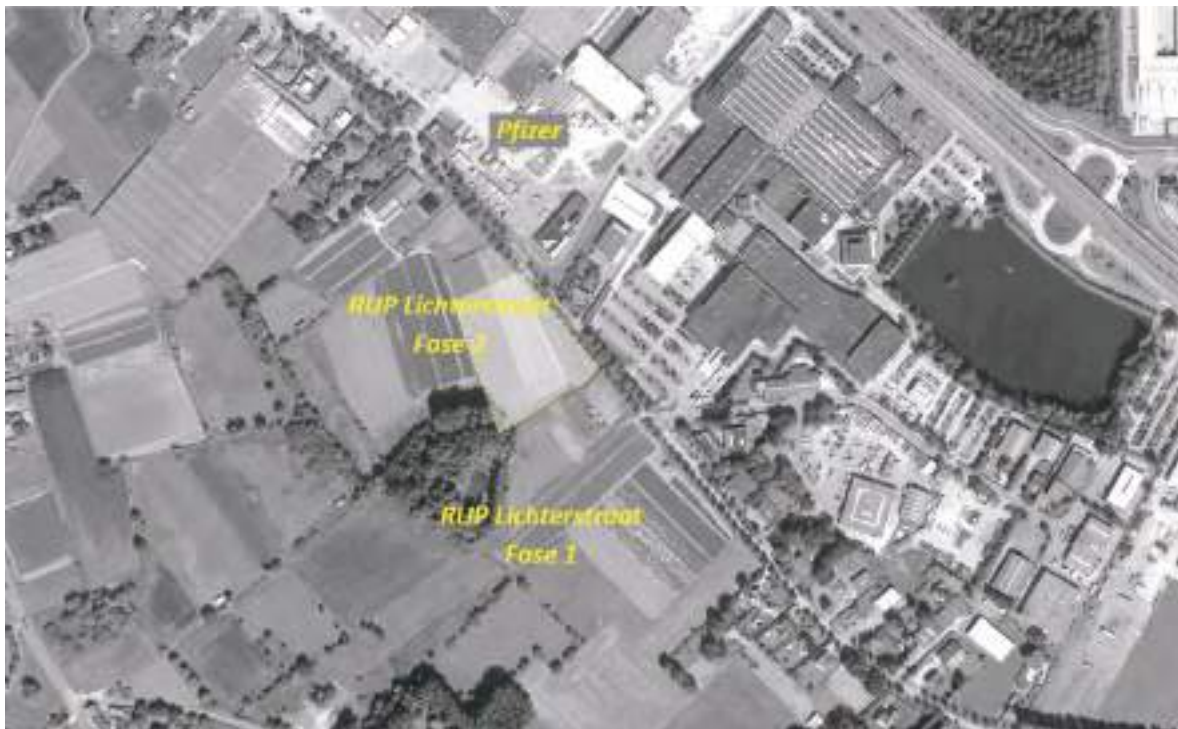
Raoul Paridaens



De voorzitter gemeenteraad

Els Goedgezelschap

1.	Inleiding	7
1.1.	Historiek	7
1.2.	Doel van het RUP en bondige situering.....	7
2.	Context	9
2.1.	Bestaande feitelijke toestand	9
2.2.	Planningscontext	12
2.3.	Bestaande juridische toestand	14
3.	Inrichting, parkeerbehoefte, en uitwerking RUP	21
3.1.	Uitgesproken dubbelgebruik	21
3.2.	Vernieuwde parkeerbehoefte.....	21
3.3.	Alternatieven voor het autoverkeer in de verf zetten	22
3.4.	Inrichting	25
3.5.	Locatie-alternatieven.....	25
3.6.	Krachtlijnen van het stedenbouwkundig voorschrift.....	25
4.	Gevolgen van het RUP	28
4.1.	Onderzoek naar de significante milieueffecten	28
4.2.	De watertoets.....	29
4.3.	Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften	30
4.4.	Ruimtebalans.....	30
4.5.	Mogelijke planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie ivm. het grond- en pandenbeleid..	30
4.6.	Gewijzigde juridisch technische aspecten	31
5.	Bijlagen	31
5.1.	Stedenbouwkundige voorschriften.....	31
5.2.	Plannen	31
5.3.	Dossier m.e.r-screening.....	31



| situering van het sportpark Lichterstraat, centraal in de gemeente (bron: Google earth)

1. Inleiding

1.1. Historiek

RUP Lichterstraat fase 1

Het RUP Lichterstraat (fase 1) voorziet in de realisatie van een sport- en recreatiezone in het gebied begrepen tussen de Lichterstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat. Met dit nieuwe sportpark wil de gemeente, centraal tussen de verschillende deekernen, plaats bieden aan zowel harde en actieve recreatie. Het recreatiegebied wordt ingericht als een landschapspark waar het aangenaam vertoeven en ontmoeten is. Met het recreatiegebied komt zij tegemoet aan de wijzigende behoefte inzake sport en recreatie en creëert bovendien een landschappelijk overgangsgebied tussen het industriegebied ten noorden en het agrarisch gebied ten zuiden van de site. Het RUP Lichterstraat (fase 1) werd door de gemeenteraad van PUURS definitief goedgekeurd 5 maart 2015. Het m.e.r.-screeningsdossier van het RUP Lichterstraat is beter gekend onder het dossiernummer SCRPL13169.

RUP Lichterstraat fase 2

Het voorliggende RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen zoals voorzien door het RUP Lichterstraat fase 1. Deze uitbreiding wordt ingetekend omwille van de herstructurering van de industriële site Pfizer gelegen tussen de Lichterstraat en de Rijksweg.

Het sportpark (fase 1) voorzag in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Echter door bijkomende bebouwing op de site Pfizer wordt dit dubbelgebruik niet meer mogelijk. Het gewijzigde parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee met de gewenste ontwikkelingen wijzigen.

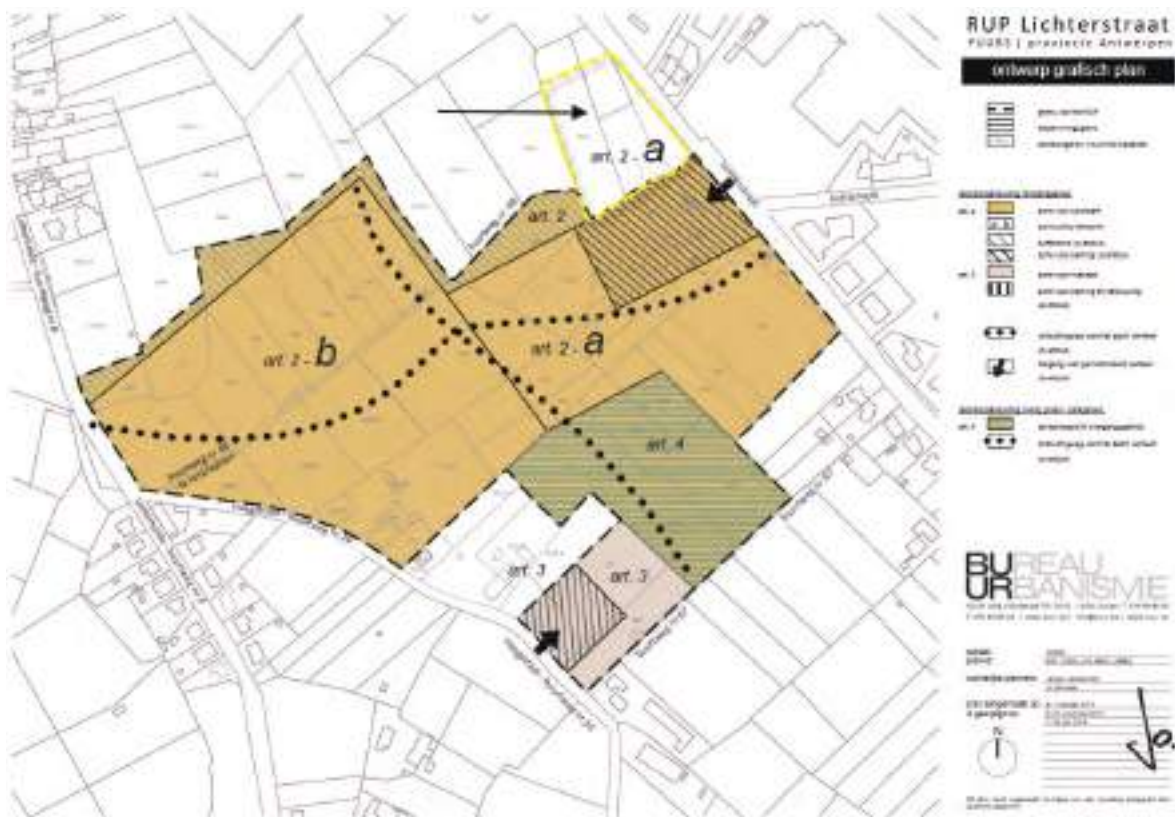
In het RUP Lichterstraat fase 2 wordt er naar de ruimtelijk en functionele optimalisatie gestreefd tussen het toekomstige sportpark en het bestaande industriegebied. Dubbelgebruik van de voorzieningen staan hier voorop.

Het RUP Lichterstraat fase 2 handelt over de inrichting van een parking, hierdoor is de bespreking van de milieueffecten (zie verder) voornamelijk gericht geweest op mobiliteit.

1.2. Doel van het RUP en bondige situering

Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parking zoals voorzien in het sportpark Lichterstraat fase 1 gelegen aan de Lichterstraat. Deze parking (fase 2) bevindt zich eveneens aan de Lichterstraat, aansluitend aan de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs aan de overzijde van de Lichterstraat. De uitbreiding van de parking in het sportpark wordt voorzien omwille van:

- Het initiële programma voor het sportpark voorzag in de huisvesting van volgende sporten/verenigingen: fitness, turnen, tennis, volleybal en voetbal. Bijkomend dient het sportpark ruimte te voorzien voor de judovereniging. Beperkt dient de parkeerbehoefte aangepast te worden.
- De herstructurering van de bedrijfssite Pfizer. Pfizer Puurs gelegen aan de overzijde van de Lichterstraat voorziet op de korte termijn de herstructurering van hun bedrijfsterrein. Door bijkomende bebouwing gaan ca. 400 personeelsparkings verloren. Hierdoor dienen een aantal parkings gecompenseerd te worden. Deze compensatie zal plaats vinden door een gewijzigde modal split, parkeren op eigen terreinen en parkeren op de site van het sportpark.
- Door de herstructurering van bedrijfssite Pfizer komen de parkeermogelijkheden van het Sportpark aan de Lichterstraat in het gedrang. Het RUP Lichterstraat (fase 1) voorzag namelijk in het dubbelgebruik van de parkeerfaciliteiten van Pfizer. De initiële parkeerbalans van het sportpark voorzag in het medegebruik van de parkeerplaatsen van Pfizer tijdens de drukste periodes zoals bij de uitbating van het sportpark in het weekend. Door de herstructurering van de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs is dit dubbelgebruik niet meer mogelijk en ontstaat er nood aan bijkomende parkeervoorzieningen voor de normale uitbating van het sportpark en dit tijdens de weekendperiodes.



| situering van het sportpark fase 2 (de nieuwe parking) op het grafisch plan Sportpark Lichterstraat fase 1



| situering van het sportpark fase 2 (de nieuwe parking) op het inrichtingsplan Sportpark Lichterstraat fase 1 + fase 2 (noord: ➔)

2. Context

2.1. Bestaande feitelijke toestand

zie plan feitelijke en juridische toestand

Ten zuiden van de Lichterstraat

Het sportpark Lichterstraat Fase 2 voorziet in de uitbreiding van de reeds voorziene parking waarbij maximaal een dubbelgebruik wordt nagestreefd tussen de functies van het sportpark en een deel van de personeelsparking van Pfizer Puurs. De gemeente en Pfizer slaan dat ook de handen in elkaar om deze parkeervoorzieningen te realiseren. Concreet worden voor de totaliteit van het sportpark maximaal 500 parkeerplaatsen voorzien waarvan maximaal 270 in het RUP Lichterstraat fase 1 en maximaal 230 in het voorliggende RUP fase 2. De parkeerplaatsen die voorzien worden in het RUP Lichterstraat fase 2 worden tijdens de werkuren voorzien voor Pfizer Puurs en tijdens de drukke periodes voor de sportactiviteiten voor het sportpark (voornamelijk de weekends – wanneer er geen of minder parkeerbehoefte is bij Pfizer). De parkeerplekken van fase 1 worden voorzien voor het functioneren van het sportpark tijdens de werkuren van Pfizer.

Het parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee de gewenste ontwikkelingen wijzigen. Hoewel Pfizer de nodige inspanningen doet om zo veel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te bieden, wordt vanaf 2021 een structureel parkeertekort verwacht op de terreinen van Pfizer (zie parkeerstudie Pfizer, bijlage bij de m.e.r.-screening). Tegen het einde van de geplande ontwikkelingen zal het parkeertekort tussen de 10 en 193 parkeerplaatsen bedragen. Om dit structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift.

Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Tijdens de parkeerpiek van Pfizer zou de parkeerbalans terug positief worden met een overschot van ca. 120 tot 40 parkeerplaatsen.

Het gebied van het sportpark ligt centraal in de gemeente Puurs, begrepen tussen de Lichterstraat in het oosten en de Haagstraat en Letterheide in het westen. Aan de overzijde van de Lichterstraat situeert zich het industriegebied langs de N16-Rijksweg, ten zuiden en westen van het plangebied strekt het landbouwgebied Liezele – Breendonk zich uit.

Richting Kalfort bestaan de randen van het gebied uit wonen, vanaf de Aspot komt de woonfunctie slechts sporadisch voor (voornamelijk voormalige landbouwzetels). De noordelijke grens wordt gevormd door landbouwpercelen voor preiteelt en een binnengebied ingesloten tussen twee woonranden. Dit binnengebied wordt ingevuld met achtertuinen, een aantal agrarische snippers en een grootschalig serregebouw.

De Lichterloop vormt de begrenzing tussen het sportpark (Lichterstraat fase 1) en de Lichterstraat fase 2. Aan de andere zuidzijde van de Lichterstraat komt een dubbelrichtingsfietspad dat deel uit maakt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Het gebied van de Lichterstraat fase 2 heeft momenteel een agrarische bestemming en bestaat uit drie deelpercelen. Een perceel met ruigte aan de Lichterstraat, een deel van een bestaande akker en een bestaand weiland. De landbouwwaarderingskaart (ALV, 2015) duidt het bestaande akkerperceel aan voor gespecialiseerde teelten zoals groenten. De landbouwwaardering (2012) duidt dit akkerperceel aan met een hoge landbouwwaardering horende bij een naastliggend landbouwbedrijf. Dit perceel heeft een oppervlakte van 3865m². De totale oppervlakte van het gebied Lichterstraat fase 2 beslaat 9900m². Voor het verlies van de akker zal de gemeente een grondenruil doorvoeren met de betrokken tuinbouwer.

Ten noorden van de Lichterstraat

Aan de overzijde van de Lichterstraat, ten noorden van het sportpark Lichterstraat, ligt het farmaceutische bedrijf Pfizer. De productie-eenheid in Puurs is de grootste Pfizer-vestiging in Europa en de op één na grootste ter wereld. De site is koploper op het vlak van expertise en innovatie in steriele productie. In 2014 werden er meer dan 300 miljoen steriele verpakkingen geproduceerd.



| impressies van de Lichterstraat



| zicht op het gebied Lichterstraat fase 2 (met de Lichterloop en de Lichterstraat)



| zicht op het gebied van het toekomstig sportpark - Lichterstraat fase 1 (met de Lichterloop)



| zichten op de terreinen van Pfizer (aan de andere zijde van de Lichterstraat)

2.2. Planningscontext

2.2.1. Relatie met de structuurplannen

RSV - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (laatste herziening VR 17.12.2010)

Beleidsmatig behoort de gemeente Puurs tot de afbakening van het buitengebied. Grote delen van de gemeente behoren eveneens tot het specifiek economisch knooppunt, geselecteerd binnen de Vlaamse Ruit. Op het niveau van Vlaanderen is het gebied van het sportpark een gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk doorwegen.

De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt overwegend bepaald door de natuurlijke en agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. Structuurbepalend voor het buitengebied zijn ondermeer de riviervalleien, in het geval van Puurs deze van de Schelde en de Rupel, en het sterk vertakt netwerk van beekvalleien, met name van de Molenbeek en de Leibeek. De andere functies van het buitengebied kunnen als een hoofdfunctie voorkomen, maar zijn niet structuurbepalend. Rekening houdend met de maatschappelijke behoeften en de wetmatigheden van de desbetreffende functie of activiteit, moeten de andere functies van het buitengebied zich richten naar de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor de structuurbepalende functies en activiteiten van het buitengebied.

Ten aanzien van de ontwikkeling van toeristische en recreatieve voorzieningen in het buitengebied worden op Vlaams niveau de volgende principes vooropgesteld:

- Recreatie moet volgens het RSV geclusterd worden bij de kernen
- De bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur moet in grotere mate en op een meer optimale wijze benut worden. De verbetering van de kwaliteit van de aangeboden producten staat voorop en het aanbod van bestaande infrastructuur moet beter op elkaar inspelen.
- Het is niet wenselijk om op een grootschalige wijze toeristische en recreatieve voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied.
- Gestreefd moet worden naar kwaliteitsvolle vormen van medegebruik door toeristisch-recreatieve activiteiten van infrastructuur die voor een andere functie zijn uitgebouwd of door andere activiteiten benut worden.

- Het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht dient een uitgangspunt te zijn.
- Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld.
- Nieuwe hoog-dynamische infrastructuur in het buitengebied kan ingeplant worden, binnen de specifieke randvoorwaarden gesteld door de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw én wanneer de beoogde infrastructuur gelegen is in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke structuurplannen aangeduid wordt als zone van primair toeristisch belang.

Ruimtelijke visie landbouw, natuur en bos regio Antwerpse Gordel – Klein-Brabant (VR 27/03/2009)

In uitvoering van het RSV stelde de Vlaamse Regering een 'ruimtelijke visie landbouw, natuur en bos' op voor 13 buitengebiedsregio's in Vlaanderen. De gemeente Puurs maakt deel uit van de regio Antwerpse Gordel – Klein-Brabant en meer bepaald de deelruimte Klein-Brabant, dat zich uitstrekt vanaf de valleirand van de Rupel en Schelde tot aan de provinciegrens. Het RSV wil immers de open ruimte in het buitengebied maximaal vrijwaren voor landbouw, natuur en bos.

Met deze visie krijgt de landbouwsector de zekerheid dat de agrarische bestemming op lange termijn behouden blijft. Het operationeel uitvoeringsprogramma geeft aan welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

Binnen het gebied Klein-Brabant zal het landbouwgebied Liezele – Breendonk tussentijds worden herbevestigd als agrarisch gebied. Voor het landbouwgebied tussen de Dendermondsesteenweg en het bedrijventerrein langs de N16 – waartoe het plangebied van voorliggend RUP behoort – worden op korte termijn geen acties opgestart, gezien het een zoekzone betreft voor een lokaal bedrijventerrein in de gemeente Puurs (optie zoekzone lokaal bedrijventerrein werd bij de herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan niet weerhouden). Het plangebied betreft geen (herbestemd agrarisch gebied HAG).

PRS – Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (VR 10/07/2001 – gedeeltelijke herziening VR 4/05/2011)

Het PRS Antwerpen duidt Puurs aan in de deelruimte van het 'stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas'. De provincie ziet dit gebied als een stedelijk landschap met cultuurrijke en natuurlijke potenties in evenwicht. Tussen Mechelen en Sint-Niklaas is Puurs één van de knooppunten inzake woningen

en bedrijventerreinen. Puurs wordt geselecteerd als een hoofddorp en krijgt aldus de mogelijkheid om een bijkomend lokaal bedrijventerrein te ontwikkelen. Ook heeft Puurs de mogelijkheid om meer bijkomende woningen te realiseren dan voor de opvang van de natuurlijke aangroei nodig is. Kalfort wordt aangeduid als woonkern.

Het Scheldeland en de agrarische gebieden van Klein-Brabant fungeren als grenzen voor de ontwikkeling. In de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur worden de Molenbeek en de Leibeek als natuurverbinding tussen en doorheen de Schelde- en Rupelvallei en de boscomplexen in Klein-Brabant geselecteerd. De Schelde en Rupel hebben een bovenprovinciale natuurverbindingfunctie.

In de landschappelijke structuur selecteert de provincie de twee fortengordels als structuurbepalende bakenreeksen en Klein-Brabant als complex gaaf landschap.

GRS – Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Puurs (BD 13/02/2003 – herziening BD 7/6/2012)

Op 13 februari 2003 werd het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Puurs goedgekeurd door de Deputatie. In dit structuurplan worden onder andere de volgende concepten toegelicht:

- Puurs-centrum en Kalfort als tweeledige kern
- Rivier- en beekvalleien als dragers van de natuurlijke en landschappelijke structuur
- Differentiatie van landbouwgebieden, waarbij het zuidelijk gelegen landelijk gebied van Breendonk en Liezele zijn specificiteit dankt aan het meer open en agrarisch karakter en moet worden beschouwd als een structuurbepalend samenhangend land- en tuinbouwgebied op bovenlokaal niveau
- Ruimtelijke differentiëring van harde en zachte recreatie met het fort van Liezele als belangrijkste toeristische aantrekkingspool

De ontwikkeling van zachte recreatievormen, in eerbied voor de natuur en de open ruimte, en de uitbouw van een verantwoord recreatief medegebruik is een opvallende tendens in het toeristisch beleid op niveau van Klein-Brabant. De gemeente sluit zich aan bij deze tendens en streeft een ontwikkeling na van zachte, passieve recreatie binnen haar agrarische open ruimte gebieden, parkdomeinen en valleigebieden. Voor gebieden voor actieve en harde recreatie wordt vooropgesteld dat deze ruimtelijk dienen aan te sluiten bij de bebouwde kernen of lijninfrastructuren. Om in te spelen op een aantal ruimtelijke en maatschappelijke evoluties drong zich evenwel een gedeeltelijke herziening van het GRS op. Ondermeer volgende thema's lagen hierbij aan de grondslag:

- Actualisatie van de woningbouwprogrammatie biedt kansen om de nodige variatie in het woningaanbod aan te brengen, met huisvesting voor jonge gezinnen, levenslang wonen, appartementen, serviceflats voor zorgbehoevenden, sociale koop- of huurwoningen ...
- Bijkomende behoefte voor sport en recreatie: voetbal, tennis, evenementenweide, uitbreiding golfterrein, waterrecreatie, klimsport, ruitersport en mogelijkheden voor vele andere sporten ...
- Bijkomende behoefte voor dienstverlening: nieuw kerkhof voor Puurs en Kalfort ...

Bijgevolg kiest de gemeente ervoor om zwaar in te zetten op kernversterking. Dit houdt in dat de bestaande nederzettingsstructuur compact gehouden wordt door een verdere verdichting van de bebouwing. De echte gave open ruimte rond de kernen blijft hierbij gevrijwaard van versnippering en bebouwing. Hiertoe wordt ondermeer het recreatiegebied Puurs-centrum aangeduid als één van de overige gebieden die op korte termijn ontwikkeld zal worden. Weliswaar dient eerst een oplossing te worden gevonden voor de herlocalisatie van de voetbalvelden en de tennisclub (details zie '1.2. Aanleiding van het RUP').

Tevens wordt bij de herziening gesteld dat de natuurlijke structuur de basis vormt voor het uitbouwen van een nieuw recreatief netwerk in en rond de kern van Puurs. De onmiddellijke nabijheid van de open ruimte t.o.v. de compacte kernen Puurs en Kalfort vormt een enorme kwaliteit. De rivier- en beekvalleien vormen de ruggengraat van de 'Groene Ring' rondom Puurs. Deze vormt de aaneenschakeling van natuur, zachte of eerder recreatieve sportaccommodaties en aanverwante ontspanningsmogelijkheden. Het landschapspark van Fort Liezele vormt één van de gezichten of 'instapplekken' op de Groene Ring.

Naast zachte recreatieve vormen wenst de gemeente ook op drie niveaus te voorzien in harde recreatie:

- Op niveau van de leefgemeenschappen worden beperkt kleinere infrastructuren (zoals speeltuin, trapveldje of skatepark) voorzien, welke kunnen gecombineerd worden met de Groene Ring die vooral gericht is op wandelaars en fietsers.
- Op niveau van de gemeente worden sportvelden voorzien, met voldoende aandacht voor de bereikbaarheid en het mobiliteitsaspect. Hierbij moet de locatie zoveel mogelijk gericht zijn op verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer en dit vanuit de verschillende deelenkernen. Voor deze recreatiegebieden is een landschappelijke integratie belangrijk, ze kunnen bijvoorbeeld voorzien worden op de overgangsgebieden tussen de kernen en de open ruimte.

2.3. Bestaande juridische toestand

Zie plan feitelijke en juridische toestand

- Op bovengemeentelijk niveau (bijvoorbeeld carting en volleybal op professioneel niveau) moet gezocht worden naar een ligging in de nabijheid van grotere infrastructuur of 'geaccidenteerde' gebieden zoals langs A12, N16 en bedrijventerreinen. Voor deze recreatievormen is de accommodatie met vormen van business seats en een vlotte autobereikbaarheid van groot belang.

Er kan gesteld worden dat er een verschuiving zal zijn van een aantal recreatiegebieden in de gemeente. Ook wordt er ruimte gezocht voor een aantal nieuwe en grotere recreatiegebieden.

Tijdens de herziening van het GRS werden zowel het gebied aan Fort Liezele als dit aan de Lichterstraat aangeduid als potentiële zoeklocatie voor de inplanting van een nieuw, centraal gelegen sport- en recreatiegebied op gemeentelijk niveau. Tijdens het structuurplanproces werd de afweging gemaakt om het landbouwgebied aan de Lichterstraat te weerhouden als meest aangewezen locatie en niet het gebied van het landschapspark te Liezele (details zie '1.3. Locatiekeuze voor het sportpark').

Het RUP Lichterstraat wordt dan ook opgemaakt als uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan waarbij het bestaande recreatiegebied met voetbal- en tennisterreinen in de kern van Puurs-centrum wordt geherlocaliseerd, opdat de vrijgekomen site kan worden omgevormd tot woongebied ten voordele van verdere kernversterking. Tegelijk wordt de concrete behoefte aan een nieuwe locatie voor het recreatiegebied aangegrepen om het huidig versnipperd en sterk verspreid aanbod aan recreatieve voorzieningen binnen de gemeente te centraliseren op een nieuwe plek.

Voorliggend RUP Lichterstraat speelt in op het GRS door natuur en indoor en outdoor activiteiten met elkaar te combineren. Bij deze ontwikkelingen en inrichting wordt evenwel rekening gehouden met de draagkracht en groene waarden van de omliggende open ruimte.

In het plangebied of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied komen geen APA of BPA voor, noch beschermd erfgoed of relictten uit de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

2.3.1. RUP Lichterstaat (fase 1)

Het gebied Lichterstaat fase 2 sluit aan op het RUP Lichterstraat. De gemeenteraad stelde het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het sportpark Lichterstraat definitief vast op 5 februari 2015. De deputatie van de provincie Antwerpen keurde het RUP goed in zitting van 5 maart 2015. De gemeente verwerft momenteel de laatste percelen. Van zodra dit achter de rug is, kan de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden.

Het RUP Lichterstraat fase 1 kleurt het gebied tussen de Lichterstraat, Lichterloop en de Aspot-Letterheide is als recreatiegebied. De filosofie van het plan werd opgevat als een tweedeling, twee deelzones definiëren het programma, nl. de bebouwde omgeving ter hoogte van de industriezone aan de Lichterstraat en een overwegend onbebouwd deel aan de Haagstraat aansluitend bij het agrarische landschap. Een landschappelijk overgangsgebied vormt de spil of scharnier tussen beide zones. Het bebouwde deel wordt hoofdzakelijk bestemd voor indoor sportinfrastructuur (zoals fitnessruimte, turnhal, volleybalhal, tennisaccommodatie, ...). Het onbebouwde deel wordt opgevat als open ruimte gebied voor buitenrecreatie (zoals voetbalvelden, ...).

De zone aansluitend de Lichterstraat wordt naast de recreatieve bebouwing ook voorbehouden voor parkeren. In het sportpark wordt een gemeenschappelijke parking, voor het geheel van het sportpark, voorzien met een capaciteit van ca. 270 parkeerplaatsen. Bijhorende tabel met de parkeerbehoefte illustreert deze raming bij een normaal gebruik van de sportvelden. In deze berekening werd uitgegaan van een gemiddelde en een maximale parkeerbehoefte. Er werd verondersteld dat het sportpark de gemiddelde behoefte dekt, intern het sportpark, en dat de maximale behoefte vervuld kan worden door een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de bedrijvenszone aan de overzijde van de Lichterstraat (Pfizer). Deze maximale behoefte kan hoofdzakelijk nodig zijn bij wedstrijden in het weekend of 's avonds. En dit wanneer er meer ruimte voorhanden is in de bedrijvenszone(s) aan de Lichterstraat.

Tevens werd er rekening gehouden van een dubbelgebruik van ca. 50 parkeerplaatsen intern het sportpark die in mindering gebracht kunnen worden op de totale gemiddelde parkeerbehoefte. Dit interne dubbelgebruik gaat er van uit dat

er niet gelijktijdig wedstrijden georganiseerd worden bij alle sportactiviteiten. Dit parkeeroverschot kan voor komen bij de tennis en de gym (hypothese).

2.3.2. Gewestplan Mechelen (KB 05/08/1976)

Zie plan feitelijke en juridische toestand

Het gebied van het sportpark is op het gewestplan volledig ingekleurd als agrarisch gebied. In het noordoosten grenst het plangebied aan een zone voor milieubelastende industrie, gelegen aan de overzijde van de Lichterstraat. Langs de Lichterstraat en de weg Letterheide/Aspot/Hoek ten Eiken worden enkele woonranden aangeduid als woongebieden met landelijk karakter.

2.3.3. Bestaande rooilijnplannen

Zie plan feitelijke en juridische toestand

Langs de Lichterstraat is een rooilijnplan van kracht. Het rooilijnplan werd goedgekeurd bij Koninklijk Besluit op 13/06/1936 en voorziet in een wegbreedte van 15,00m. In het rooilijnplan wordt eveneens een bouwlijn aangeduid en dit op een afstand van ca. 6,00m tot 6,50m ten opzichte van de rooilijn.

2.3.5. Atlas der buurtwegen

Zie plan feitelijke en juridische toestand

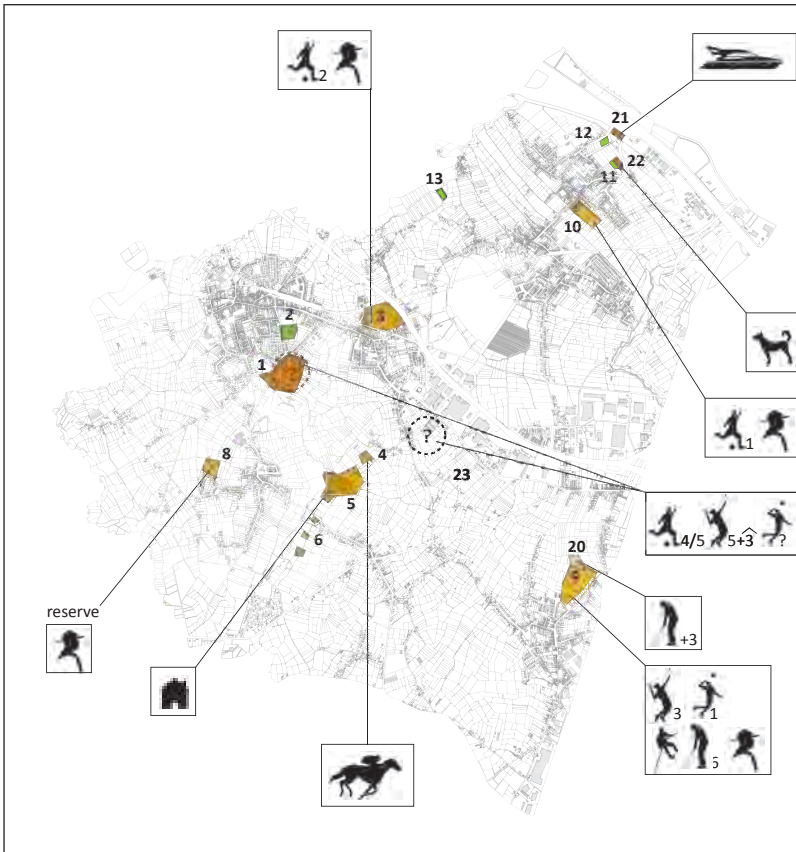
Door de atlas der buurtwegen wordt de Haagstraat aangeduid als buurtweg nr. 20. Buurtweg nr. 8 komt overeen met Aspot en Letterheide, doch onderging enkele wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke tracé. In de hoek gevormd door de Haagstraat en Letterheide start buurtweg nr. 68, welke in NO-richting het plangebied doorkruist. Buurtweg nr. 67 valt samen met de zuidelijke begrenzing.

2.3.6. Bestaande waterlopen

Zie plan feitelijke en juridische toestand

Het gebied van het sportpark bevindt zich in het Beneden-Scheldebekken en meer bepaald in het deelbekken van de Vliet. Tevens is het gelegen op de overgang tussen de subhydrografische zones (VHA-zones) Molenbeek/Zijp en Zielbeek/Bosbeek.

Het gebied van de Lichterstraat fase 2 wordt begrenst aan de zuidelijke door Lichterloop. Deze waterloop wordt door de Vlaamse Hydrografische Atlas aangeduid als niet geklasseerd (VHAG-code 40272 – beheerd door de gemeente). De Lichterloop komt voor als een grachtje langs de buurtweg nr. 68. De Lichterloop, kronkelt omheen het bosje, dat zich centraal in het plangebied bevindt, om dan onder de Lichterstraat te duiken.



HERZIENING RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PUURS
gemeente Puurs
maart 2012

Kaart 37: TOEKOMSTVISIE RECREATIE PUURS

- recreatiegebieden te behouden
- recreatiegebieden - uitbreiding
- recreatiegebied - herbestemmen
- recreatiegebied - nieuw
- ? mogelijke locaties herlocalisatie recreatiegebied Puurs

- | | | | |
|--|-----------|--|-----------------|
| | voetbal | | hondenclub |
| | tennis | | waterrecreatie |
| | volleybal | | jeugdbeweging |
| | golf | | manège |
| | klimsport | | weekendverblijf |

bron: eigen verwerking



| uittreksel uit het structuurplan - toekomstige recreatie Puurs



HERZIENING RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PUURS
gemeente Puurs
augustus 2011

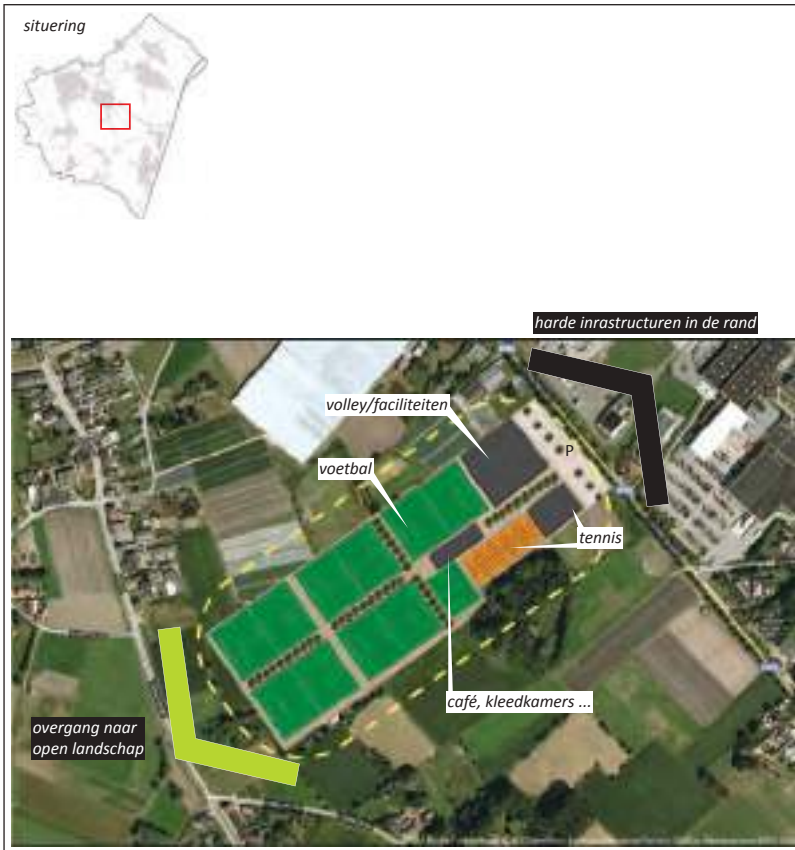
Kaart 39: ZOEKKAART RECREATIEGEBIED AAN DE LICHTERSTRAAT

- projectgebied
- geschikte locatie - zoekzones A,B en C
- ongeschikte locatie
- zone uitgewerkt in ontwerpend onderzoek: het betreft indicatie over de gewenste grootte van het terrein, circa 10 ha (niet aan de voorgestelde inplanting gebonden, louter indicatief naar grootte)

bron: google earth + eigen verwerking



| uittreksel uit het structuurplan - zoekkaart recreatiegebied aan de Lichte Straat



**Kaart 42: ONTWERPEND ONDERZOEK
LICHTERSTRAAT**

- bouwvolumes
- bomenrij
- speelveld
- parking
- zone uitgewerkt in ontwerpelijk onderzoek: het betreft indicatie over de gewenste grootte van het terrein, circa 10 ha (niet aan de voorgestelde inplanting gebonden, louter indicatief naar grootte)

bron: google earth + eigen verwerking



| uittreksel uit het structuurplan - ontwerpelijk onderzoek Lichterstraat

Deze oppervlaktes zijn richtinggevend en worden bepaald in functie van de frequentie van gebruik en de vorm van het perceel (bron kencijfers CROW ASVV 2004).

	oppervlakte		aantal parkeerplaatsen		aantal parkeerplaatsen	
			gemiddeld	maximaal	gemiddeld	maximaal
voetbalvelden (met fusie Kalfort)	4 ha	per ha	20	27	80	108
tennis	8 banen	per baan	2,5	3	20	24
conditietraining	900 m ² bvo	per 100m ² bvo	2,75	3	25	27
Gym	1400 m ² bvo	per 100m ² bvo	2,75	3	39	42
volleybalhal	4500 m ² bvo	per 100m ² bvo	3,25	3,5	146	158
complementaire activiteiten (zoals kinesist / meetcentrum / trainingscentrum...)	400 m ² bvo	per 100m ² bvo	2,75	3	11	12
totaal					321	371
veronderstelling dubbelgebruik bezoekerscapaciteit					53	0
totaal aantal parkeerplaatsen met dubbelgebruik in rekening gebracht					268	371
			opp m ²		8035,5	11115

| Uittreksel RUP Lichterstraat (fase 1) – toelichtingsnota - tabel met de parkeerbehoefte





| Uittreksel grafisch plan RUP Lichte Straat (fase 1) – referentieontwerp: plan





Evolutie parkeerbalans zonder gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)

p a r k e e r b e z e t t i n g							
	werkdag - ochtend	werkdag - middag	werkdag - avond	werkdag - nacht	zaterdag - middag	zaterdag - avond	zondag - middag
voetbalvelden	10%	10%	30%	0%	40%	20%	40%
tennis	2%	2%	7%	0%	9%	4%	9%
conditietraining	5%	5%	10%	0%	10%	10%	7%
Gym	8%	8%	16%	0%	16%	16%	12%
volleybalhal	14%	14%	14%	0%	59%	59%	44%
judoclub	3%	3%	6%	0%	6%	6%	4%
complementaire activiteiten (zoals kinesist / meetcentrum / trainingscentrum...)	2%	2%	4%	0%	4%	4%	3%
totaal sportpark (270 pp)	45%	45%	87%	0%	143%	119%	119%
parkeerplaatsen Pfizer (230pp)	100%	100%	100%	100%	0%	0%	25%
TOTAAL aantal parkeerplaatsen medegebruik (500 pp)	70%	70%	93%	46%	77%	64%	76%

3. Inrichting, parkeerbehoefte, en uitwerking RUP

3.1. Uitgesproken dubbelgebruik

Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parking van het huidige sportpark. De uitbreiding van deze parking wordt hoofdzakelijk voorzien omwille van de herstructurering van de terreinen van Pfizer.

De herstructurering van Pfizer heeft een dubbel effect. Enerzijds rekende het RUP Lichterstraat 1 op het gebruik van de overtollige parkeercapaciteit op site Pfizer; deze mogelijkheid tot dubbelgebruik valt weg. Anderzijds zal het bedrijf Pfizer in de eindfase onvoldoende parkeerruimte hebben op eigen terrein; dit tekort zal opgevangen worden door een dubbelgebruik van de parking sportpark.

3.2. Vernieuwde parkeerbehoefte

3.2.1 Parkeerbehoefte Pfizer

Pfizer Puurs, gelegen aan de overzijde van de Lichterstraat, voorziet op de korte termijn de herstructurering van hun bedrijfsterrein. Door bijkomende bebouwing gaan ca. 400 personeelsparkings aan de zijde Lichterstraat verloren. De verloren parkeerplaatsen worden grotendeels, maar niet volledig gecompenseerd elders op de site. Aan het einde van de herstructurering zullen 35 plaatsen minder ter beschikking staan. Tegelijk verwacht Pfizer, omwille van de geplande uitbreiding van activiteiten en personeelsbestand, een toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen met 164 à 314 plaatsen. Dit betekent dat de parkeermogelijkheden, afhankelijk van het wagengebruik bij de werknemers, op eigen terrein niet meer zullen volstaan vanaf einde 2019 à begin 2021.

Pfizer heeft vanaf dat moment een overloopparking nodig van, afhankelijk van de verduurzaming van het mobiliteitsgedrag, 10 à 193 parkeerplaatsen. Tegelijk zal, omwille van de gewijzigde ligging en beveiliging van de parkings op het eigen terrein enerzijds en de verhoogde parkeerbezetting anderzijds, geen dubbel gebruik van parking Pfizer i.f.v. het sportpark meer mogelijk zijn.

3.2.2 Parkeerbehoefte Sportpark

Door de herstructurering van bedrijfssite Pfizer komen de parkeermogelijkheden van het Sportpark aan de Lichterstraat in het gedrang.

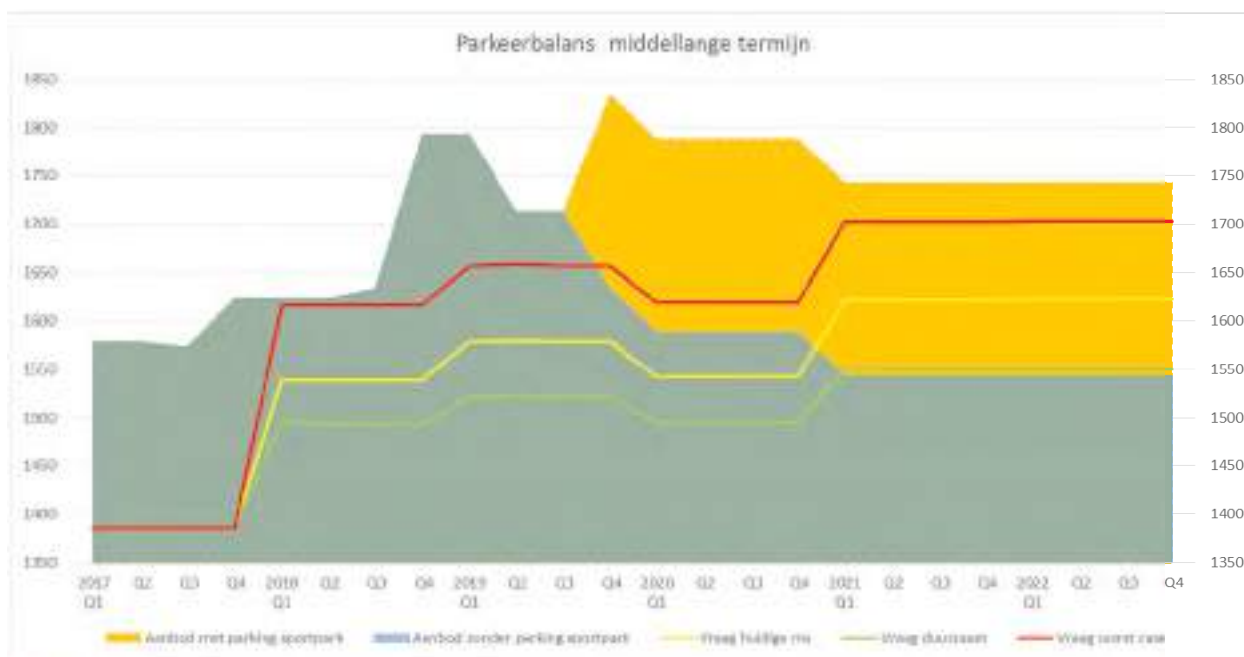
Zoals eerder vermeld ging de parkeerbehoefte van het RUP Lichterstraat (fase 1) uit van de opvang van de minimale parkeerbehoefte op de eigen sportterreinen (zijnde ca. 270 parkeerplaatsen). Voor de dekking van de maximale behoefte (ca. 370 parkeerplaatsen) ging het RUP uit van bijkomend ca. 100 plaatsen die gebruikt komende worden op de site van Pfizer. Dit bij de drukste momenten zoals tijdens weekends. In de mober bijgevoegd aan de m.e.r.-screening (Antea, april 2017) wordt de absolute maximumcapaciteit voor parkeren geraamd op 500 plaatsen; dit is bij gelijktijdig volledig gebruik van alle faciliteiten.

Door de herstructurering van de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs is dit dubbelgebruik niet meer mogelijk en ontstaat er nood aan bijkomende parkeervoorzieningen voor de normale uitbating van het sportpark. Dit zal voornamelijk tijdens de weekendperiodes nodig zijn en op drukke weekavonden. De behoefte voor het sportpark stijgen dus van 270 tot minstens 370 en bij uiterste pieken zelfs 500 plaatsen.

3.2.3 Uitbreiding parking sportpark, met medegebruik Pfizer

Door de herstructurering bij Pfizer dienen dus een aantal parkings elders gecompenseerd te worden en valt het medegebruik voor het sportpark weg. Bij deze compensatie staat opnieuw dubbel gebruik door sportpark en bedrijf voorop. Omwille van de beschikbare terreinen en het uitgangspunt van dubbelgebruik, dat nabijheid bij Pfizer zowel als sportpark vereist, wordt er gekozen om het RUP Lichterstraat uit te breiden met extra ruimte voor parkeren. Deze moet voldoende groot zijn om de piekbehoefte van het sportpark op te vangen (max. 230 plaatsen tekort), en eveneens het tekort van Pfizer te compenseren (10 à 193 plaatsen).

De parkeerbehoefte van het sportpark is het grootst tijdens de avonden in de week, en in het weekend. Tijdens weekdays in de dag en ochtend kent het sportpark een lagere bezetting. De parkeernoodzaak van Pfizer manifesteert zich – omwille van ploegenarbeid – van de vroege ochtend tot de nacht en dit tijdens de weekdays. In het weekend is er vooral zondagmiddag parkeerbehoefte, wanneer de ploegenarbeid



| Evolutie parkeerbalans met gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)

terug wordt opgestart. Echter, deze bezetting is lager dan tijdens de weekdagen. Een dubbelgebruik is dus nog steeds mogelijk. Bijhorende matrix visualiseert de aanwezigheidspercentages voor het sportpark en het gebruik door Pfizer. De totale bezetting overdag zal variëren tussen 64% en 93%.

De uitgebreide parking sportpark zal daarom geraamd worden op ca. 500 plaatsen. Dit betekent een uitbreiding met 230 plaatsen die tegelijk dienen voor werknemers Pfizer (hoogste belastingsmomenten Pfizer) en piekbelasting sportpark.

3.3. Alternatieven voor het autoverkeer in de verf zetten

Veel potentie voor bijkomend fietsverkeer

De auto is de belangrijkste verplaatsingswijze voor de werknemers van Pfizer Puurs. Het autogebruik ligt erg hoog; afhankelijk van de shift situeert het autogebruik (exclusief carpool) zich tussen 85,9 (voor de dagploeg) en 90,1% (voor de nachtploeg). Het werken in shiften is tevens de belangrijkste oorzaak voor het hoge autogebruik. Voor de werknemers van de vroege, late en nachtshift is openbaar vervoer geen beschikbaar alternatief. Van de alternatieve vervoerswijzen is de fiets het meest populair (iets minder dan 10% van de werknemers). Ca. 50% van de werknemers is afkomstig uit Puurs of één van zijn buurgemeenten en woont dus op een fietsbare afstand van het bedrijf. Voor het sportpark wordt er verhoudingsgewijs een gelijke verdeling verwacht tussen de verschillende deelgemeenten (Puurs 31%, Ruisbroek 21%, Liezele 20% en Breendonk 29%).

Er is dus nog veel potentieel aanwezig om het aandeel aan fietsers te vergroten.

Fietsvoorzieningen

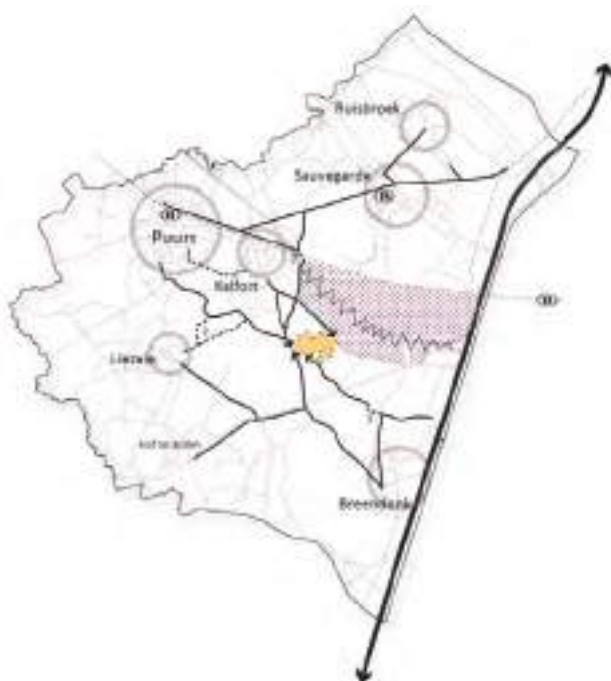
Het nieuwe sportpark (fase 1 + 2) past zich in het bestaande lokale fietsnetwerk, waardoor veilige fietsverbindingen mogelijk zijn tussen de verschillende deelenkernen en de Lichterstraat. Tevens verknoopt het plangebied met de regionale fietsroutes (zowel recreatieve als functionele routes). Bij de opmaak van het RUP landschapspark Fort Liezele en het RUP Fabiolapark wordt tevens gekozen voor het inkleuren van een belangrijke fiets- en wandelverbinding om de kernen van Puurs en Liezele te ontsluiten naar het gebied van de Lichterstraat.



| bereikbaarheid via de fietsroutes



| aanduiding van de fietssnelwegen



| verknopen van de fietsverbindingen tussen de verschillende deekernen ter hoogte van de Lichterstraat

Langsheen de Rijksweg wordt een functionele route aangeduid. Ter hoogte van Pfizer is geen specifiek fietspad voorzien, een fietstunnel is voorzien ter hoogte van A.Meersmansdreef die ontsluiting maakt met de bedrijfsite van Pfizer. In de nabijheid van de site Puurs komen twee fietssnelwegen voor, nl. de F19 Dendermonde-Puurs en de F18 Sint-Niklaas – Temse - Willebroek – Mechelen. De uitwisseling van met de fietssnelwegen vindt eveneens plaats via de fietstunnel ter hoogte van A.Meersmansdreef.

Openbaar vervoer

De projectzone ligt in het invloedsgebied van de lijnen 252 Boom-Puurs-Bornem-Dendermonde, 253 Boom-Puurs-Dendermonde en 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs welke zorgen voor een aansluiting op het spoorwegennet aan het station van Puurs. Op Letterheide is nog een aanvullend aanbod van De Lijn door de belbus 938 Klein-Brabant (enkel op aanvraag). Onderstaande tabel geeft de reële loopafstanden weer ten aanzien van de haltes.

Andere alternatieven

Naast de fiets en het openbaar vervoer kan de modalsplit beïnvloed worden door acties zoals carpooling, collectief ver-voer georganiseerd door het bedrijf, enz. De mobiliteitseffectenrapport (mober) of een bedrijfsvervoersplan dat de al-ternatieven in kaart brengen en benoemen.



| Het Sportpark Lichterveld en de aanliggende bedrijvenzones aangeduid op netplan van De Lijn (2016)

	De lijn 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs	De lijn 252 Dendermonde - Bornem - Puurs – Boom	De lijn 253 Boom - Puurs – Dendermonde
	<i>Weekdagen (schooldagen/schoolvakantie)</i>		
<i>Frequentie Spits</i>	½ u	1 u	1/2u
<i>Frequentie Dal</i>	1u	1 u	1 u
<i>Amplitude</i>	<i>r. Brussel</i> 6:20-20:49	<i>r. Boom</i> 6:35-20:35	<i>r. Boom</i> 7:04-18:05
	<i>r. Puurs</i> 7:08-22:01	<i>r. Dendermonde</i> 06:04 -22:04	<i>r. Dendermonde</i> 06:05 -16:45

| *Frequentie en amplitude voorkomende lijnen*

	Lijn 260	Belbus 938	Lijn 252	Lijn 253
Sportpark	150m	290m	605m	605m
Site Pfizer	205m	1300m	65m	65m

| *Reële loopafstanden functies sportpark tot bushaltes*

3.4. Inrichting

Voor tot totaliteit van het sportpark fase 1 en 2 werd een inrichtingsplan opgemaakt. Dit plan bouwt verder op het referentieontwerp van het sportpark fase 1. Omwille van het medegebruik van een aantal parkeerplaatsen door Pfizer wordt een aparte parking voorzien voor Pfizer die als overloop gebruik dient te worden tijdens de drukste momenten van het sportpark. Op basis van de parkeercijfers kan in het weekend een overdruk van ca. 100 noodzakelijke parkeerplaatsen in functie van het sportpark opgevangen worden.

Er wordt voorgesteld om de parking centraal te ontsluiten vanaf de Lichterstraat ten oosten van de Lichterstraat. Voetgangers en fietsers kunnen het gebied ontsluiten vanaf twee centrale assen die het nieuwe sportpark structureren. Deze assen geven eveneens toegang tot de haltes van het openbaar vervoer. Vanaf de Lichterstraat wordt een eerste parkeerlob ontsloten die tijdens de week voorbestemd is voor Pfizer. Vanaf de centrale auto-ontsluiting wordt eveneens de tweede parkeerlob ontsloten. Beide parkeerlobben worden met elkaar verbonden door een overbrugging van de Lichterloop. In de eerste parkeerlob wordt een capaciteit voorzien van 230 ingerichte parkeerplaatsen. De tweede parkeerlob bestaat uit 170 ingerichte parkeerplaatsen. 100 bijkomende parkeerplaatsen kunnen voorzien worden bij de inrichting van de volleybalhal. Deze hal wordt op middellange termijn voorzien.

3.5. Mogelijke alternatieven?

In het RUP Sportpark Lichterstraat fase 1 werd uitgegaan van een gemiddelde en een maximale parkeerbehoefte. Er werd verondersteld dat parking in het sportpark de gemiddelde behoefte dekt, en dat de maximale behoefte vervuld kan worden door een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de bedrijvzone aan de overzijde van de Lichterstraat (het bedrijf Pfizer). Deze maximale behoefte is nodig bij wedstrijden en/of en het weekend. En dit wanneer er meer ruimte voorhanden is in de bedrijvzone(s) aan de Lichterstraat. Echter door de bijkomende bebouwing en de herstructurering van de site Pfizer is dit dubbelgebruik van de bestaande parkeervoorzieningen niet meer mogelijk.

Door de gemeente Puurs en Pfizer wordt er geopteerd om het concept van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te behouden en deze parkeervoorzieningen gedeeltelijk te voorzien in het toekomstige sportpark aan de Lichterstraat.

Bij de toepassing van het nulalternatief wordt de bestaande parking van het sportpark niet uitgebreid, waardoor er parkeeroverlast zal ontstaan bij de normale uitbating van het

sportpark (voornamelijk tijdens het weekend) en de aanliggende bedrijfssite van Pfizer (voornamelijk tijdens de weekdays).

Een locatie-alternatief zou geopperd kunnen worden. Echter, de bundeling van de parkeervoorzieningen van het RUP fase 1 en fase 2 is noodzakelijk om een optimale bezetting en dubbelgebruik na te streven. Beide parkeerzones moeten met andere woorden verbonden met elkaar voor komen. De mogelijkheid van een parkeertoren langs de Rijksweg kan geopperd worden, met gezamenlijk gebruik van de omliggende bedrijven. Echter, een dergelijke oplossing voor Pfizer houdt geen oplossing is voor piekbelasting van het sportpark. Een ruimtelijk alternatief is daarom niet gevonden.

Een ander alternatief bestaat eruit de parkeerplaatsen niet te voorzien en er te voor te zorgen dat minder mensen met de wagen naar de site Pfizer en het sportpark komen.

De gewenste uitbreiding van activiteiten op de site Pfizer zal een algemene toename van de parkeervraag met zich meebrengen. Het streven naar minder autoverkeer is uiteraard steeds een belangrijke doelstelling op weg naar duurzame verplaatsingen. Tegelijk moet vermeden worden dat het parkeren afgewenteld wordt op de aanpalende straten. Geen extra parkeerplaatsen voorzien, betekent voor Pfizer een modal split van 20% minder privaat autoverkeer, wat een bijzondere radicale aanpassing vraagt van woon-werkverkeer en het personeelsbeleid van Pfizer. Gezien de herkomst van het personeel en het ploegensysteem van het farmaceutisch bedrijf (nachtploeg, vroege ploeg, late ploeg en dagploeg) lijkt deze ommekeer in het mobiliteitsverhaal zeer moeilijk realiseerbaar.

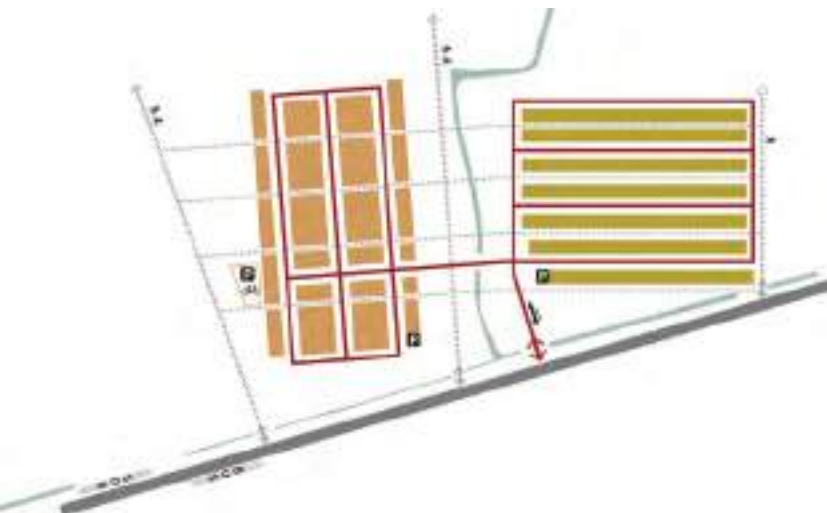
Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat, om het aantal fietsers te verhogen en het fietspotentieel te bereiken, Pfizer in het verleden reeds heel wat inspanningen heeft geleverd. De volgende acties werden in het verleden genomen om het fietsen bij de werknemers te stimuleren: Fietsvergoeding (€ 0,23/ km) of sociaal abonnement; Kleedkamer met douches en kleedkastje voor fietsers; Droogrekken voor natte kledij; Uitbreiding fietsparking in 2016 van 164 naar 307 plaatsen; Oplaadpunten voor elektrische fietsen; Deelname aan Bike-to-work actie; Twee extra fietswedstrijden per jaar (zomerwedstrijd en winter trophy). Gezien de reeds geleverde inspanningen van Pfizer Puurs om hun werknemers meer met de fiets naar het werk te laten komen, lijkt het moeilijk dat het theoretische fietspotentieel bereikt kan worden. Pfizer wil echter in de toekomst nog meer inzetten op duurzame verplaatsingen en plant nog een aantal bijkomende actie om dit te realiseren.

Toch werd in de mober reeds een aantal verschillende scenario's m.b.t. mobiliteitsgedrag doorgerekend. Om een inschatting te kunnen maken van de toegenomen parkeervraag werd uitgegaan van drie situaties.

- Situatie 1: uitgaand van de bestaande modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen;
- Situatie 2: uitgaand van het potentieel mobiliteitsprofiel, rekening houdend met de Vf-factor dat slechts 60% van het fiets en OV-potentieel effectief bereikt kan worden, waarbij ca. 72% van de bijkomende werknemers individueel met de wagen naar de site komen. (Vf staat voor de verhouding tussen de gemiddelde verplaatsingstijd met het openbaar vervoer ten opzichte van de gemiddelde verplaatsingstijd met de auto).

- Situatie 3: uitgaand van een worst case scenario waarbij er een onderschatting van de parkeervraag van bijkomende werknemers is van 5%, waarbij ca. 88% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen.

De resultaten houden in dat, zelfs bij een verduurzaming van het mobiliteitsgedrag, er nood zal zijn aan bijkomende parkeergelegenheid buiten de site, vanaf ten laatste begin 2021. Een uitgebreide bespreking is terug te vinden in de parkeerstudie Pfizer, bijlage bij de m.e.r.-screening.



3.6. Krachtlijnen van het stedenbouwkundig voorschrift

Het RUP Lichterstraat fase 2 kent één voorschrift, namelijk de zone voor parking. Deze zone wordt bestemd voor de inrichting van 230 parkeerplaatsen en omgevingsaanleg. De zone voor sportpark (fase 2) heeft een totale oppervlakte van ca. 9900m². Tot deze oppervlakte behoort eveneens een bufferzone en de Lichterloop. De bijkomende 230 parkeerplaatsen worden voorzien voor het bedrijf Pfizer Puurs met medegebruik voor het sportpark.

Fietsparkeervoorzieningen voor het sportpark worden voorzien in het RUP Lichterstraat fase 1 en de fietsvoorzieningen ten behoeve van Pfizer worden zo dicht mogelijk voorzien bij de werkplekken en niet ter hoogte van de Lichterstraat.

De Lichterloop en haar oevers kunnen zich vrij ontwikkelen in geheel de afbakening van het RUP. Hierbij zijn alle handelingen en inrichtingen toegestaan voor de natuurlijke inrichting en beheer van de waterloop en haar oevers.



| referentieontwerp en referentiebeelden voor de parkeervoorzieningen

4. Gevolgen van het RUP

4.1. Onderzoek naar de significante milieueffecten

Op datum van 30 januari 2017 werd de nota met m.e.r.-screening verstuurd naar de verschillende adviserende instanties. Onderstaande instanties werden uitgenodigd om hun advies te verlenen op de m.e.r.-screening:

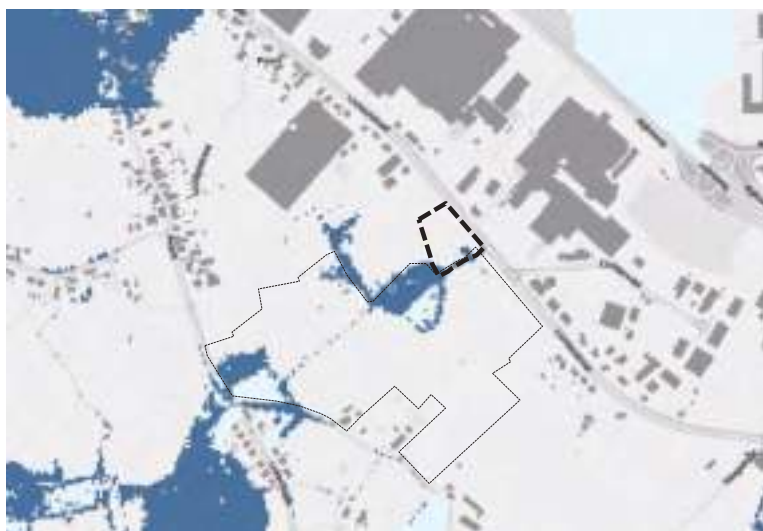
- Provinciebestuur Antwerpen, departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit - dienst Ruimtelijke Planning
- BLOSO, afdeling Infrastructuur en Logistiek
- ANB – Antwerpen
- Departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling – Antwerpen
- Ruimte Vlaanderen – APL – Antwerpen
- Departement MOW
- VMM - Afdeling Operationeel Waterbeheer

Alle adviesinstanties hebben een advies verleend.

- Het departement Mobiliteit en openbare Werken heeft een aantal opmerkingen inzake de uitbreiding van de parking. Zij stellen dat er vanuit Pfizer geen totaalplaatje bestaat inzake de huidige en toekomstige parkeercapaciteit en de herkomst van het personeel. Tevens is de dienst van oordeel dat de voorziene modal split veel ambitieuzer kan (bewerkstellingen trendbreuk). Er wordt gesteld dat de klemtoon van het RUP beter kan liggen op het bedrijf in plaats van het sportpark.

Maatregelen zullen genomen moeten worden inzake de verkeersveiligheid van de Lichterstraat (overstekende voetgangers en fietsers).

- De provincie vraagt om de mobiliteitsimplicaties verder te onderzoeken (modale verdeling van de verkeersgeneratie van het sportpark).
- Ruimte Vlaanderen vraagt een uitgebreide onderbouwing over mogelijke alternatieven voor de parking. Het zuinig ruimtegebruik dient aangetoond te worden.
- Sport Vlaanderen formuleert geen opmerkingen.
- Het agentschap Natuur en Bos gaat akkoord met de inhoud van de m.e.r.-screening.
- Het departement landbouw en Visserij geeft aan dat er vanuit landbouwkundig standpunt geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.
- De Vlaamse Milieu Maatschappij geeft een voorwaardelijk gunstig advies rekening houdende met een duurzaam integraal waterbeleid. De dienst geeft aan dat als alternatief gekeken kan worden naar een parkeergebouw om zo de verharde oppervlakte te beperken.



- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

Kaart met de overstromingsgevoelige gebieden 2014 (geopunt-2017)

In navolging van de verschillende adviezen en vragen m.b.t. de mobiliteit, werd een Mobiliteitseffectenstudie of mobier opgemaakt (Antea april 2017, toegevoegd als bijlage aan de finale m.e.r.-screening). De opmerkingen op de m.e.r.-screening die verband hielden met mobiliteit werden vervolgens met de betrokken instanties besproken op de plenaire vergadering n.a.v. het voorontwerp van RUP (17 mei 2017). Uit deze bespreking is gebleken dat een aantal adviesinstanties nog steeds vragen hadden bij één onderdeel van de mobier, namelijk het verdwijnen van de mogelijkheid tot dubbelgebruik parking Pfizer en de toename parkeerbehoefte Pfizer buiten eigen site. Om dit te verduidelijken, werd een extra parkeernota Pfizer opgemaakt (Antea, juni 2017, eveneens toegevoegd als bijlage aan de finale m.e.r.-screening).

De resultaten van de mobier en de parkeerstudie werden toegevoegd aan en verwerkt in de m.e.r.-screeningsnota. Deze werd vervolgens op 19.06.2017 overgemaakt aan de dienst mer voor beoordeling van de plan-MER-plicht. De beslissing van de dienst MER werd ontvangen op 29.06.2017. De beslissing luidt dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is..

4.2. De watertoets

In het kader van de watertoets is een recente kaart aangemaakt die de overstromingsgevoelige gebieden voor het gehele Vlaamse Gewest weergeeft tot op perceelsniveau. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De potentiële overstromingsgevoelige gebieden zijn samengesteld uit de van nature overstroombare gebieden (NOG, exclusief colluvia), de potentiële overstromingsgebieden (POG) en de mijnverzakkingsgebieden (MVG), echter deze die buiten de effectief overstromingsgevoelige gebieden vallen.

Het gebied is eveneens niet aangeduid als een signaalgebied volgens de omzendbrief 26/6/2013 van de Vlaamse Regering (LNE/2013/1).

Langsheen de Lichterloop komt slechts een zeer klein aandeel effectief overstromingsgevoelig gebied voor. Ter hoogte van deze zone worden in het inrichtingsplan geen verhardingen voorzien. Om de overstromingsgevoeligheid niet te verzwaren voorziet het RUP dat het hemelwater komende van de parking in de onverharde delen van het RUP opgevangen dient te worden, zodat het kan infiltreren en eventueel vertraagd afgevoerd kan worden bij exces regenweer.

Er dient geoordeeld te worden dat de watertoets voor het RUP Lichterstraat fase 2 geen significante problemen met zich mee zal brengen inzake potentiële wateroverlast. Potentieel nadelige effecten aan het watersysteem zijn hoofdzakelijk te wijten aan bijkomende verharde oppervlakten in functie van de parking. Deze effecten worden beperkt door:

- In de nabijheid van de verhardingen, dient afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer voorzien. Algemeen gelden minstens de wettelijke bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (laatste wijziging 15 juli 2016) inzake hemelwaterputten e.a. (GSV).
- Bij de realisatie van de parking worden bijkomende bovengrondse waterretentiezones zoals afwateringsgrachten, wadi's en/of waterretentiezones voorzien zodat het hemelwater dat niet kan infiltreren ter hoogte van de verhardingen in de naastliggende groenzones opgevangen kan worden en kan doorsijpelen naar de ondergrond of vertraagd afgevoerd kan worden bij exces regenweer. Omwille van de infiltratiegevoeligheid van de bodem kan het hemelwater na buffering in de open zones infiltreren in de ondergrond. Om eventuele verontreinigingen te vermijden komende van de parking worden noodzakelijke maatregelen getroffen zoals het voorzien van een zandvang en vetafscheider.
- Het dient steeds de bedoeling te zijn om het hemelwater zo lang mogelijk vast te houden op de site zelf (buffering boven infiltratie en dan gecontroleerde afvoer). De Lichterloop kan hier een centrale rol spelen.
- De parking wordt qua inrichting en materialisatie zo aangelegd dat ze bestand is tegen een occasionele overstroming.

Bij deze watertoets moet opgemerkt worden dat de inschatting van de oversomtringsgevoeligheid van voorliggend RUP Lichterstraat fase 1 verwachte problemen met overstroming zeer laag ingeschat worden; echter de overstromingskaarten voor een stukje van RUP Lichterstraat fase 1 zijn wel negatiever geworden sinds de opmaak van dit eerste RUP. Bij de uitvoering van voorliggend RUP fase 2 (de uitbreiding van de parking) en de realisatie van RUP fase 1, wordt best rekening gehouden met deze toegenomen overstromingsgevoeligheid net buiten plangebied van voorliggend RUP.

Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften

Onderstaande voorschriften van het RUP zijn strijdig met het gewestplan Mechelen dd. 05/08/1976 en latere wijzigingen. De strijdige voorschriften van het gewestplan zullen opgeheven worden.

<i>Strijdige bestemming van het gewestplan</i>	<i>Hoofdbestemming van het RUP</i>
<p>Agrarische gebieden</p> <p><i>De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. ...</i></p>	<p>Zone voor parking</p> <p><i>Deze zone wordt bestemd voor de inrichting van een parking van maximaal 230 autoparkeerplaatsen.</i></p>

4.3. Ruimtebalans

Onderstaande tabel geeft de ruimtebalans weer van het RUP Lichterstraat fase 2 te Puurs ten opzichte van het vigerende gewestplan. Het RUP Lichterstraat heeft een kadastrale oppervlakte van 0ha 99a 02ca.

<i>Gebiedsaanduiding</i>	<i>gewestplan</i>	<i>RUP</i>
Landbouw – subcategorie agrarisch gebied	0ha 99a 02ca	-
Recreatie	-	0ha 99a 02ca

4.4. Mogelijke planbaten, planschade en bestemmingswijzigingscompensatie ivm. het grond- en pandenbeleid

In uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening in voege sinds 1 september 2009 wordt een register opgesteld van de percelen gelegen in het RUP waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding (art. 2.6.1 van de codex), planbatenheffing (art. 2.6.4 van de codex) of een bestemmingswijzigingscompensatie zoals vermeld in het grond- en pandenbeleid (boek 6, titel 2 en 3 van het decreet grond- & pandenbeleid van 27 maart 2009).

Dit register geeft conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening art. 2.2.2, §1, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van de percelen in dit register

houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden uitsluitingsvoorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld dienen te worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

De mogelijke planbaten/planschade en bestemmingswijzigingscompensatie zijn grafisch weergegeven (zie kaart in bijlage).

4.5. Gewijzigde juridisch technische aspecten

4.5.1. Rooilijnplannen

Het voorliggende RUP wijzigt geen bestaande rooilijnplannen.

4.5.2. Wijziging wegenis

Het voorliggende RUP wijzigt geen bestaande wegen.

Ter hoogte van de Lichterstraat zal de oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers verbeterd worden in functie van de verkeersveiligheid. Hiernaast wordt er voorgesteld om de bushalte 'Lichterveld' te bundelen ter hoogte van het sportpark en de beveiligde oversteek van de Lichterstraat.

4.5.3. Opheffen van niet-vervallen vergunde verkavelingen.

Het voorliggende RUP wijzigt geen bestaande verkavelingen.

5. *Bijlagen*

5.1. Stedenbouwkundige voorschriften

(zie aparte document)

5.2. Plannen

(zie aparte documenten)

5.3. Dossier m.e.r.-screening

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

LICHTERSTRAAT te PUURS FASE 2 (sportpark)

m.e.r-screening – definitief

SCRPL17046 - 18 juni 2017



BUREAU
URBANISME

BUUR | bureau voor urbanisme cvba
Sluisstraat 79 / 03.02 - 3000 Leuven
T 016 89 85 50 - F 016 89 85 49
info@buur.be - www.buur.be

Nota betreffende de behandeling van de adviezen in kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Lichterstraat te Puurs

(dossiernummer dienst MER: SCRPL17046)

1. Aangeschreven instanties

Op datum van 30 januari 2017 werd de nota met mer-screening verstuurd naar de verschillende adviserende instanties. Onderstaande instanties werden uitgenodigd om hun advies te verlenen op de m.e.r-screening:

0. De gemeente Puurs (initiatiefnemer);
1. Provinciebestuur Antwerpen, departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit - dienst Ruimtelijke Planning
2. BLOSO, afdeling Infrastructuur en Logistiek
3. ANB – Antwerpen
4. Departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwwontwikkeling – Antwerpen
5. Ruimte Vlaanderen – APL – Antwerpen
6. Departement MOW
7. VMM - Afdeling Operationeel Waterbeheer

Alle adviesinstanties hebben een advies verleend.

2. Advies van de betrokken instanties m.b.t. de m.e.r.- screening

In kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het RUP Lichterstraat te Puurs hebben de verschillende adviserende instanties het 'verzoek tot raadpleging' doorgenomen en hun advies overgemaakt. Onderstaand worden de opmerkingen besproken.

Opmerkingen inzake mobiliteit

- Het departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft een aantal opmerkingen inzake de uitbreiding van de parking. Zij stellen dat er vanuit Pfizer geen totaalplaatje bestaat inzake de huidige en toekomstige parkeercapaciteit en de herkomst van het personeel. Tevens is de dienst van oordeel dat de voorziene modal split veel ambitieuzer kan (bewerkstellingen trendbreuk). Er wordt gesteld dat de klemtoon van het RUP beter kan liggen op het bedrijf in plaats van het sportpark. Maatregelen zullen genomen moeten worden inzake de verkeersveiligheid van de Lichterstraat (overstekende voetgangers en fietsers).
 - De provincie vraagt om de mobiliteitsimplicaties verder te onderzoeken (modale verdeling van de verkeersgeneratie van het sportpark).
 - Ruimte Vlaanderen (departement Omgeving) vraagt een uitgebreide onderbouwing over mogelijke alternatieven voor de parking.
 - De Vlaamse Milieumaatschappij geeft een voorwaardelijk gunstig advies rekening houdende met een duurzaam integraal waterbeleid. De dienst geeft aan dat als alternatief gekeken kan worden naar een parkeergebouw om zo de verharde oppervlakte te beperken.
- ➔ In functie van de bemerkingen op de m.e.r.sreening en het voorontwerp RUP werden verschillende verkeerstudies uitgevoerd. De resultaten van deze studies werden positief geëvalueerd door verschillende adviesinstanties (zie vooral mail MOW Frank Leys). Het programma en de inrichting van het RUP kunnen behouden blijven, de studies geven voldoende inzicht op de mobiliteitsaspecten en de alternatieven.

Inzake de opmerkingen van het parkeergebouw wordt er verwezen naar de verschillende parkeerstudies.

Om een structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen, tegen 2021, wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de

aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift. Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Deze parkeerplaatsen hebben een dubbelgebruik voor het sportpark buiten de uren van de dagshift.

Opmerkingen inzake Ruimtelijke ordening

Ruimte Vlaanderen (departement Omgeving) vraagt om het zuinig ruimtegebruik aan te tonen.

- ➔ In functie van de bemerkingen op de m.e.r.screening werd er contact opgenomen met het departement Omgeving. Het dubbel ruimtegebruik van de parking voor het sportpark en Pfizer (zie m.e.r.-screening) werd verduidelijkt. Deze motivatie inzake zuinig ruimtegebruik volstond voor de dienst. Gezien het dossier voldoende duidelijk was voor het departement Omgeving gaven zij geen advies tijdens het plenair overleg.

Instanties met een positief advies

- Sport Vlaanderen formuleert geen opmerkingen.
- Het agentschap Natuur en Bos gaat akkoord met de inhoud van de mer-screening.
- Het departement landbouw en Visserij geeft aan dat er vanuit landbouwkundig standpunt geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

3. Besluit

Rekening houdend met de uitgebrachte adviezen en de voorliggende verduidelijkingen, dient er besloten dat het '**onderzoek naar de significante milieueffecten' op correcte wijze is gebeurd en voldoende beschreven is**. Tevens beoogt het ruimtelijk uitvoeringsplan de wijziging van het juridisch kader inzake ruimtelijke ordening voor een klein gebied en op lokaal niveau.

Met betrekking tot de verschillende adviezen met betrekking tot de discipline Mens en Ruimte, werden de noodzakelijke verduidelijkingen doorgevoerd. Specifiek werden de vragen inzake de mobiliteitsaspecten verder onderzocht in verschillende studies. Deze studies tot de noodzaak aan van het RUP Sportpark Lichterstraat fase 2 en het ontbreken van significante problemen bij de inrichting van de parking die door het RUP mogelijk gemaakt wordt.

Na de behandeling van de adviezen uit het 'verzoek tot raadpleging' en bovenstaande verduidelijkingen dient geoordeeld te worden dat de opmaak van een planMER voor het 'RUP Lichterstraat fase 2' te Puurs redelijkerwijs **geen bijkomende informatie zal opleveren**.

Nota opgemaakt door

BUUR

18 juni 2017

In bijlage

- de lijst van de uitgenodigde instanties aangeleverd door de dienst MER;
- de adviezen van de uitgenodigde instanties (verzoek te raadpleging);
- het definitieve dossier m.e.r. screening met aanduiding van de aanpassingen;
- de verschillende mobiliteitsstudies;
 - a. Mobiliteitseffectenrapport (Mober) RUP sportpark Lichterstraat fase 2 – april 2017 Antea
 - b. Mobiliteitstoets projecten Pfizer – 8 mei 2017 Antea
 - c. Parkeerstudie projecten Pfizer – 12 juni 2017 Antea
- de goedkeuring van de mobiliteitsstudies door MOW (mail);

1.	Inleiding	4
1.1.	Historiek.....	4
1.2.	Doel van de m.e.r.-screening	4
1.3.	Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer en de opdrachtouder	5
1.4.	Beschrijving toepassingsgebied.....	5
2.	Context	6
2.1.	Doel en bondige situering van het RUP fase 2	6
2.2.	Bestaande feitelijke toestand.....	9
2.3.	Schetsontwerp RUP (programma).....	11
2.4.	Mogelijke alternatieven voor de parking.....	12
3.	Onderzoek naar de significante milieu-effecten	13
3.1.	Implicaties op de discipline mens en ruimte / mobiliteit.....	13
3.2.	Implicaties op de discipline bodem	36
3.3.	Implicaties op de discipline grond- en oppervlaktewater	37
3.4.	Implicaties op de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	39
3.5.	Implicaties op de discipline fauna en flora.....	42
3.6.	Implicaties op de discipline mens en ruimte - landbouw.....	44
3.7.	Seveso-toets.....	45
3.8.	Implicaties op de discipline geluid en trillingen.....	45
3.9.	Implicaties op de discipline lucht.....	46
3.10.	Grensoverschrijdende effecten	46
3.11.	Besluit waarom de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk wordt geacht.....	46
4.	De watertoets	47
4.1.	Overstromingsgevoelige gebieden	47
4.2.	Waterbeheerders	47
4.3.	Infiltratiegevoelige bodems	48
4.4.	Grondwaterstromingsgevoelige gebieden.....	49
4.5.	Winterbedkaart	49
4.6.	Hellingenkaart	50
4.7.	Erosiegevoelige gebieden	50
4.8.	Conclusie van de watertoets	51
5.	Bijlage	52

Alle aanpassingen aan de m.e.r.-screening zoals deze geadviseerd werd door de verschillende adviesinstanties werden met een rode kleur aangeduid. Deze aanpassing zijn het gevolg van verdergaand verkeersonderzoek uitgevoerd na de adviesverlening.

1. Inleiding

1.1. Historiek

RUP Lichterstraat fase 1

Het RUP Lichterstraat (fase 1) voorziet in de realisatie van een sport- en recreatiezone in het gebied begrepen tussen de Lichterstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat. Met dit nieuwe sportpark wil de gemeente, centraal tussen de verschillende deukernen, plaats bieden aan zowel harde en actieve recreatie. Het recreatiegebied wordt ingericht als een landschapspark waar het aangenaam vertoeven en ontmoeten is. Met het recreatiegebied komt zij tegemoet aan de wijzigende behoefte inzake sport en recreatie en creëert bovendien een landschappelijk overgangsgebied tussen het industriegebied ten noorden en het agrarisch gebied ten zuiden van de site. Het RUP Lichterstraat (fase 1) werd door de gemeenteraad van PUURS definitief goedgekeurd 5 maart 2015. Het mer-screeningsdossier van het RUP Lichterstraat is beter gekend onder het dossiernummer SCRPL13169.

RUP Lichterstraat fase 2

Het voorliggende RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen zoals voorzien door het RUP Lichterstraat fase 1. Deze uitbreiding wordt ingetekend omwille de herstructurering van de industriële site Pfizer gelegen tussen de Lichterstraat en de Rijksweg. Het sportpark (fase 1) voorzag in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Echter door bijkomende bebouwing op de site Pfizer wordt dit dubbelgebruik niet meer mogelijk. In het RUP Lichterstraat fase 2 wordt er naar de ruimtelijk en functionele optimalisatie gestreefd tussen het toekomstige sportpark en het bestaande industriegebied. Dubbelgebruik van de voorzieningen staan hier voorop.

Het parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee met de gewenste ontwikkelingen wijzigen. Hoewel Pfizer de nodige inspanningen doet om zo veel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te bieden, wordt vanaf 2021 een structureel parkeertekort verwacht op de terreinen van Pfizer. Tegen het einde van de geplande ontwikkelingen zal het parkeertekort tussen de 10 en 193 parkeerplaatsen bedragen.

Om dit structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift. Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Tijdens de parkeerpiek van Pfizer zou de parkeerbalans terug positief worden met een overschot van ca. 120 tot 40 parkeerplaatsen.

Het RUP Lichterstraat fase 2 handelt over de inrichting van een parking, hierdoor is de bespreking van de milieueffecten voornamelijk gericht op mobiliteit.

1.2. Doel van de m.e.r.-screening

De overheid kan geen plan en/of programma dat kadervormend is voor het afleveren van vergunningen voor projecten - zoals het voorliggende RUP Lichterstraat - goedkeuren als er geen onderzoek is gebeurd naar de

significante milieu-effecten. De vergunningverlenende overheid moet steeds kennis hebben van de te verwachten milieu-effecten en de mogelijke milderende maatregelen. Er geldt enkel een plan-MER-plicht voor deze plannen en programma's die aanzienlijke en significante milieu-effecten met zich kunnen meebrengen.

1.3. Inlichtingen en coördinaten van de initiatiefnemer en de opdrachthouder

Initiatiefnemer

Gemeentebestuur Puurs | Hoogstraat 29 | 2870 Puurs | 03 890 76 76 | ruimtelijkeordering@puurs.be |
Contactpersoon: Martine Dhollander | Diensthoofd ruimtelijke ordening | 03 890 76 58 |
martine.dhollander@puurs.be

Opdrachthouder

BUUR cvba | bureau voor urbanisme | www.buur.be | Projectleider masterplan: Jeroen Camerlinckx, contactpersoon voor het RUP en de m.e.r.-screening: Jo Decoster | Sluisstraat 79 / 03.02 te 3000 Leuven | 016 89 85 50 | jeroen@buur.be, jo@buur.be

1.4. Beschrijving toepassingsgebied

Het RUP sportpark Lichterstraat Fase 2 is niet van 'rechtsweg' plan-MER-plichtig omwille van volgende drie redenen:

1. Binnen het RUP worden **geen projecten mogelijk gemaakt die behoren tot de in bijlage I en II van het project-m.e.r.-besluit (10/12/2004) opgesomde projecten**. De uitbreiding van de parking zal niet met zich meebrengen dat het totaliteit van parkeren een verkeersgenererende werking zal hebben van 1000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur.
2. Alhoewel het RUP een project mogelijk maakt zoals opgesomd in **bijlage III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004**, regelt het RUP het gebruik van een **klein gebied op lokaal niveau** en het plan houdt slechts een kleine wijziging van het bestaande planologisch kader in zoals bedoeld in de omzendbrief LNE/2007. Het gebied zal in geen geval een uitstraling hebben van bovenlokaal belang. Het RUP maakt een project mogelijk dat resulteert onder de rubriek 10b – stadsprojecten van de bijlage III uit het project-m.e.r.-besluit zoals voorzien door de Vlaamse Regering dd. 01/03/2013.
3. Het RUP Lichterstraat fase 2 is **geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is** zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet. Uit de m.e.r.-screening kan gemotiveerd worden dat de inrichting van het landschapspark geen negatieve effecten zal meebrengen op de SBZ-zones die voorkomen in de ruimte omgeving van de Lichterstraat.

Omwille van bovenstaande motivering kan er besloten worden dat het RUP Lichterstraat fase 2 van 'rechtsweg' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Er moet met andere woorden een screening naar de mogelijke aanzienlijke milieu-effecten worden gevoerd. Naargelang het resultaat van deze screening wordt besloten of voor het RUP al dan niet een plan-MER dient te worden opgemaakt.

2. Context

2.1. Doel en bondige situering van het RUP fase 2

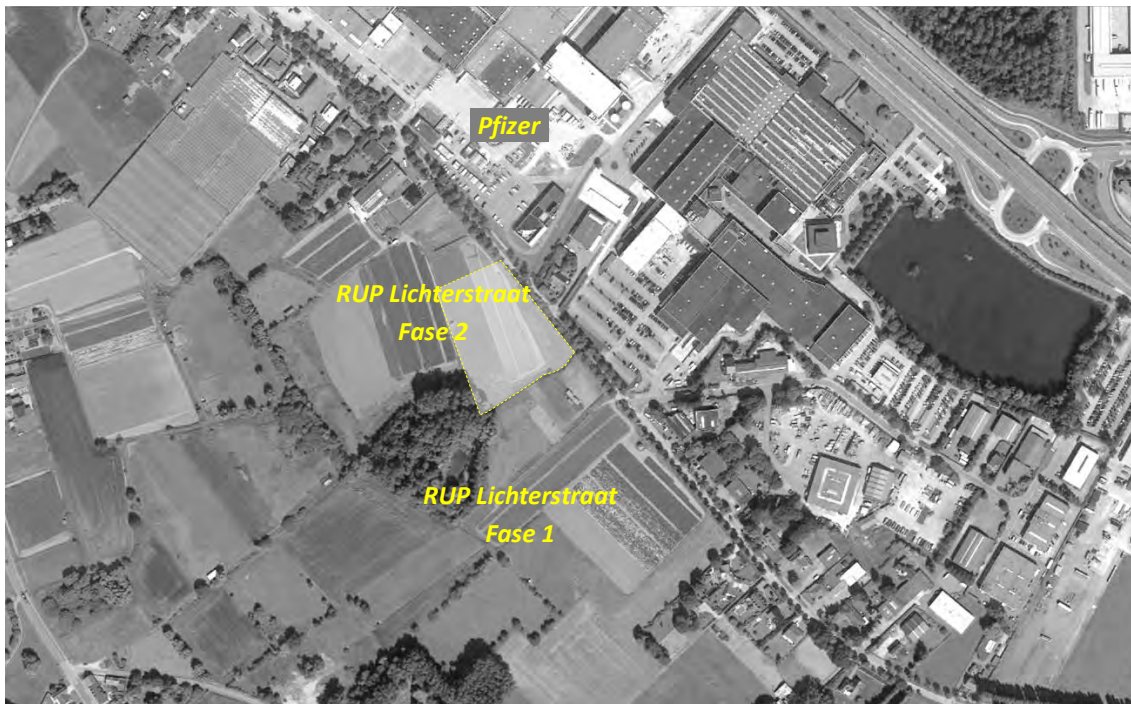
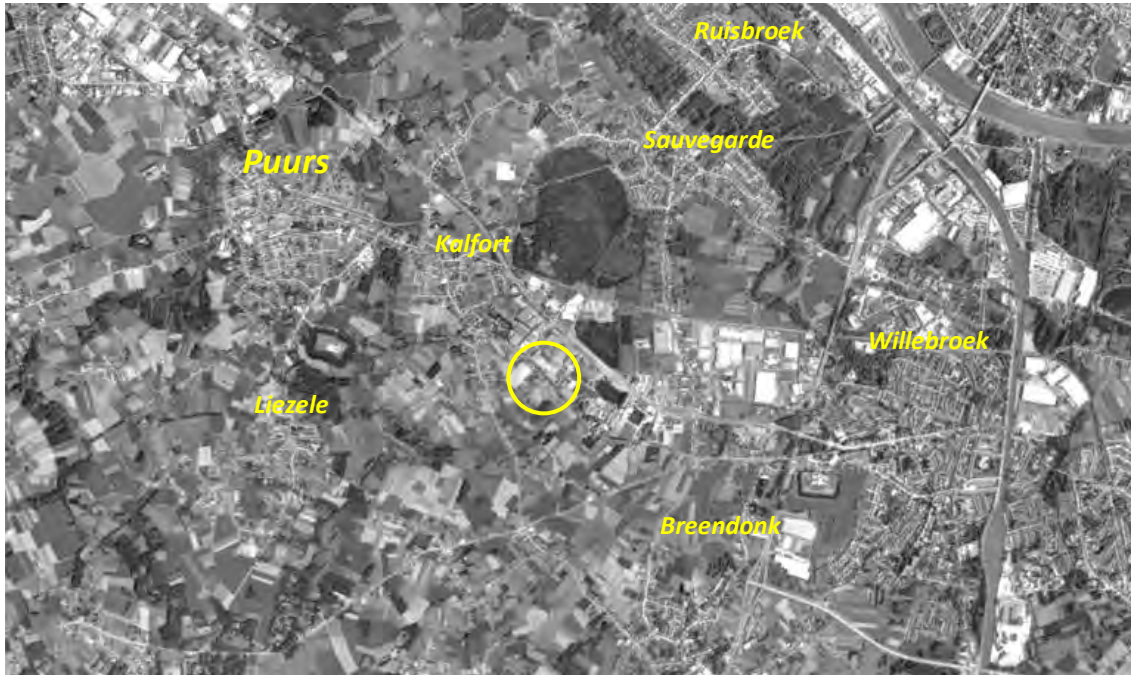
Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parking zoals voorzien in het sportpark Lichterstraat fase 1 gelegen aan de Lichterstraat. Deze parking (fase 2) bevindt zich eveneens aan de Lichterstraat aansluitend aan de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs aan de overzijde van de Lichterstraat. De uitbreiding van de parking in het sportpark wordt voorzien omwille van:

- Het initiële programma voor het sportpark voorziet in de huisvesting van volgende sporten/verenigingen: fitness, turnen, tennis, volleybal en voetbal. Bijkomend dient het sportpark ruimte te voorzien voor de judovereniging. Beperkt dient de parkeerbehoefte aangepast te worden.
- De herstructurering van de bedrijfssite Pfizer. Pfizer Puurs gelegen aan de overzijde van de Lichterstraat voorziet op de korte termijn de herstructurering van hun bedrijfsterrein. Door bijkomende bebouwing gaan ca. 400 personeelsparkings verloren. Hierdoor dienen een aantal parkings gecompenseerd te worden. Deze compensatie zal plaats vinden door een gewijzigde modal split, parkeren op eigen terreinen en parkeren op de site van het sportpark.
- Door de herstructurering van bedrijfssite Pfizer komen de parkeermogelijkheden van het Sportpark aan de Lichterstraat in het gedrang. Het RUP Lichterstraat (fase 1) voorziet namelijk in het dubbelgebruik van de parkeerfaciliteiten van Pfizer. De initiële parkeerbalans van het sportpark voorziet in het medegebruik van de parkeerplaatsen van Pfizer tijdens de drukste periodes zoals bij de uitbating van het sportpark in weekend. Door de herstructurering van de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs is dit dubbelgebruik niet meer mogelijk en ontstaat er nood aan bijkomende parkeervoorzieningen voor de normale uitbating van het sportpark en dit tijdens de weekendperiodes.

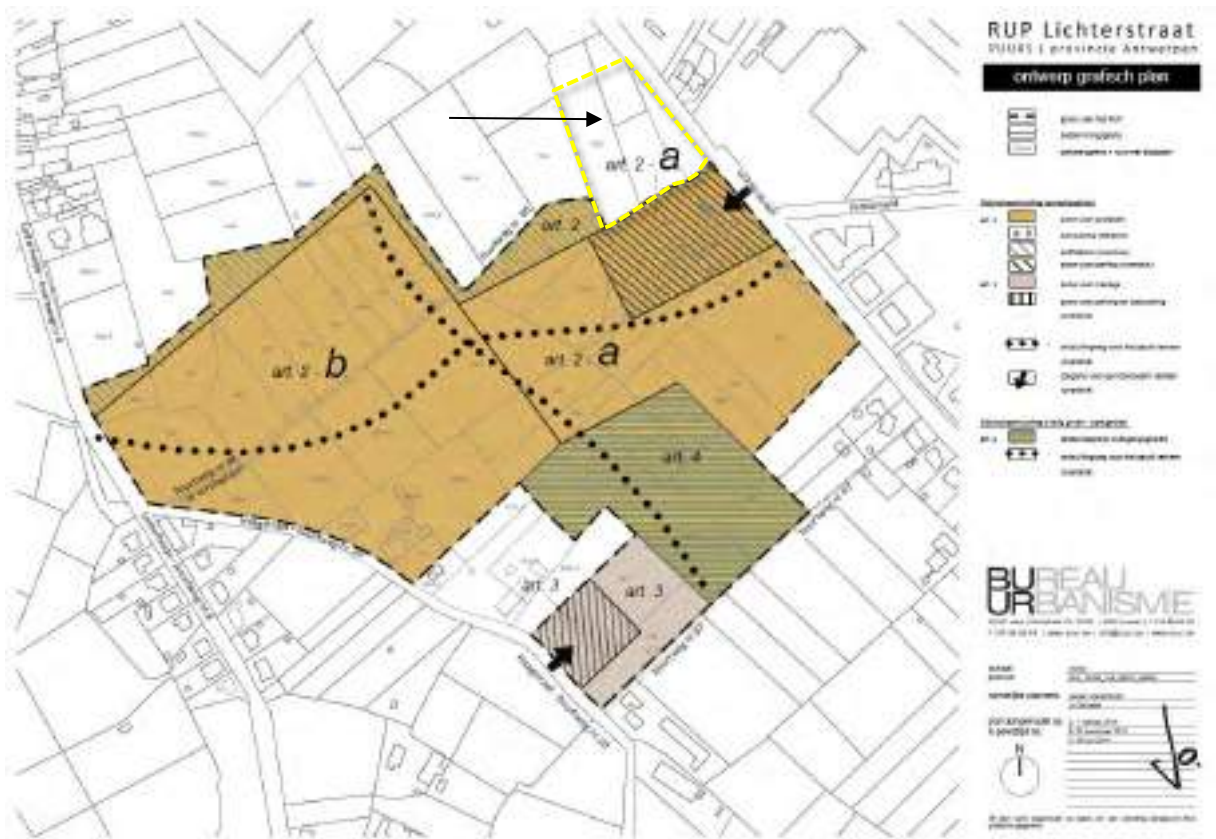
Het sportpark Lichterstraat Fase 2 voorziet in de uitbreiding van de reeds voorziene parking waarbij maximaal een dubbelgebruik wordt nagestreefd tussen de functies van het sportpark en een deel van de personeelsparking van Pfizer Puurs. De gemeente en Pfizer slaan dat ook de handen in elkaar om deze parkeervoorzieningen te realiseren. Concreet worden voor de totaliteit van het sportpark maximaal 500 parkeerplaatsen voorzien waarvan maximaal 270 in het RUP Lichterstraat Fase 1 en maximaal 230 in het voorliggende RUP fase 2. De parkeerplaatsen die voorzien worden in het RUP Lichterstraat fase 2 worden tijdens de werkuren voorzien voor Pfizer Puurs en tijdens de drukke periodes voor de sportactiviteiten voor het sportpark (voornamelijk de weekends – wanneer er geen of minder parkeerbehoefte is bij Pfizer). De parkeerplekken van fase 1 worden voorzien voor het functioneren van het sportpark tijdens de werkuren van Pfizer.

Het parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee met de gewenste ontwikkelingen wijzigen. Hoewel Pfizer de nodige inspanningen doet om zo veel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te bieden, wordt vanaf 2021 een structureel parkeertekort verwacht op de terreinen van Pfizer. Tegen het einde van de geplande ontwikkelingen zal het parkeertekort tussen de 10 en 193 parkeerplaatsen bedragen.

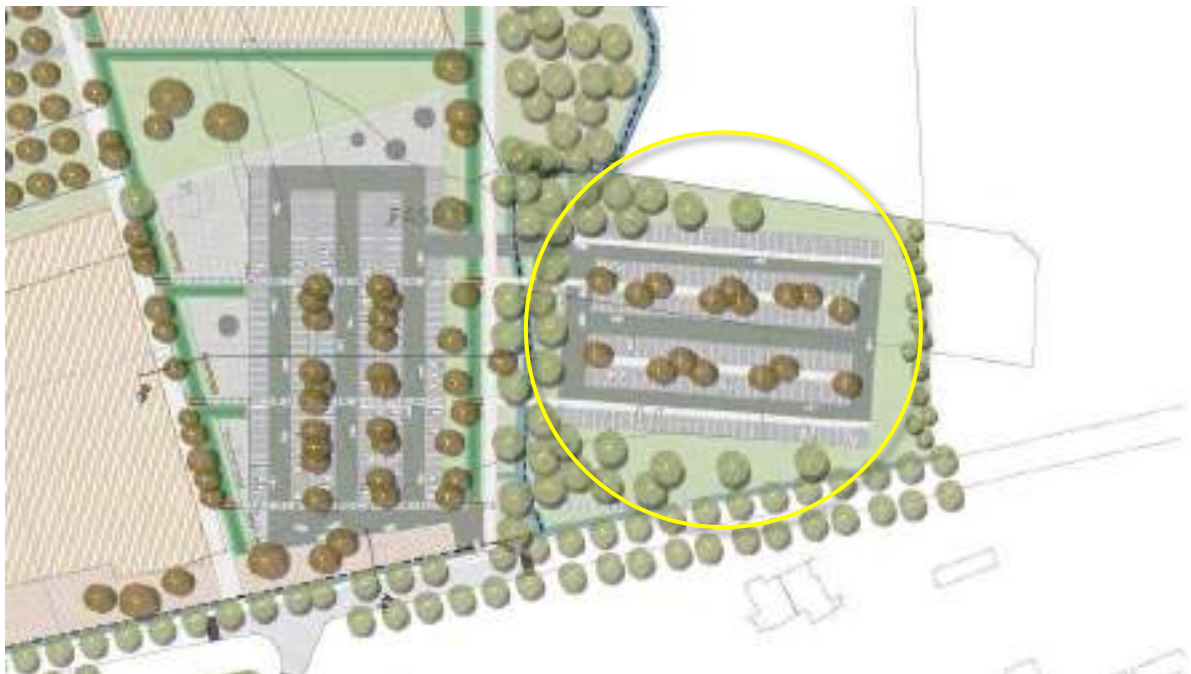
Om dit structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift. Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Tijdens de parkeerpiek van Pfizer zou de parkeerbalans terug positief worden met een overschot van ca. 120 tot 40 parkeerplaatsen.



| *situering van het sportpark Lichterstraat, centraal in de gemeente (bron google earth)*



| situering van het sportpark fase 2 (de nieuwe parking) op het grafisch plan Sportpark Lichterstraat fase 1



| situering van het sportpark fase 2 (de nieuwe parking) op het inrichtingsplan Sportpark Lichterstraat fase 1 + fase 2 (noord: →)

2.2. Bestaande feitelijke toestand

Zie plan feitelijke en juridische toestand

Ten zuiden van de Lichterstraat

Het gebied van het sportpark ligt centraal in de gemeente Puurs, begrepen tussen de Lichterstraat in het oosten en de Haagstraat en Letterheide in het westen. Aan de overzijde van de Lichterstraat situeert zich het industriegebied langs de N16-Rijksweg, ten zuiden en westen van het plangebied strekt het landbouwgebied Liezele – Breendonk zich uit.

Richting Kalfort bestaan de randen van het gebied uit wonen, vanaf de Aspot komt de woonfunctie slechts sporadisch voor (voornamelijk voormalige landbouwzetels). De noordelijke grens wordt gevormd door landbouwpercelen voor preiteelt en een binnengebied ingesloten tussen twee woonranden. Dit binnengebied wordt ingevuld met achtertuinen, een aantal agrarische snippers en een grootschalig serregebouw.



| impressies van de Lichterstraat



| zicht op het gebied Lichterstraat fase 2 (met de Lichterloop en de Lichterstraat)



| zicht op het gebied van het toekomstig sportpark - Lichterstraat fase 1 (met de Lichterloop en de Lichterstraat)



| zichten op de terreinen van Pfizer (aan de andere zijde van de Lichterstraat)

De Lichterloop vormt de begrenzing tussen het sportpark (Lichterstraat fase 1) en de Lichterstraat fase 2. Aan de andere zuidzijde van de Lichterstraat komt een dubbelrichtingsfietspad dat deel uit maakt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Het gebied van de Lichterstraat fase 2 heeft momenteel een agrarische bestemming en bestaat uit drie deelpercelen. Een perceel met ruigte aan de Lichterstraat, een deel van een bestaande akker en een bestaand weiland. De landbouwwaarderingskaart (ALV, 2015) duidt het bestaande akkerperceel aan voor gespecialiseerde teelten zoals groenten. De landbouwwaardering (2012) duidt dit akkerperceel aan met een hoge landbouwwaardering horende bij een naastliggend landbouwbedrijf. Dit perceel heeft een oppervlakte van 3865m². De totale oppervlakte van het gebied Lichterstraat fase 2 beslaat 9900m². Voor het verlies van de akker zal de gemeente een grondenruil doorvoeren met de betrokken tuinbouwer.

Ten noorden van de Lichterstraat

Aan de overzijde van de Lichterstraat, ten noorden van het sportpark Lichterstraat, ligt het farmaceutische bedrijf Pfizer. De productie-eenheid in Puurs is de grootste Pfizer-vestiging in Europa en de op één na grootste ter wereld. De site is koploper op het vlak van expertise en innovatie in steriele productie. In 2014 werden er meer dan 300 miljoen steriele verpakkingen geproduceerd.

Het bedrijf wordt vandaag geherstructureerd door de bouw van een aantal nieuwe productie-eenheden. In 2016 open reeds een nieuwe productie-eenheid voor de productie van een pneumokokkenvaccin. De voorziene uitbreidingsplannen zijn deels een capaciteitsvergroting en deels een verplaatsing van de productie vanuit de Verenigde Staten. Een nieuwe eenheid zal worden uitgebouwd voor de productie van injectiespuiten en om de vriesdroogcapaciteit in Puurs te stimuleren. Voor de komende jaren voorziet Pfizer nog een toename van ca. 100 medewerkers per jaar.

De nieuwe productie-eenheden en de bouw van een logistiek centrum worden voorzien op plaatsen die momenteel gebruikt worden als parkeerplaats. Door de toekomstige investeringen gaan op de site ca. 417 plaatsen verloren. In 2016 werden ter compensatie van het toekomstig verlies aan parkeerplaatsen reeds 121 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd (56p + 65p). Onderstaand plan toont een overzicht van het huidige- en toekomstige parkeeraanbod.



| overzicht van de herstructurering van Pfizer

De ontsluiting van het bedrijf verloopt volledig via de N16 Rijksweg; de toegangen tot de Lichterstraat zijn enkel voor noodgevallen.


Om de nood aan bijkomende parkeerplaatsen (verlies parkeerplaatsen + groei personeelsbestand) op te vangen wenst Pfizer in samenwerking met de gemeente een parking te realiseren die complementair is met het parkeren in functie van het sportpark Lichterstraat. De parking functioneert als overloopparking bij bezoekerspieken van het sportpark (weekend); deze vallen niet samen met de piekmomenten bij Pfizer.

2.3. Schetsontwerp RUP (programma)

Onderstaand wordt het schetsontwerp grafisch plan gepresenteerd van de fase 2, evenals de randvoorwaarden voor de stedenbouwkundige voorschriften (krachtlijnen).



| Schetsontwerp RUP Sportpark Lichterstraat fase 2

 *art. 2 – zone voor sportpark*

De zone wordt bestemd voor parking (ca. 230 pp) en omgevingsaanleg. De zone voor sportpark (fase 2) heeft een totale oppervlakte van ca. 9900m². Tot deze oppervlakte behoort eveneens een bufferzone en de Lichterloop. De bijkomende 230 parkeerplaatsen worden voorzien voor het bedrijf Pfizer Puurs met medegebruik voor het sportpark. Door de herstructurering van de site Pfizer gaan er ca. 400 parkeerplaatsen verloren, 121pp worden gecompenseerd op eigen terreinen, 230 pp worden voorzien op de site van het gemeentelijk sportpark Lichterstraat met een uitdrukkelijk dubbelgebruik voor het sportpark (tijdens de drukste uren van het sportpark).

Ca. 66 parkeerplaatsen worden vandaag niet gecompenseerd door de voorziene inspanningen inzake de modal split. De huidige modal split van Pfizer bedraagt gemiddeld 87,8% privaat autoverkeer (85,9 % voor de dagploeg en 90,1% voor de nachtploeg). Er wordt een toekomstige modal split voorzien van ca. 5% minder privaat autoverkeer.

Fietsparkeervoorzieningen voor het sportpark worden voorzien in het RUP Lichterstraat fase 1 en de fietsvoorzieningen ten behoeve van Pfizer worden zo dicht mogelijk voorzien bij de werkplekken en niet ter hoogte van de Lichterstraat.

De Lichterloop en haar oevers kunnen zich vrij ontwikkelen in geheel de afbakening van het RUP. Hierbij zijn alle handelingen en inrichtingen toegestaan voor de natuurlijke inrichting en beheer van de waterloop en haar oevers. Aanpassingen aan de breedte, de diepte of de loop van de Lichterloop zijn toegestaan in functie van de waterbeheersing en/of ecologische aspecten. Beperkte functionele overbruggingen van de waterloop zijn toegelaten. Langsheen de Lichterloop wordt een groenstrook ingericht als een structurerend en ecologisch lint. Het lozen van hemelwater, vrij van elke verontreiniging, op de Lichterloop is toegelaten met een maximaal lozingsdebiet van 5l/sec per ha verharde oppervlakte.

2.4. Mogelijke alternatieven voor de parking

In het RUP Sportpark Lichterstraat fase 1 werd uitgegaan van een gemiddelde en een maximale parkeerbehoefte. Er werd verondersteld dat parking in het sportpark de gemiddelde behoefte dekt, en dat de maximale behoefte vervuld kan worden door een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de bedrijvenszone aan de overzijde van de Lichterstraat (het bedrijf Pfizer). Deze maximale behoefte is nodig zijn bij wedstrijden en/of en het weekend. En dit wanneer er meer ruimte voorhanden is in de bedrijvenszone(s) aan de Lichterstraat.

Echter door de bijkomende bebouwing en de herstructurering van de site Pfizer is dit dubbelgebruik van de bestaande parkeervoorzieningen niet meer mogelijk. Er verdwijnen op deze sites ca. 417 parkeerplaatsen. Door de gemeente Puurs en Pfizer wordt er geopteerd om het concept van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te behouden en deze parkeervoorzieningen gedeeltelijk te voorzien in het toekomstige sportpark aan de Lichterstraat.

Bij de toepassing van het nulalternatief wordt de bestaande parking van het sportpark niet uitgebreid, waardoor er parkeeroverlast zal ontstaan bij de normale uitbating van het sportpark (voornamelijk tijdens het weekend) en de aanliggende bedrijfssite van Pfizer (voornamelijk tijdens de weekdays).

Een locatie-alternatief kan geopperd worden, echter is de bundeling van de parkeervoorzieningen van het RUP fase 1 en fase 2 noodzakelijk om een optimale bezetting en dubbelgebruik na te streven. Beide parkeerzones moeten met andere woorden verbonden met elkaar voor komen.

~~Een ander alternatief bestaat eruit de parkeerplaatsen niet te voorzien en er te voor te zorgen dat minder mensen met de wagen naar de site Pfizer en het sportpark komen. Dit betekend echter voor Pfizer een modal split van 20% minder privaat autoverkeer wat als onrealistisch beschouwd wordt. Onrealistisch gezien de herkomst van het personeel en het ploegensysteem van het farmaceutisch bedrijf (nachtploeg, vroege ploeg, late ploeg en dagploeg). De parkeerbehoefte voor het sportpark werd bepaald op basis van kencijfers van het Nederlandse handboek CROW ASVV 2012. Het verlagen van deze kencijfers is eveneens niet aangewezen.~~

De gewenste uitbreiding van activiteiten op de site Pfizer zal een algemene toename van de parkeervraag met zich meebrengen. Om een inschatting te kunnen maken van deze toename wordt uitgegaan van drie situaties.

- Situatie 1: uitgaand van de bestaande modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen;
- Situatie 2: uitgaand van het potentieel mobiliteitsprofiel, rekening houdend met de Vf-factor dat slechts 60% van het fiets en OV-potentieel effectief bereikt kan worden, waarbij ca. 72% van de bijkomende werknemers individueel met de wagen naar de site komen. (Vf staat voor dit is de verhouding tussen de gemiddelde verplaatsingstijd met het openbaar vervoer ten opzichte van de gemiddelde verplaatsingstijd met de auto).
- Situatie 3: uitgaand van een worst case scenario waarbij er een onderschatting van de parkeervraag van bijkomende werknemers is van 5%, waarbij ca. 88% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen.

3. Onderzoek naar de significante milieu-effecten

3.1. Implicaties op de discipline mens en ruimte / mobiliteit

Voor een meer uitgebreide uiteenzetting van de effecten op mobiliteit wordt er verwezen naar volgende studies in bijlage:

- a. Mobiliteitseffectenrapport (Mober) RUP sportpark Lichterstraat fase 2 – april 2017 Antea
- b. Mobiliteitstoets projecten Pfizer – 8 mei 2017 Antea
- c. Parkeerstudie projecten Pfizer – 12 juni 2017 Antea

3.1.1 Beschrijving referentiesituatie

Het gebied van het sportpark ligt centraal in de gemeente Puurs, begrepen tussen de Lichterstraat in het oosten en de Haagstraat en Letterheide in het westen. Aan de overzijde van de Lichterstraat situeert zich het industriegebied langsheen de N16-Rijksweg, ten zuiden en westen van het plangebied strekt het landbouwgebied Liezele – Breendonk zich uit.

Fietsvoorzieningen

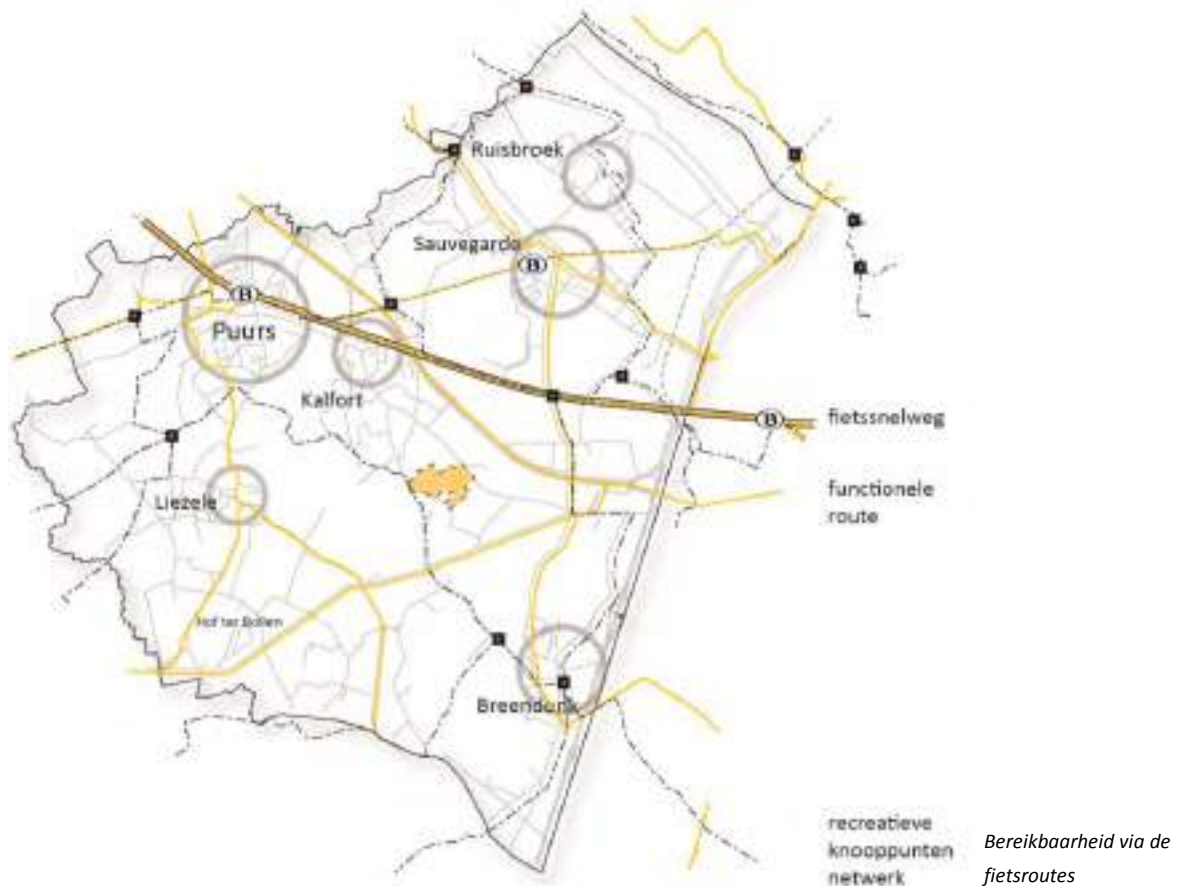
Het nieuwe sportpark (fase 1 + 2) past zich in het bestaande lokale fietsnetwerk, waardoor veilige fietsverbindingen mogelijk zijn tussen de verschillende deekernen en de Lichterstraat. Tevens verknoopt het plangebied met de regionale fietsroutes (zowel recreatieve als functionele routes). Bij de opmaak van het RUP landschapspark Fort Liezele en het RUP Fabiolapark wordt tevens gekozen voor het inkleuren van een belangrijke fiets- en wandelverbinding om de kernen van Puurs en Liezele te ontsluiten naar het gebied van de Lichterstraat.



*Verknopen van de
fietsverbindingen tussen de
verschillende deekernen ter
hoogte van de Lichterstraat*

Bijhorende figuur duidt de verschillende fietsroutes aan in de (ruime) omgeving van het plangebied. Langsheen de Letterheide en Essendries verknoot het recreatieve fietsknoppennetwerk, terwijl de Rijksweg de drager vormt van een provinciale functionele route.

Langsheen de Rijksweg wordt een functionele route aangeduid. Ter hoogte van Pfizer is geen specifiek fietspad voorzien, een fietstunnel is voorzien ter hoogte van A.Meersmansdreef die ontsluiting maakt met de bedrijfssite van Pfizer. In de nabijheid van de site Puurs komen twee fietssnelwegen voor, nl. de F19 Dendermonde-Puurs en de F18 Sint-Niklaas – Temse - Willebroek – Mechelen. De uitwisseling van met de fietssnelwegen vindt eveneens plaats via de fietstunnel ter hoogte van A.Meersmansdreef.





| Aanduiding van de fietssnelwegen

Langs de Lichte Straat is een dubbelrichtingsfietspad in betonverharding aanwezig langs de noordzijde. Het fietspad is van de rijweg afgescheiden door een grasberm en bomenrij. Ter hoogte van de zijstraten en enkele aanwezige woningen, buigt het fietspad uit naar de rijweg. Het dubbelrichtingsfietspad langs Letterheide is smaller (niet conform het fietsvademeccum) en uitgevoerd in kleinschalig materiaal. Een haagje scheidt het fietspad van de rijweg.



| Dubbelrichtingsfietspad Lichte Straat



| Dubbelrichtingsfietspad Letterheide

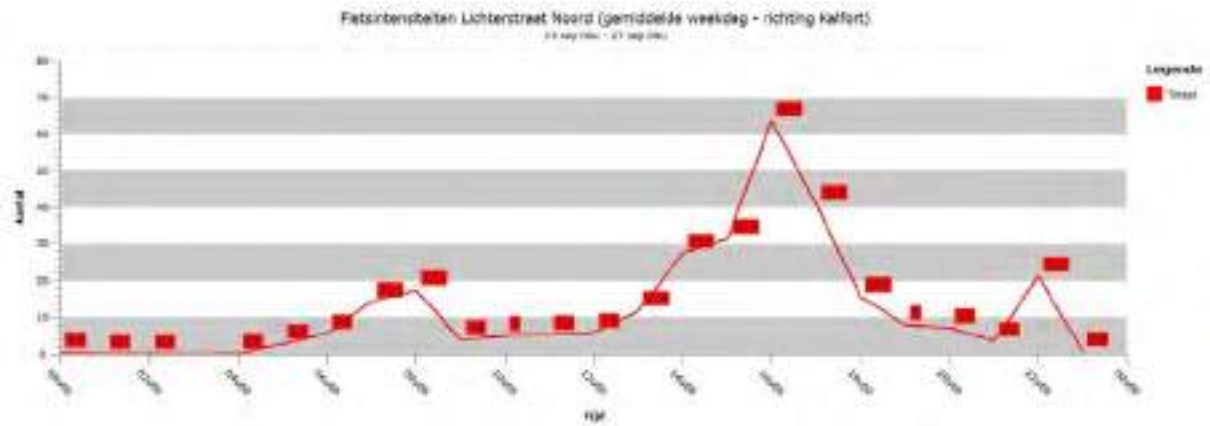


| De fietstunnel onder de Rijksweg (zijde Lichte Straat)

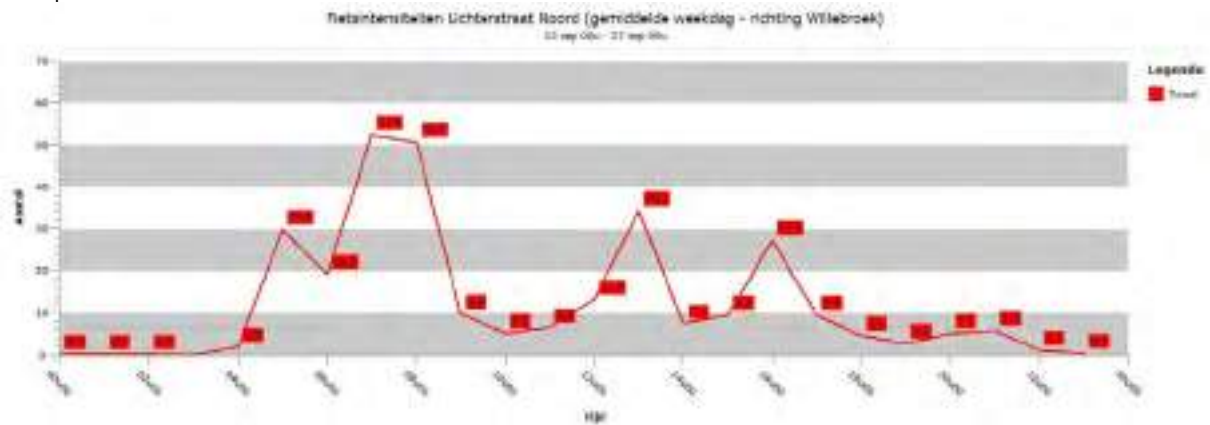


| De fietstunnel onder de Rijksweg (zijde Sauvegarde)

In de Lichterstraat werden van dinsdag 13 september 2016 tot zondag 2 oktober 2016 slangtellingen uitgevoerd. De telpunten situeerden zich net ten westen van de het kruispunt met Neerlichter en net ten oosten van de aansluiting met de A. Meersmandreef. De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op weekdays.



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Kalfort (weekday)



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Willebroek (weekday)



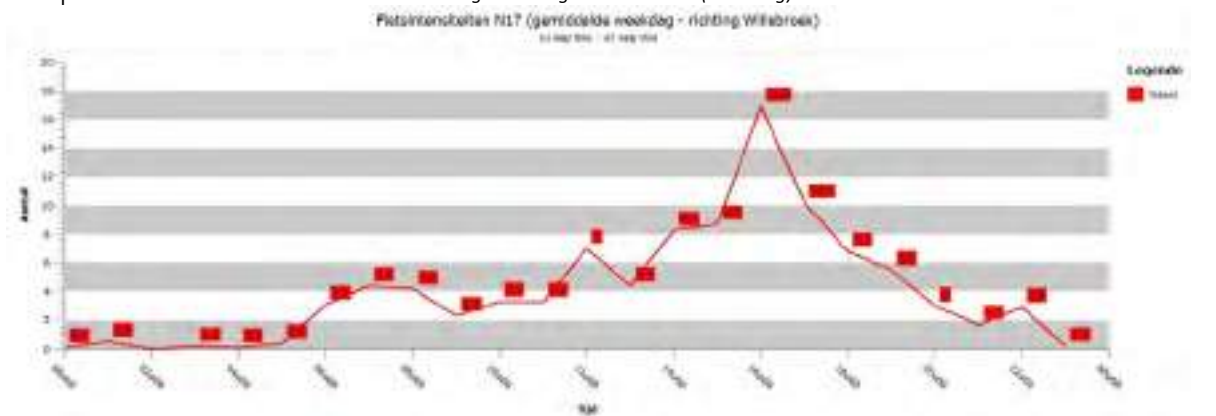
| Fietsintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Kalfort (weekday)



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Willebroek (weekdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (weekdag)



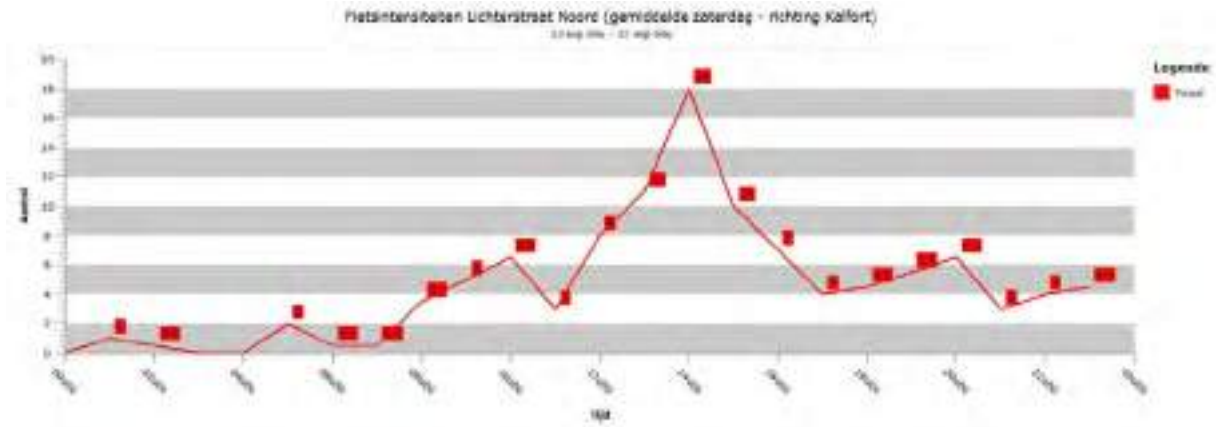
| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (weekdag)

Tijdens het ochtendspitsuur (8u) meten we in de Lichterstraat zo'n 20 fietsers richting Kalfort zowel ter hoogte van het noordelijke als het zuidelijke telpunt. Dit is vermoedelijk schoolfietsverkeer. In de richting van Willebroek tellen we zo'n 50 fietsers op het noordelijke telpunt; deze komen niet terug op het zuidelijke telpunt. Dit is fietsverkeer met als bestemming de bedrijvzone(s). Op het zuidelijke telpunten meten we slechts zo'n 5 fietsers richting Willebroek.

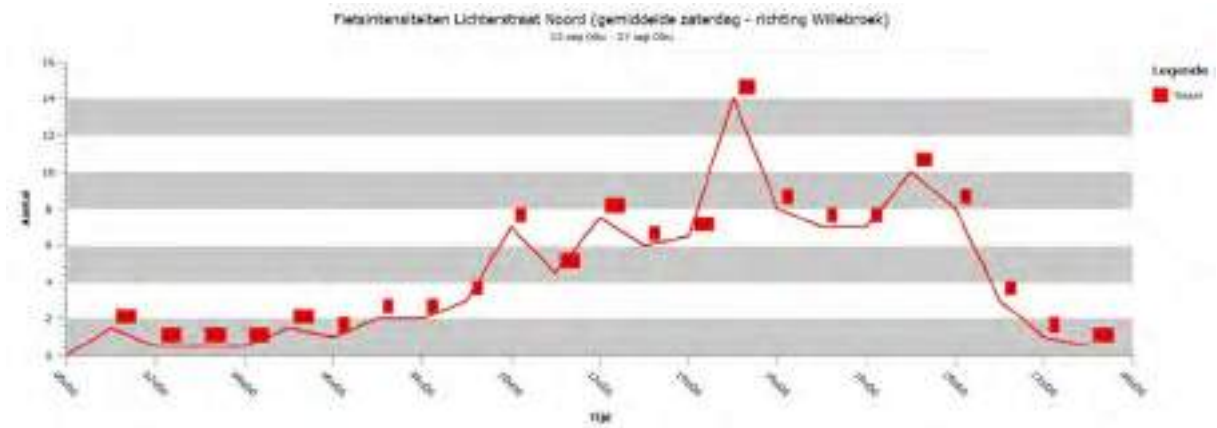
Tijdens het avondspitsuur (16u) tellen we in de Lichterstraat zo'n 30 fietsers richting Willebroek en zo'n 60 fietsers richting Kalfort. Ook hier zien we in de meetresultaten een groot verschil tussen het noordelijke en het zuidelijke telpunt in de Lichterstraat. Dit bevestigt de resultaten van de ochtendspits: ca. 20-30 schoolfietsers met als bestemming Puurs; zo'n 50-60 functionele fietsers vanuit Puurs richting bedrijvzone.

Langsheen de N17 Dendermondsesteenweg liggen de fietsintensiteiten erg laag met ca. 5 fietsers per rijrichting. Enkel tijdens het avondspitsuur is er een kleine uitschieter in de richting van Willebroek (17 fietsers).

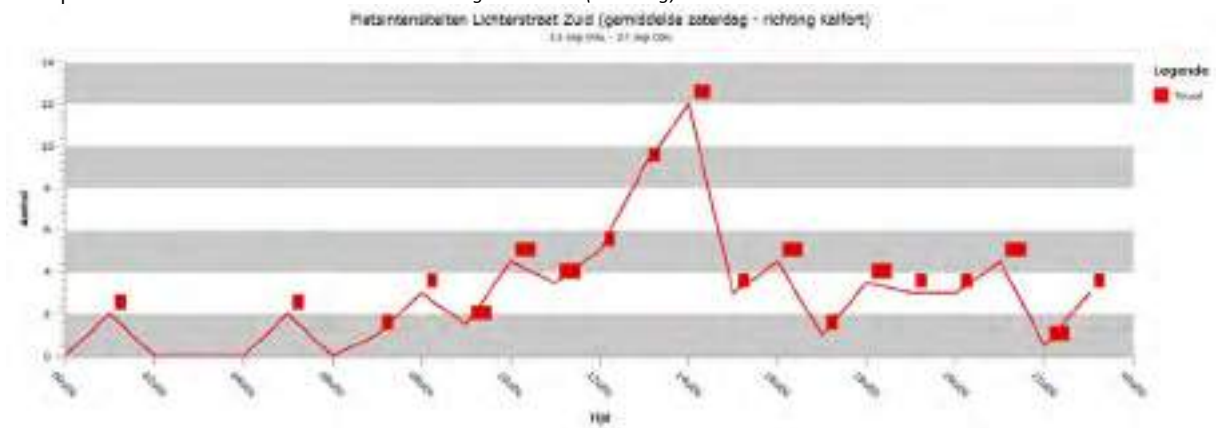
Op zaterdag is het fietsverkeer heel beperkt met pieken van ca. 15 fietsers per rijrichting op alle meetpunten en dit tussen 13u en 15u. De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op zaterdagen.



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Kalfort (zaterdag)



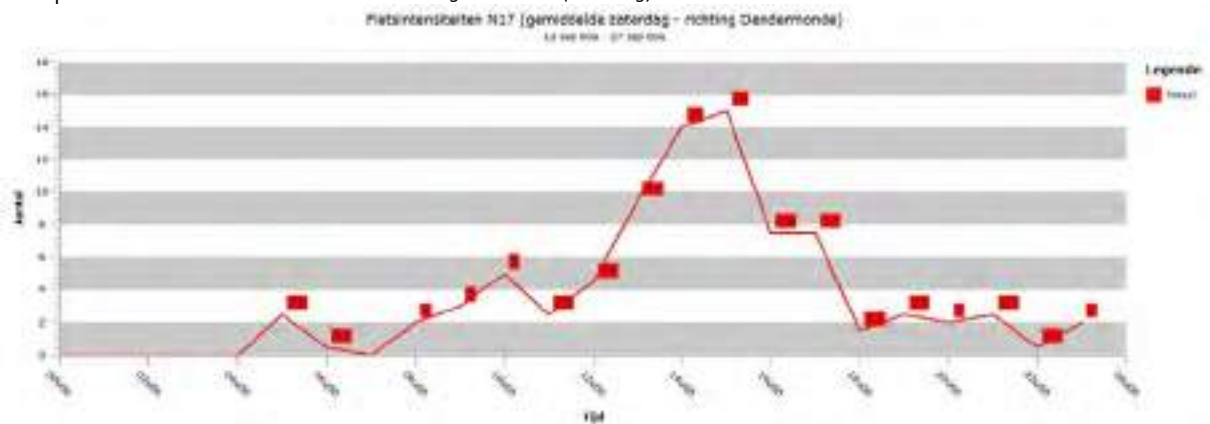
| Fietsintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Willebroek (zaterdag)



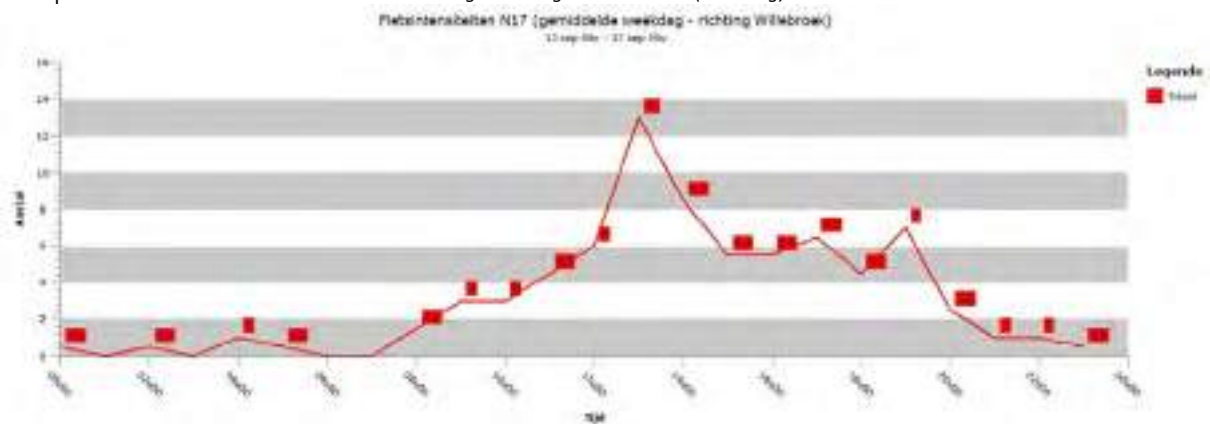
| Fietsintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Kalfort (zaterdag)



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Willebroek (zaterdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (zaterdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (zaterdag)

Openbaar vervoer

De projectzone ligt in het invloedsgebied van de lijnen 252 Boom-Puurs-Bornem-Dendermonde, 253 Boom-Puurs-Dendermonde en 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs en zorgen voor een aansluiting op het spoorwegennet aan het station van Puurs.



| Aanbod openbaar vervoer



| Het Sportpark Lichterveld en de aanliggende bedrijvenzones aangeduid op netplan van De Lijn (2016)

Sportpark Lichterveld wordt bediend door lijn 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs. De halte 'Puurs-Lichterveld' ligt in de Lichterstraat net ter hoogte van de nieuwe ontsluiting van het sportpark. De halte is momenteel enkel uitgerust met een schuilhuisje (halte richting Willebroek). De site Pfizer wordt bediend door de lijnen 252 Dendermonde - Bornem - Puurs – Boom en 253 Boom - Puurs – Dendermonde. De site Pfizer wordt onmiddellijk bediend door de halte Pfizer. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de frequentie en amplitude van de voorkomende lijnen.

	<i>De lijn 260 Brussel- Nieuwenrode- Willebroek-Puurs</i>	<i>De lijn 252 Dendermonde - Bornem - Puurs – Boom</i>	<i>De lijn 253 Boom - Puurs – Dendermonde</i>
	<i>Weekdagen (schooldagen/schoolvakantie)</i>		
<i>Frequentie Spits</i>	½ u	1 u	1/2u
<i>Frequentie Dal</i>	1u	1 u	1 u
<i>Amplitude</i>	<i>r. Brussel 6:20-20:49</i>	<i>r. Boom 6:35-20:35</i>	<i>r. Boom 7:04-18:05</i>
	<i>r. Puurs 7:08-22:01</i>	<i>r. Dendermonde 06:04 -22:04</i>	<i>r. Dendermonde 06:05 -16:45</i>

| *Frequentie en amplitude voorkomende lijnen*

Op Letterheide is nog een aanvullend aanbod van De Lijn door de belbus 938 Klein-Brabant (enkel op aanvraag). De belbus Klein-Brabant bedient de volgende (deel)gemeenten: Bornem, Branst, Breendonk, Buitenland, Eikevliet, Hingene, Liezele, Lippelo, Mariekerke, Oppuurs, Puurs, Ruisbroek, Sint-Amands, Weert, Wintam. De belbushalte ‘Puurs-Haagstraat’ is enkel uitgerust met een haltepaal.



| *Schuilhuisje bushalte ‘Lichterveld’ in de Lichterstraat*



| *Haltepaal bushalte ‘Pfizer’ op de Rijksweg*

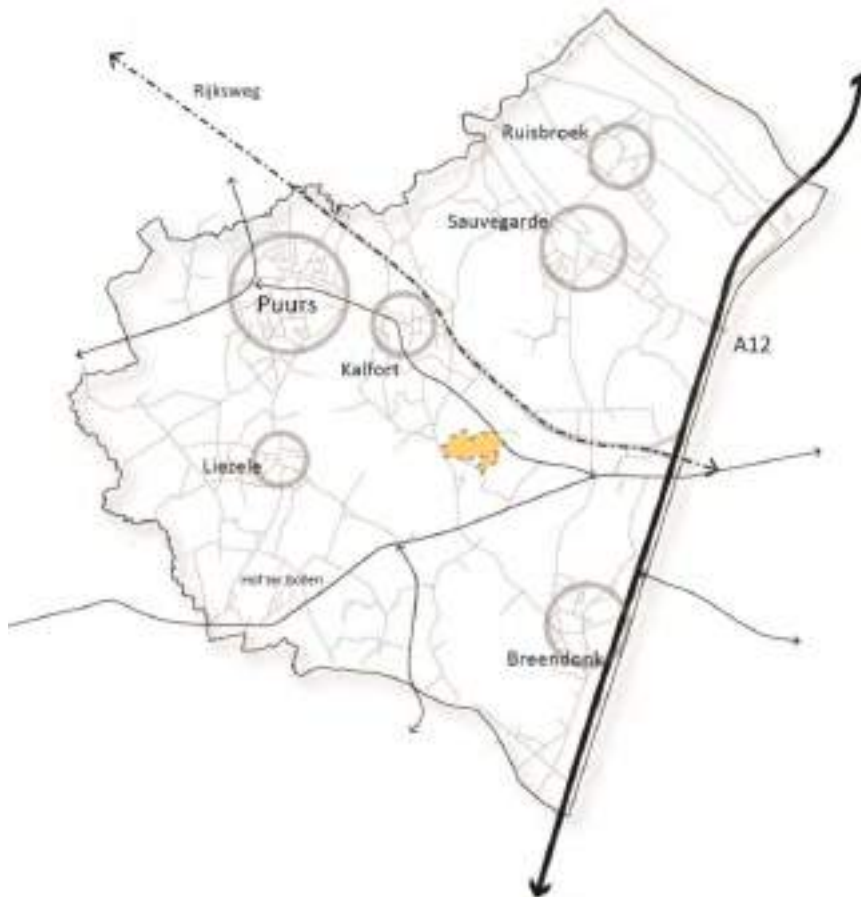
Vanuit alle functies van het sportpark is het aanbod van De Lijn optimaal bereikbaar. De maximale loopafstand tot het aanbod van lijn 260 is 500m. Voor de meest verkeersgenererende functies van het sportpark (indoor/voetbal) is het echter slechts 150-380m. Onderstaande tabel geeft de reële loopafstanden weer.

	Lijn 260	Belbus 938	Lijn 252	Lijn 253
Sportpark	150m	290m	605m	605m
Site Pfizer	205m	1300m	65m	65m

| *Reële loopafstanden functies sportpark tot bushaltes*

Gemotoriseerd verkeer

De site Pfizer wordt zowel ontsloten langsheen de A12 - Rijksweg (hoofdingang) en de Lichterstraat. De Rijksweg wordt aangeduid als primaire weg. De primaire wegen hebben naast een verbindende functie ook een verzamelende functie op Vlaams niveau. De bedrijfssite langsheen de N16, zoals Pfizer Puurs, worden ontsloten door verschillende ventwegen. De Lichterstraat heeft als lokale weg type II enkel een ontsluitende functie tussen Kalfort en de N17 Dendermondsesteenweg. Lokaal verkeer met bestemming A12 dient de N16 rijksweg te gebruiken. Het sportpark wordt voor gemotoriseerd verkeer enkel ontsloten via de Lichterstraat.



In functie van het gemotoriseerd verkeer werden volgende tellingen uitgevoerd:

- Lichterveld, net ten oosten van de kruising met de A. Meersmansdreef;
- Lichterveld, net te westen van de aansluiting met Neerlichter;
- N17 Dendermondsesteenweg.

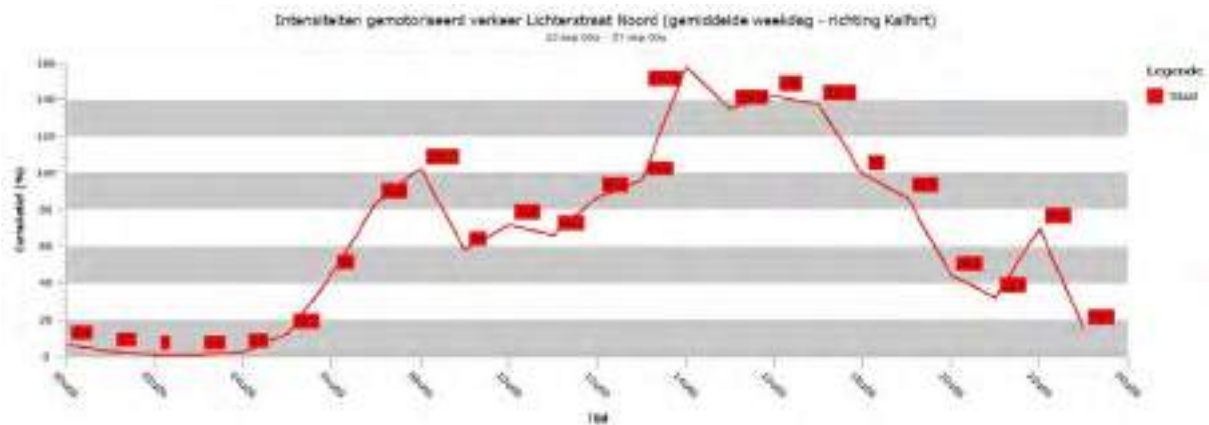
De doorsnedetellingen werden uitgevoerd van dinsdag 13 september 2016 tot zondag 2 oktober 2016 slangtellingen uitgevoerd. Voor de verwerking van deze resultaten tot gemiddelde waarden werd de data van de periode van dinsdag 13 september tot dinsdag 27 september (twee weken) gebruikt.

De telpunten in de Lichterstraat situeerden zich net ten westen van het kruispunt met Neerlichter en net ten oosten van de aansluiting met de A. Meersmansdreef. Op de N17 Dendermondsesteenweg lag de telsing ten oosten van de rotonde. Bijhorende figuur geeft de tellocaties weer:

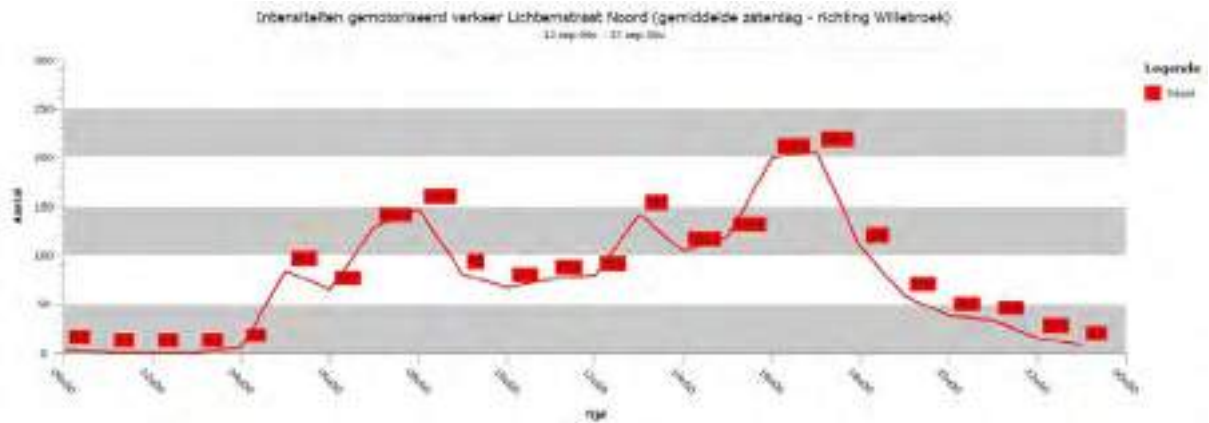


| Aanduiding Locaties doorsnedetellingen

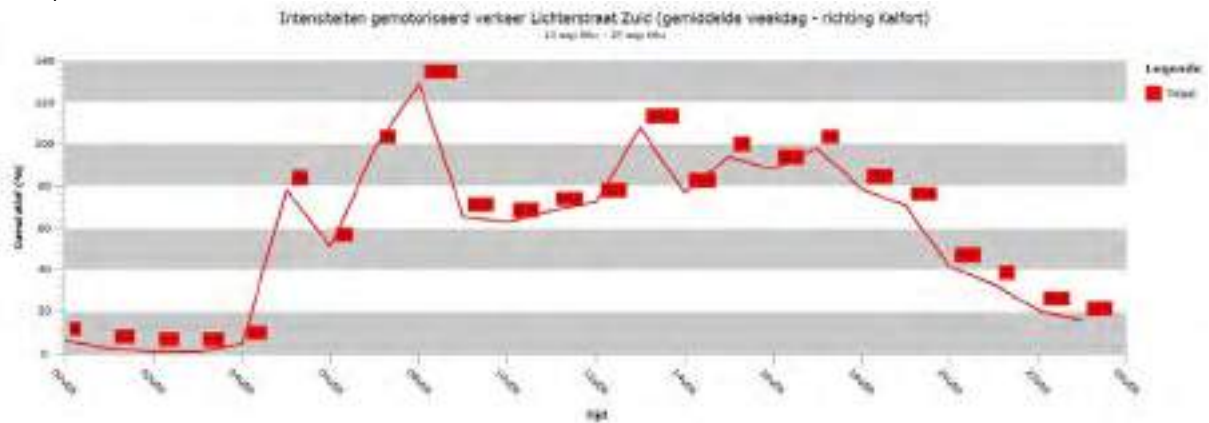
In de Lichterstraat liggen de intensiteiten tijdens het ochtendspitsuur (8u) tussen de 100 en de 150 pae per rijrichting. Vergelijken we de cijfers tussen het noordelijke en zuidelijke telpunt dat blijkt dat zo'n 30-50 pae's hun bestemming vinden in de bedrijvenzone. Dat is ca. 30% van het verkeer in de Lichterstraat. Rond 13-14u liggen de intensiteiten opnieuw op dezelfde hoogte als het ochtendspitsuur. Dit is een belangrijk wisselpunt tussen de verschillende shifts bij Pfizer. Tijdens het avondspitsuur (17u) zijn de intensiteiten het hoogst richting Willebroek met zo'n 200 tot 250 voertuigen. Opnieuw stellen we zo'n 50 voertuigen verschil vast tussen het noordelijke en het zuidelijke telpunt. In de richting van Kalfort zijn de intensiteiten op dat moment slechts de helft met ca. 100-140 voertuigen. Tijdens het ochtendspitsuur (8u) op de N17 domineert de richting Willebroek. De intensiteiten zijn er op dat ogenblik dubbel zo groot (650 pae) dan de richting Dendermonde. Tijdens de namiddagpiek (14u) zijn de intensiteiten voor beide rijrichtingen gelijk met zo'n 350 pae/uur. Ook tijdens het avondspitsuur (17u) liggen de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer niet zo ver uit elkaar: ca. 550 richting Dendermonde; ca. 590 richting Willebroek. De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op weekdagen.



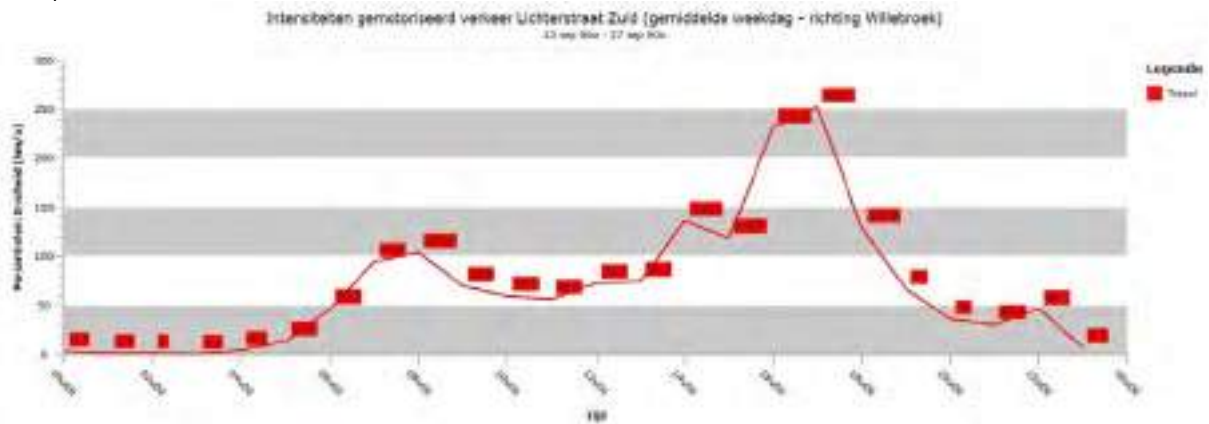
| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Kalfort (weekdag)



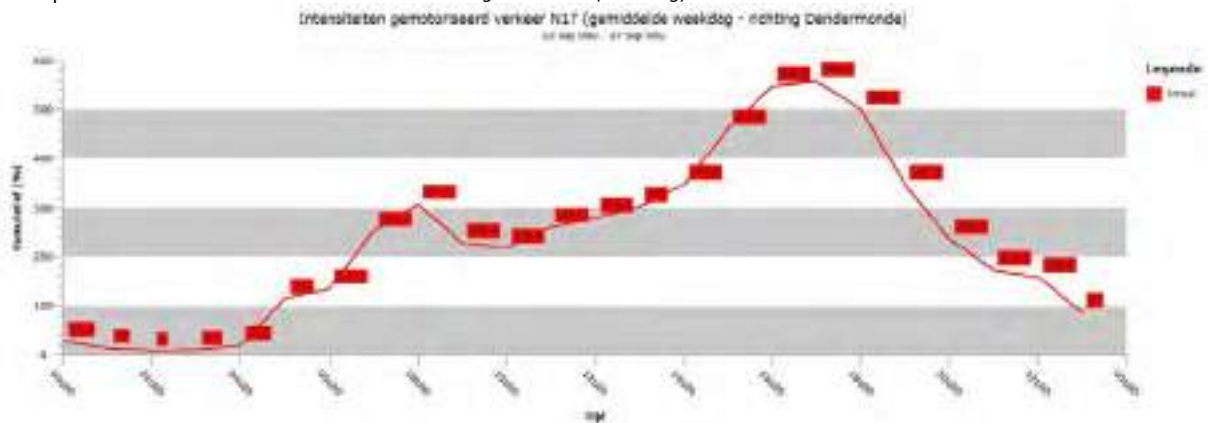
| Verkeersintensiteiten Lichtenstraat Noord – richting Willebroek (weekdag)



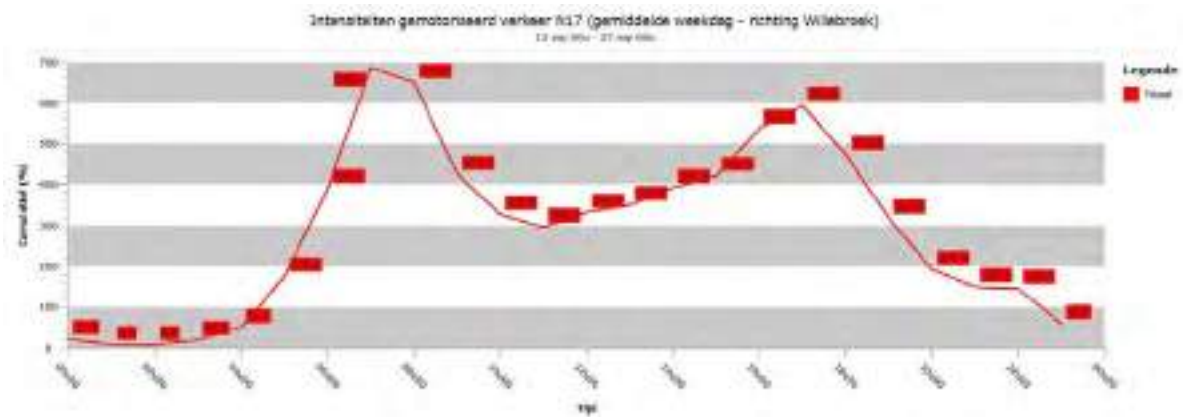
| Verkeersintensiteiten Lichtenstraat Zuid – richting Kalfort (weekdag)



| Verkeersintensiteiten Lichtenstraat Zuid – richting Willebroek (weekdag)

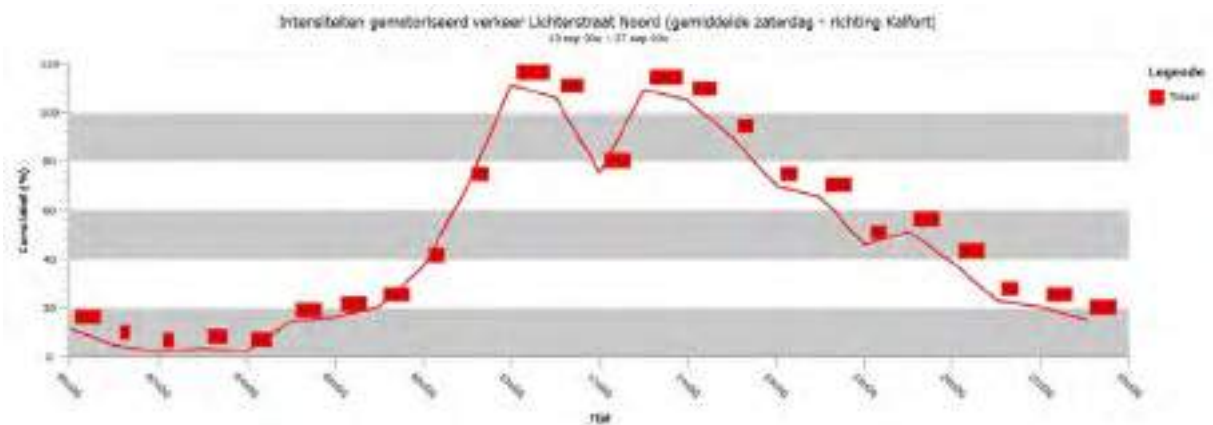


| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (weekdag)

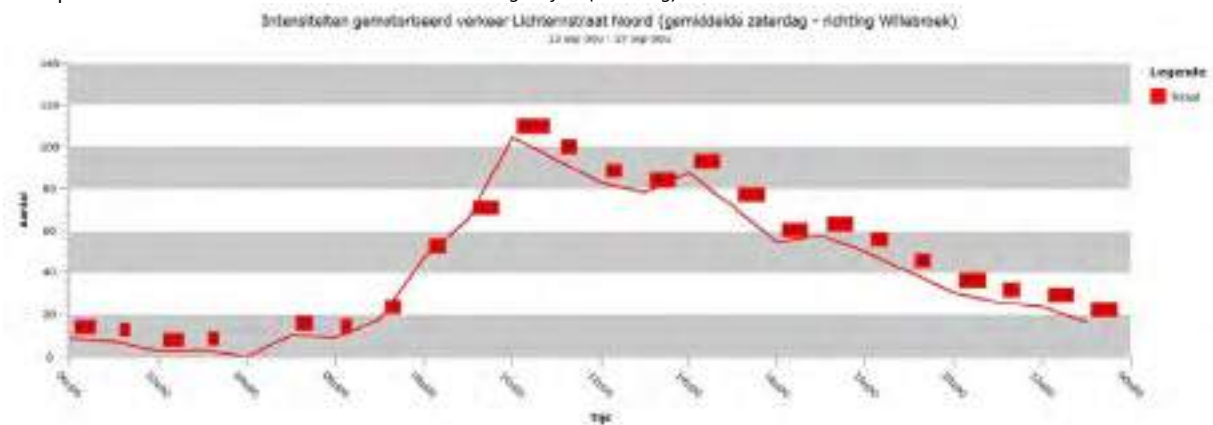


| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (weekdag)

Op zaterdagen zien we in de Lichterstraat een piek om 10u en om 14u. Op het noordelijke meetpunt gaat het in beide rijrichtingen om ca. 100 pae/uur. Voor het zuidelijke meetpunt liggen de intensiteiten lichtjes lager: ca. 90 in de richting van Kalfort en ca. 65 in de richting van Willebroek. Voor de N17 Dendermondsesteenweg is er een vrij vlak verloop van de intensiteiten tussen 9-10u en 18u met zo'n 400 pae/uur per rijrichting. De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op zaterdagen.



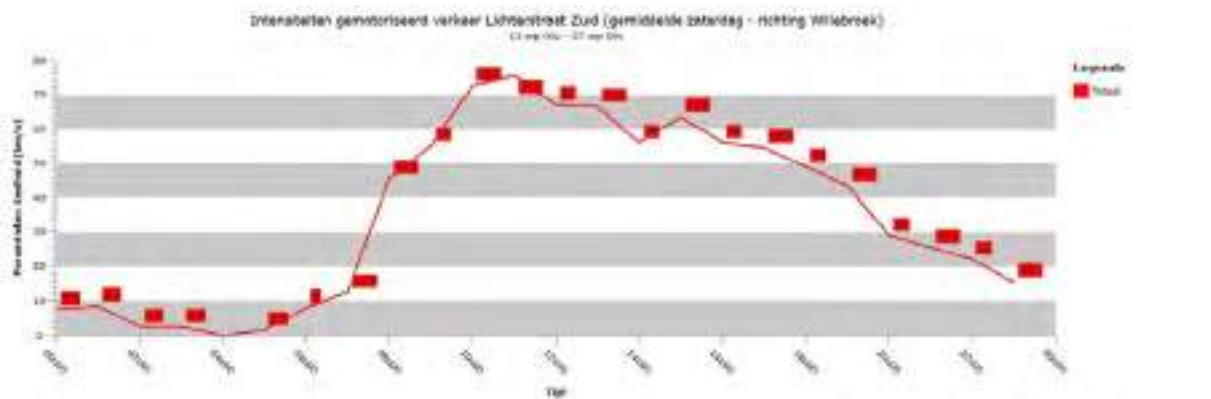
| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Kalfort (zaterdag)



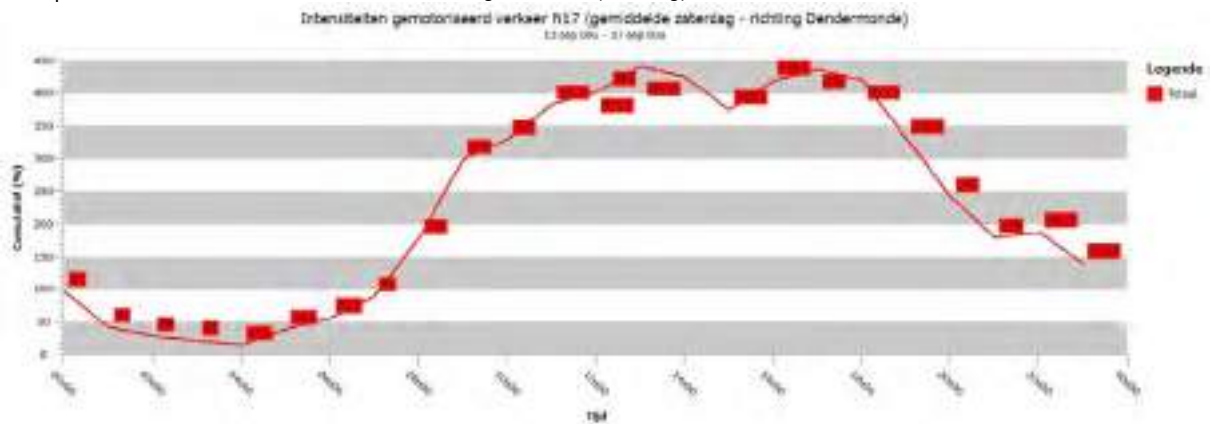
| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Willebroek (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten Lichtestraat Zuid – richting Kalfort (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten Lichtestraat Zuid – richting Willebroek (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (zaterdag)

Wanneer we de huidige verkeersintensiteiten afzetten tegen de theoretische wegcapaciteit blijkt dat er op wegvakniveau nog een grote restcapaciteit aanwezig is. Momenteel wordt slechts ca. 10-15% (ochtendspitsuur) tot 10-25% (avondspitsuur) van de theoretische capaciteit benut in de Lichterstraat. Voor de N17 Dendermondsesteenweg ligt dat rond de 30%. Indien we ook kijken naar grensrichtwaarden in functie van verkeersleefbaarheid dan ligt deze voor de drukste moment (avondspitsuur, rijrichting Willebroek) 60% verwijderd van deze grenswaarden.

Op zaterdag liggen de intensiteiten lager dan op weekdagen en is de verhouding tussen huidige intensiteit en theoretische capaciteit / leefbaarheidsgrens dus nog gunstiger.

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitvalsweg	Huidige verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 8u (Pax/aar/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pax/aar/rijrichting)	Capaciteit l.f.v. leefbaarheid	Huidige intensiteit / theoretische capaciteit (%)	Huidige intensiteit / leefbaarheidsgrens (%)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	ZKI met beperkt aantal buspunten en scheiding verkeersdeelnemers	180	1800	1800	10,0	10,0
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			450	1800	1800	25,0	25,0
Lichterstraat Noord > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	150	1000	650	15,0	23,1
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	140	1000	650	14,0	21,5
Lichterstraat Zuid > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	120	1000	650	12,0	18,5
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	144	1000	650	14,4	22,2

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen weekdagen ochtendspitsuur (8u)

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitvalsweg	Huidige verkeersintensiteiten avondspitsuur 17u 30 (Pax/aar/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pax/aar/rijrichting)	Capaciteit l.f.v. leefbaarheid	Huidige intensiteit / theoretische capaciteit (%)	Huidige intensiteit / leefbaarheidsgrens (%)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	ZKI met beperkt aantal buspunten en scheiding verkeersdeelnemers	500	1800	1800	27,8	27,8
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			500	1800	1800	27,8	27,8
Lichterstraat Noord > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	157	1000	650	15,7	24,2
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	207	1000	650	20,7	31,8
Lichterstraat Zuid > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	96	1000	650	9,6	14,8
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	158	1000	650	15,8	24,3

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen weekdagen avondspitsuur (17u)

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitvalsweg	Huidige verkeersintensiteiten ZOU (Pax/aar/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pax/aar/rijrichting)	Capaciteit l.f.v. leefbaarheid	Huidige intensiteit / theoretische capaciteit (%)	Huidige intensiteit / leefbaarheidsgrens (%)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	ZKI met beperkt aantal buspunten en scheiding verkeersdeelnemers	320	1800	1800	17,8	17,8
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			420	1800	1800	23,3	23,3
Lichterstraat Noord > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	112	1000	650	11,2	17,2
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	105	1000	650	10,5	16,2
Lichterstraat Zuid > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	85	1000	650	8,5	13,1
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	70	1000	650	7,0	10,8

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen zaterdag 10u

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitvalsweg	Huidige verkeersintensiteiten ZOU (Pax/aar/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pax/aar/rijrichting)	Capaciteit l.f.v. leefbaarheid	Huidige intensiteit / theoretische capaciteit (%)	Huidige intensiteit / leefbaarheidsgrens (%)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	ZKI met beperkt aantal buspunten en scheiding verkeersdeelnemers	420	1800	1800	23,3	23,3
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			350	1800	1800	19,4	19,4
Lichterstraat Noord > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	120	1000	650	12,0	18,3
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	80	1000	650	8,0	12,3
Lichterstraat Zuid > Kalfort	lokale	ZKI weg groot aantal buspunten	85	1000	650	8,5	13,1
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	buspunten	50	1000	650	5,0	7,7

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen zaterdag 17u

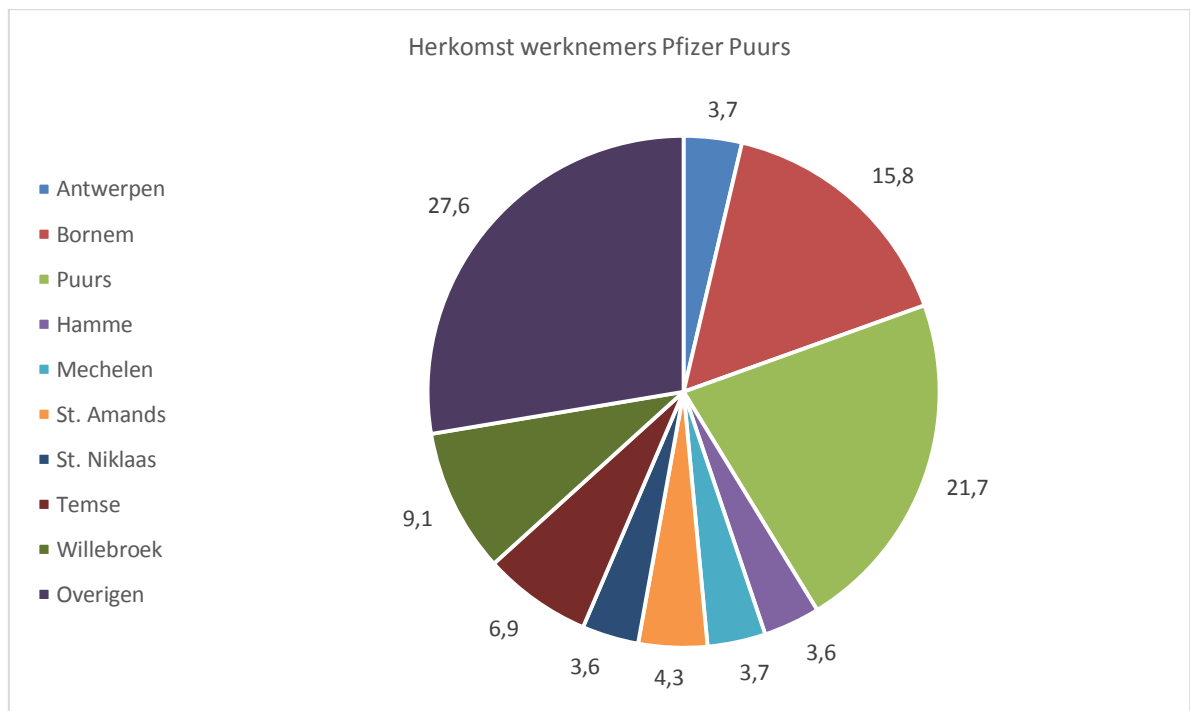
Gelijktijdig met de intensiteitsmetingen werden ook snelheidsmetingen uitgevoerd. De hierna volgende grafieken geven de snelheden van het gemotoriseerd verkeer weer op de respectievelijke meetpunten. Ter hoogte van het telpunt op de N17 Dendermondsesteenweg (oostelijke tak rotonde) is de toegelaten snelheid 50km/u. In de richting van Willebroek ligt de V85 onder de toegelaten snelheid; in de richting van Dendermonde Sint-Niklaas ligt de V85 rond de 55 km/u dus net boven de toegelaten snelheid. In de richting van Dendermonde, dus richting rotonde, zien we dat omstreeks 8u, 11u en 16u de V85 met 10 km/u verlaagd tot ca. 45 km/u. Vermoedelijk bouwt op dat moment de wachtrij aan de rotonde op en wordt er eerder de snelheid gematigd.

Ter hoogte van het zuidelijke meetpunt in de Lichterstraat, net ten noorden van de aansluiting met de Neerlichter, is de toegelaten snelheid 85 ligt er rond de toegelaten snelheid. Ca. 15% van de bestuurders rijdt er dus te snel. In de Lichterstraat, ten noorden van de Transversale weg, ligt de V85 met ca. 57 km/u hoger dan de toegelaten snelheidslimiet (50 km/u) en dit in beide rijrichtingen.

Herkomst en modal split personeel site Pfizer

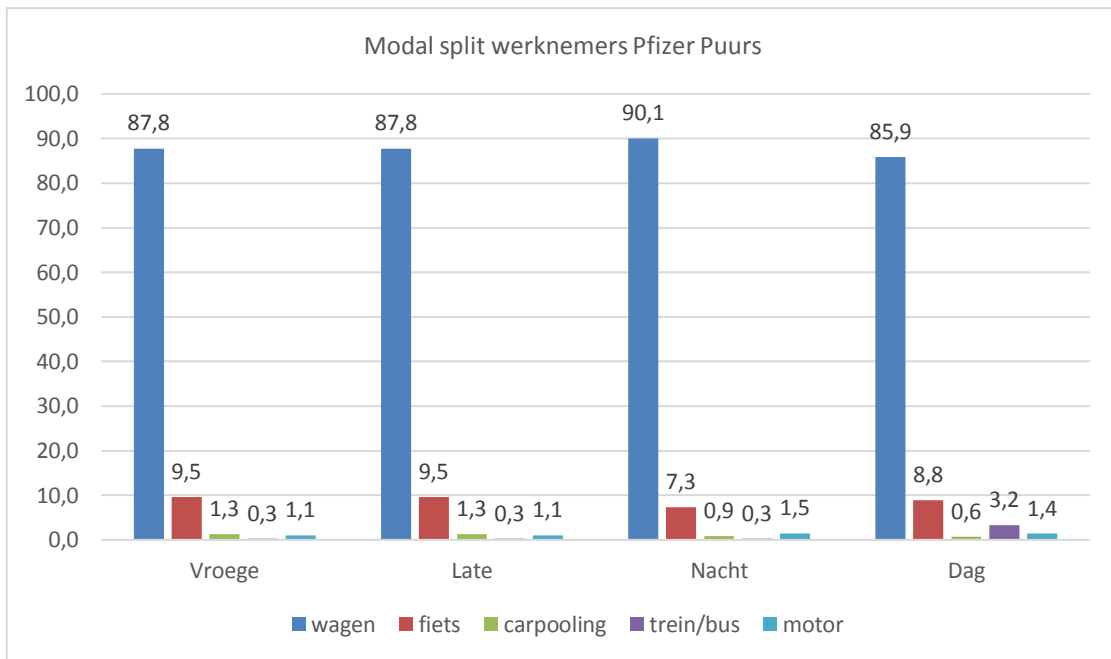
Het overgrote deel van de werknemers heeft zijn herkomst in de gemeente Puurs zelf of zijn buurgemeenten Willebroek en Bornem, samen goed voor bijna de helft van alle werknemers (46,6%).

45,8% van de werknemers heeft zijn herkomst niet in Puurs of één van zijn buurgemeenten. De herkomstgemeenten zijn erg divers; 27,6% van de werknemers (categorie 'overigen') is afkomstig uit een gemeente die minder dan 3% van de herkomst van het personeel vertegenwoordigd.



De auto is de belangrijkste verplaatsingswijze voor de werknemers van Pfizer Puurs. Het autogebruik ligt erg hoog; afhankelijk van de shift situeert het autogebruik (exclusief carpool) zich tussen 85,9 (voor de dagploeg) en 90,1% (voor de nachtploeg). Het werken in shiften is tevens de belangrijkste oorzaak voor het hoge autogebruik. Voor de werknemers van de vroege, late en nachtschift is openbaar vervoer geen beschikbaar alternatief.

Van de alternatieve vervoerswijzen is de fiets het meest populair (iets minder dan 10% van de werknemers). Ca. 50% van de werknemers is afkomstig uit Puurs of één van zijn buurgemeenten en woont dus op een fietsbare afstand van het bedrijf. Er is dus nog veel potentieel aanwezig om het aandeel aan fietsers te vergroten.



3.1.2 Acties duurzame verplaatsingen

Om het aantal fietsers te verhogen en het fietspotentieel te bereiken, heeft Pfizer reeds in het verleden de nodige inspanningen geleverd. De volgende acties werden in het verleden genomen om het fietsen bij de werknemers te stimuleren:

- Fietsvergoeding (€ 0,23/ km) of sociaal abonnement;
- Kleedkamer met douches en kleedkastje voor fietsers;
- Droogrekken voor natte kledij;
- Uitbreiding fietsparking in 2016 van 164 naar 307 plaatsen;
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen;
- Deelname aan Bike-to-work actie;
- Twee extra fietswedstrijden per jaar (zomerwedstrijd en winter trophy).

Gezien de reeds geleverde inspanningen van Pfizer Puurs om hun werknemers meer met de fiets naar het werk te laten komen, lijkt het moeilijk dat het fietspotentieel bereikt kan worden. Pfizer wil echter in de toekomst nog meer inzetten op duurzame verplaatsingen en plant nog een aantal bijkomende actie om dit te realiseren.

3.1.3 Beschrijving effecten

Mogelijk mobiliteits-effecten bestaan voornamelijk uit de aangroei van het verkeer ter hoogte van de Lichterstraat. In een worst-case scenario wordt er uitgegaan dat de parking van het sportpark (fase1+fase2) tijdens het zwaarste spitsuur in één maal leegloopt. Dit betekent dat er tijdens een gemiddelde avondspitsuur (17u00-18u00) 500 voertuigenbewegingen bijkomen. Deze voertuigenbewegingen worden in het worst-case scenario gegenereerd door maximaal 270 parkeerplaatsen voor het sportpark en maximaal 230 parkeerplaatsen voor pfizer. Bijhorende tabel illustreert de aangroei van het autoverkeer in worst-case scenario.

Weg	Omschrijving wegtype	Huidige verkeersintensiteiten	toekomstige verkeersintensiteiten	aangroei
		<i>avondspitsuur 17u (Pae/uur/rijrichting)</i>		
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	559	579	3,58%
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek		593	670	13,04%
Lichterstraat Noord > Kalfort	Lokale verbindingsweg	137	448	227,04%
Lichterstraat Noord > Willebroek		207	207	0,00%
Lichterstraat Zuid > Kalfort	Lokale verbindingsweg	98	98	0,00%
Lichterstraat Zuid > Willebroek		253	442	74,68%

Op basis van de verkeerstellingen (september 2016) en een toedeling van de attractie/herkomst op basis van bezoekers van het sportpark op basis van inwonersaantallen Groot-Puurs (Puurs 31%, Ruisbroek 21%, Liezele 20% en Breendonk 29%) en de werknemers van Pfizer Puurs op basis van gekende herkomst werd een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersintensiteiten. In een worst-case scenario wordt er verwacht dat het merendeel van het autoverkeer de Lichterstraat belast met rijrichting Kalfort. Het gaat hier voornamelijk over bezoekers van het sportpark (71%) en werknemers van Pfizer (51%). De Lichterstraat noord kent een potentiële aangroei van ca. 227% in het worst-case scenario. De toename van de Lichterstraat zuid (richting Willebroek) bestaat voornamelijk door werknemers van Pfizer, er wordt hier een groei verwacht van 75% potentieel bijkomend autoverkeer.

Onderstaande tabel geeft de theoretische capaciteit en de capaciteit in functie van leefbaarheid weer. Hieruit blijkt dat de aangroei van de Lichterstraat noord (richting Kalfort) in het worst-case scenario gelijk staat met bijna 70% van de capaciteit van de lokale weg en dit in functie van leefbaarheid. Voor de rijrichting Willebroek is dit gelijkaardig. In het worst-case scenario is er nog een restcapaciteit van ca 30% voor de Lichterstraat en dit in functie van leefbaarheid wanneer alle parkeervoorzieningen in het sportpark (500 parkeerplaatsen) in één maal leeglopen tijdens het drukste spitsuur.

Weg	Theoretische capaciteit	Capaciteit i.f.v. Leefbaarheid	Huidige intensiteit	toekomstig intensiteit	Huidige intensiteit	toekomstig intensiteit
	<i>(Pae/uur/rijrichting)</i>		<i>Theoretische capaciteit</i>		<i>Leefbaarheidsgrens</i>	
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	1800	1800	31,1%	32,2%	31,1%	32,2%
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek	1800	1800	32,9%	37,2%	32,9%	37,2%
Lichterstraat Noord > Kalfort	1000	650	13,7%	44,8%	21,1%	68,9%
Lichterstraat Noord > Willebroek	1000	650	20,7%	20,7%	31,8%	31,8%
Lichterstraat Zuid > Kalfort	1000	650	9,8%	9,8%	15,1%	15,1%
Lichterstraat Zuid > Willebroek	1000	650	25,3%	44,2%	38,9%	68,0%

Naast de evaluatie van de capaciteit van de Lichterstraat wordt de capaciteit van de rotonde ter hoogte van de Dendermondsesteenweg onder de loep genomen. Op de rotonde Dendermondsesteenweg wordt in de avondspits tijdens de tellingen een belasting waargenomen van ca. 1152 pae. Deze conflictbelasting is aanvaardbaar voor de eenstrooksrotonde.

Bij toetsing van het worst-case scenario wordt er verwacht dat de belasting van de rotonde zal toenemen met maximaal ca. 189 voertuigen in een avondspitsuur. Komende van het sportpark verlaat circa 11% van deze voertuigen de rotonde richting N17-Dendermonde (voornamelijk werknemers Pfizer), 41% begeeft zich richting N17-Willebroek (eveneens voornamelijk werknemers Pfizer) en een verwachting van 48% of 91,6 voertuigen bedient de Moorsstraat in functie van de ontsluiting van het dorp Breendonk. De bediening van Breendonk is voornamelijk in functie van de bezoekers van het Sportpark. Door de realisatie van de parking van het sportpark fase 1+2 wordt er een conflictbelasting verwacht van ca. 1341 voertuigen in het worst-case scenario. Deze conflictbelasting is eveneens aanvaardbaar voor de eenstrooksrotonde.

Onderstaande tabel geeft de vuistregels weer voor de capaciteit van rotondes (bron. Vademecum veilige wegen en kruispunten 2006 Vlaamse overheid).

Soorten rotonde	Soorten rotonde Etmaalintensiteit (motorvoertuigen/etmaal)	Conflictbelasting (pwe/uur)
Eenstrooksrotonde	20.000-25.000	1.500

Een belangrijk aandachtspunt bestaat eruit dat voor de prognose rekening wordt gehouden met een gelijke verdeling van de werknemers van Pfizer zoals voorzien door de herkomstcijfers voor de gehele site. Er wordt met andere woorden geen rekening gehouden met een eventuele bundeling van werknemers komende vanuit een bepaalde richting op de nieuwe parking. Het is belangrijk dat de parking voor Pfizer niet enkel voorbehouden wordt voor de werknemers komend van de rijrichtingen A12-Antwerpen of A12-Brussel. Voor het sportpark wordt er rekening gehouden met een verdeling van de attractie op basis van de inwonersaantallen per deelgemeente. Tevens dient uitdrukkelijk vermeld te worden dat het worst-case scenario, waarbij tijdens het drukste spitsuur 500 wagens bijkomen op de Lichterstraat, niet verwacht zal worden.

Zoals eerder vermeld worden de parkeervoorzieningen van het sportpark fase 1 voorzien voor de bezoekers van het sportpark (= maximaal 270 plaatsen). De parkeervoorzieningen van het sportpark fase 2 worden ingericht voor het bedrijf Pfizer (=maximaal 230 plaatsen). Tijdens de drukste momenten van het sportpark is de parking van Pfizer onderbenut en zal er dubbelgebruik voorzien worden en eventueel visa/versa. Onderstaande tabel 'parkeerbezetting' werd berekend op basis van kencijfers en het voorziene programma. Belangrijk voor de bespreking van de effecten is een evaluatie van de bezettingsgraad. Een bezettingsgraad van minder dan 50% is laag en biedt wellicht mogelijkheden om parkeercapaciteit op te heffen (parkeerplaatsen te schrappen).

Een bezettingsgraad van meer dan 80% ten behoeve van het sportpark wordt als hoog bestempeld. Een te hoge bezettingsgraad leidt tot extra zoekverkeer en een vermindering van comfort. Een parkeerbezetting van 100% ten aanzien van Pfizer is realistisch, gezien het om toegewezen plaatsen gaat. De parking van Pfizer zal afgescheiden kunnen worden door middel van bijvoorbeeld een geautomatiseerde hefboom. Uit onderstaande tabel is af te lezen dat het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in functie van het sportpark zal voorkomen in het weekend wanneer capaciteit ontbreekt in de parking voor het sportpark. Tijdens werkdagen in de ochtend en middag is dubbelgebruik mogelijk door werknemers. Met uitzondering tot de nachtperiode wordt een gemiddelde parkeerbezetting behaalt van ca. 75% bij de realisatie van het volledige sportpark.

p a r k e e r b e z e t t i n g							
	werkdag - ochtend	werkdag - middag	werkdag - avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
voetbalvelden	10%	10%	30%	0%	40%	20%	40%
tennis	2%	2%	7%	0%	9%	4%	9%
conditietraining	5%	5%	10%	0%	10%	10%	7%
Gym	8%	8%	16%	0%	16%	16%	12%
volleybalhal	14%	14%	14%	0%	59%	59%	44%
judoclub	3%	3%	6%	0%	6%	6%	4%
complementaire activiteiten (zoals kinesist / meetcentrum / trainingscentrum...)	2%	2%	4%	0%	4%	4%	3%
<i>totaal sportpark (270 pp)</i>	45%	45%	87%	0%	143%	119%	119%
<i>parkeerplaatsen Pfizer (230pp)</i>	100%	100%	100%	100%	0%	0%	25%
<i>TOTAAL aantal parkeerplaatsen medegebruik (500 pp)</i>	70%	70%	93%	46%	77%	64%	76%

~~Ca. 66 autoparkeerplaatsen ivf Pfizer worden vandaag niet gecompenseerd door de voorziene inspanningen inzake de modal split. De huidige modal split van Pfizer bedraagt gemiddeld 87,8% privaat autoverkeer (85,9% voor de dagploeg en 90,1% voor de nachtploeg). Er wordt een toekomstige modal split voorzien van ca. 5% minder privaat autoverkeer of een percentage van ca. 80,9% voor de dagploeg of 85,1% voor de nachtploeg. Fietsverkeer kan het grootste deel van deze split opvangen.~~

Bovenstaande passage wordt vervangen door onderstaande, na uitvoering van verdergaand verkeersonderzoek:

De gewenste uitbreiding van activiteiten zal een algemene toename van de parkeervraag met zich meebrengen. Om een inschatting te kunnen maken van deze toename wordt uitgegaan van drie situaties.

- Situatie 1: uitgaand van de bestaande modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen;
- Situatie 2: uitgaand van het potentieel mobiliteitsprofiel, rekening houdend met de Vf-factor dat slechts 60% van het fiets en OV-potentieel effectief bereikt kan worden, waarbij ca. 72% van de bijkomende werknemers individueel met de wagen naar de site komen

- Situatie 3: uitgaand van een worst case scenario waarbij er een onderschatting van de parkeervraag van bijkomende werknemers is van 5%, waarbij ca. 88% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen.

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat Pfizer een algemene stijging van de parkeervraag verwacht tussen 2017 en 2022, als gevolg van bijkomende aanwervingen op middellange termijn. De verwachte stijging van de parkeervraag zal voornamelijk afhangen van het resultaat van de nog te leveren inspanningen om tot een meer duurzame modal split te komen. Er kan gesteld worden dat op middellange termijn de parkeervraag zal stijgen van 1386 in de getelde huidige toestand (zie parkeerstudie in bijlage) naar een niveau dat tussen 1550 en 1703 parkeerplaatsen ligt.

Op basis van de wijzigingen in de parkeervraag en het –aanbod, geeft onderstaande grafiek de evolutie van de parkeerbalans op middellange termijn weer. Hieruit blijkt dat vanaf 2021 er een structureel tekort aan parkeerplaatsen wordt verwacht in de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Het tekort in het duurzaam scenario waarbij de potentiële modal split wordt bereikt, zal eerder beperkt blijven tot ca. 10 parkeerplaatsen. In het worst case scenario, waarbij er meer autogebruikers dan in de huidige situatie zijn, wordt het tekort aan parkeerplaatsen geraamd op ca. 160 plaatsen. Bij een doortrekking van de huidige modal split wordt het tekort op ca. 80 parkeerplaatsen ingeschat.

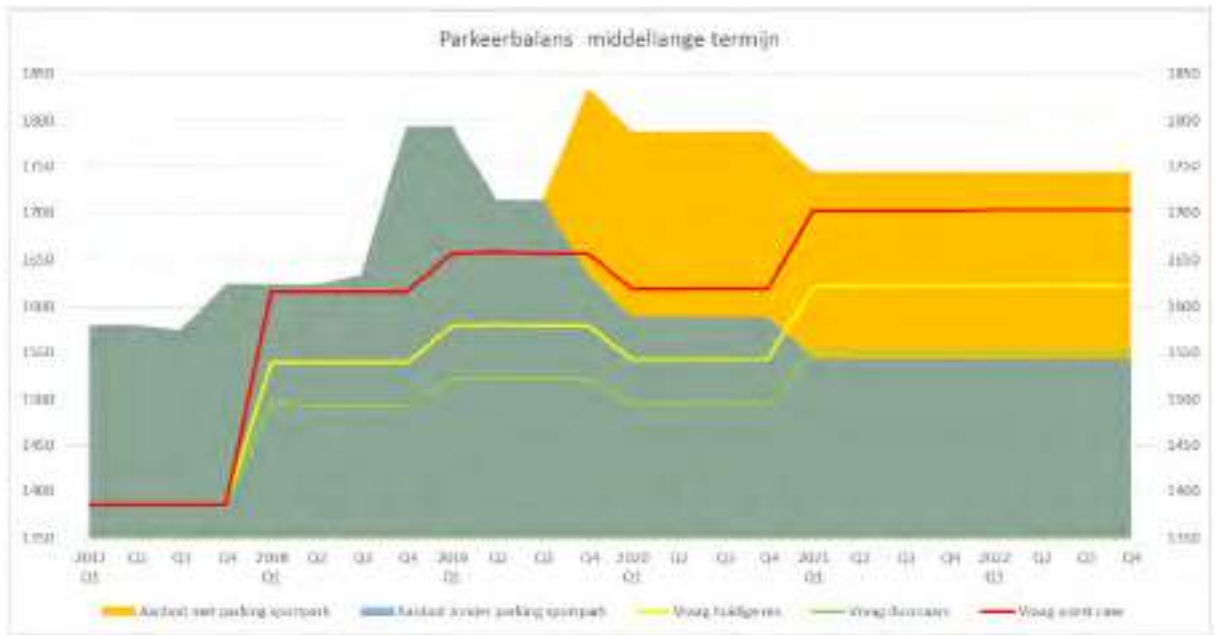


(bron verkeersonderzoek Antea)

Op basis van de verwachte parkeerbalans op de terreinen van Pfizer, kan gesteld worden dat Pfizer in elk van de drie scenario's nood heeft aan extra parkeerplaatsen om de gewenste ontwikkeling van de huidige site op middellange termijn te kunnen uitvoeren. Zoals blijkt uit de parkeerstudie in bijlage is Pfizer bereid de nodige inspanningen te doen om de parkeervraag ook in de toekomst zo veel mogelijk op eigen terrein op te vangen en om zijn modal split meer duurzaam te maken. Toch zal er vanaf 2021 een structureel tekort aan parkeerplaatsen zijn om de vraag op eigen terrein op te vangen. Om dit tekort niet op de omgeving af te wentelen, wordt de piste onderzocht waarbij de werknemers van Pfizer gebruik kunnen maken van een overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen van het Sportpark. Deze parking aan de overkant van de Lichterstraat zou binnen de aanvaardbare wandelafstand van 250 meter liggen.

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de parkeerbalans op middellange termijn weer, rekening houdend dat de overloopparking van het Sportpark vanaf eind 2019 gebruikt kan worden door werknemers van Pfizer. Hieruit dat het structureel vanaf 2021 in elk scenario wordt opgevangen door de overloopparking van het Sportpark. Na de volledige geplande ontwikkeling op middellange termijn zal bij gebruik van de nieuw te bouwen overloopparking van het Sportpark de parkeerbalans positief zijn. Er zal nog een overschot van ca. 190 (duurzaam scenario) tot 40

parkeerplaatsen (worst case scenario) zijn. Afhankelijk van de mate waarin Pfizer zijn modal split meer duurzaam krijgt in de toekomst, zal de grootte van de overloopparking kunnen worden geschat.



(bron verkeersonderzoek Antea)

Op basis van de parkeerobservatie van 27/04/2017 kan gesteld worden dat Pfizer in Puurs momenteel voldoende parkeercapaciteit heeft om hun parkeervraag op eigen terrein te kunnen opvangen. Aangezien op middellange termijn (5 jaar) de site zal worden ontwikkeld, werd een parkeerstudie opgesteld om na te gaan welke invloed deze gewenste ontwikkelingen op de parkeerbalans zullen hebben.

Om een inschatting te kunnen maken van de evolutie van de parkeervraag op middellange termijn (5 jaar) werd van drie parkeervraag-scenario's uitgegaan. Het eerste scenario gaat uit van de huidige modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers met de auto naar het werk komt, het tweede scenario van de potentiële modal split, waarbij ca. 72% van de werknemers met de auto komt en een derde worst case scenario, waarbij ca. 88% met de wagen komt. Een inschatting van de evolutie van het parkeeraanbod wordt gedaan op basis van de extra te genereren en de te verwijderen parkeerplaatsen gedurende de ontwikkeling van de projectsite.

Op basis van inschattingen wordt op het einde van de 5 jaar durende ontwikkeling van de projectsite een parkeervraag gevonden die tussen de 1550 en 1703 parkeerplaatsen ligt. Dit is een stijging van 164 tot 314 parkeerplaatsen t.o.v. de huidige parkeervraag.

Het parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee met de gewenste ontwikkelingen wijzigen. Hoewel Pfizer de nodige inspanningen doet om zo veel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te bieden, wordt vanaf 2021 een structureel parkeertekort verwacht op de terreinen van Pfizer. Tegen het einde van de geplande ontwikkelingen zal het parkeertekort tussen de 10 en 193 parkeerplaatsen bedragen.

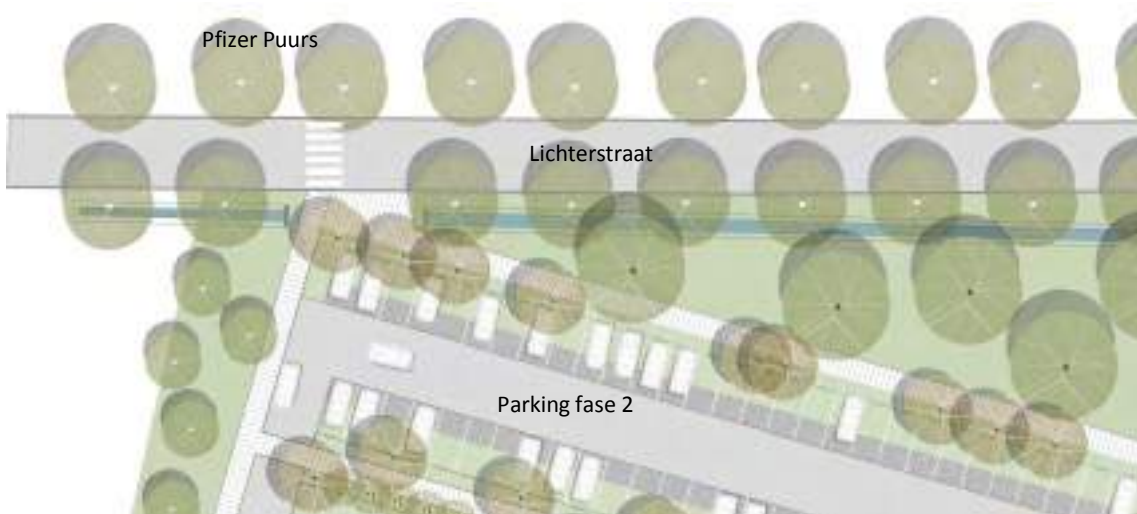
Om dit structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift. Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van ca. 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Tijdens de parkeerpiek van Pfizer zou de parkeerbalans terug positief worden met een overschot van ca. 120 tot 40 parkeerplaatsen.

In functie van het fietsverkeer werd er rekening gehouden met volgende (fiets)coëfficiënten in de bepalingen van het RUP Lichterstraat fase 1 (in functie van het sportpark). De fietsstallingen worden gebundeld voorzien aan de diverse toegangen en gebouwen.

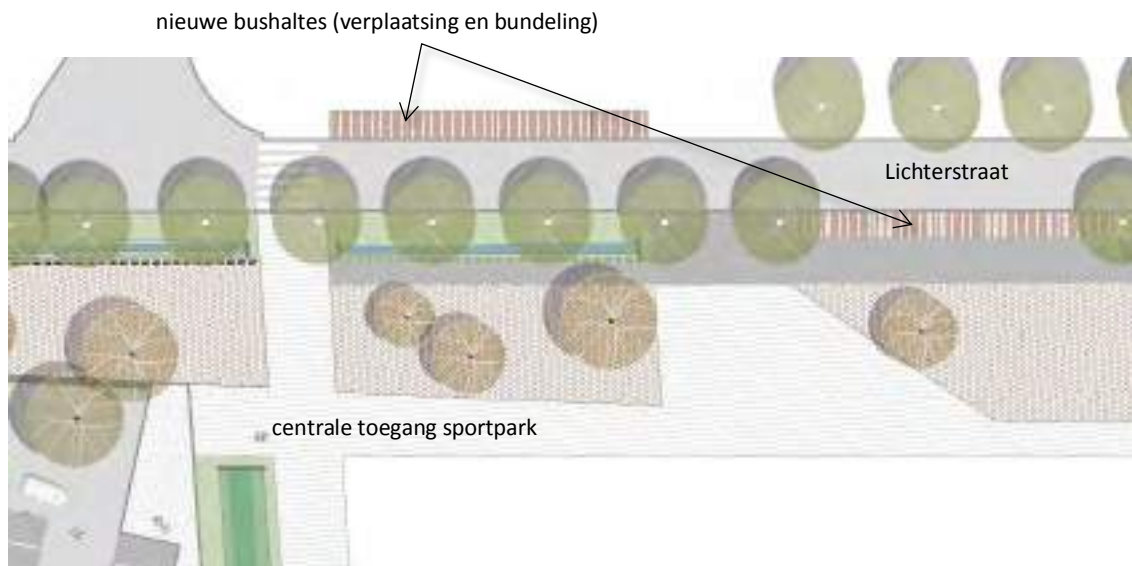
Functie	Aantal autoparkeerplaatsen (maximaal 270)	Aantal fietsparkeerplaatsen
overdekt sportveld of -vloer	– maximaal: 3,0 per 100m ² bvo – minimaal: 2,5 per 100m ² bvo	– minimaal: 2,0 per 100m ² bvo
– openlucht sportveld	– maximaal: 27,0 per ha – minimaal: 13,0 per ha	– minimaal: 18,0 per ha
– zittribune	– maximaal: 0,2 per zitplaats – minimaal: 0.04 per zitplaats	– minimaal 0,1 per zitplaats

Fietsstallingen ten behoeve van Pfizer worden voorzien zo dicht mogelijk bij de werkplekken van het farmaceutisch bedrijf. Er wordt voorgesteld om ca. 270 goed toegankelijke en overdekte fietsenstallingen te voorzien op de site Pfizer Puurs. En dit gezien de potentie van het fietsverkeer. Van de alternatieve vervoerswijzen is de fiets het meest populair (net onder de 10% van de werknemers). Door het grote aantal fietsstalplaatsen worden de werknemers gestimuleerd om meer te variëren in het verkeer inzake vervoersmiddel (20% dekking van de werknemers inzake fietsstallingen).

Belangrijke aandachtspunten voor de uitbouw van het sportpark (fase 1) en de parking ten behoeve Pfizer (fase 2) is het optimaliseren van de bushaltes 'Puurs Lichterstraat' en het voorzien van een veilige en goed verlichte oversteekbeweging tussen de parkeerfaciliteiten in het sportpark en de site Pfizer aan de andere zijde van de Lichterstraat. Vanaf een nieuwe fiets- en voetgangerstoegang aan de Lichterstraat tot de site Pfizer wordt eveneens een overzichtelijke en verkeersveilige verbinding voorzien tot de betreffende werkplekken. Er wordt voorgesteld om de bestaande bushaltes te verplaatsen en te bundelen ter hoogte van de toegang tot het sportpark. De bushaltes worden eveneens voorzien van ruime voetgangersvoorzieningen en een veilige en goed verlichte oversteekbeweging (voetgangersinfrastructuur die vandaag ontbreekt).



| Aanduiding voorziene oversteekbeweging tussen Pfizer Puurs en de parkeervoorzieningen fase 2



| Aanduiding voorziene oversteekbeweging tussen Pfizer Puurs en de parkeervoorzieningen fase 2

Er dient geconcludeerd te worden dat de effecten op de mobiliteit, door de bijkomende 230 pp, niet significant zullen zijn op de toegankelijkheid en bereikbaarheid (capaciteit van het wegennet), de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid.

3.2. Implicaties op de discipline bodem

3.2.1 Beschrijving referentiesituatie

De bodemkaart omschrijft het merendeel van het sportpark fase 2 als matig droge lemige zandbodem. De drainagekaart duidt het grootste deel van het gebied aan met droge zones, de natste bodems komen overeen met de gekarteerde natte lichte zandleembodem en zijn hoofdzakelijk gelegen buiten het plangebied fase 2.



| Uittreksel bodemkaart (AGIV-2017)

Ten noorden van het gebied fase 2 werden een tweetal boringen uitgevoerd binnen de contouren van de lemige zandbodems (bron DOV). Uit deze boringen kan worden afgelezen dat tot op een diepte van respectievelijk 10,00 en

12,00 m voornamelijk een zandsubstraat voorkomt. Uit de verklarende tekst van de bodemkaart bij het kaartblad 57E Puurs blijkt dat de grondwatertafel buiten de vallei relatief diep voorkomt, op meer dan 125 cm (herfstperiode).

3.2.2 Beschrijving van de effecten

Naar verdichting van de bodem toe, door aanleg van de parking en het latere gebruik, worden geen significante risico's verwacht, aangezien de droge lemige zandbodems niet gevoelig zijn voor verdichting. De lemige zandgronden die niet gevoelig zijn voor verdichting, hebben tevens een goede drainage. Wel is het belangrijk dat het hemelwater komende van de parking ter plaatse kan infiltreren zodat de verdroging van de ondergrond wordt beperkt. Grote zones van de parking worden aangelegd in waterdoorlatende materialen en in de aanliggende groenzones worden ruimtes voorzien waarbinnen het hemelwater kan infiltreren en/of vertraagd afgevoerd kan worden bij excess regenval.

Binnen het plangebied zijn geen bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven voor (grootschalige) bodemverontreinigingen. Bij de aanleg van verhardingen wordt de infiltratie van het hemelwater ter plaatse voorzien.

3.3. Implicaties op de discipline grond- en oppervlaktewater

In deze beschrijving wordt eveneens verwezen naar de watertoets – zie hoofdstuk 7.

3.3.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Het gebied van het sportpark bevindt zich in het Beneden-Scheldebekken en meer bepaald in het deelbekken van de Vliet. Tevens is het gelegen op de overgang tussen de subhydrografische zones (VHA-zones) Molenbeek/Zijp en Zielbeek/Bosbeek.

Het zuiden van het plangebied fase 2 wordt doorkruist door de Lichterloop die door de Vlaamse Hydrografische Atlas wordt aangeduid als niet geklasseerd (VHAG-code 40272 – beheerd door de gemeente). Deze waterloop komt voor als een grachtje langsheen buurtweg nr. 68. De Lichterloop kronkelt om het bosje dat zich centraal in het plangebied bevindt, om dan onder de Lichterstraat te duiken. De Lichterloop is tussen het bosje en de Lichterstraat bijna volledig begroeid met riet en ruigte. Het aantal plas- en drasbermen langsheen de beek is beperkt

Buiten het plangebied situeren zich de Winkelloop en de Eykendrieploop, beide niet geklasseerd en beheerd door de gemeente.

Inzake de behandeling van het afvalwater geven de zoneringsplannen, opgemaakt door de Vlaamse Milieumaatschappij, aan dat de Lichterstraat, Aspot en Letterheide voorkomen in 'centraal gebied'. Dit betekent dat er in deze wegenis en de omliggende woonstraten een afvalwaterriolering aanwezig is, die verbonden is met één of meerdere operationele waterzuiveringsinstallatie(s). In dit centrale gebied moet het afvalwater verplicht aangesloten worden op het afvalwaterriool (de zgn. aansluitingsplicht). Echter wordt hier geen afvoer van afvalwater voorzien.

Het projectgebied bevindt zich niet in een beschermingszone voor waterwinning of waterwingebieden.



- Centraal gebied
- Collectief te optimaliseren buitengebied
- Individueel te optimaliseren buitengebied

Uittreksel uit de zoneringsplannen (VMM-2013)



Uittreksel uit de Vlaamse Hydrografische Atlas met aanduiding van de naamloze waterlopen (AGIV-2013)

3.2.1 Beschrijving van de effecten

Er dient maximaal gebruik gemaakt te worden van infiltratievoorzieningen die de afvoer van hemelwater verminderen en vertragen. De gewestelijke verordeningen inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater blijven steeds van kracht.

Na evaluatie van de watertoets mag worden geoordeeld dat, m.b.t. de discipline water, het RUP geen significante effecten zal hebben.

In het RUP wordt er voorzien dat de Lichterloop vrij kan meanderen doorheen het gehele sportpark (fase 1 + 2). In het referentieontwerp voor het gehele sportpark bevindt de Lichterloop zich langsheen de centrale as die de verschillende voetbalvelden ontsluit. Haar loop, dito structuurkenmerken, blijven hier hoofdzakelijk ongewijzigd.

Onderstaand wordt de berekening weergegeven van de buffercapaciteit die nodig is voor de realisatie van de parking. Deze berekening is richtinggevend en afhankelijk van de totaal (semi)-verharde oppervlakte.

de vlaamse hemelwaterverordening bepaald dat (1/01/2014):
infiltratieoppervlakte van 4 m² per 100 m² afwaterende oppervlakte,
een vertraagde afvoer van 720 liter per uur en per 100m²
een buffervolume van 2500 liter per 100m² verharde oppervlakte

Parking fase 2

- totaal verharde oppervlakte (waarvan 20% waterdoorlatend)	7343 m ²	0,9	6608,7 m ²
- totale verharde en bebouwde oppervlakte:	6609 m ²		
1. minimale infiltratieoppervlakte			264 m
2. minimale vertraagde afvoer (opgelet: Lichterloop heeft een beperkte capaciteit)	47583 liter	of	48 m ³
3. minimale voorziene buffervolume:	165218 liter	of	165 m ³

totale bergingscapaciteit parking fase 2 213 m³

De totale bergingscapaciteit noodzakelijk voor het programma van het RUP kan in de gehele bestemmingszone bovengronds gerealiseerd worden. De Lichterloop kan in het RUP vorm krijgen als een ecologisch groen-blauw lint doorheen het sportpark. De Polder Vliet en Zielbeek geeft aan dat de structuurkenmerken van de waterloop ten oosten van de Lichterloop niet optimaal zijn, ter hoogte van het industrieterrein is de waterloop grotendeels overwelfd en moeilijk bereikbaar. Binnen de contouren van het RUP is het een open en relatief vlakke waterloop, waarbij de grondwaterstand relatief hoog is. Omwille van de overwelvingen in het industrieterrein heeft de waterloop weinig bijkomende capaciteit inzake bijkomende debieten.

3.4. Implicaties op de disciplines landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

3.4.1 Beschrijving van de referentiesituatie

A.h.v. de provinciale landschapskaart

De provinciale landschapskaart omschrijft de Lichterstraat als duidelijk herkenbare verbindingsweg tussen dorpen. Doordat ze de karakteristieken van het landschap volgt, kent ze een meer onregelmatig tracé. Hiermee benadrukt ze sterker de landschappelijke patronen dan de veeleer rechte steenwegen. Ten noorden van de Lichterstraat wordt het industrieterrein gemarkeerd, welke geniet van deze gunstige verkeersligging.

Ten noorden van de fase 2 duidt de landschapskaart een plaggenbodem aan. Deze diep humusachtige antropogene grond is een typisch erfgoed uit het agrarisch verleden. De plaggenbodems onderscheiden zich landschappelijk van hun omgeving door de dikte van het lagenpakket en de daaruit resulterende opwelving en het soms bolle karakter van het maaiveld. Eveneens is hun uitspringende hoogte duidelijk geprofileerd bij de overgang naar aanliggende natuurlijke bodems door een haag, al dan niet op aarden wal, het geheel afgeboord door een steile rand of talud. Deze plaggenbodems zijn ontstaan doordat de mens gedurende eeuwen de bodem heeft bemest.



- industrie
- plaggenbodem
- bosgebieden > 1910
- vallei

Uittreksel uit de provinciale landschapskaart
(provincie Antwerpen - 2016)

A.h.v. de atlas der buurtwegen

Door de atlas der buurtwegen wordt de Haagstraat aangeduid als buurtweg nr. 20. Buurtweg nr. 8 komt overeen met Aspot en Letterheide, doch onderging deze enkele wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke tracé. In de hoek gevormd door de Haagstraat en Letterheide start buurtweg nr. 68, welke in NO-richting het plangebied doorkruist. Buurtweg nr. 67 valt samen met de zuidelijke begrenzing.



| Uittreksel uit de atlas der buurwegen
(provincie Antwerpen - 2016)

A.h.v. de Vlaamse landschapsatlas

Ankerplaatsen zijn wetenschappelijk in kaart gebracht, geselecteerd en beschreven in de landschapsatlas. Het zijn de meest waardevolle landschappen van Vlaanderen omwille van hun contextwaarde, gaafheid, herkenbaarheid, identiteit en natuurlijkheid. Relictzones werden afgebakend waar waardevolle landschapselementen voorkomen in relatief gave, herkenbare onderlinge samenhang.

Zo duidt de landschapsatlas onmiddellijk ten westen van de wegen Aspot en Letterheide de relictzone 'Vallei van de Vliet en zijbeken, de Molenbeken te Klein-Brabant en haar kastelen' aan. Ten noorden van de Rijksweg, op ongeveer 450 meter van het plangebied, situeert zich tevens de relictzone 'Akker- en boscomplex Wintam-Eikevliet en Moerhoek-Pullaar'.

Naast ankerplaatsen en relictzones biedt de landschapsatlas ook een weergave van lijn- en puntrelicten. Deze relicten worden gevormd door hun lijn- of puntvormig karakter en hun onmiddellijk aangrenzende ruimte. Ongeveer 200 meter ten noorden van het nieuwe sportpark wordt de Duitse Bunkerlinie Hoofdweerstandstelling aangeduid als lijnrelict, aan de overzijde van de Lichterstraat 'Schans Letterheide' als puntrelict.



| Uittreksel uit de Vlaamse landschapsatlas met aanduiding van de relictzones, lijn- en puntrelicten (geopunt -2016)

A.h.v. de beschermde landschappen, dorpsgezichten en monumenten

Noch binnen de perimeter van het RUP, noch in de onmiddellijke omgeving van het plangebied worden beschermingen als landschap, dorpsgezicht en/of monument aangeduid.

De meest nabijgelegen beschermingen betreffen het fort van Liezele en omgeving, de vallei van de Molenbeek en de omgeving van de turbinewatermolen, welke zich telkens op ongeveer 1,3 kilometer van het nieuwe sportpark bevinden.

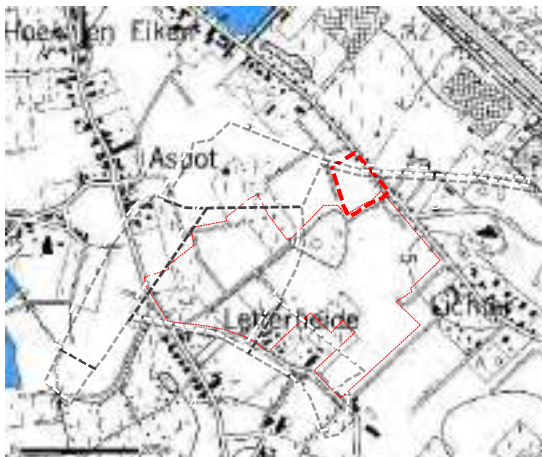
A.h.v. de vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed

De vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed bepaalt éénduidig, in een overzichtelijke lijst per gemeente, het gebouwd patrimonium van Vlaanderen (Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed - VIOE). In het plangebied en haar onmiddellijke omgeving komen geen gebouwen en/of constructies voor welke deel uitmaken van deze inventaris.

A.h.v. de Centrale Archeologische Inventaris

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat 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.

Binnen de afbakening van het RUP Lichterstraat en haar onmiddellijke omgeving zijn overeenkomstig de inventaris tot op heden nog geen archeologische vindplaatsen gekend. Tot nu toe is er evenwel ook geen systematische prospectie gebeurd.



| Uittreksel uit de Centrale Archeologische Inventaris
(geopunt -2016)

Alhoewel de centrale Archeologische Inventaris geen duiding maakt van archeologische potenties, kunnen de aanwezige plaggenbodems ten zuiden van de fase 2 (cfr. provinciale landschapskaart) wel duiden op mogelijke archeologische sporen in de ondergrond.

3.3.1 Beschrijving van de effecten

Door de inrichting van het sportpark wordt er geen aantasting verwacht van de relictzone 'Akker- en boscomplex Wintam-Eikevliet en Moerhoek-Pullaar', noch van de punt- en lijnrelicten van de Duitse Bunkerlinie.

In het gebied komen geen beschermde monumenten, landschappen of dorpsgezichten voor, noch elementen die

opgenomen zijn in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Alhoewel de Centrale Archeologische Inventaris geen melding maakt van archeologische potenties, kan verwacht worden dat ten noorden van het gebied fase 2 archeologisch erfgoed in de bodem aanwezig is (buiten het huidige plangebied). De aanname wordt gemotiveerd vanuit de aanduiding als 'plaggebodems' (of de gronden die door de bodemkaart worden gekarteerd als 'matig droge lemige zandbodem met dikke antropogene humuslaag').

3.5. Implicaties op de discipline fauna en flora

3.5.1 Beschrijving van de referentiesituatie


Beschrijving van de referentiesituatie a.h.v. het Natura2000-netwerk

Natura2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura2000 dient niet enkel ter bescherming van gebieden (habitats), maar draagt ook bij aan soortenbescherming. De habitatrichtlijngebieden hebben een statuut als Speciale Beschermingszones, ook gekend als SBZ-gebieden.

Op een afstand van ongeveer 1 kilometer van het sportpark komen de habitatrichtlijngebieden van het Schelde- en Durmeëstuarium (BE2300006) voor. Deze gebieden worden van het landschapspark gescheiden door de spoorweg, de N16-Rijksweg en de industriezone ten noorden van de Lichterstraat.

De historische fortengordels van Antwerpen worden aangeduid als vleermuizenhabitat (BE2100045). Zo zijn het fort Liezele en omwalling, gelegen op ongeveer 1,3 kilometer van het plangebied, opgenomen in Europees habitatrichtlijngebied.




|  Aanduiding van de habitatrichtlijngebieden
(geopunt – 2016)

Beschrijving van de referentiesituatie a.h.v. de gebieden van het VEN en IVON

Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON), de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingengebieden behoren tot de belangrijke instrumenten van het natuur- en bosbeleid. Deze instrumenten worden gedeeld met het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Ongeveer 900 meter ten noorden van het plangebied komt de Grote Eenheid Natuur of het GEN 'De Coolhem' voor (gearceerde zone). Het gebied van het GEN wordt van het nieuwe sportparkgebied gescheiden door de spoorweg, de N16-Rijksweg en de industriezone ten noorden van de Lichterstraat.






|  Aanduiding van de VEN- en IVON-gebieden (geopunt – 2016)

Beschrijving van de referentiesituatie a.h.v. de biologische waarderingskaart

Het Instituut voor Natuurbehoud heeft de biologische waarderingskaart opgemaakt, een uniforme inventarisatie en evaluatie van de biologisch waardevolle en minder waardevolle gebieden (bwk-kaart).

Binnen de contour van RUP Lichterstraat fase 2 worden er geen gebieden aangesneden die gekarteerd worden door de bwk-kaart. Ten zuiden van het RUP fase 2 geeft de bwk-kaart dat de hoek, gevormd door de Haagstraat en Letterheide, aan als biologisch waardevol. De vegetatie bestaat er uit verruigd grasland. De noordelijke hoek van het plangebied, evenals de zone onmiddellijk erboven, staan gekarteerd als biologisch minder waardevol. Dit gebied wordt gekenmerkt door een soortenarm permanent cultuurgrasland met een bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg.



 Biologisch minder waardevol
 Biologisch waardevol
 Biologisch zeer waardevol

| Uittreksel uit de biologische waarderingskaart (geopunt – 2016)

3.4.1 Beschrijving van de effecten

Er worden geen nadelige effecten verwacht op de waardevolle natuurlijke gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk en het Europese Natura 2000-netwerk.

In de bestaande toestand worden de gronden binnen het gebied van de Lichterstraat fase 2 gekenmerkt door een agrarische bodembezetting. Door de inplanting van het sportpark fase 2 zal het agrarische gebruik stopgezet worden, waardoor:

- de eutrofiëring of vermessing van het grondwater plaatselijk sterk zal afnemen;
- de verdroging plaatselijk tegengegaan wordt door een permanente bodembedekking (voetbalvelden, buurtgroen, buffergroen, landschappelijk overgangsgebied, ...);

- de verzuring van het grondwater plaatselijk beperkt wordt (geen toediening van ammoniak in het grondwater door intensieve bemesting of veeteelt).

De samenstelling van het plantenmateriaal (bomen, heesters en hagen) dient te gebeuren op basis van streekeigen en inheemse plantensoorten al dan niet in combinatie met streekeigen cultuurgewassen.

3.6. Implicaties op de discipline mens en ruimte - landbouw

3.6.1 Beschrijving van de referentiesituatie

Het gebied aan de Lichterstraat fase 2 heeft momenteel een agrarische bestemming. In de ruimtelijke visie van de Vlaamse Regering omtrent landbouw, natuur en bos kwam dit gebied evenwel al eerder in aanmerking voor een herbestemming. In tegenstelling tot de landbouwgronden ten zuiden van de weg Letterheide/Aspot/Hoek ten Eiken, werd het gebied van de Lichterstraat niet weerhouden als Herbevestigd Agrarisch Gebied.

Een belangrijk aandachtspunt bij de afbakening van het RUP Lichterstraat fase 1 was het vrijwaren van de belangrijkste percelen voor landbouw. In april 2013 werd er informeel overleg gevoerd tussen de gemeente en het departement Landbouw en Visserij, afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling van de Vlaamse Overheid. Tijdens dit overleg werd door het departement een aanduiding gemaakt van de belangrijkste percelen voor de actieve landbouw. Deze waardering kwam tot stand door een interne studie naar de landbouwimpact van een eventueel recreatiegebied. Volgende factoren bepalen de landbouwwaardering (oa.)

In het gebied van de Lichterstraat, ten zuiden van het serregebied, is het landelijke gebied zeer sterk aanwezig. Uit de landbouwgebruikskaart, opgemaakt door de Afdeling Duurzame Landbouw, is af te lezen dat het bestaande landbouwgebruik sterk versnipperd voorkomt. Belangrijk voor de agrarische sector zijn de gespecialiseerde en - kapitaal intensieve (groenten)teelten die voorkomen ter hoogte van de noordelijke en de zuidelijke uithoek van de Lichterstraat (zie onderstaande figuren). Centraal in het gebied tussen de Lichterstraat en de Haagstraat worden voornamelijk weiland-en hooilanden gekarteerd. Op basis van het landbouwgebruik, zijn ruimtelijke samenhang, de bedrijfsstructuur en de intrinsieke bodemkwaliteit, wordt de landbouwstructuur van het gebied gekarteerd. Uit de landbouwstructuurkaart komen eveneens de gespecialiseerde gebieden naar voren (zones met intensieve groententeelt). Wanneer het landbouwgebruik wordt aangevuld met bedrijfseconomische gegevens kan er inzicht gegeven worden in de landbouwgebruikswaarde. Op de gegeneerde landbouwgebruikskaart komen eveneens de noordelijke en de zuidelijke uithoeken van de Lichterstraat naar voren.

Het gebied waarop de parking voorzien bestaat uit ruigte (ca. 1530m²) en een aantal (delen van) tuinbouwpercelen (totaal ca. 8300m²). deze percelen worden slechts beperkt aangeduid door onderstaande kaarten.





Landbouwgebruikskaart (bron LIS afdeling Duurzame Landbouw)



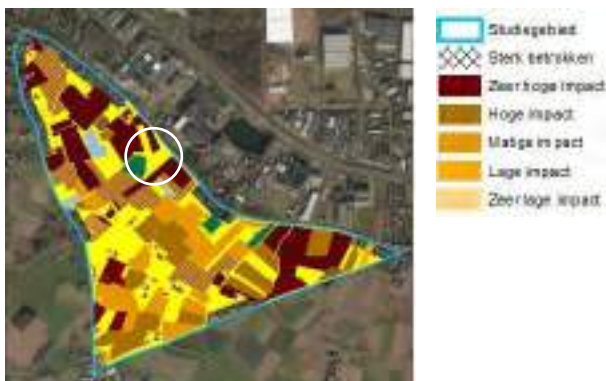
Landbouwstructuurkaart (bron LIS afdeling Duurzame Landbouw)



Landbouwgebruikskaart (bron LIS afdeling Duurzame Landbouw)

3.5.1 Beschrijving van de effecten

Met de betrokken tuinbouwer werd een grondruil afgesproken door de gemeente Puurs. Door deze ruil mag gesteld worden dat de effecten op de tuinbouwuitbating niet significant zijn. De landbouwimpactstudie (LIS) geeft tevens aan dat slechts een beperkt aandeel van de betrokken percelen waarop de parking voorzien wordt structureel zijn voor de agrarische sector. De landbouwimpactkaart, landbouwstructuurkaart en landbouwgebruikskaart duiden dit. De meest structurele gronden voor de agrarische sector in de gebied van het RUP en het ruime gebied afgebakend door de Lichtestraat, de Letterheide en Haagstraat.



Landbouwimpactkaart (bron LIS afdeling Duurzame Landbouw)

3.7. Seveso-toets

In het sportpark wordt geen bedrijvigheid mogelijk gemaakt die resulteert onder de Europese Seveso -richtlijn. In de ruime omgeving van het gebied van de Lichtestraat komen eveneens geen Seveso-inrichtingen voor (in een straal van 2 km).

3.8. Implicaties op de discipline geluid en trillingen

Er wordt verwacht dat de potentiële geluidsoverlast door het gebruik van de parking te verwaarlozen zal zijn door het ontbreken van omliggende receptoren (omwonenden). Er dient bijgevolg aangenomen te worden dat het dagelijks gebruik van de parking geen significante invloed zal hebben op de discipline geluid en trillingen.

3.9. Implicaties op de discipline lucht

Er wordt verwacht dat de inrichting van het sportpark geen negatieve effecten met zich zal meebrengen inzake de discipline lucht.

Uit de raadpleging van kaartmateriaal 'RUP-thema lucht', ter beschikking gesteld door de Vlaamse Milieu Maatschappij, kan er geconcludeerd worden dat de luchtkwaliteit te Puurs de Europese grenswaarden van voornamelijk de pollutanten NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) niet overschrijden. De huidige geldende Europees vastgelegde jaargrenswaarde bedraagt voor de betrokken pollutanten NO₂ en PM₁₀ (fijn stof) 40 µg/m³. Bovendien mag voor PM₁₀ een daggemiddelde van 50 µg/m³ niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden. Ter hoogte van het projectgebied werden volgend jaargemiddelde en aantal overschrijdingen opgetekend:

Gemiddelde NO ₂ Jaargemiddelde 2010-2012	Gemiddelde PM ₁₀ Jaargemiddelde 2010-2012	Gemiddelde aantal overschrijdingen norm PM ₁₀ daggemiddelde 2010-2012
22	25	19



Totale index luchtkwaliteit NO₂ – PM₁₀ - gemiddelde 2009-2011 (VMM)

1= uitstekende luchtkwaliteit

10= uiterst slechte luchtkwaliteit

(vmm 2017)

3.10. Grensoverschrijdende effecten

Gelet op de ligging van het projectgebied, de lokale schaal van de ontwikkeling en het ontbreken van significante milieueffecten dient te worden geconcludeerd dat er geen gewest- of landgrensoverschrijdende effecten zullen voorkomen met de inrichting van het voorliggende RUP.

In de – al dan niet directe – nabijheid van het voorliggende RUP zal de uitvoering ervan, naar alle waarschijnlijkheid, geen aantoonbare invloed hebben op bijzonder beschermde gebieden, zoals opgesomd in het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende de vaststelling van categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage.

3.11. Besluit waarom de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk wordt geacht

Er dient geconcludeerd te worden dat voor de bestemmingen en inrichtingen die binnen het RUP Lichterstraat fase 2 kunnen worden gerealiseerd, er van rechtswege geen plan-MER-plicht is. Tevens dient er, zoals aangegeven in de m.e.r.-screening, geoordeeld te worden dat de uitvoering van het voorliggende RUP geen aanzienlijke milieueffecten met zich mee zal brengen die de opmaak van een plan-MER noodzakelijk maken.

Er kan aangetoond worden dat de stedenbouwkundige interventies die in het RUP voorzien worden een uitgesproken lokaal karakter hebben en slechts een beperkte potentiële impact op de milieueffecten met zich mee zullen brengen.

4. De watertoets

De watertoets geeft uitvoering aan de integratie van de principes van integraal waterbeleid bij de vergunningverlening. Telkens wanneer er een beslissing wordt genomen op andere beleidsterreinen van het Vlaams Gewest en de overige besturen dient op basis van dit artikel (de watertoets vormt een onderdeel van het decreet op het integraal waterbeheer) rekening te worden gehouden met het integrale waterbeleid. De betrokken overheid moet dan – als het ware – het dossier aan een ‘watertoets’ onderwerpen vooraleer een beslissing te kunnen nemen. De overheden dienen bij het verlenen van een vergunning telkens te onderzoeken of de betrokken activiteit een schadelijk effect kan doen ontstaan dat vermijdbaar is.

Het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering (20.07.2006, BS. 31.10.2006), regelt de methodiek voor de uitvoering van de watertoets. De richtlijnen voor de watertoets staan in relatie tot 7 watertoetskaarten. Uit het beschikbare kaartmateriaal (geopunt, 2017) kan het volgende geconcludeerd worden.

4.1. Overstromingsgevoelige gebieden

In het kader van de watertoets is een recente kaart aangemaakt die de overstromingsgevoelige gebieden tot op perceelniveau weergeeft voor het gehele Vlaamse Gewest. De kaart bevat de effectief overstromingsgevoelige gebieden en de mogelijk overstromingsgevoelige gebieden. De potentiële overstromingsgevoelige gebieden zijn samengesteld uit de van nature overstroombare gebieden (NOG, exclusief colluvia), de potentiële overstromingsgebieden (POG) en de mijnverzakkingsgebieden (MVG), doch die buiten de effectief overstromingsgevoelige gebieden vallen.

Het gebied is eveneens niet aangeduid als een signaalgebied volgens de omzendbrief 26/6/2013 van de Vlaamse Regering (LNE/2013/1).

Langsheen de Lichterloop komt slechts een zeer klein aandeel effectief overstromingsgevoelig gebied voor. Ter hoogte van deze zone worden in het inrichtingsplan geen verhardingen voorzien. Om de overstromingsgevoeligheid niet te verzwaren voorziet het RUP dat het hemelwater komende van de parking in de onverharde delen van het RUP opgevangen dient te worden, zodat het kan infiltreren en eventueel vertraagd afgevoerd kan worden bij exces regenweer.



4.2. Waterbeheerders

In het kader van de watertoets is het voornamelijk van belang de waterbeheerder te kennen van de waterlopen in en/of nabij het projectgebied. De Vlaamse Hydrografische Atlas, afgekort VHA, is een geografisch informatiesysteem

rond het oppervlaktewater in Vlaanderen. Deze beschrijft de toestand van de waterlopen en de wijze waarop ze beheerd worden.

Het gebied van het sportpark bevindt zich in het Beneden-Scheldebekken en meer bepaald in het deelbekken van de Vliet. Tevens is het gelegen op de overgang tussen de subhydrografische zones (VHA-zones) Molenbeek/Zijp en Zielbeek/Bosbeek.

Centraal wordt het plangebied doorkruist door de Lichterloop die door de Vlaamse Hydrografische Atlas wordt aangeduid als niet geklasseerd (VHAG-code 40272 – beheerd door de gemeente). Deze waterloop komt voor als een grachtje langsheen buurtweg nr. 68. De Lichterloop, kronkelt om de polulierenaanplant, dat zich centraal in het plangebied bevindt, om dan onder de Lichterstraat te duiken.

Buiten het plangebied situeren zich de Winkelloop en de Eykendrieploop, beide niet geklasseerd en beheerd door de gemeente.



Uittreksel uit de Vlaamse Hydrografische Atlas met aanduiding van de naamloze waterlopen (geopunt - 2017)

4.3. 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 kaart met infiltratiegevoelige bodems geeft twee types gebieden aan: de gebieden met infiltratiegevoelige bodems en de gebieden met niet-infiltratiegevoelige bodems.

Het gebied van de parking wordt aangeduid als een infiltratiegevoelige bodem.



■ Niet infiltratiegevoelig
■ Infiltratiegevoelig

Kaart met de infiltratiegevoelige gebieden (geopunt - 2017)

4.4. Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

De kaart met de gebieden die gevoelig zijn voor grondwaterstroming werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er minder of meer aandacht moet uitgaan naar de effecten van ingrepen op de grondwaterstroming. Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Voor de watertoets, die onder meer van belang is voor het evalueren van geplande bouwwerken, gaat de aandacht in de eerste plaats uit naar de ondiepe grondwaterstroming. Deze stroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies.

De grootste delen van het RUP zijn matig gevoelig voor grondwaterstromingen (type 2), de aangeduide nattere bodems zijn zeer gevoelig voor grondwaterstromingen (type 1).

Indien er in een type 2 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5,00m en een horizontale lengte van meer dan 100m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie. Indien er in type 1 gebied een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3,00m of een horizontale lengte van meer dan 50m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

In het gebied voor de parking worden geen noemenswaardige ondergrondse constructies voorzien.



4.5. Winterbedkaart

Doel van de winterbedkaart is het aanduiden van de gebieden waar veranderingen van het bodemgebruik aanleiding kunnen geven tot een gewijzigd afvoergedrag in geval van overstroming van het gebied. Omdat dergelijke veranderingen in peilen en stroomsnelheden maar relevant zijn voor relatief omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot de gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen.

Binnen de afbakening van het RUP komen geen delen voor zoals aangeduid op de winterbedkaart.



winterbedding
 | De winterbedkaart (AGIV - 2017)

4.6. Hellingenkaart

De hellingenkaart van Vlaanderen ten behoeve van de watertoets geeft de hellingsgraad weer voor het Vlaamse grondgebied. Deze kaart werd opgemaakt met het oog op het determineren van 'steile' of 'sterke' hellingen, omdat deze hellingen aanleiding kunnen geven voor exces afvloeiend hemelwater, die de overstromingsgevoeligheid van een gebied kunnen beïnvloeden.

De hellingenkaart toont aan dat het grootste deel van het gebied voor de parking een relatief vlakke structuur heeft.



0,5
 0,5 - 5
 5 - 10
 >10
 | De hellingenkaart (AGIV 2017)

4.7. Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart ten behoeve van de watertoets werd opgemaakt om de gevolgen van belangrijke wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Dergelijke wijzigingen kunnen immers mogelijk aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot de afspoeling van bodemdeeltjes.

In het gebied van de parking komen geen noemenswaardige zones voor die aangeduid worden door de erosiekaart.



- Niet erosiegevoelig
- Erosiegevoelig
- | Aanduiding van de erosiegevoelige gebieden (AGIV)

4.8. Conclusie van de watertoets

Er dient geoordeeld te worden dat de watertoets voor het RUP Lichterstraat fase 2 geen significante problemen met zich mee zal brengen inzake potentiële wateroverlast. Potentieel nadelige effecten aan het watersysteem zijn hoofdzakelijk te wijten aan bijkomende verharde oppervlakten in functie van de parking. Deze effecten worden beperkt door:

- In de nabijheid van de verhardingen, wordt afdoende wateropvang, infiltratie en vertraagde afvoer voorzien. Algemeen gelden minstens de wettelijke bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (laatste wijziging 15 juli 2016) inzake hemelwaterputten e.a. (GSV).
- Echter worden bij de realisatie van de parking bijkomende bovengrondse waterretentiezones zoals afwateringsgrachten, wadi's en/of waterretentiezones voorzien zodat het hemelwater dat niet kan infiltreren ter hoogte van de verhardingen in de naastliggende groenzones opgevangen kan worden en kan doorsijpelen naar de ondergrond of vertraagd afgevoerd kan worden bij exces regenweer. Omwille van de infiltratiegevoeligheid van de bodem kan het hemelwater na buffering in de open zones infiltreren in de ondergrond. Om eventuele verontreinigingen te vermijden komende van de parking worden noodzakelijke maatregelen getroffen zoals het voorzien van een zandvang en vetafscheider.
- Het dient steeds de bedoeling te zijn om het hemelwater zo lang mogelijk vast te houden op de site zelf (buffering boven infiltratie en dan gecontroleerde afvoer). De Lichterloop kan hier een centrale rol spelen.

5. Bijlage

- de lijst van de uitgenodigde instanties aangeleverd door de dienst MER;
- de adviezen van de uitgenodigde instanties (verzoek te raadpleging);
- het definitieve dossier m.e.r. screening met aanduiding van de aanpassingen;
- de verschillende mobiliteitsstudies;
 - a. Mobiliteitseffectenrapport (Mober) RUP sportpark Lichterstraat fase 2 – april 2017 Antea
 - b. Mobiliteitstoets projecten Pfizer – 8 mei 2017 Antea
 - c. Parkeerstudie projecten Pfizer – 12 juni 2017 Antea
- de goedkeuring van de mobiliteitsstudies door MOW (mail);

Provinciebestuur Antwerpen	Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit	Dienst Ruimtelijke Planning	Koningin Elisabethlei 22	2018 Antwerpen		Ruimtelijkeplanning@provincieantwerpen.be
Ruimte Vlaanderen - APL - Antwerpen	t.a.v. K. Toebak of V. Peeters	Anna Bijnsgebouw	Lange Kievitstraat 111-113 bus 52	2018 Antwerpen		apl.ant@rwo.vlaanderen.be
Departement Landbouw en Visserij	Afdeling Beleidscoördinatie en Omgeving	Dienst Omgeving Antwerpen	Anna Bijnsgebouw	Lange Kievitstraat 111-113 bus 71	2018 Antwerpen	Adviesvraag.antwerpen@lv.vlaanderen.be
Departement MOW	t.a.v. Filip Boelaert, secretaris-generaal	Graaf de Ferrarisgebouw	Koning Albert II-laan 20 bus 2	1000 Brussel		advies.departement@mow.vlaanderen.be
Sport Vlaanderen	Afdeling Infrastructuur en Logistiek	t.a.v. Francis Pepermans	Arenbergstraat 5	1000 Brussel		omgeving@sport.vlaanderen

DEPARTEMENT LANDBOUW & VISSERIJ

Vlaamse Overheid

ABCO - 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

BUUR CVBA

Korenmarkt 14/A

9000 Gent

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
30/01/2017	RUP Lichterstraat Fase 2	2017_000620	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Sam Van Vlierberghe		02 552 79 03	
sam.vanvlierberghe@lv.vlaanderen.be			

Betreft: Advies vanuit landbouwkundig standpunt betreffende het verzoek tot raadpleging van het plan-MER i.k.v. het RUP 'Lichterstraat Fase 2 te Puurs.'

Geachte,

Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw verzoek tot raadpleging in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage van het gemeentelijk RUP Verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot plan-mer-plicht van RUP Lichterstraat Fase 2 te Puurs. goed ontvangen. Het departement zal geen advies uitbrengen bij de voorliggende screening plan-MER, maar zal dat wel doen in een later stadium van de adviesprocedure.


Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij wel te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten. Ten laatste bij het voorleggen van het ontwerp-RUP moeten deze aspecten duidelijk beschreven worden indien zij relevant zijn voor het plan.

- De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01.
- Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen.
- De opvang van regenwater moet binnen het plangebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt.
- Alle nodige bufferzones moeten binnen het plangebied zelf aangelegd worden.
- Andere milderende maatregelen die uit de uitvoering van het plan voortvloeien, moeten binnen het plangebied zelf uitgevoerd worden of buiten het plangebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties.

- De impact van het plan op de landbouw moet voldoende onderzocht worden. Het Departement Landbouw en Visserij kan desgewenst op basis van een aangeleverde contour in de vorm van een *shapefile* (polygoon) een landbouwimpactstudie opmaken.

Voorliggende ontwerptekst houdt in voldoende mate rekening met de reeds geformuleerde opmerkingen, waardoor er vanuit landbouwkundig standpunt geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

Hoogachtend,



Sam Van Vlierberghe
Beleidsondersteuner Ruimte
Departement Landbouw en Visserij

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

BUUR CVBA
Sluisstraat 79 /03.02
3000 LEUVEN

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
1/30/2017		WT 2017 M 0020	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Maarten Vandecasteele		02 214 21 11	
m.vandecasteele@vmm.be			

2 / FEB. 2017

Betreft: Advies over de planMER-screening met betrekking tot RUP Lichterstraat Fase 2 te Puurs
Aanvrager: gemeentebestuur Puurs

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. Op basis van deze effectinschatting samen met deze van de adviesinstanties zal de dienst MER beslissen of er al dan niet een MER dient opgemaakt te worden.

De percelen zoals opgenomen in de nota zijn volgens de watertoetskaarten deels mogelijk en deels effectief overstromingsgevoelig gebied.

De aanvraag omvat RUP Lichterstraat Fase 2. Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parking zoals voorzien in het sportpark Lichterstraat fase 1 gelegen aan de Lichterstraat.

Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 5 juli 2013 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV). Prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Het parkeerterrein zal een aanzienlijke oppervlakte veroorzaken. Bij voorkeur wordt het parkeerterrein in waterdoorlatende verharding aangelegd. Er wordt wel gesteld dat de totale bergingscapaciteit in het bestemmingszone bovengronds kan gerealiseerd worden. Om eventuele verontreinigingen komende van de parking te vermijden, worden er maatregelen getroffen zoals het voorzien van een zandvang en een vetafscheider. In de screeningsnota wordt vermeld dat "Het dient steeds de bedoeling te zijn om het hemelwater zo lang mogelijk vast te houden op de site zelf (buffering boven infiltratie en dan gecontroleerde afvoer)." Dit is echter niet correct, prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

In de screeningsnota wordt vermeld dat de Lichterloop binnen de contouren van het RUP een open en relatief vlakke waterloop is, waarbij de grondwaterstand relatief hoog is en dat omwille van de overwelvingen in het

industrieterrein de waterloop weinig bijkomende capaciteit heeft inzake bijkomende debieten. Als alternatief kan er gekeken worden naar de aanleg van een parkeergebouw om zo de verharde oppervlakte te beperken.

BESLUIT

De screeningsnota wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid indien rekening wordt gehouden met volgende voorwaarden:

- er wordt maximaal ingezet op waterdoorlatende verharding;
- prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer;
- als alternatief kan er gekeken worden naar een parkeergebouw om zo de verharde oppervlakte te beperken;

Gelieve, conform artikel 8 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 inzake de watertoets, een afschrift van uw beslissing te bezorgen aan de VMM – afdeling Operationeel Waterbeheer binnen de 10 kalenderdagen na het nemen van de beslissing.

Om de adviesverlening vlotter te laten verlopen verzoek ik u om in de toekomst alle adviesvragen in het kader van de watertoets gericht aan VMM, ongeacht of het gaat over grond- of oppervlaktewater aspecten, op te sturen naar het volgende adres:

VMM - afdeling Operationeel Waterbeheer
Koning Albert II-laan 20 bus 16
1000 Brussel

Mag ik u vragen om dit bericht door te geven aan de personen, diensten en besturen die binnen uw organisatie actief zijn bij het afleveren van vergunningen en het aanvragen van wateradviezen.

Met vriendelijke groeten,



Bram Vogels
C.O.V.

Kris Van den Belt
Diensthoofd Dienst Grondwater en Lokaal Waterbeheer

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

Buur cvba
T.a.v. Jo Decoster
Sluisstraat 79
3000 Leuven

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
2/2/2017		MER/17-01688-AN	
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
aves.ant.anb@lne.vlaanderen.be		03 224 63 14	13/02/2017
Karolien Van Kerckhove			

BETREFT: plan MER screening

Onderwerp

RUP Lichterstraat fase 2

Datum van ontvangst

2/2/2017

Situering

Adres	Lichterweg Puurs
-------	------------------

Aanvrager

Naam	Gemeentebestuur Puurs
Adres	[klik hier en vul in.]

Beschermingsstatus

-

Rechtsgrond

Dit advies wordt verstrekt door het Agentschap voor Natuur en Bos op basis van de volgende wetgeving:

Artikel 4.2.5. decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid

Artikel 3, 3° besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's

Bespreking MER screening (discipline Fauna Flora)

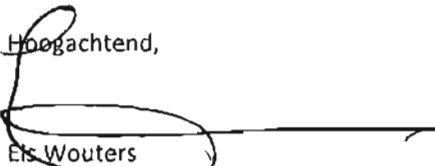
Ons Agentschap heeft de screeningsnota doorgenomen en verwacht, voor wat onze materie en kennis betreft, geen aanzienlijke milieueffecten die de opmaak van een plan-MER rechtvaardigen.

Conclusie¹

Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt vast dat er voldoende werd aangetoond dat er geen aanzienlijke milieueffecten op aanwezige natuurwaarden zullen veroorzaakt worden en gaat akkoord met de inhoud van de screeningsnota.

Wij doen momenteel geen verdere uitspraak over de eventuele planopties en hun stedenbouwkundige voorschriften. Dit zal in een latere fase bekeken worden.

Hoogachtend,



Els Wouters

Adjunct-Directeur Adviezen en Vergunningen

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

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

BUUR CVBA
 t.a.v. Jo Decoster
 Sluisstraat 79
 3000 Leuven

20 FEB 2017

uw bericht van 30/01/2017	uw kenmerk Adviesvraag RUP Lichterstraat Fase 2 - Puurs	ons kenmerk DVB/FP/SD_ 2017_752_M	bijlagen /
vragen naar/e-mail Sarah Denys omgeving@sport.vlaanderen		telefoonnummer 02/209.45.88	datum 17/02/2017

Betreft: Adviesvraag PlanMer screening RUP "Lichterstraat fase 2" te Puurs

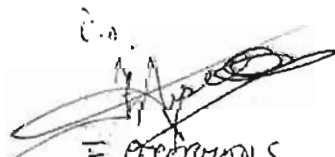
Geachte heer Decoster,

Wij hebben uw adviesvraag aangaande de screeningsnota bij het gemeentelijk RUP "Lichterstraat fase 2" te Puurs goed ontvangen.

Wij hebben geen opmerkingen op deze screeningsnota.
 We wensen wel verder op de hoogte gehouden te worden van dit planningsproces.

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 Sarah Denys: 02 209 45 88 of via omgeving@sport.vlaanderen

Met vriendelijke groeten,

F. Pepermans

 F. PEPERMANS

Diederik Van Briel,
 Directeur afdeling Infrastructuur



Beleid

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



Gemeentebestuur Puurs
Ruimtelijke ontwikkeling & lokale economie
T.a.v. mevr. Martine Dhollander

Hoogstraat 29
2870 Puurs

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail		Beleid-VBI-U-2017-00449	
Frank Leys		telefoonnummer	datum
frank.leys@mow.vlaanderen.be		03 224 68 45	13/03/2017

Betreft: Advies PlanMER-screening Lichterstraat fase 2 (sportpark) te Puurs

Geachte,

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

Het voorwerp van het GRUP is een bijkomende parking ten behoeve van het Sportpark (fase 1) en extra parkeerruimte om de uitbreiding van het nabijgelegen bedrijf Pfizer te faciliteren. Dit RUP maakt het mogelijk om 230 parkeerplaatsen bijkomend aan de 270 reeds voorziene in fase 1, te creëren.

Vermits hierdoor de drempel van 200 parkeerplaatsen (of veelvoud) overschreden wordt, is een MOBER vereist. De MOBER kan onderdeel zijn van een m.e.r.

Het Departement MOW – Beleid heeft volgende opmerkingen:

- De bijkomende parkeerplaatsen worden gemotiveerd als "... worden voorzien voor het bedrijf Pfizer Puurs met medegebruik voor het sportpark." (mer-screening pag. 10). De motivering is onduidelijk. Het bedrijf zou herstructureren, waarbij 400 parkeerplaatsen verloren gaan. Er is slechts minimaal zicht op het aantal plaatsen (de figuur op pagina 9 geeft aan waar er verdwijnen en de capaciteit van de overige parkeerterreinen, maar hier lijken delen niet meegeteld te zijn (bv. de zuidoosthoek tegen de Lichterstraat). Ook het gebruik is onbekend, maar de toename van aantal medewerkers is eerder vaag (ca. 100). Ondanks dit niet meteen het onderwerp van dit RUP is

("Sportpark fase 2"), maar wordt gebruikt in de argumentatie, lijkt meer informatie van nut en noodzaak van deze uitbreiding aan te vullen.

- Er wordt aangegeven dat het bedrijf voor quasi 90% autogericht is in haar modal split en met de herstructurering de ambitie gelegd wordt op 5% minder autoverkeer. Dit is niet echt een grote ambitie en maatregelen die dit beperkte percentage ondersteunen, ontbreken in de nota. Gelet op de parking uit fase 1 met een capaciteit van 270, is er voor Pfizer nog steeds maximale parkeermogelijkheden voorhanden (beginuren liggen voor openingsuren sportpark mag aangenomen worden).
- Op pagina 11 wordt een modal split van 20% minder privaat autoverkeer als onrealistisch beschouwd. Enkel een zeer zwakke motivatie is opgenomen hiervoor, terwijl toch aangegeven wordt (pag. 27) dat quasi de helft van de personeelsleden in de buurt woont (gemeente of buurgemeente); dit is voor velen een fietsbare afstand. Ook voor carpoolen is nog marge.
- De parking van het bedrijf Pfizer is één oplossing voor de momenten van parkeertekort op te vangen, zijn er geen andere bedrijven in de buurt om het probleem van het sportpark op te lossen?
- De worst-case situatie, waarbij een topmoment gecreëerd wordt tijdens een avondspits, lijkt in de praktijk niet realistisch, vermits de topmomenten quasi enkel in de weekends zullen vallen.
- De conclusie dat bijkomend verkeer geen capaciteitsproblemen in de onmiddellijke buurt veroorzaakt of leefbaarheidsgrenzen overschreden worden, kan onderschreven worden.
- Een aandachtspunt bij de eventuele uitvoering: het snelheidsbeeld in de Lichterstraat ligt te hoog. De snelheid is beperkt tot 50 km/u, maar de V85 geeft aan dat het hoger is. Maatregelen zullen genomen moeten worden voor overstekende voetgangers en fietsers veilig te kunnen laten oversteken.

Conclusie:

Het GRUP wordt voorgesteld als een uitbreiding van de parking voor het sportpark, terwijl de nota aangeeft dat het feitelijk een uitbreiding/vervanging van een parking voor Pfizer is. De insteek is hiermee niet correct en de klemtoon ligt hiermee niet op het bedrijf.

Het bedrijf heeft een modal split van quasi 90% met de wagen, terwijl bijna 50% van de werknemers die in de gemeente of buurgemeenten woonachtig zijn. Dit geeft aan dat er nog een grote marge is voor een meer ambitieuze modal split. Het bedrijf kan zich hierbij – indien deze kennis niet binnen het bedrijf aanwezig is - laten bijstaan door gespecialiseerde bureaus en het verdwijnen van ca. 400 parkeerplaatsen op de site zou een opportuniteit zijn om een trendbreuk in modal split op te starten.

Met vriendelijke groeten,

Voor de secretaris-generaal, afwezig

Maarten Van Onckele
Afdelingshoofd



Gemeentebestuur
01 MAART 2017
PUURS

Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Dienst Ruimtelijke Planning

AANGETEKEND
Gemeentebestuur Puurs
Hoogstraat 29
2870 Puurs

datum 27 februari 2017
ons kenmerk GemRUP-2017-0011 - Poststuk PU-2017-00041223
contactpersoon AGUILERA Adriana | T 03 240 56 33
Adriana.AGUILERA@provincieantwerpen.be
onderwerp Gemeentelijk RUP 'Lichterstraat Fase 2' te Puurs:
Advies n.a.v. plan-MER-screening

Geachte,

Als bijlage vindt u het advies van de dienst Ruimtelijke Planning met betrekking tot het verzoek tot raadpleging.

Hoogachtend.

Het diensthoofd,

Miranda Coppens

Bijlage: advies screeningsdossier



Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit
Dienst Ruimtelijke Planning

***Puurs - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
'Lichterstraat Fase 2'***

ADVIES n.a.v. plan-MER-screening

1. Doel van het advies

De raadpleging bij het onderzoek tot milieueffectrapportage is voorzien om de adviserende instanties toe te laten de gegevens met betrekking tot het studiegebied waarover zij beschikken, die eventueel nog niet bekend zouden zijn bij de initiatiefnemer of de dienst Mer, aan de initiatiefnemer over te maken zodat de dienst Mer een gefundeerde beslissing kan nemen over de plan-MER-plicht van het voorgenomen plan (zie omzendbrief LNE/2007 Milieueffectbeoordeling van plannen en programma's van 1 december 2007).

Huidig advies wordt uitdrukkelijk beperkt tot dit doel. Bijgevolg wordt de inhoudelijke ruimtelijke beoordeling van het voorgenomen plan door de deputatie slechts gedaan naar aanleiding van het advies dat zal worden verleend bij de plenaire vergadering, bedoeld in artikel 2.2.13 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

Met huidig advies wordt dan ook op geen enkele wijze afbreuk gedaan aan de beoordelingsruimte die de deputatie zich voorbehoudt in zijn latere adviesverlening, voorzien door de VCRO (B.S. 20 augustus 2009).

2. Advies

2.1. Ruimtelijke ordening

Puurs maakt deel uit de deelruimte 'Stedelijk Landschap Mechelen – Sint Niklaas'. De Provincie ziet het gebied als een stedelijk landschap met cultureelrijke en natuurlijke potenties in evenwicht.

Een belangrijke ruimtelijke principe voor dit gebied betreft de open ruimte verbindingen van lokaal niveau die scheiden de knoppunten en maken deel uit van een complex gaaf landschap van provinciale niveau.

Het RUP dient verenigbaar te zijn met het bestaand beleidskader. Op de plenaire vergadering zal nagegaan worden of het RUP in overeenstemming is met het RSPA en het GRS.

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

2.2. Mobiliteit

De Provincie vindt dat de mobiliteitsimplicaties in het verzoek tot raadpleging voor het voorliggende RUP niet voldoende onderzocht zijn. Volgens de Provincie ontbreekt de informatie over de modale verdeling van de verkeersgeneratie van het sportpark, deze is nodig om de mobiliteitseffecten te kunnen beoordelen.

Vrsldm:

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Coppers', written over a light blue rectangular background.

Miranda Coppers
Diensthoofd Ruimtelijke Planning



College van burgemeester en schepenen

Hoogstraat 29
2870 PUURS

uw kenmerk

ons kenmerk
2.14/12030/110.2

bijlagen

vragen naar/e-mail

Ellen Van de Water
ellen.vandewater@rwo.vlaanderen.be

telefoonnummer
03 224 65 17

datum
27-2-2017

Betreft: Gemeente PUURS, gemeentelijk RUP "Lichterstraat fase 2" : verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot milieueffectrapportage

Geacht college,

Het betreffende 'verzoek tot raadpleging' werd door het departement Ruimte Vlaanderen ontvangen op 30/01/2017.

In toepassing van artikel 4.2.5 van het decreet van 27 april 2007 inzake de milieueffectrapportage over plannen en programma's en van artikel 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's, vindt u hierbij het advies van het departement in verband met de ingeschatte effecten op de ruimtelijke ordening.

Het voorliggende RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen. Het sportpark (fase 1) voorziet in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Dit dubbelgebruik zou niet meer mogelijk zijn door een herstructurering van de site Pfizer waarbij er ca. 417 parkeerplaatsen zouden verdwijnen. De parking voorzien in fase 2 zal gebruikt worden door Pfizer en de bezoekers van het sportpark; het gaat om ca. 230 parkeerplaatsen.

De mer-screeningsnota voorziet een korte paragraaf over mogelijke alternatieven voor de parking. Deze onderbouwning is onvoldoende. Er is een uitgebreidere onderbouwning nodig voor dergelijke aansnijding gelegen in agrarisch gebied. De te voorziene aansnijding in agrarisch gebied, bestemd als parking voor bezoekers van het sportpark en personeel van Pfizer, druist in tegen de bepalingen inzake zuinig ruimtegebruik. Niet alleen is een uitgebreidere onderbouwning van mogelijke alternatieven voor de parking nodig, ook is een onderzoek nodig naar zuinig ruimtegebruik.



Dit advies vervangt geenszins het advies van het departement Ruimte Vlaanderen in toepassing van artikel 2.2.13 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Hoogachtend,

Voor het departement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Danielle Bakkovens', written in a cursive style.

Danielle Bakkovens
Adjunct van de directeur

From: Laguenani, Loubna
To: [Jo Decoster](#)
Cc: [Timmermans, Veerle](#)
Subject: Ontvangstbevestiging vraag lijst betrokken instanties SCRPL17046
Date: maandag 30 januari 2017 11:08:41
Attachments: [image005.png](#)
[image006.png](#)

Geachte,

Hierbij deel ik u mee dat uw vraag om voor het RUP Lichterstraat Fase 2 te Puurs een selectie te bezorgen van de relevante betrokken instanties, vermeld in artikel 3, §1, 3° van het plan-m.e.r.-besluit van 12 oktober 2007, die in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage geraadpleegd moeten worden, door ons goed werd ontvangen.

Uw dossier is onder het nummer **SCRPL17046** bij de dienst Mer in behandeling.

Vriendelijke groeten,

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
T 02 553 80 79, F 02 553 80 75
mer@vlaanderen.be
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
www.lne.be



////////////////////////////////////



Van: Jo Decoster [<mailto:Jo@buur.be>]
Verzonden: maandag 30 januari 2017 9:14
Aan: i.baten@vmm.be; MOW, beleid; ruimtelijkeplanning@provincieantwerpen.be; Antwerpen, Adviesvraag; ANB AVES Antwerpen; APL ANT, RWO; Onroerend Erfgoed, Antwerpen; francis.pepermans@sport.vlaanderen; Laguenani, Loubna; natalie.decamps@lne.vlaanderen.be
CC: Martine Dhollander; Jeroen Camerlinckx; Mariska Everts
Onderwerp: Verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van het RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS

“Verzoek tot raadpleging” in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van **RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS**

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben een [screeningsnota \(verzoek tot raadpleging\)](#) opgesteld voor het [RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS](#) waarin wij onderzocht hebben of dit plan mogelijk aanzienlijke negatieve milieueffecten kan hebben. Wij zijn tot het besluit gekomen dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren. U kunt de screeningsnota downloaden met onderstaande link:

<https://files.acrobat.com/a/preview/0c40eb76-0df2-425f-8927-1c33c4b635ab>

Gezien de lijst met adviesinstanties reeds bekomen werd tijdens de opmaak van het RUP Lichterstraat fase 1 werd er nog geen nieuwe advieslijst opgevraagd. Wanneer deze lijst niet volledig zou zijn vragen wij aan de dienst MER een nieuwe lijst en indien gewenst een advies.

Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen zoals voorzien door het RUP Lichterstraat fase 1. Deze uitbreiding wordt ingetekend omwille de herstructurering van de industriële site Pfizer gelegen tussen de Lichterstraat en de Rijksweg. Het sportpark (fase 1) voorzigt in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Echter door bijkomende bebouwing op de site Pfizer wordt dit dubbelgebruik niet meer mogelijk. In het RUP Lichterstraat fase 2 wordt er naar de ruimtelijk en functionele optimalisatie gestreefd tussen het toekomstige sportpark en het bestaande industriegebied. Dubbelgebruik van de voorzieningen staan hier voorop.

Het RUP Lichterstraat fase 2 handelt over de inrichting van een parking, hierdoor is de bespreking van de milieueffecten voornamelijk gericht op mobiliteit.

Als adviesinstantie hebt u expertise in één van de onderzochte milieudisciplines of bent u betrokken bij het plan. Graag vernamen wij van u of u het eens bent met ons gemotiveerd besluit dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren.

Als u vindt dat het plan in zijn huidige vorm toch aanzienlijke negatieve milieueffecten teweeg kan brengen, vragen wij u dit zeer duidelijk te motiveren. In dat geval geeft u ook best voorstellen tot wijziging van het plan mee of vraagt u om maatregelen op te nemen in het plan die ervoor kunnen zorgen dat de milieueffecten van het plan niet meer als “aanzienlijk” negatief te beschouwen zijn.

Als u over gegevens beschikt die relevant kunnen zijn voor de beoordeling van de milieueffecten en die in de screeningsnota nog niet aan bod gekomen zijn, kan u deze ook in uw advies vermelden.

Uw advies zal samen met de screeningsnota en adviezen van andere geraadpleegde instanties voorgelegd worden aan de dienst Mer die een beslissing zal nemen over de plan-m.e.r.-plicht. Als de dienst Mer tot het besluit komt dat het plan geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, moet er geen plan-MER opgemaakt worden. Als de dienst Mer echter tot het besluit komt dat het plan wel aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, dan moet er alsnog een plan-MER opgemaakt worden.

Wij vragen u uw advies te bezorgen binnen de decretaal daartoe voorziene termijn van 30 dagen na de datum van ontvangst van deze mail. Indien deze termijn niet haalbaar is, kan u ons contacteren om onderling een alternatieve adviestermijn af te spreken.

Indien u graag een gedrukt exemplaar van de screeningsnota ontvangt, kunnen wij u deze via post bezorgen.

Met vriendelijke groeten,

JO DECOSTER
LANDSCHAPSARCHITECT | RUIMTELIJK PLANNER
JO@BUUR.BE



BUUR CVBA
SLUISSTRAAT 79 / 03.02 | B-3000, LEUVEN
KORENMARKT 14A | B-9000, GENT
INFO@BUUR.BE | WWW.BUUR.BE
T +32 (0)16 89 85 50

From: Beusen, Peter
To: [Jo Decoster](#)
Cc: [Timmermans, Veerle](#); [Laguenani, Loubna](#)
Subject: Plan-m.e.r.-screening van het RUP "Lichterstraat fase 2" te Puurs – adviesinstanties (SCRPL17046)
Date: woensdag 8 februari 2017 10:47:25
Attachments: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[Adressenlijst_SCRPL17046.doc](#)

Geachte,

U verzocht ons om u voor het RUP "Lichterstraat fase 2" te Puurs een selectie te bezorgen van de relevante betrokken instanties, vermeld in artikel 3, §1, 3° van het plan-m.e.r.-besluit van 12 oktober 2007, die in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage geraadpleegd moeten worden. Het verzoek tot raadpleging (= screeningsnota) heeft het dossiernummer SCRPL17046 gekregen. Gelieve dit dossiernummer bij verdere communicatie te vermelden.

Het RUP voorziet in de uitbreiding van een reeds voorziene parking waarbij maximaal een dubbelgebruik wordt nagestreefd tussen de functies van het sportpark en een deel van de personeelsparking van het bedrijf Pfizer.

Selectie van de relevante betrokken instanties

In bijlage vindt u de gevraagde lijst van de relevante betrokken instanties. U moet minstens aan deze instanties advies vragen om hun mening te kennen over de vraag of dit plan al dan niet aanzienlijk negatieve milieueffecten kan genereren. Uiteraard kan u ook nog het advies inwinnen van andere instanties.

Verder verloop van de procedure

- U verstuurt de screeningsnota per post of per email naar de adviesinstanties, vermeld op de adressenlijst (zie bijlage).
- **Belangrijk:** Als u per email advies vraagt, vermeld dan duidelijk de reden van de adviesvraag (advies over een plan-m.e.r.-screening), de gemeente en indien mogelijk het plangebied in de tekst van uw email (en niet enkel in een document dat als bijlage bij de email gevoegd is).
- U stuurt of mailt een herinnering naar de instanties die niet gereageerd hebben binnen de 30 dagen na de adviesvraag. Dit is een wettelijke verplichting. Er is niet vastgelegd hoe lang u op een antwoord moet wachten. De keuze is aan u, maar het is aangewezen dat u de adviesinstanties 14 dagen de tijd geeft en dit ook zo naar hen communiceert.
- U kan steeds telefonisch contact opnemen met de instantie(s) om na te gaan of en wanneer er een advies mag verwacht worden.
- U bundelt de ontvangen adviezen. Indien in deze adviezen aanpassingen aan de screeningsnota worden gevraagd, kan u de screeningsnota aanpassen of onderbouwen waarom u een aanpassing niet noodzakelijk acht. De aanpassingen dienen wel herkenbaar te zijn ten opzichte van de oorspronkelijke tekst (vb. andere kleur, schuin gedrukt, kader). Bepaalde bijkomende gegevens of informatie over hoe met bepaalde opmerkingen zal omgegaan worden in het verdere planproces kunnen ook via een aanvullende nota meegedeeld worden.
- U stelt het dossier samen in functie van een beslissing over de plan-m.e.r.-plicht. Dit dossier bevat de volgende documenten:
 - o de definitieve screeningsnota;
 - o de ontvangen adviezen;
 - o indien van toepassing, een herinneringsbrief;
 - o indien van toepassing, een aanvullende nota;

- U mailt een digitale versie van bovenstaande documenten naar mer@vlaanderen.be.

U kan ons steeds contacteren als u nog vragen hebt.

Met vriendelijke groeten,

Peter Beusen
Dienst Mer

Van: Laguenani, Loubna
Verzonden: maandag 30 januari 2017 11:09
Aan: 'Jo Decoster'
CC: Timmermans, Veerle
Onderwerp: Ontvangstbevestiging vraag lijst betrokken instanties SCRPL17046

Geachte,

Hierbij deel ik u mee dat uw vraag om voor het RUP Lichterstraat Fase 2 te Puurs een selectie te bezorgen van de relevante betrokken instanties, vermeld in artikel 3, §1, 3^o van het plan-m.e.r.-besluit van 12 oktober 2007, die in het kader van het onderzoek tot milieueffectrapportage geraadpleegd moeten worden, door ons goed werd ontvangen.

Uw dossier is onder het nummer **SCRPL17046** bij de dienst Mer in behandeling.

Vriendelijke groeten,

Vlaamse overheid
DEPARTEMENT **LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE**
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
T 02 553 80 79, F 02 553 80 75
mer@vlaanderen.be
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
www.lne.be



////////////////////////////////////



Van: Jo Decoster [<mailto:Jo@buur.be>]
Verzonden: maandag 30 januari 2017 9:14
Aan: i.baten@vmm.be; MOW, beleid; ruimtelijkeplanning@provincieantwerpen.be; Antwerpen, Adviesvraag; ANB AVES Antwerpen; APL ANT, RWO; Onroerend Erfgoed, Antwerpen; francis.pepermans@sport.vlaanderen; Laguenani, Loubna; 'natalie.decamps@lne.vlaanderen.be'
CC: Martine Dhollander; Jeroen Camerlinckx; Mariska Everts
Onderwerp: Verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van het RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS

“Verzoek tot raadpleging” in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van **RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS**

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben een screeningsnota (verzoek tot raadpleging) opgesteld voor het RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS waarin wij onderzocht hebben of dit plan mogelijk aanzienlijke negatieve milieueffecten kan hebben. Wij zijn tot het besluit gekomen dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren. U kunt de screeningsnota downloaden met onderstaande link:

<https://files.acrobat.com/a/preview/0c40eb76-0df2-425f-8927-1c33c4b635ab>

Gezien de lijst met adviesinstanties reeds bekomen werd tijdens de opmaak van het RUP Lichterstraat fase 1 werd er nog geen nieuwe advieslijst opgevraagd. Wanneer deze lijst niet volledig zou zijn vragen wij aan de dienst MER een nieuwe lijst en indien gewenst een advies.

Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen zoals voorzien door het RUP Lichterstraat fase 1. Deze uitbreiding wordt ingetekend omwille de herstructurering van de industriële site Pfizer gelegen tussen de Lichterstraat en de Rijksweg. Het sportpark (fase 1) voorziet in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Echter door bijkomende bebouwing op de site Pfizer wordt dit dubbelgebruik niet meer mogelijk. In het RUP Lichterstraat fase 2 wordt er naar de ruimtelijk en functionele optimalisatie gestreefd tussen het toekomstige sportpark en het bestaande industriegebied. Dubbelgebruik van de voorzieningen staan hier voorop.

Het RUP Lichterstraat fase 2 handelt over de inrichting van een parking, hierdoor is de bespreking van de milieueffecten voornamelijk gericht op mobiliteit.

Als adviesinstantie hebt u expertise in één van de onderzochte milieudisciplines of bent u betrokken bij het plan. Graag vernamen wij van u of u het eens bent met ons gemotiveerd besluit dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren.

Als u vindt dat het plan in zijn huidige vorm toch aanzienlijke negatieve milieueffecten teweeg kan brengen, vragen wij u dit zeer duidelijk te motiveren. In dat geval geeft u ook best voorstellen tot wijziging van het plan mee of vraagt u om maatregelen op te nemen in het plan die ervoor kunnen zorgen dat de milieueffecten van het plan niet meer als “aanzienlijk” negatief te beschouwen zijn.

Als u over gegevens beschikt die relevant kunnen zijn voor de beoordeling van de milieueffecten en die in de screeningsnota nog niet aan bod gekomen zijn, kan u deze ook in uw advies vermelden.

Uw advies zal samen met de screeningsnota en adviezen van andere geraadpleegde instanties voorgelegd worden aan de dienst Mer die een beslissing zal nemen over de plan-m.e.r.-plicht. Als de dienst Mer tot het besluit komt dat het plan geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, moet er geen plan-MER opgemaakt worden. Als de dienst Mer echter tot het besluit komt dat het plan wel aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, dan moet er alsnog een plan-MER opgemaakt worden.

Wij vragen u uw advies te bezorgen binnen de decretaal daartoe voorziene termijn van 30 dagen na de datum van ontvangst van deze mail. Indien deze termijn niet haalbaar is, kan u ons contacteren om onderling een alternatieve adviestermijn af te spreken.

Indien u graag een gedrukt exemplaar van de screeningsnota ontvangt, kunnen wij u deze via post bezorgen.

Met vriendelijke groeten,

JO DECOSTER
LANDSCHAPSARCHITECT | RUIMTELIJK PLANNER
JO@BUUR.BE



BUUR CVBA

SLUISSTRAAT 79 / 03.02 | B-3000, LEUVEN

KORENMARKT 14A | B-9000, GENT

INFO@BUUR.BE | WWW.BUUR.BE

T +32 (0)16 89 85 50

From: [Jo Decoster](mailto:Jo.Decoster@vmm.be)
To: ["i.baten@vmm.be"](mailto:i.baten@vmm.be); ["MOW. beleid"](mailto:MOW.beleid); ["ruimtelijkeplanning@provincieantwerpen.be"](mailto:ruimtelijkeplanning@provincieantwerpen.be); ["Adviesvraag.antwerpen@lv.vlaanderen.be"](mailto:Adviesvraag.antwerpen@lv.vlaanderen.be); ["aves.ant.anb@lne.vlaanderen.be"](mailto:aves.ant.anb@lne.vlaanderen.be); ["apl.ant@rwo.vlaanderen.be"](mailto:apl.ant@rwo.vlaanderen.be); ["antwerpen.oe@rwo.vlaanderen.be"](mailto:antwerpen.oe@rwo.vlaanderen.be); ["francis.pepermans@sport.vlaanderen"](mailto:francis.pepermans@sport.vlaanderen); ["loubna.laguenani@lne.vlaanderen.be"](mailto:loubna.laguenani@lne.vlaanderen.be); ["natalie.decamps@lne.vlaanderen.be"](mailto:natalie.decamps@lne.vlaanderen.be)
Cc: ["Martine Dhollander"](mailto:Martine.Dhollander); [Jeroen Camerlinckx](mailto:Jeroen.Camerlinckx); [Mariska Everts](mailto:Mariska.Everts)
Subject: Verzoek tot raadpleging in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van het RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS
Date: maandag 30 januari 2017 9:14:00
Attachments: [image003.png](#)

“Verzoek tot raadpleging” in het kader van een onderzoek tot plan-m.e.r.-plicht van **RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS**

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben een screeningsnota (verzoek tot raadpleging) opgesteld voor het RUP Lichterstraat Fase 2 te PUURS waarin wij onderzocht hebben of dit plan mogelijk aanzienlijke negatieve milieueffecten kan hebben. Wij zijn tot het besluit gekomen dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren. U kunt de screeningsnota downloaden met onderstaande link:

<https://files.acrobat.com/a/preview/0c40eb76-0df2-425f-8927-1c33c4b635ab>

Gezien de lijst met adviesinstanties reeds bekomen werd tijdens de opmaak van het RUP Lichterstraat fase 1 werd er nog geen nieuwe advieslijst opgevraagd. Wanneer deze lijst niet volledig zou zijn vragen wij aan de dienst MER een nieuwe lijst en indien gewenst een advies.

Het RUP Lichterstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parkeervoorzieningen zoals voorzien door het RUP Lichterstraat fase 1. Deze uitbreiding wordt ingetekend omwille de herstructurering van de industriële site Pfizer gelegen tussen de Lichterstraat en de Rijksweg. Het sportpark (fase 1) voorziet in een dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen op de site Pfizer. Echter door bijkomende bebouwing op de site Pfizer wordt dit dubbelgebruik niet meer mogelijk. In het RUP Lichterstraat fase 2 wordt er naar de ruimtelijk en functionele optimalisatie gestreefd tussen het toekomstige sportpark en het bestaande industriegebied. Dubbelgebruik van de voorzieningen staan hier voorop.

Het RUP Lichterstraat fase 2 handelt over de inrichting van een parking, hierdoor is de bespreking van de milieueffecten voornamelijk gericht op mobiliteit.

Als adviesinstantie hebt u expertise in één van de onderzochte milieudisciplines of bent u betrokken bij het plan. Graag vernamen wij van u of u het eens bent met ons gemotiveerd besluit dat het plan in zijn huidige vorm geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren.

Als u vindt dat het plan in zijn huidige vorm toch aanzienlijke negatieve milieueffecten teweeg kan brengen, vragen wij u dit zeer duidelijk te motiveren. In dat geval geeft u ook best voorstellen tot wijziging van het plan mee of vraagt u om maatregelen op te nemen in het plan die ervoor kunnen zorgen dat de milieueffecten van het plan niet meer als “aanzienlijk” negatief te beschouwen zijn.

Als u over gegevens beschikt die relevant kunnen zijn voor de beoordeling van de milieueffecten en die in de screeningsnota nog niet aan bod gekomen zijn, kan u deze ook in uw advies vermelden.

Uw advies zal samen met de screeningsnota en adviezen van andere geraadpleegde instanties voorgelegd worden aan de dienst Mer die een beslissing zal nemen over de plan-m.e.r.-plicht. Als de dienst Mer tot het besluit komt dat het plan geen aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, moet er geen plan-MER opgemaakt worden. Als de dienst Mer echter tot het besluit komt dat het plan wel aanzienlijke negatieve milieueffecten kan genereren, dan moet er alsnog een plan-MER opgemaakt worden.

Wij vragen u uw advies te bezorgen binnen de decretaal daartoe voorziene termijn van 30 dagen na de datum van ontvangst van deze mail. Indien deze termijn niet haalbaar is, kan u ons contacteren om onderling een alternatieve adviestermijn af te spreken.

Indien u graag een gedrukt exemplaar van de screeningsnota ontvangt, kunnen wij u deze via post bezorgen.

Met vriendelijke groeten,

JO DECOSTER
LANDSCHAPSARCHITECT | RUIMTELIJK PLANNER
JO@BUUR.BE



BUUR CVBA
SLUISSTRAAT 79 / 03.02 | B-3000, LEUVEN
KORENMARKT 14A | B-9000, GENT
INFO@BUUR.BE | WWW.BUUR.BE
T +32 (0)16 89 85 50

Jo Decoster

Van: Leys, Frank <frank.leys@mow.vlaanderen.be>
Verzonden: vrijdag 16 juni 2017 8:00
Aan: Kristine Verachtert; Hendrix Peter; 'martine.dhollander@puurs.be'; Daniel Kerremans
CC: 'Koen.VanDenHeuvel@puurs.be'; Berten Michaël; Jo Decoster; 'griet.dillen@pfizer.com'
Onderwerp: RE: 422292 Parkeerstudie Pfizer

Geachte,

Ik heb de nota doorgenomen en ze voldoet aan mijn verwachtingen.

Er wordt een helder inzicht gegeven in het gebruik en beschikbaarheid over de tijd van de parkeerplaatsen op de site. Het geeft een duidelijk inzicht in de problematiek en kan ingeschoven worden als motivatie voor het medegebruik van de parking van het sportpark.

Dit ontslaat het bedrijf geenszins van inspanningen om te werken aan een gunstigere modal split in de richting van gedeelde -, lage – of niet-koolstof producerende vervoermiddelen te sturen (hetzelfde geldt uiteraard ook voor de gebruikers en personeel van het sportpark). Naast de klimaatinvloed hiervan, is zeker de congestie (*economische* bereikbaarheid) een onderdeel zeker in de nabije toekomst zeer sterk op het voorplan zal treden. Argumenten dus om de reeds (positief evoluerende!) gemaakte inspanningen verder te zetten! Ideaal zou zijn dat de extra parking aan het sportpark niet ingeschakeld hoeven te worden en de gemaakte en voorziene investeringen door de gemeente(n), provincie en Vlaamse Overheid in een comfortabele en veilige fietsinfrastructuur kunnen renderen.

Hoogachtend,

Frank Leys

Beleidsmedewerker mobiliteit
Coördinator – Kwaliteitsadviseur – Voorzitter RMC-Antwerpen

DEPARTEMENT **MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN**

Beleid

T 03 224 68 45

frank.leys@mow.vlaanderen.be

Anna Bijnsgebouw

Lange Kievitstraat 111-113 bus 42, 2018 Antwerpen

mow.vlaanderen.be

www.mobielvlaanderen.be

Volg ons op [Facebook](#) [Twitter](#)

////////////////////////////////////



Van: Kristine Verachtert [mailto:kristine@buur.be]
Verzonden: dinsdag 13 juni 2017 18:41
Aan: Hendrix Peter; 'martine.dhollander@puurs.be'; Leys, Frank; Daniel Kerremans
CC: 'Koen.VanDenHeuvel@puurs.be'; Berten Michaël; Jo Decoster; 'griet.dillen@pfizer.com'
Onderwerp: RE: 422292 Parkeerstudie Pfizer

Beste,

Na intern overleg komen we tot de vaststelling dat aanvankelijk vooropgestelde timing niet haalbaar is, gezien de termijnen die nodig zijn om de mer-screening door de mer-cel te laten goedkeuren. Daarom achten we het beter dat de mober grondig wordt nagekeken en op behoorlijke wijze in de mer-screening wordt verwerkt. We stellen dan ook voor dat uw **opmerkingen worden overgemaakt tegen vrijdagochtend 23 juni**.

Mijnheer Leys, kan u nakijken of de resultaten van de mober voldoende zijn om de conclusies van de mer-screening 'geen aanzienlijke effecten vanuit discipline mobiliteit' te ondersteunen en ons uw mening overmaken? Dank!

Met vriendelijke groet

KRISTINE VERACHTERT
IR. ARCH. STED. | RUIMTELIJK PLANNER
KRISTINE@BUUR.BE



[BUUR BOUWT WONDERWOUD](#)

BUUR CVBA
SLUISSTRAAT 79 / 03.02 | B-3000, LEUVEN
KORENMARKT 14B | B-9000, GENT
INFO@BUUR.BE | WWW.BUUR.BE
T +32 (0)16 89 85 50

Van: Hendrix Peter [<mailto:Peter.Hendrix@anteagroup.com>]

Verzonden: Tuesday, 13 June 2017 15:37

Aan: 'martine.dhollander@puurs.be' <martine.dhollander@puurs.be>; 'frank.leys@mow.vlaanderen.be' <frank.leys@mow.vlaanderen.be>

CC: 'Koen.VanDenHeuvel@puurs.be' <Koen.VanDenHeuvel@puurs.be>; Berten Michaël <Michael.Berten@anteagroup.com>; Kristine Verachttert <kristine@buur.be>; Jo Decoster <Jo@buur.be>; 'griet.dillen@pfizer.com' <griet.dillen@pfizer.com>

Onderwerp: 422292 Parkeerstudie Pfizer

Allen,

In bijlage de draftversie van de parkeerstudie van Pfizer in Puurs.

Gelieve opmerkingen op deze draft ten laatste aanstaande donderdagmiddag 15/06/2017 (12u) terug te bezorgen. Op basis van de opmerkingen wordt een finaleversie gemaakt en toegevoegd aan de MER-screening voor het Sportpark Puurs.

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groeten,

Peter Hendrix | Adviseur
Antea Group
+32 (0)11 89 77 92
Peter.Hendrix@anteagroup.com
www.anteagroup.be



Kempische Steenweg 293 bus 32
3500 Hasselt



Registration : <http://www.ddrexpo.com/registration/>

This e-mail is personal. For our full disclaimer, please visit <http://www.anteagroup.com/confidentiality>.

SPORTPARK LICHTERSTRAAT te PUURS

Mobiliteitseffectenrapport (Mober)

april 2017



1. Inleiding	3
2. Projectbeschrijving	4
3. Planningscontext	6
3.1. Gewestplan.....	6
3.2. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs	6
3.3. RUP Lichterstraat.....	10
3.4. RUP Lichterstraat II – Uitbreiding.....	10
3.5. Mobiliteitsplan Klein-Brabant (Bornem – Puurs – Sint-Amands)	11
3.6. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen.....	16
3.7. Toeristisch Fietsroutenetwerk Antwerpen.....	17
3.8. Atlas der buurwegen	18
3.9. Pfizer.....	18
4. Bereikbaarheidsprofiel	19
4.1. Voetgangers en fietsers.....	19
4.2. Openbaar vervoer	27
4.3. Gemotoriseerd verkeer	28
4.4. Knelpunten	39
5. Mobiliteitsprofiel	43
5.1. Activiteitenprogramma	43
5.2. Kencijfers.....	47
5.3. Raming verkeersstromen	47
5.4. Parkeerbehoefte	48
6. Mobiliteitseffecten	49
6.1. Toedeling - distributiepatroon	49
6.2. Impact op verkeersafwikkeling	50
6.3. Impact op parkeerbalans.....	52
6.4. Ambitieniveau mobiliteitsprofiel.....	52
6.5. Sensitiviteitstoets	54
7. Milderende maatregelen	58
7.1. Infrastructureel/verkeerstechnische maatregelen	58
7.2. Flankerende maatregelen	59
7.3. Projectwijzigingen	60
8. Conclusie	61
8.1. algemene conclusie	61

1. Inleiding

Het RUP Lichterstraat, dat werd opgemaakt als uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, voorziet de realisatie van een sport- en recreatiezone in het gebied begrepen tussen de Lichterstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat.

Met dit nieuwe sportpark wil de gemeente, centraal tussen de verschillende dealkernen, plaats bieden aan zowel harde en actieve recreatie op gemeentelijk niveau als een landschapspark waar het aangenaam vertoeven en ontmoeten is. Hiermee komt zij tegemoet aan de wijzigende behoefte inzake sport en recreatie en creëert bovendien een landschappelijke overgang tussen het industriegebied ten noorden en de kwalitatieve open ruimte ten zuiden van de site.



| *situering van het sportpark Lichterstraat, centraal in de gemeente*

Tevens dient zich de opportuniteit aan om ruitclub 'Hippique', reeds jaren actief aan de Lichterstraat, een zone-eigen bestemming te geven door herlocalisatie, aansluitend bij het nieuwe sport- en recreatiegebied.

Voorliggende nota vormt een mobiliteitsstudie die inzicht moet verschaffen in de mobiliteitseffecten van het sportpark Lichterstraat.

2. Projectbeschrijving

Voor de realisatie van de sport- en recreatiezone Lichterstraat werd als synthese van de onderzoeksfase van het RUP Lichterstraat een referentieontwerp opgemaakt.

Met de duidelijke tweedeling in het programma grijpt het referentieontwerp zowel in de bebouwde als de landelijke ruimte. De gebouwcluster in het oosten sluit aan op de korrel van het industriegebied aan de overzijde van de Lichterstraat, terwijl de voetbalterreinen in het westen een verlengstuk vormen van de interieurruimte (binnengebied van de woonranden Schipstraat/Lichterstraat – Hoek ten Eiken). Het sportpark kent m.a.w. een overwegend bebouwd deel (zijde industrie Lichterstraat) en een open deel (zijde Haagstraat).

Het gehele gebied wordt ontsloten langsheen de Lichterstraat, waar een centrale en gemeenschappelijke parking voorzien wordt. Zoals reeds aangehaald kunnen de parkeervoorzieningen in het nabijgelegen industriegebied een medegebruik kennen. Met uitzondering van de manege (ruiterclub) worden er langsheen de Haagstraat geen auto-ontsluitingen, noch auto-toegangen voorzien.

Voor de ontsluiting wordt er gebruik gemaakt van twee landschaplijnen, waarin een hiërarchie werd aangebracht ter hoogte van de gebouwcluster. Zo wordt het toeleveringsverkeer georganiseerd langsheen de noordelijke grens van het plangebied, terwijl een centrale pleinruimte de verschillende gebouwen met indoor sportinfrastructuur aan elkaar schakelt. Deze centrale rode loper wordt opgeladen doordat de hoofdtoegangen tot elk van de naastgelegen gebouwen uitgaat op deze publieke as (tennishallen, turnhal, fitnessruimte, ...).

Bij voorkeur richten ook de gemeenschappelijke ontmoetingsruimten in de gebouwen zich naar deze pleinruimte. Tevens kan de rode loper aanvullende programma's herbergen, zoals fietsenstallingen, zitplekken, bebording, ...

De twee landschaplijnen (ontdubbeld bedieningssysteem) bieden het voordeel dat de parkeercluster aan de Lichterstraat rechtstreeks gelinkt is met de voetbalterreinen (bvb. bij wedstrijden). De relatie van de parkeercluster tot de voetbalterreinen wordt onderstreept door een zichtlijn op de bebouwde ruimte (kantine/tribune/kleedkamers) vanaf de parking. De achterin gelegen voetbalaccommodatie wordt met andere woorden reeds op de voorgrond aangekondigd door het gebruik van een perspectief, wat de gebruiksvriendelijkheid en de leesbaarheid van het sportpark ten goede komt.

In het referentieontwerp wordt de noordelijke strook van het plangebied voorbehouden voor sportvoorzieningen, terwijl de zuidelijke strook wordt uitgewerkt als landschappelijk overgangsgebied met sterke natuurwaarden en uitgesproken zachte recreatievormen. Op deze manier wordt een geleidelijke overgang gerealiseerd naar het agrarisch gebied. Bovendien kunnen bij het ontwerp van de gebouwcluster mooie perspectieven op dit landschap voorzien worden.

De grachtenstructuur van de Lichterloop wordt in het sportpark ingebed langsheen de zuidelijke landschaplijn die de verschillende voetbalvelden ontsluit. De lichterloop kan in het sportpark geïntegreerd worden als aan natuurlijke afsluiting. Naast de Lichterloop wordt in het sportpark bijkomend ruimte voorzien voor wateropvang en -retentie.

De ruiterclub wordt aansluitend het sportpark voorzien en dit t.h.v. de Haagstraat. Er wordt geopteerd om een nieuw bouwvolume op te trekken aan de noordoostzijde van de deelzone. De open luchtrijpistes grenzen aan het landschappelijk overgangsgebied. De manege en het sportpark worden met elkaar verbonden langsheen een zachte verbinding. De ruiterclub maakt inherent deel uit van het sportpark, maar kan naar ontsluiting georganiseerd worden als een aparte entiteit.



Referentieontwerp: plan



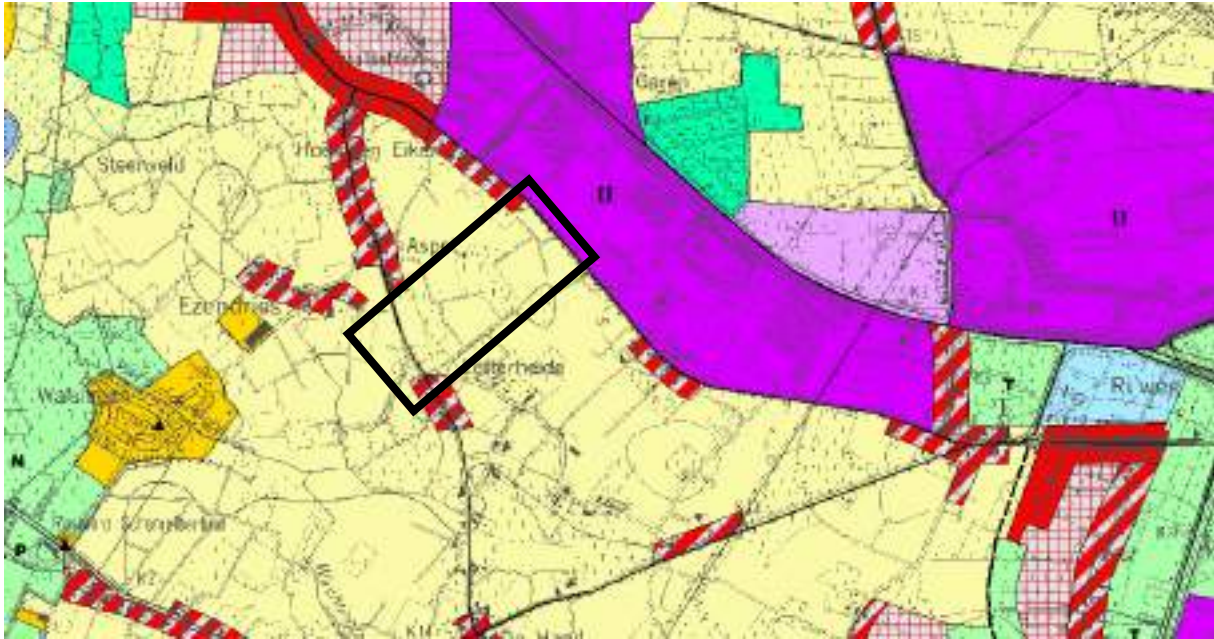
| Referentieontwerp: vogelperspectief

Voor een gedetailleerde projectbeschrijving verwijzen we naar hoofdstuk 3 – planningscontext waar het RUP Lichte Straat en RUP Lichte Straat II (uitbreiding) uitvoerig beschreven worden.

3. Planningscontext

3.1. Gewestplan

Het gebied van het sportpark is op het gewestplan Mechelen (KB 05/08/1976) volledig ingekleurd als agrarisch gebied. In het noordoosten grenst het plangebied aan een zone voor milieubelastende industrie, gelegen aan de overzijde van de Lichterstraat. Langsheen de Lichterstraat en de weg Letterheide/Aspot/Hoek ten Eiken worden enkele woonranden aangeduid als woongebieden met landelijk karakter.



Sportpark Lichterveld op gewestplan (Geopunt Vlaanderen)

3.2. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs

Op 13 februari 2003 werd het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Puurs goedgekeurd door de Deputatie. In dit structuurplan worden ondermeer de volgende **concepten** toegelicht:

- Puurs-centrum en Kalfort als tweeledige kern
- Rivier- en beekvalleien als dragers van de natuurlijke en landschappelijke structuur
- Differentiatie van landbouwgebieden, waarbij het zuidelijk gelegen landelijk gebied van Breendonk en Liezele zijn specificiteit dankt aan het meer open en agrarisch karakter en moet worden beschouwd als een structuurbepalend samenhangend land- en tuinbouwgebied op bovenlokaal niveau
- Ruimtelijke differentiëring van harde en zachte recreatie met het fort van Liezele als belangrijkste toeristische aantrekkingspool

De ontwikkeling van zachte recreatievormen, in eerbied voor de natuur en de open ruimte, en de uitbouw van een verantwoord recreatief medegebruik is een opvallende tendens in het toeristisch beleid op niveau van Klein-Brabant. De gemeente sluit zich aan bij deze tendens en streeft een ontwikkeling na van zachte, passieve recreatie binnen haar agrarische open ruimte gebieden, parkdomeinen en valleigebieden. Voor gebieden voor **actieve en harde recreatie** wordt vooropgesteld dat deze ruimtelijk dienen **aan te sluiten bij de bebouwde kernen of lijninfrastructuren**. Om in te spelen op een aantal ruimtelijke en maatschappelijke evoluties drong zich evenwel een **gedeeltelijke herziening van het GRS** op (herziening BD 7/6/2012). Ondermeer volgende thema's lagen hierbij aan de grondslag:

- Actualisatie van de woningbouwprogrammatie biedt kansen om de nodige variatie in het woningaanbod aan te brengen, met huisvesting voor jonge gezinnen, levenslang wonen, appartementen, serviceflats voor zorgbehoevenden, sociale koop- of huurwoningen ...
- Bijkomende behoefte voor sport en recreatie: voetbal, tennis, evenementenweide, uitbreiding golfterrein, waterrecreatie, klmsport, ruitersport en mogelijkheden voor vele andere sporten ...
- Bijkomende behoefte voor dienstverlening: nieuw kerkhof voor Puurs en Kalfort ...

Bijgevolg kiest de gemeente ervoor om zwaar in te zetten op **kernversterking**. Dit houdt in dat de bestaande nederzettingsstructuur compact gehouden wordt door een verdere verdichting van de bebouwing. De echte gave open ruimte rond de kernen blijft hierbij gevrijwaard van versnippering en bebouwing. Hiertoe wordt ondermeer het recreatiegebied Puurs-centrum aangeduid als één van de overige gebieden die op korte termijn ontwikkeld zal worden. Weliswaar dient eerst een oplossing te worden gevonden voor de herlocalisatie van de voetbalvelden en de tennisclub (*details zie '1.2. Aanleiding van het RUP'*).

Tevens wordt bij de herziening gesteld dat de natuurlijke structuur de basis vormt voor het **uitbouwen van een nieuw recreatief netwerk in en rond de kern van Puurs**. De onmiddellijke nabijheid van de open ruimte t.o.v. de compacte kernen Puurs en Kalfort vormt een enorme kwaliteit. De rivier- en beekvalleien vormen de ruggengraat van de **'Groene Ring'** rondom Puurs. Deze vormt de aaneenschakeling van natuur, zachte of eerder recreatieve sportaccommodaties en aanverwante ontspanningsmogelijkheden. Het landschapspark van Fort Liezele vormt één van de gezichten of 'instapplekken' op de Groene Ring.

Naast zachte recreatieve vormen wenst de gemeente ook op drie niveaus te voorzien in **harde recreatie**:

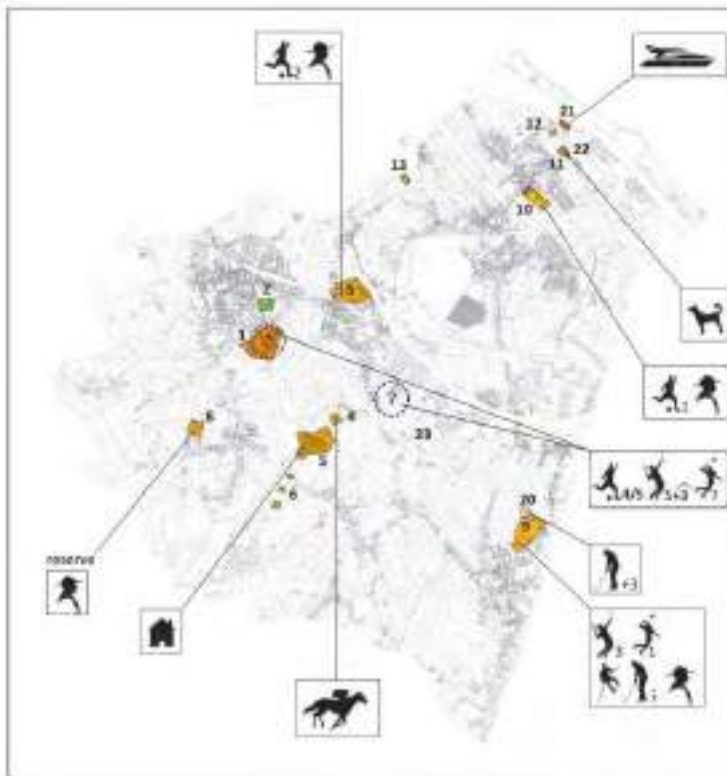
- Op niveau van de leefgemeenschappen worden beperkt kleinere infrastructuren (zoals speeltuin, trapveldje of skatepark) voorzien, welke kunnen gecombineerd worden met de Groene Ring die vooral gericht is op wandelaars en fietsers.
- Op niveau van de gemeente worden sportvelden voorzien, met voldoende aandacht voor de bereikbaarheid en het mobiliteitsaspect. Hierbij moet de locatie zoveel mogelijk gericht zijn op verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer en dit vanuit de verschillende deekernen. Voor deze recreatiegebieden is een landschappelijke integratie belangrijk, ze kunnen bijvoorbeeld voorzien worden op de overgangsgebieden tussen de kernen en de open ruimte.
- Op bovengemeentelijk niveau (bijvoorbeeld karting en volleybal op professioneel niveau) moet gezocht worden naar een ligging in de nabijheid van grotere infrastructuren of 'geaccidenteerde' gebieden zoals langs A12, N16 en bedrijventerreinen. Voor deze recreatievormen is de accommodatie met vormen van business seats en een vlotte autobereikbaarheid van groot belang.

Er kan gesteld worden dat er een verschuiving zal zijn van een aantal recreatiegebieden in de gemeente. Ook wordt er ruimte gezocht voor een aantal nieuwe en grotere recreatiegebieden.

Tijdens de herziening van het GRS werden zowel het gebied aan Fort Liezele als dit aan de Lichterstraat aangeduid als potentiële zoeklocatie voor de inplanting van een nieuw, centraal gelegen sport- en recreatiegebied op gemeentelijk niveau. Tijdens het structuurplanproces werd de afweging gemaakt om **het landbouwgebied aan de Lichterstraat te weerhouden als meest aangewezen locatie** en niet het gebied van het landschapspark te Liezele (*details zie '1.3. Locatiekeuze voor het sportpark'*).

Het RUP Lichterstraat wordt **dan ook opgemaakt als uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan** waarbij het bestaande recreatiegebied met voetbal- en tennisterreinen in de kern van Puurs-centrum wordt geherlocaliseerd, opdat de vrijgekomen site kan worden omgevormd tot woongebied ten voordele van verdere kernversterking. Tegelijk wordt de concrete behoefte aan een nieuwe locatie voor het recreatiegebied aangegrepen om het huidig versnipperd en sterk verspreid aanbod aan recreatieve voorzieningen binnen de gemeente te centraliseren op een nieuwe plek.

Voorliggend RUP Lichterstraat speelt in op het GRS door natuur en indoor en outdoor activiteiten met elkaar te combineren. Bij deze ontwikkelingen en inrichting wordt evenwel rekening gehouden met de draagkracht en groene waarden van de omliggende open ruimte.



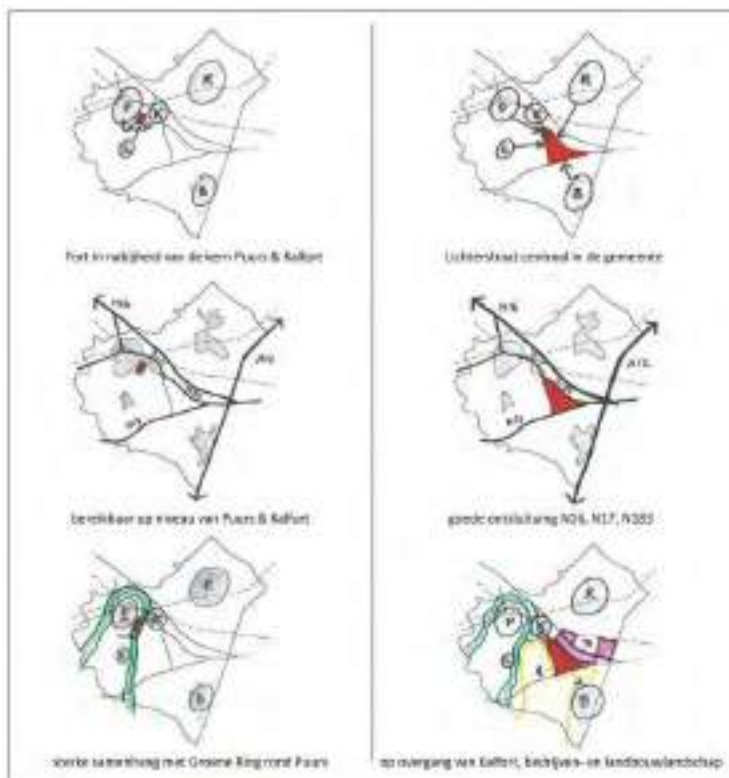


HERZIENING RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PUURS
gemeente Puurs augustus 2011

Kaart 39: ZORRKAART RECREATIEDEEMD AAN DE LICHTERSTRAAT

- projectgebied
- geschikte locatie - zoekzones A, B en C
- ongeschikte locatie
- zone uitgewerkt in ontwerpfasie onderzoek, het betreft indicatie over de gewenste grootte van het terrein, circa 10 ha (niet aan de voorgeplande aanplanting gebonden, buiten indicatief voor grootte)

bron: google earth + eigen verwerking

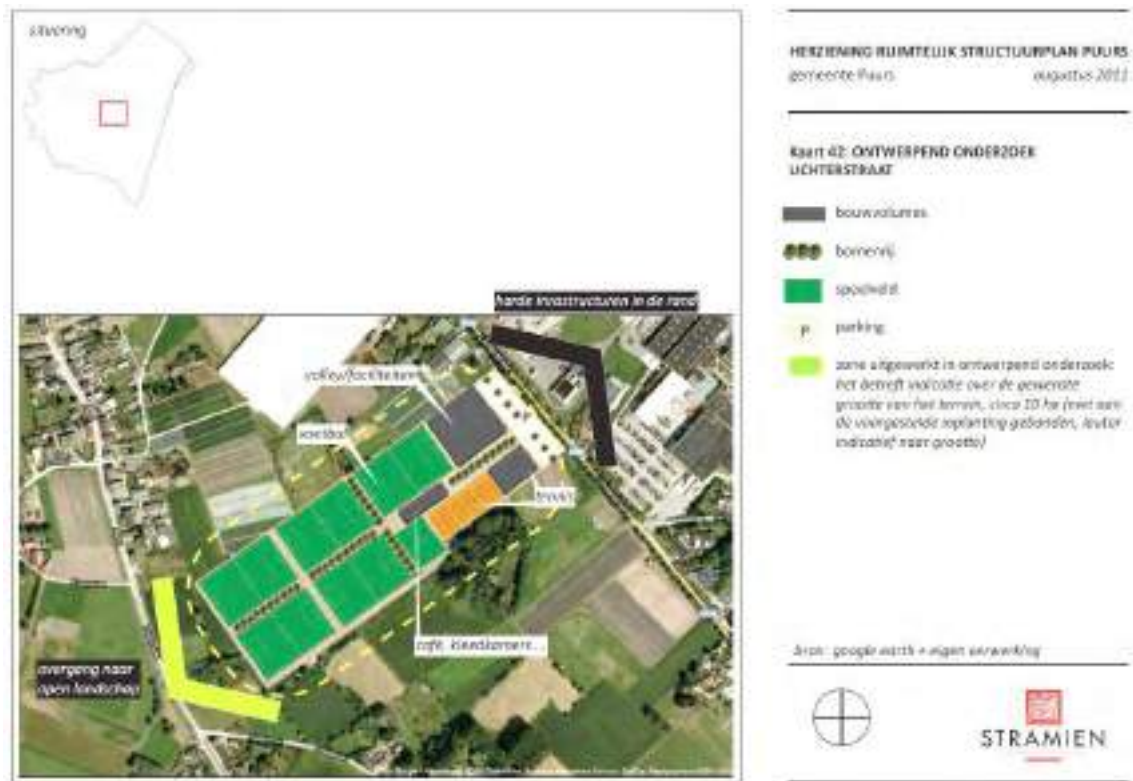


HERZIENING RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PUURS
gemeente Puurs maart 2011

Kaart 40: VERGEELIJK FORT - LICHTERSTRAAT

bron: eigen verwerking





3.3. RUP Lichteerstraat

Het RUP Lichteerstraat werd goedgekeurd d.d. 5 maart 2015 en voorziet in de bouw van een nieuw sportpark tussen de Lichteerstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat te Puurs. Het RUP voorziet de aanleg van een gemeenschappelijke parking voor het geheel van het sportpark met een capaciteit van 270 parkeerplaatsen. Er werd in het RUP verondersteld dat deze parking de gemiddelde parkeerbehoefte van het volledige sportpark dekte. Op piekmomenten, bij wedstrijden in het weekend of 's avonds bleek er een tekort aan parkeerplaatsen te zijn op de interne parking. In het RUP werd van de hypothese uitgegaan dat dit tekort aan parkeerplaatsen kon worden opgevangen door een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de bedrijvenzone aan de overzijde van de Lichteerstraat. Er werd uitgegaan van de hypothese dat tijdens de piekmomenten van het sportpark de parkeerplaatsen in de bedrijvenzone beschikbaar waren.

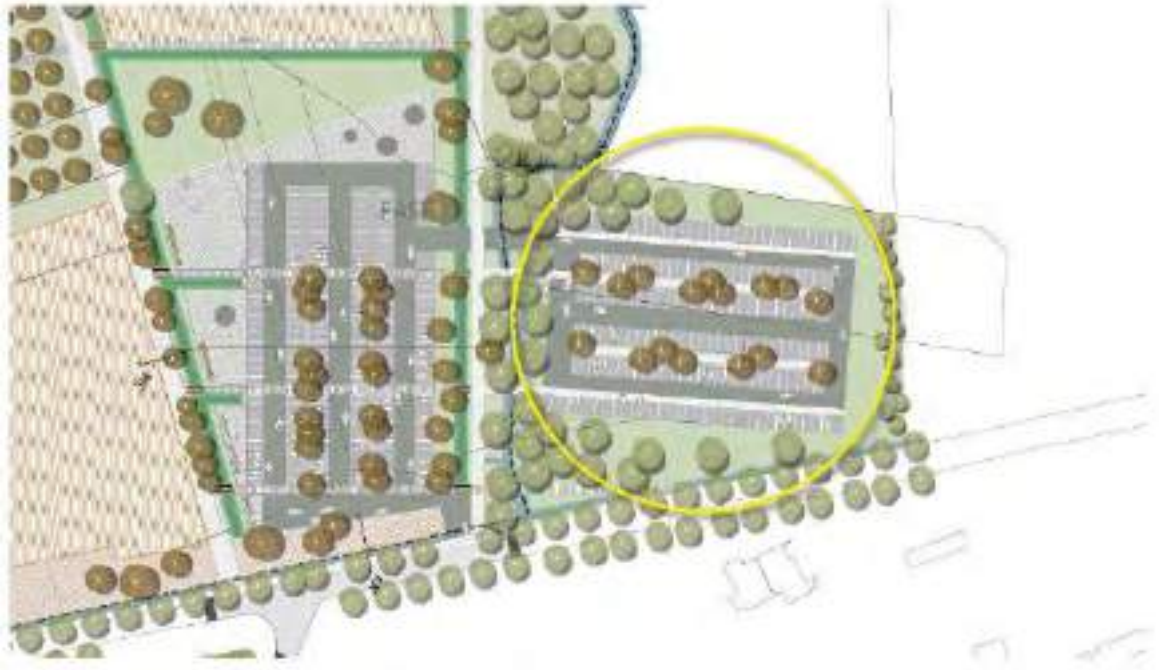
Momenteel is echter geweten dat het bedrijf Pfizer een uitbreiding plant van zijn activiteiten en hierbij een herschikking van zijn parkings zal doorvoeren. Hierdoor worden de parkeerplaatsen in de bedrijvenzone niet meer beschikbaar voor dubbelgebruik door het sportpark, waardoor voornamelijk op piekmomenten niet meer aan de parkeervraag van het sportpark kan worden voldaan.

3.4. RUP Lichteerstraat II – Uitbreiding

Het RUP Lichteerstraat fase 2 voorziet in de uitbreiding van de parking zoals voorzien in het sportpark Lichteerstraat fase 1 gelegen aan de Lichteerstraat. Deze parking (fase 2) bevindt zich eveneens aan de Lichteerstraat aansluitend aan de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs aan de overzijde van de Lichteerstraat. De uitbreiding van de parking in het sportpark wordt voorzien omwille van:

- Het initiële programma voor het sportpark voorziet in de huisvesting van volgende sporten/verenigingen: fitness, turnen, tennis, volleybal en voetbal. Bijkomend dient het sportpark ruimte te voorzien voor de judovereniging. Bepert dient de parkeerbehoefte aangepast te worden.
- De herstructurering van de bedrijfssite Pfizer. Pfizer Puurs gelegen aan de overzijde van de Lichteerstraat voorziet op de korte termijn de herstructurering van hun bedrijfsterrein. Door bijkomende bebouwing gaan ca. 400 personeelsparkings verloren. Hierdoor dienen een aantal parkings gecompenseerd te worden. Deze compensatie zal plaats vinden door een gewijzigde modal split, parkeren op eigen terreinen en parkeren op de site van het sportpark.
- Door de herstructurering van bedrijfssite Pfizer komen de parkeermogelijkheden van het Sportpark aan de Lichteerstraat in het gedrang. Het RUP Lichteerstraat (fase 1) voorziet namelijk in het dubbelgebruik van de

parkeerfaciliteiten van Pfizer. De initiële parkeerbalans van het sportpark voorzag in het medegebruik van de parkeerplaatsen van Pfizer tijdens de drukste periodes zoals bij de uitbating van het sportpark in weekend. Door de herstructurering van de bedrijfsterreinen van Pfizer Puurs is dit dubbelgebruik niet meer mogelijk en ontstaat er nood aan bijkomende parkeervoorzieningen voor de normale uitbating van het sportpark en dit tijdens de weekendperiodes.



| *situering van het sportpark fase 2 (de nieuwe parking) op het inrichtingsplan – Sportpark Lichterstraat fase 1 + fase 2*

Het sportpark Lichterstraat Fase 2 voorziet in de uitbreiding van de reeds voorziene parking waarbij maximaal een dubbelgebruik wordt nagestreefd tussen de functies van het sportpark en een deel van de personeelsparking van Pfizer Puurs. De gemeente en Pfizer slaan dat ook de handen in elkaar om deze parkeervoorzieningen te realiseren. Concreet worden voor de totaliteit van het sportpark maximaal 500 parkeerplaatsen voorzien waarvan maximaal 270 in het RUP Lichterstraat Fase 1 en maximaal 230 in het voorliggende RUP fase 2. De parkeerplaatsen die voorzien worden in het RUP Lichterstraat fase 2 worden tijdens de werkuren voorzien voor Pfizer Puurs en tijdens de drukke periodes voor de sportactiviteiten voor het sportpark (voornamelijk de weekends – wanneer er geen of minder parkeerbehoefte is bij Pfizer). De parkeerplekken van fase 1 worden voorzien voor het functioneren van het sportpark tijdens de werkuren van Pfizer.

3.5. Mobiliteitsplan Klein-Brabant (Bornem – Puurs – Sint-Amands)

De sneltoets werd voor Bornem uitgevoerd op 25 september 2007, voor Puurs op 13 mei 2008 en voor Sint-Amands op 23 oktober 2007. In de drie gemeenten kwam de GBC tot het besluit dat alle actoren nog achter het huidige beleidsscenario van het mobiliteitsplan staan, maar dat het plan zelf toe is aan een verbreding en verdieping van een aantal welbepaalde thema's (spoor 2). Hierbij zijn de volgende thema's geselecteerd:

- Fiets en voetgangersnetwerken
- Openbaar vervoer
- Wegencategorisering en circulatie
- Parkeren
- Zwaar vervoer
- Opvolging en communicatie.

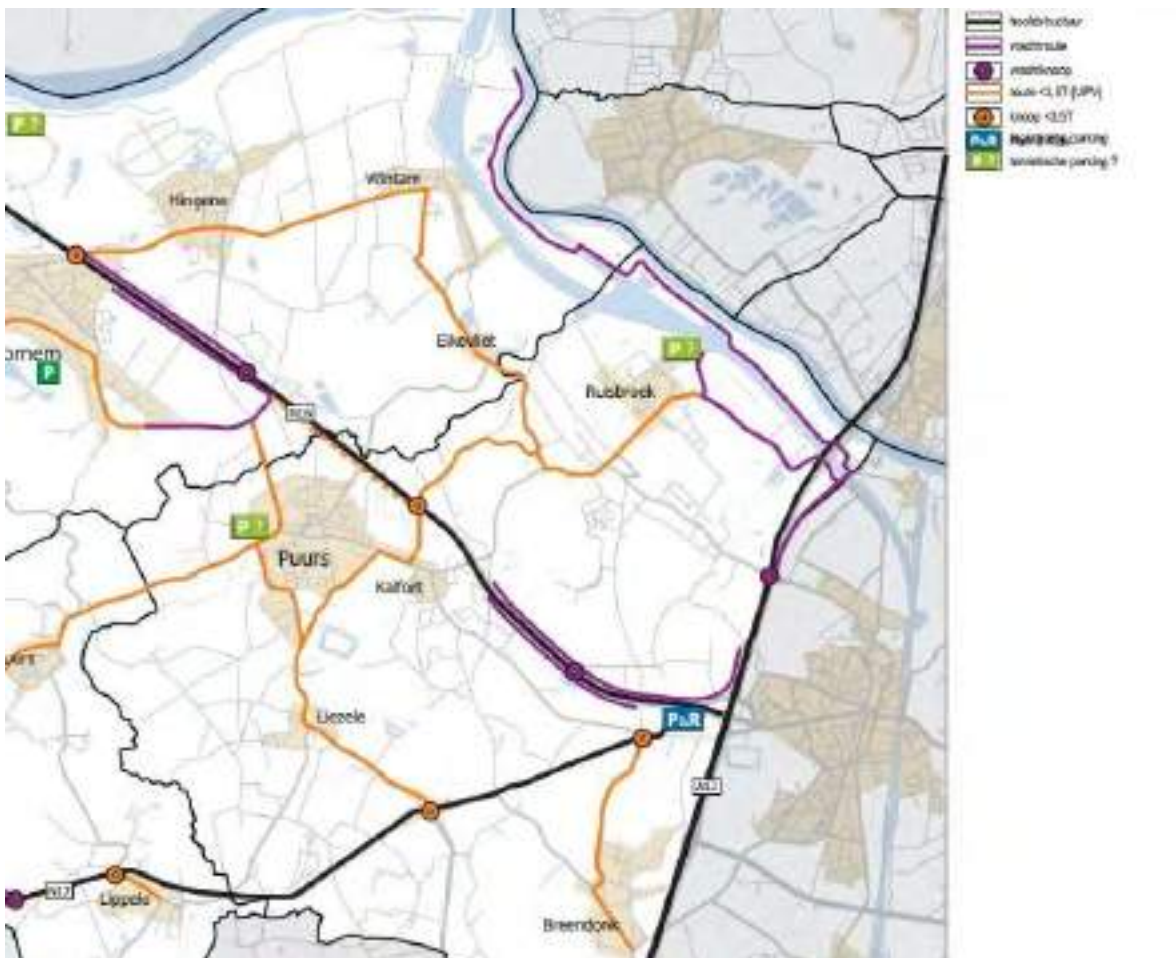
Het thema 'opvolging en communicatie' brengt de in de verkenningsnota bepaalde thema's 'monitoring en evaluatie' en 'structureel overleg' samen. Deze thema's hebben immers een sterke samenhang, waardoor het in de loop van het proces duidelijk werd dat deze best samen behandeld werden.

De PAC heeft in de vergadering van 18 juni 2009 de verkenningnota, zijnde de eerste fase van de bijsturing van het mobiliteitsplan, conform verklaard. Op 23 september 2010 werd de uitwerkingnota goedgekeurd door de PAC. Voor de beleidsnota, dit is het eindrapport van de derde en laatste fase van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan, gebeurde de voorlopige vastlegging door de gemeenteraad op 10 mei 2011 voor Bornem, op 5 mei 2011 voor Puurs en op 26 april 2011 voor Sint-Amands.

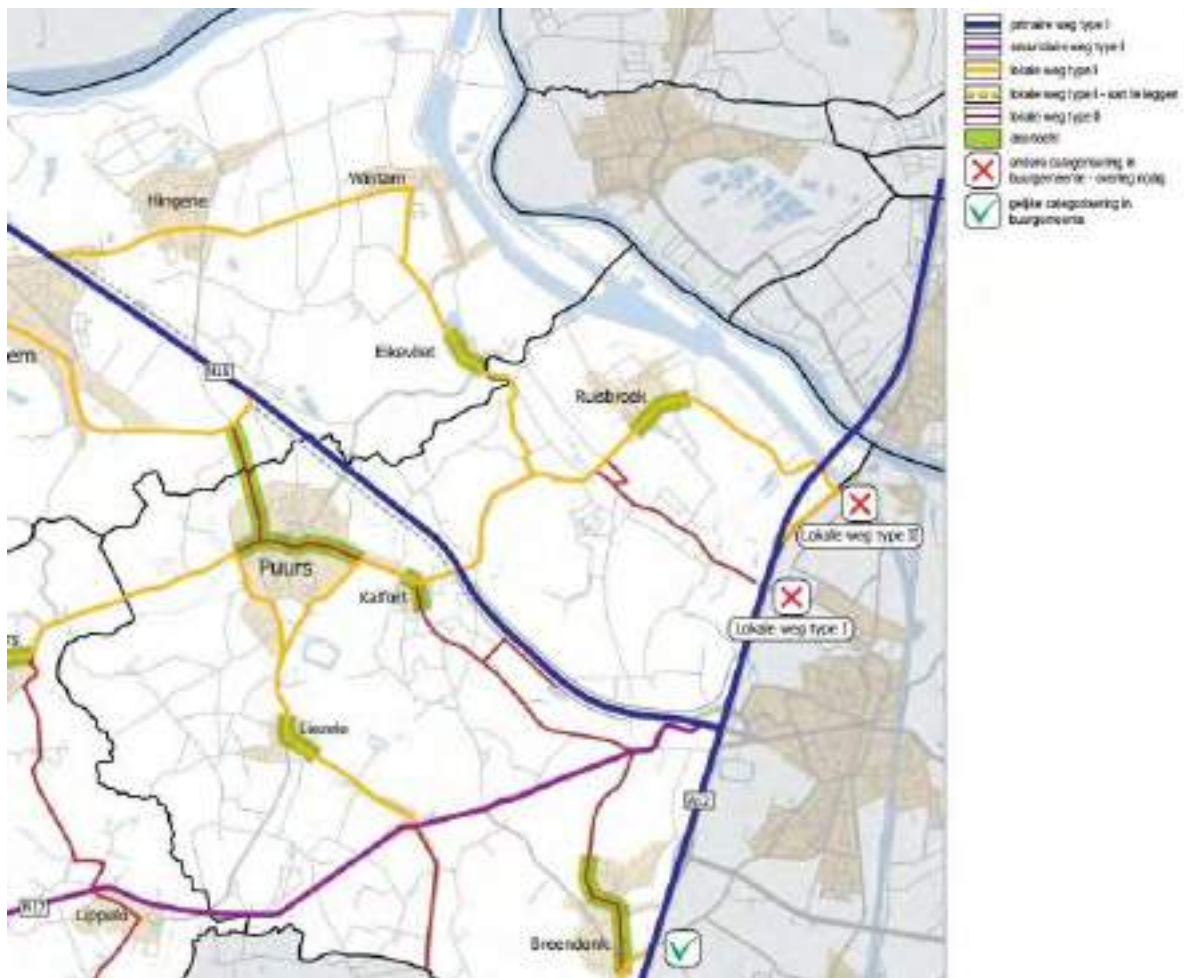
De gemeenteraad van Puurs heeft op 6 oktober 2011 het verbreed en verdiept mobiliteitsplan Klein-Brabant definitief vastgesteld na conformverklaring in de provinciale auditcommissie van 7 juli 2011.

3.5.1. Hoofdstructuur lokale ontsluiting / Wegencategorisering

Het mobiliteitsplan voorziet voor de Lichterstraat geen verbindende functie, ook niet op lokaal niveau. Gelet op zijn ontsluitende functie wordt hij geselecteerd als lokale weg type II.



Hoofdstructuur lokale ontsluiting Bornem- Puurs -Sint-Amands (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)



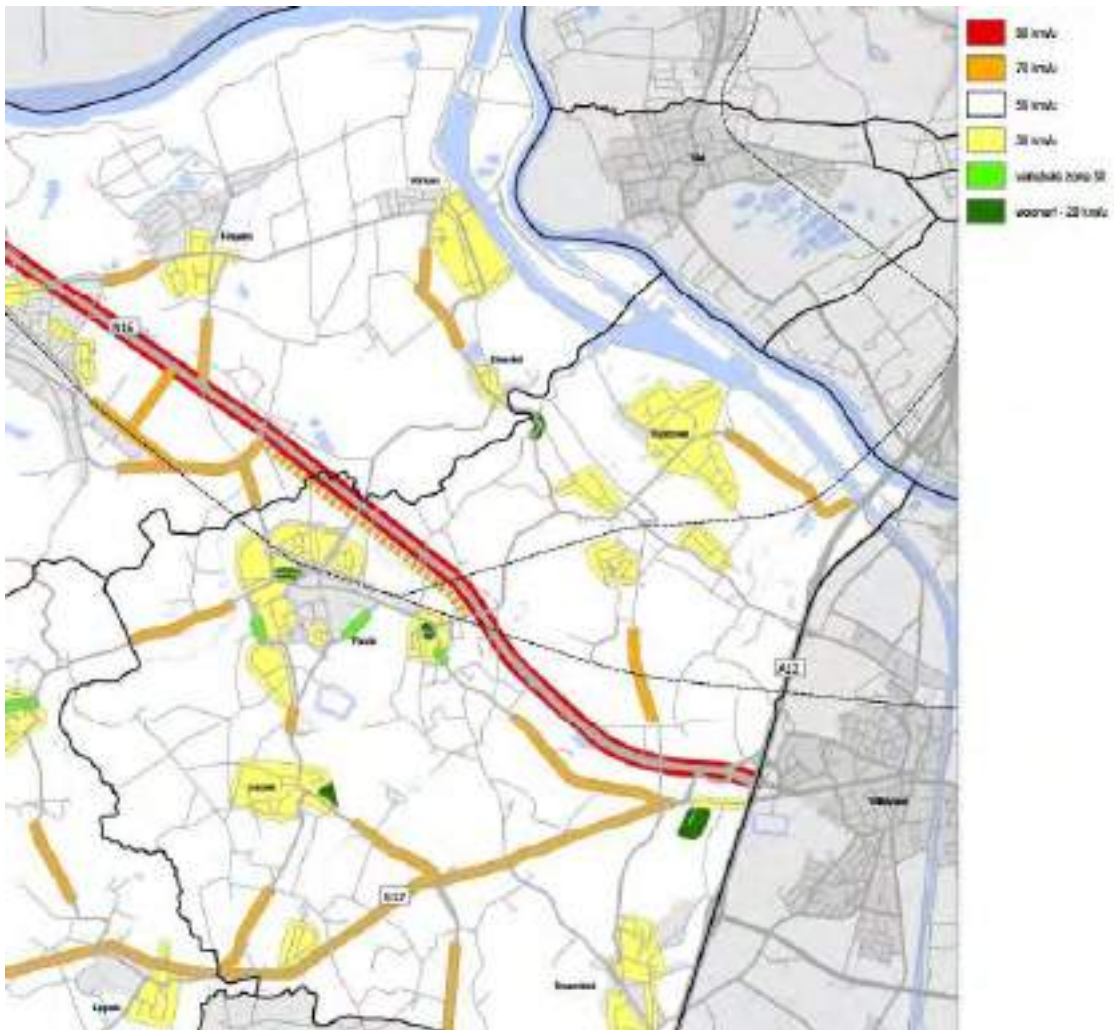
Suggestie wegcategorisering Bornen - Puurs - Sint-Amands (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

Een lokale wegen type II (Lokale gebiedsontsluitingsweg) heeft als enige hoofdfunctie het ontsluiten van een welbepaald gebied., in dit geval een functionele zone (ontsluiting van de vestigingen in deze zone naar het omliggend wegennet).

De relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de ontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen. Het gebruik van de weg door doorgaand verkeer (waaronder doorgaand zwaar vervoer) is ongewenst. De weg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal, stedelijk en lokaal ontsluitend busverkeer.

3.5.2. Snelheidregimes

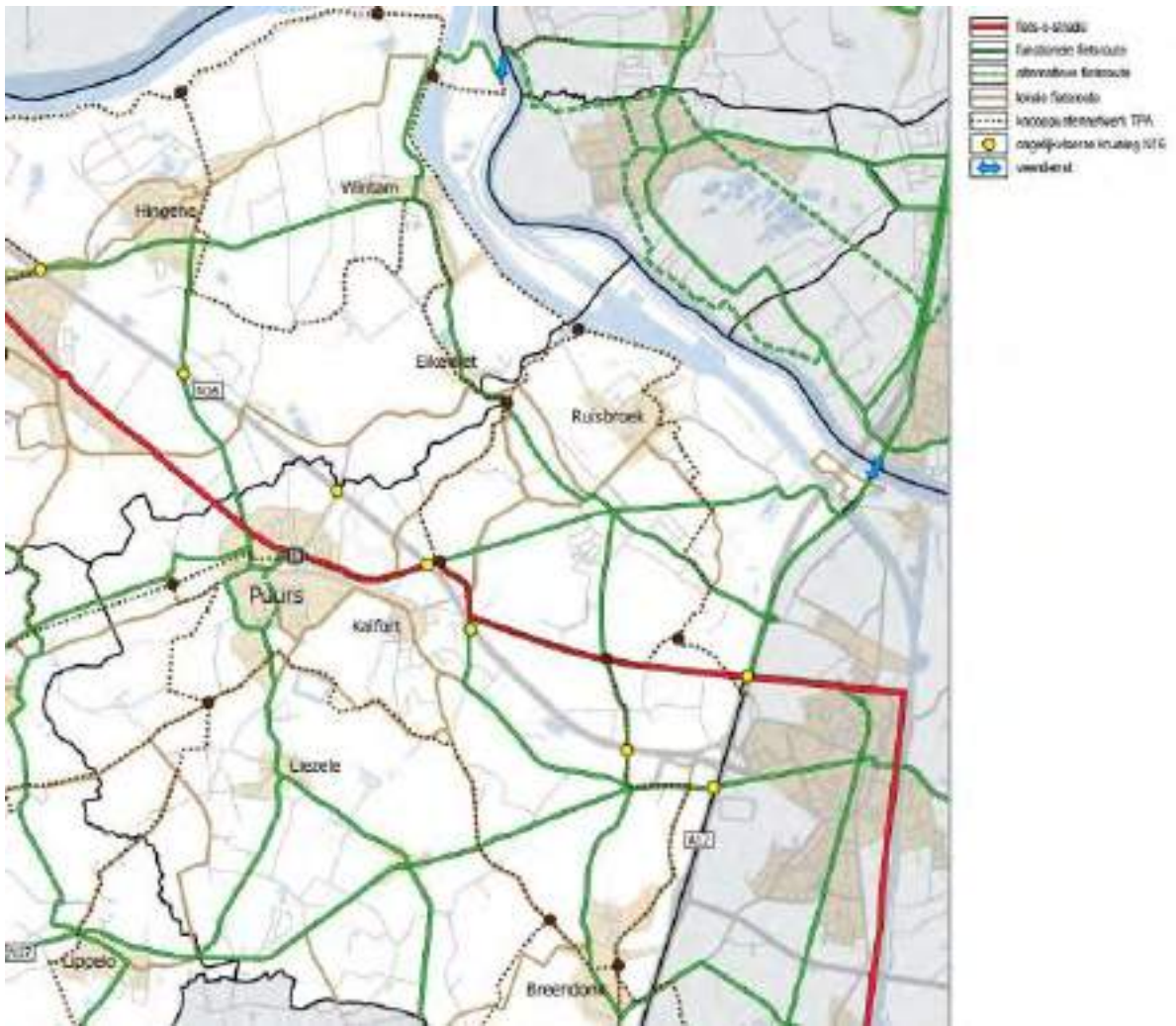
Ter hoogte van het Sportpark Lichterstraat voorziet het wensbeeld snelheidsregimes een overgang van 70 naar 50 km/u (woonzones Kalfort).



Wensbeeld snelheidsregimes Bornem – Puurs – Sint-Amands (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

3.5.3. Fietsnetwerk

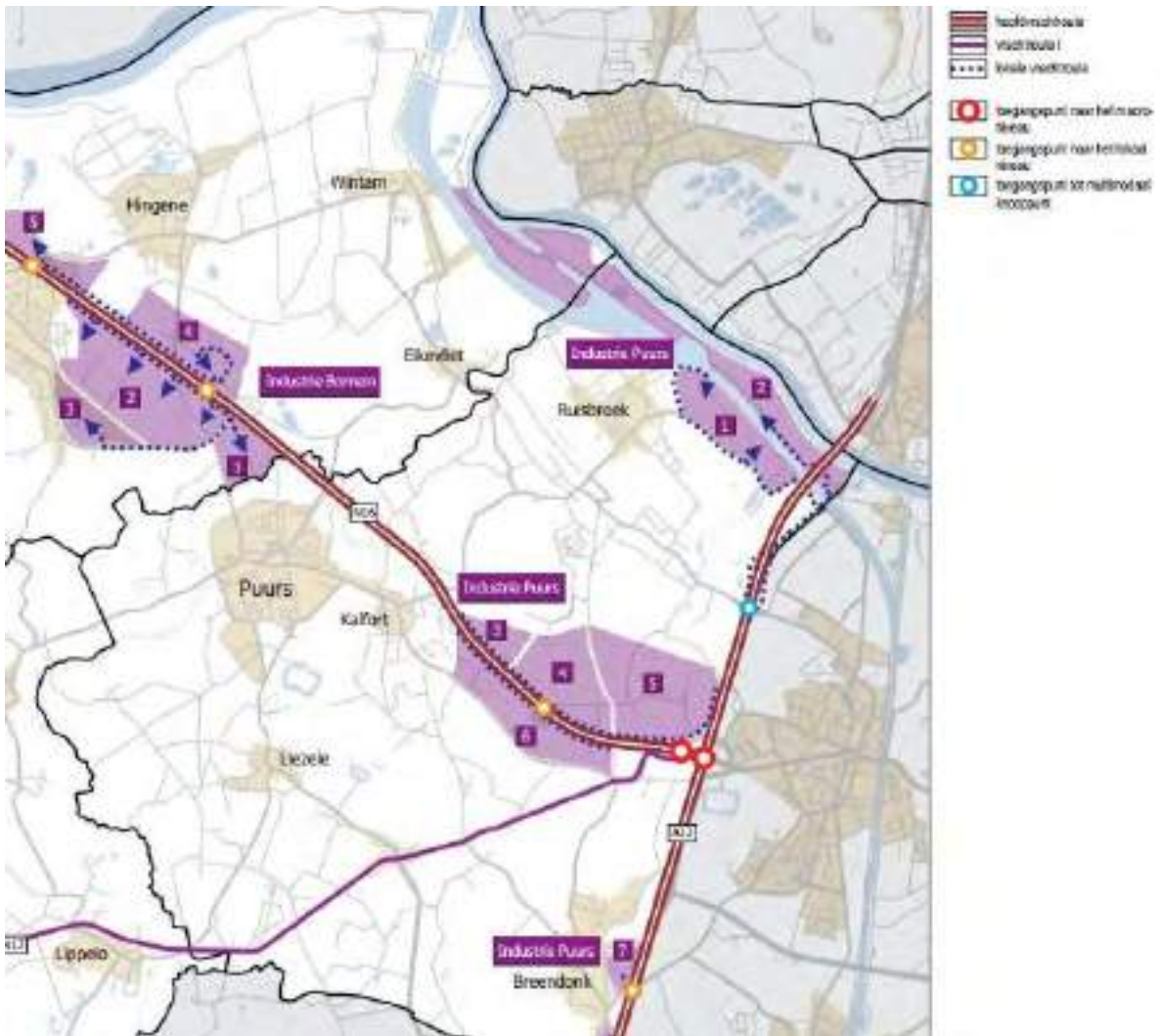
De Lichterstraat is opgenomen als functionele fietsroute en sluit via 2 ongelijkvloerse kruisingen met de N16 aan op de fietsostrand tussen Puurs en Willebroek.



Fietsnetwerk Puurs (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

3.5.4. Vrachtverkeer

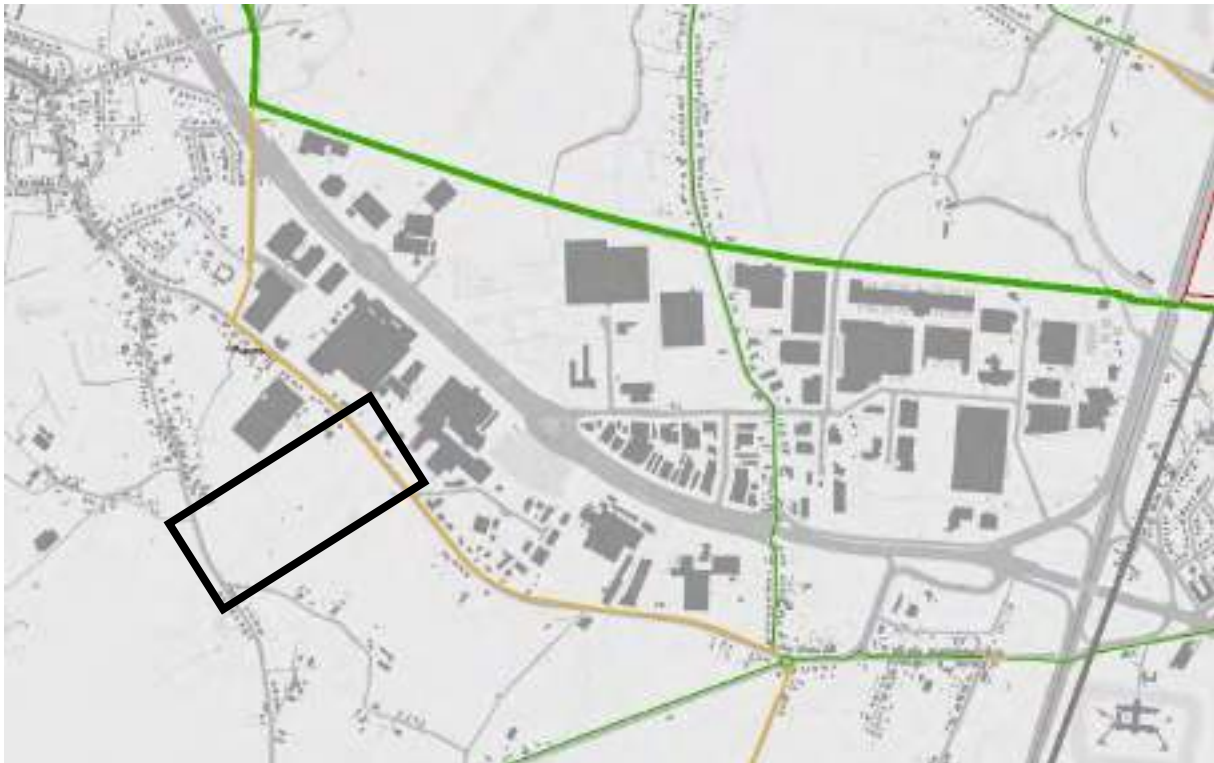
De Lichterstraat is niet opgenomen in het vrachtroutenetwerk. De hoofdvrachtroute loopt via de N16 en de A12. De N17 is op zijn beurt geselecteerd als vrachtroute I en fungeert als toegangspunt naar het macroniveau ter hoogte van de aansluitingen met de N16 en de A12.



Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer Puurs (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

3.6. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen

De Lichterstraat is opgenomen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen als functionele fietsroute (niet conform vademecum fietsvoorzieningen). Via de A. Meersmansdreef en Pullaar-Neerlichter sluit ze aan op de fietsstrade langsheen de spoorlijn Puurs-Willebroek.



Sportpark Lichterveld op Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen (Geoloket Provincie Antwerpen)

3.7. Toeristisch Fietsroutenetwerk Antwerpen

Sportpark Lichterveld sluit via Essendries-Letterheide aan op het fietsknooppuntennetwerk van de provincie Antwerpen.



Sportpark Lichterveld op Fietsknooppuntennetwerk (Geoloket Provincie Antwerpen)

3.8. Atlas der buurwegen

Door de atlas der buurwegen wordt de Haagstraat aangeduid als buurtweg nr. 20. Buurtweg nr. 8 komt overeen met Aspot en Letterheide, doch onderging enkele wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke tracé. In de hoek gevormd door de Haagstraat en Letterheide start buurtweg nr. 68, welke in NO-richting het plangebied doorkruist. Buurtweg nr. 67 valt samen met de zuidelijke begrenzing.



Sportpark Lichterveld op Atlas der Buurtwegen (Geopunt Vlaanderen)

3.9. Pfizer

Aan de overzijde van de Lichterstraat, ten noorden van het sportpark Lichterstraat, ligt het farmaceutisch bedrijf Pfizer. Momenteel zijn er zo'n 1838 medewerkers. Voor de komende jaren voorziet Pfizer nog een toename van ca. 100 medewerkers per jaar. Tegen 2021 betekent dat zo'n 500 extra personeelsleden.

De investeringen die deze groei veroorzaken zijn rechtstreeks of onrechtstreeks gelinkt met de ruimtes die momenteel gebruikt worden als parkeerplaats (verlies van ca. 400 plaatsen). Het betreft nieuwe productie-eenheden en de bouw van een nieuw logistiek centrum. In 2016 werden ter compensatie van het toekomstig verlies aan parkeerplaatsen reeds 121 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd (56p + 65p). Onderstaand plan toont een overzicht van het huidige- en toekomstige parkeeraanbod.



De ontsluiting van het bedrijf verloopt volledig via de N16 Rijksweg; de toegangen tot de Lichterstraat zijn enkel voor noodgevallen.

Om de nood aan bijkomende parkeerplaatsen (verlies parkeerplaatsen + groei personeelsbestand) op te vangen wenst Pfizer in samenwerking met de gemeente een parking te realiseren die complementair is met het parkeren in functie van het sportpark Lichterstraat. De parking functioneert als overloopparking bij bezoekerspieken van het sportpark (weekend); deze vallen niet samen met de piekmomenten bij Pfizer.

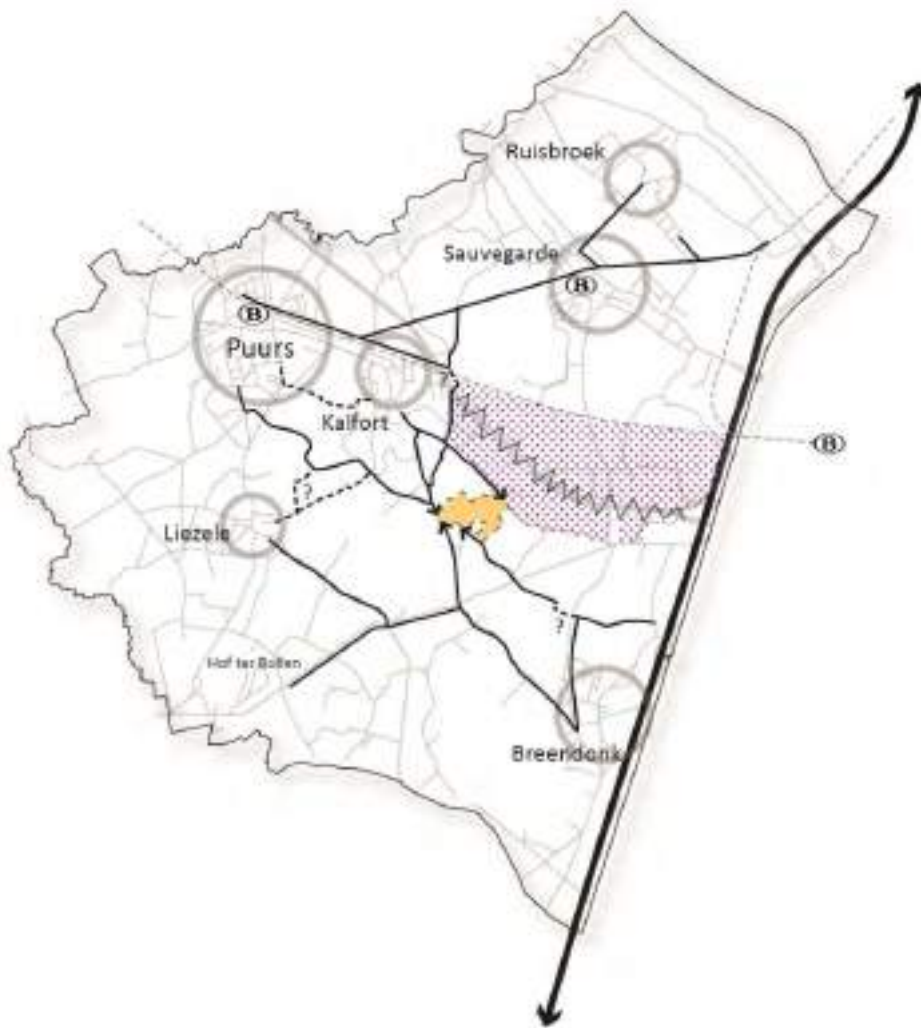
4. Bereikbaarheidsprofiel

Het gebied van het sportpark ligt centraal in de gemeente Puurs, begrepen tussen de Lichterstraat in het oosten en de Haagstraat en Letterheide in het westen. Aan de overzijde van de Lichterstraat situeert zich het industriegebied langs de N16-Rijksweg, ten zuiden en westen van het plangebied strekt het landbouwgebied Liezele – Breendonk zich uit.

4.1. Voetgangers en fietsers

4.1.1. Netwerk

Het nieuwe sportpark past zich in het bestaande lokale fietsnetwerk, waardoor veilige fietsverbindingen mogelijk zijn tussen de verschillende dealkernen en de Lichterstraat. Tevens verknoopt het plangebied met de regionale fietsroutes (zowel recreatieve als functionele routes). Bij de opmaak van het RUP landschapspark Fort Liezele en het RUP Fabiolapark wordt tevens gekozen voor het inkleuren van een belangrijke fiets- en wandelverbinding om de kernen van Puurs en Liezele te ontsluiten naar het gebied van de Lichterstraat.



| Verknopen van de fietsverbindingen tussen de verschillende deerkernen ter hoogte van de Lichterstraat

Onderstaande figuur duidt de verschillende fietsroutes aan in de (ruime) omgeving van het plangebied. Langsheen de Letterheide en Essendries verknoopt het recreatieve fietsknopennetwerk, terwijl de Rijksweg de drager vormt van een provinciale functionele route.



| Bereikbaarheid via de fietsroutes

4.1.2. Voetgangersvoorziening

Er zijn momenteel geen specifieke voetgangersvoorzieningen aanwezig, noch in de Lichterstraat noch in Letterheide en de Haagstraat. Voetgangers dienen er gebruik te maken van de rijweg, het fietspad en/of de groene berm.

4.1.3. Fietsvoorzieningen

Langs de Lichterstraat is een dubbelrichtingsfietspad (breedte 2,40m) in betonverharding aanwezig langs de noordzijde. Het fietspad is van de rijweg afgescheiden door een grasberm en bomenrij. Ter hoogte van de zijstraten en enkele aanwezige woningen, buigt het fietspad uit naar de rijweg.

Het dubbelrichtingsfietspad langs Letterheide is smaller (breedte 2m) en uitgevoerd in kleinschalig materiaal. Een haagje/ grasberm scheidt het fietspad van de rijweg.



Dubbelrichtingsfietspad Lichteerstraat

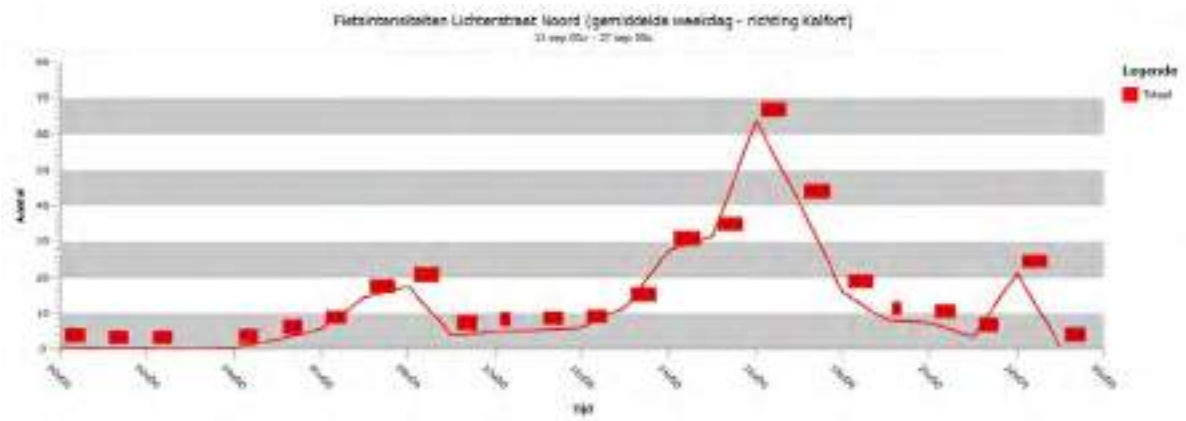


Dubbelrichtingsfietspad Letterheide

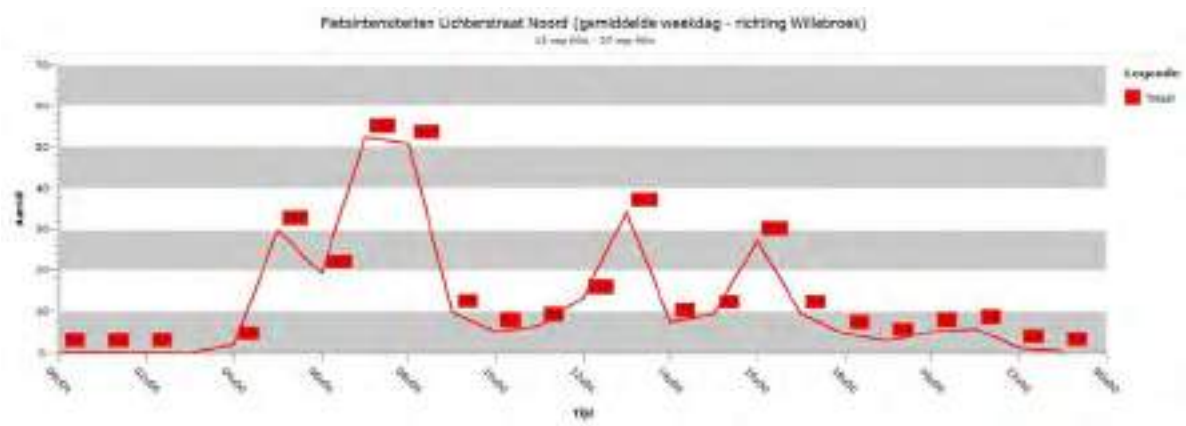
4.1.4. Gebruik

In de Lichteerstraat werden van dinsdag 13 september 2016 tot zondag 2 oktober 2016 slangtellingen uitgevoerd. De telpunten situeerden zich net ten westen van de het kruispunt met Neerlichter en net ten oosten van de aansluiting met de A. Meersmansdreef.

De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op **weekdagen**.



| Fietsintensiteiten Lichtestraat Noord – richting Kalfort (weekdag)



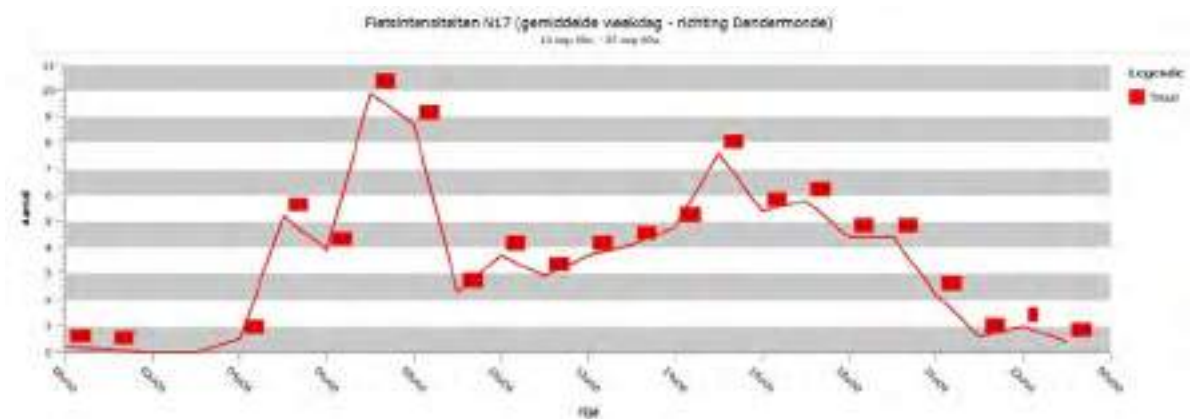
| Fietsintensiteiten Lichtestraat Noord – richting Willebroek (weekdag)



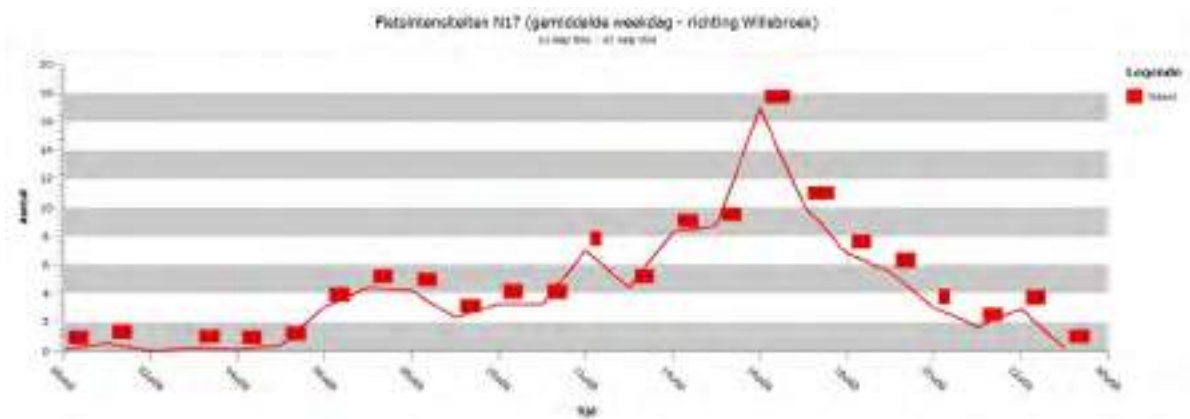
| Fietsintensiteiten Lichtestraat Zuid – richting Kalfort (weekdag)



| Fietsintensiteiten Lichteerstraat Zuid – richting Willebroek (weekdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (weekdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (weekdag)

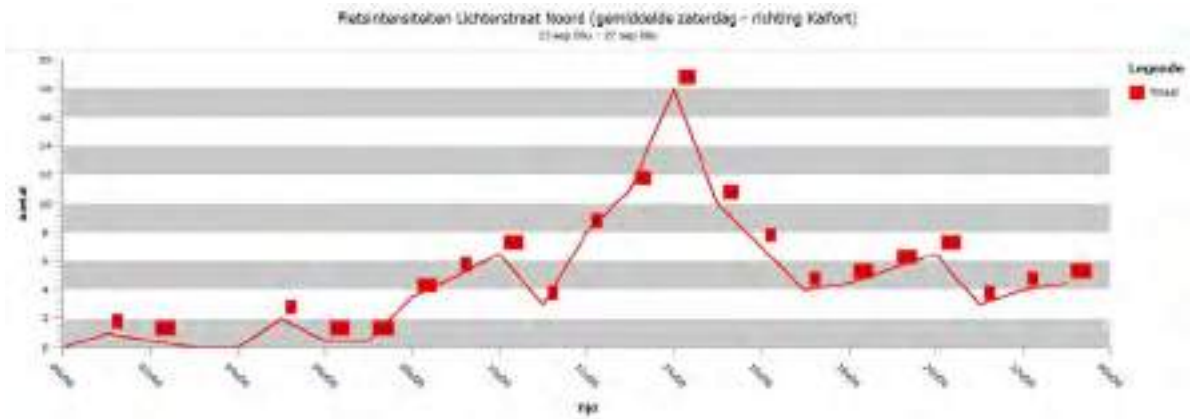
Tijdens het ochtendspitsuur (8u) meten we in de Lichteerstraat zo'n 20 fietsers richting Kalfort zowel ter hoogte van het noordelijke als het zuidelijke telpunt. Dit is vermoedelijk schoolfietsverkeer. In de richting van Willebroek tellen we zo'n 50 fietsers op het noordelijke telpunt; deze komen niet terug op het zuidelijke telpunt. Dit is fietsverkeer met als bestemming bedrijvzone. Op het zuidelijke telpunten meten we slechts zo'n 5 fietsers richting Willebroek.

Tijdens het avondspitsuur (16u) tellen we in de Lichteerstraat zo'n 30 fietsers richting Willebroek en zo'n 60 fietsers richting Kalfort. Ook hier zien we in de meetresultaten een groot verschil tussen het noordelijke en het zuidelijke telpunt in de Lichteerstraat. Dit bevestigt de resultaten van de ochtendspits: ca. 20-30 schoolfietsers met als bestemming Puurs; zo'n 50-60 functionele fietsers vanuit Puurs richting bedrijvzone.

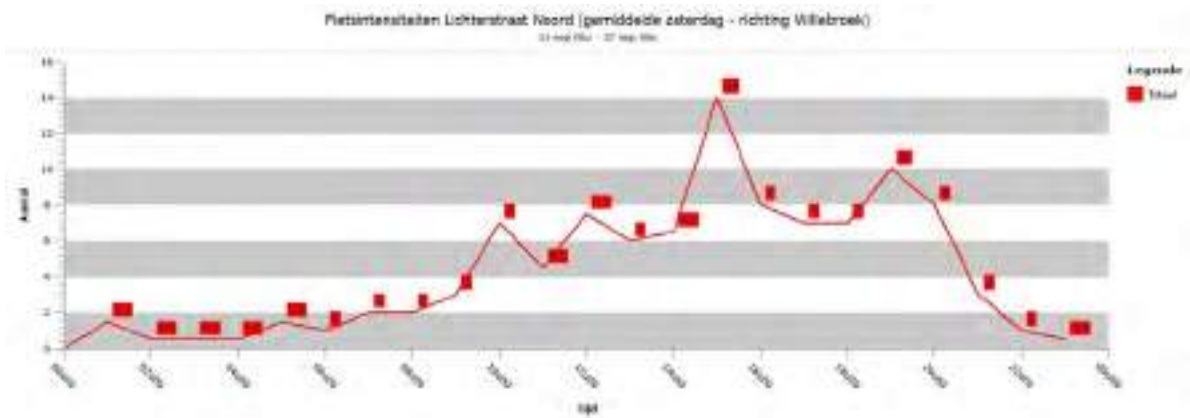
Langsheen de N17 Dendermondsesteenweg liggen de fietsintensiteiten erg laag met ca. 5 fietsers per rijrichting. Enkel tijdens het avondspitsuur is er een kleine uitschieter in de richting van Willebroek (17 fietsers).

Op zaterdag is het fietsverkeer heel beperkt met pieken van ca. 15 fietsers per rijrichting op alle meetpunten en dit tussen 13u en 15u.

De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op **zaterdagen**.



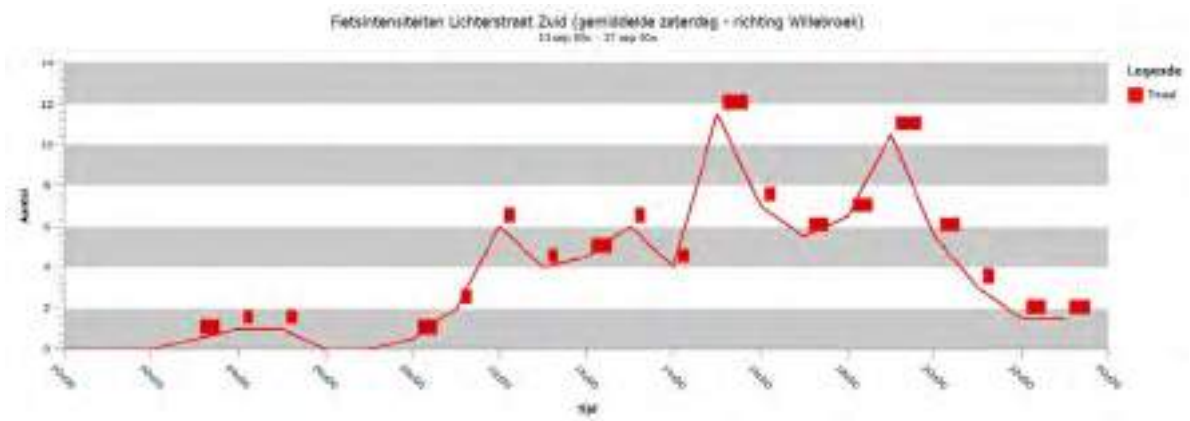
| Fietsintensiteiten Lichtestraat Noord – richting Kalfort (zaterdag)



| Fietsintensiteiten Lichtestraat Noord – richting Willebroek (zaterdag)



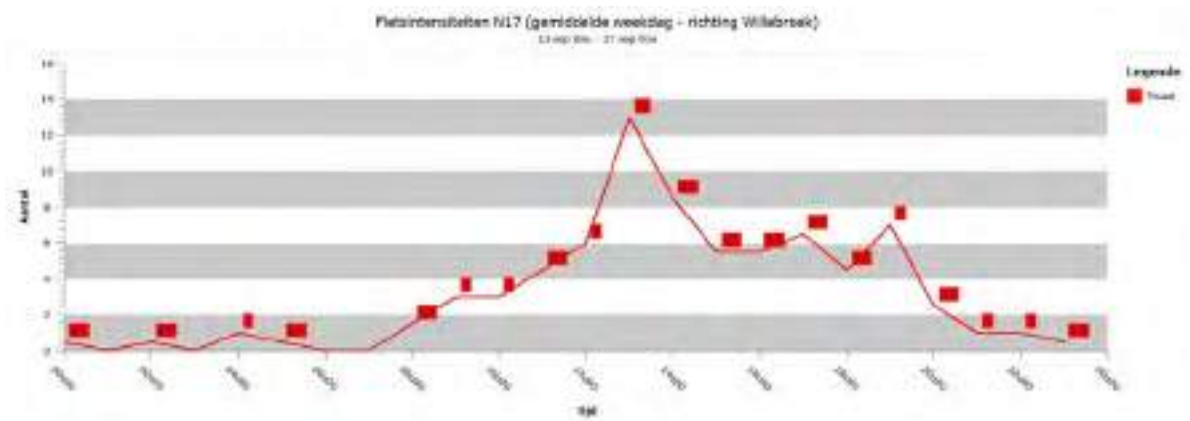
| Fietsintensiteiten Lichtestraat Zuid – richting Kalfort (zaterdag)



| Fietsintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Willebroek (zaterdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (zaterdag)



| Fietsintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (zaterdag)

4.2. Openbaar vervoer

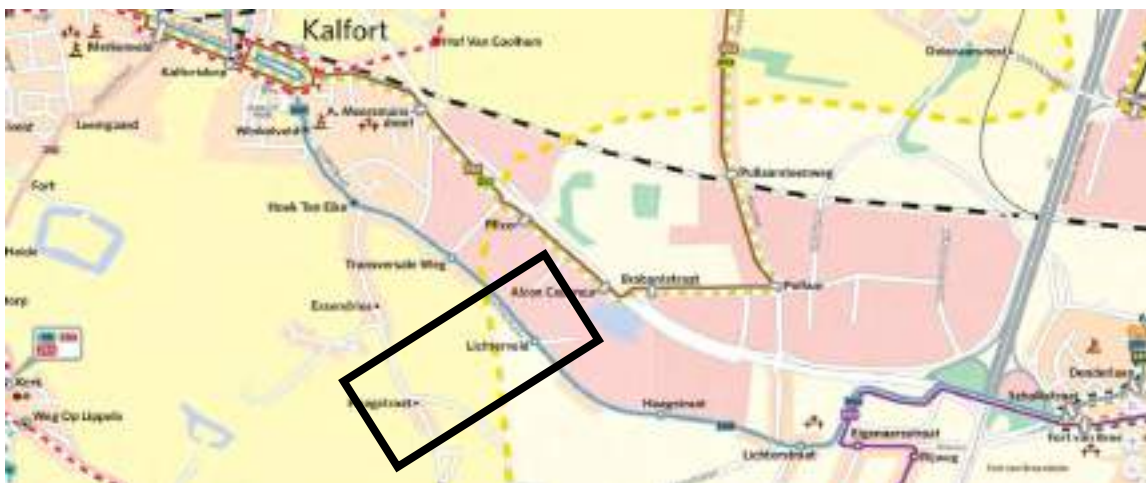
De projectzone ligt in het invloedsgebied van de lijnen 252 Boom-Puurs-Bornem-Dendermonde, 253 Boom-Puurs-Dendermonde en 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs en zorgen voor een aansluiting op het spoorwegennet aan het station van Puurs.

De werkelijke wandelafstand tot de halten van lijnen 252 en 253 is echter te groot (> 1000m) om bruikbaar te zijn voor de bezoekers van het sportpark. Er zijn geen verkortende voetgangersverbindingen doorheen het bedrijventerrein aanwezig.



4.2.1. Aanbod De Lijn

Sportpark Lichterveld wordt bediend door lijn 260 Brussel-Nieuwenrode-Willebroek-Puurs. De halte 'Puurs-Lichterveld' ligt in de Lichteerstraat net ter hoogte van de nieuwe ontsluiting van het sportpark. De halte is momenteel enkel uitgerust met een schuilhuisje (halte richting Willebroek).



Sportpark Lichterveld op netplan De Lijn

	Weekdagen (schooldagen/schoolvakantie)	Zaterdag, Zon- en Feestdagen
Frequentie Spits	½ u	2u
Frequentie Dal	1u	2u

Amplitude r. Brussel	6:20-20:49	8:13-22:12
Amplitude r. Puurs	7:08-22:01	9:33-23:30

Frequentie en amplitude lijn 260 Brussel-Puurs

Op Letterheide is nog een aanvullend aanbod van De Lijn door de belbus 938 Klein-Brabant (enkel op aanvraag). De belbus Klein-Brabant bedient de volgende (deel)gemeenten: Bornem, Branst, Breendonk, Buitenland, Eikevliet, Hingene, Liezele, Lippelo, Mariekerke, Oppuurs, Puurs, Ruisbroek, Sint-Amands, Weert, Wintam.

De belbushalte 'Puurs-Haagstraat' is enkel uitgerust met een haltepaal.



Schulhuisje bushalte 'Lichterveld' in de Lichterstraat

Haltepaal bushalte 'Haagstraat' op Letterheide

4.2.2. Afstanden tot aanbod

Vanuit alle functies van het sportpark is het aanbod van De Lijn optimaal bereikbaar. De maximale loopafstand tot het aanbod van lijn 260 is 500m. Voor de meest verkeersgenererende functies van het sportpark (indoor/voetbal) is het echter slechts 150-380m.

	Lijn 260	Belbus 938
Indoor	150m	590m
Voetbal	380m	290m
Ruiterclub	500m	420m

Reële loopafstanden functies sportpark tot bushaltes

4.3. Gemotoriseerd verkeer

4.3.1. Ontsluitingsstructuur

Het sportpark wordt voor gemotoriseerd verkeer enkel ontsloten via de Lichterstraat. De Lichterstraat heeft als lokale weg type II enkel een ontsluitende functie tussen Kalfort en de N17 Dendermondsesteenweg. Lokaal verkeer met bestemming A12 dient de N16 rijksweg te gebruiken.



| Ontsluiting Sportpark – gemotoriseerd verkeer

4.3.2. Huidig druktebeeld

Telprogramma

In overleg met de gemeente Puurs werden volgende tellocaties (doorsnedetellingen) geselecteerd:

- Lichterveld, net ten oosten van de kruising met de A. Meersmansdreef;
- Lichterveld, net te westen van de aansluiting met Neerlichter;
- N17 Dendermondsesteenweg.

Onderstaande figuur geeft de tellocaties weer:



| Locaties doorsnedetellingen

Resultaten doorsnedemetingen

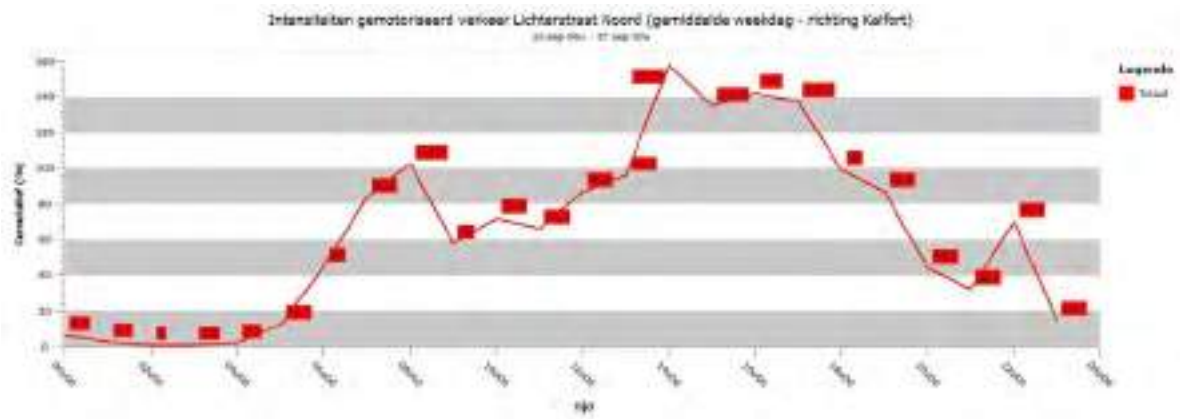
De doorsnedetellingen werden uitgevoerd van van dinsdag 13 september 2016 tot zondag 2 oktober 2016 slagtellingen uitgevoerd. Voor de verwerking van deze resultaten tot gemiddelde waarden werd de data van de periode van dinsdag 13 september tot dinsdag 27 september (twee weken) gebruikt.

De telpunten in de Lichterstraat situeerden zich net ten westen van de het kruispunt met Neerlichter en net ten oosten van de aansluiting met de A. Meersmansdreef. Op de N17 Dendermondsesteenweg lag de telsing ten oosten van de rotonde.

In de Lichterstraat liggen de intensiteiten tijdens het ochtendspitsuur (8u) tussen de 100 en de 150 pae per rijrichting. Vergelijken we de cijfers tussen het noordelijke en zuidelijke telpunt dat blijkt dat zo'n 30-50 pae's hun bestemming vinden in de bedrijvzone. Dat is ca. 30% van het verkeer in de Lichterstraat. Rond 13-14u liggen de intensiteiten er opnieuw op dezelfde hoogte als het ochtendspitsuur. Dit is een belangrijk wisselpunt tussen de verschillende shiften bij Pfizer. Tijdens het avondspitsuur (17u) zijn de intensiteiten het hoogst richting Willebroek met zo'n 200 tot 250 voertuigen. Opnieuw stellen we zo'n 50 voertuigen verschil vast tussen het noordelijke en het zuidelijke telpunt. In de richting van Kalfort zijn de intensiteiten op dat moment slechts de helft met ca. 100-140 voertuigen.

Tijdens het ochtendspitsuur (8u) op de N17 domineert de richting Willebroek. De intensiteiten zijn er op dat ogenblik dubbel zo groot (650 pae) dan de richting Dendermonde. Tijdens de namiddagpiek (14u) zijn de intensiteiten voor beide rijrichtingen gelijk met zo'n 350 pae/uur. Ook tijdens het avondspitsuur (17u) liggen de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer niet zo ver uit mekaar: ca. 550 richting Dendermonde; ca. 590 richting Willebroek.

De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op **weekdagen**.



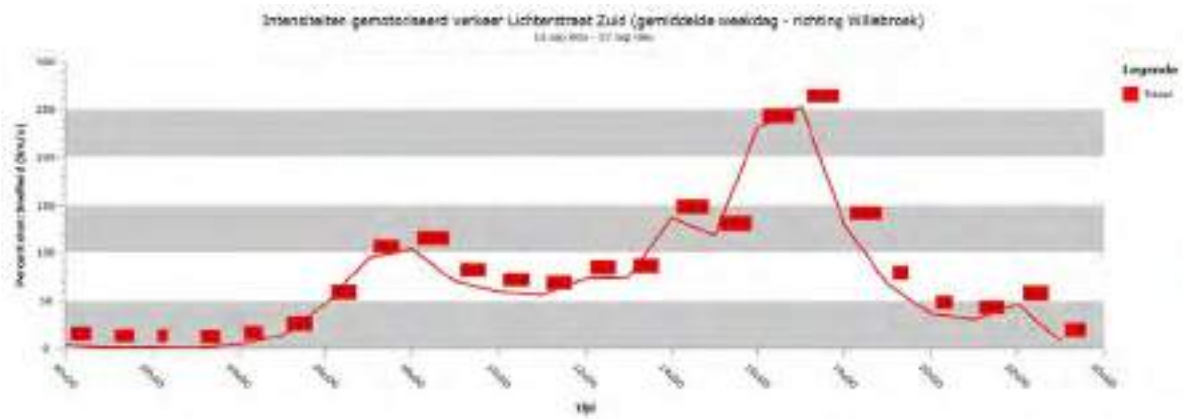
| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Kalfort (weekdag)



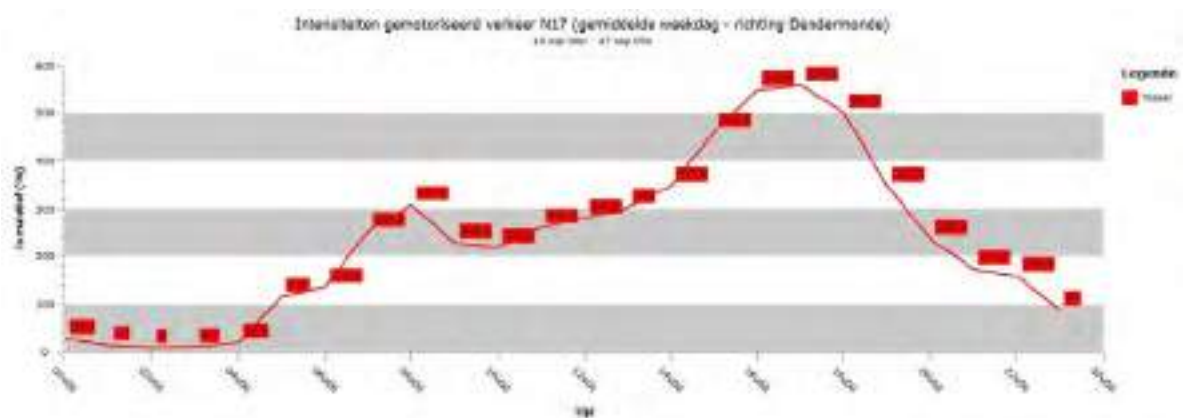
| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Noord – richting Willebroek (weekdag)



| Verkeersintensiteiten Lichterstraat Zuid – richting Kalfort (weekdag)



| Verkeersintensiteiten Lichteerstraat Zuid – richting Willebroek (weekdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (weekdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (weekdag)

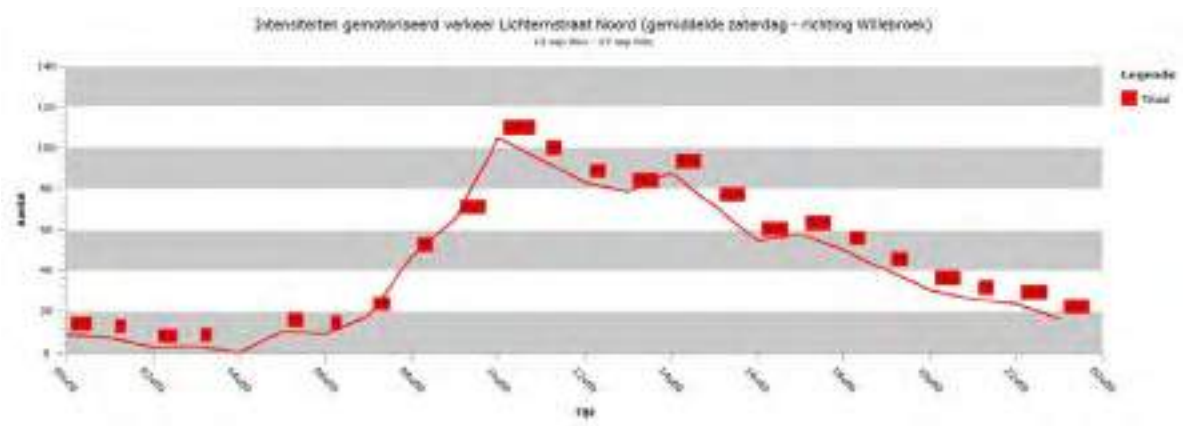
Op zaterdagen zien we in de Lichteerstraat een piek om 10u en om 14u. Op het noordelijke meetpunt gaat het in beide rijrichtingen om ca. 100 pae/uur. Voor het zuidelijke meetpunt liggen de intensiteiten lichtjes lager: ca. 90 in de richting van Kalfort en ca. 65 in de richting van Willebroek.

Voor de N17 Dendermondsesteenweg is er een vrij vlak verloop van de intensiteiten tussen 9-10u en 18u met zo'n 400 pae/uur per rijrichting.

De hierna volgende grafieken geven de verkeersintensiteiten weer op de respectievelijke meetpunten op **zaterdagen**.



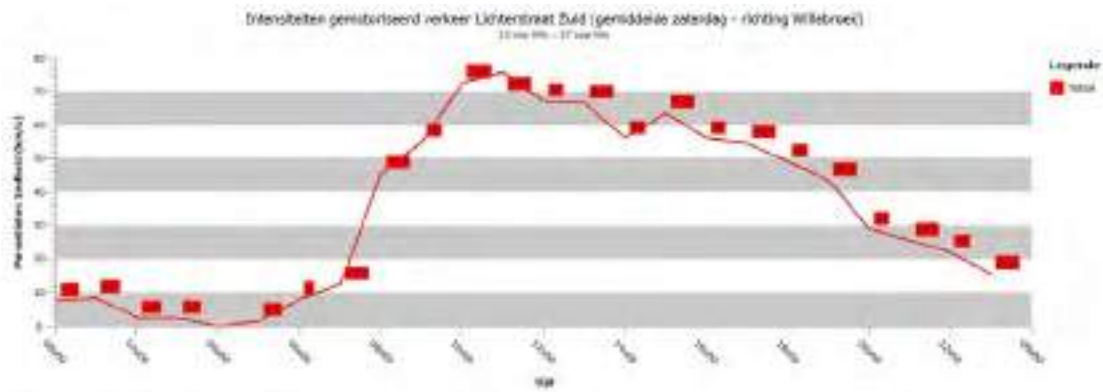
| Verkeersintensiteiten Lichteerstraat Noord – richting Kalfort (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten Lichteerstraat Noord – richting Willebroek (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten Lichteerstraat Zuid – richting Kalfort (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten Lichteerstraat Zuid – richting Willebroek (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Dendermonde (zaterdag)



| Verkeersintensiteiten N17 Dendermondsesteenweg – richting Willebroek (zaterdag)

Evaluatie doorsnedemetingen

Wanneer we de huidige verkeersintensiteiten afzetten tegen de theoretische wegcapaciteit blijkt dat er op wegvakniveau nog een grote restcapaciteit aanwezig is. Momenteel wordt slechts ca. 10-15% (ochtendspitsuur) tot 10-25% (avondspitsuur) van de theoretische capaciteit benut in de Lichteerstraat. Voor de N17 Dendermondsesteenweg ligt dat rond de 30%.

Indien we ook kijken naar grensrichtwaarden in functie van verkeersleefbaarheid dan ligt deze voor de drukst moment (avondspitsuur, rijrichting Willebroek) 60% verwijderd van deze grenswaarden.

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitzicht weg	Huidige verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 8u (Pae/uur/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pae/uur/rijrichting)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	2x1 met beperkt aantal kruispunt en scheiding verkeersdeelnemers	385	1800
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			450	1800
Lichterstraat Noord > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	180	1000
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	245	1000
Lichterstraat Zuid > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	132	1000
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	104	1000

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen weekdays ochtendspitsuur (8u)

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitzicht weg	Huidige verkeersintensiteiten avondspitsuur 17u 8u (Pae/uur/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pae/uur/rijrichting)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	2x1 met beperkt aantal kruispunt en scheiding verkeersdeelnemers	559	1800
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			593	1800
Lichterstraat Noord > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	137	1000
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	207	1000
Lichterstraat Zuid > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	98	1000
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	253	1000

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen weekdays avondspitsuur (17u)

Op zaterdag liggen de intensiteiten lager dan op weekdays en ligt dus de verhouding tussen huidige intensiteit en theoretische capaciteit / leefbaarheidsgrens nog gunstiger.

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitzicht weg	Huidige verkeersintensiteiten 30u (Pae/uur/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pae/uur/rijrichting)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	2x1 met beperkt aantal kruispunt en scheiding verkeersdeelnemers	333	1800
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			413	1800
Lichterstraat Noord > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	112	1000
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	105	1000
Lichterstraat Zuid > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	85	1000
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	73	1000

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen zaterdag 10u

Weg	Omschrijving wegtype	Omschrijving uitzicht weg	Huidige verkeersintensiteiten 14u (Pae/uur/rijrichting)	Theoretische capaciteit (Pae/uur/rijrichting)
N17 Dendermondsesteenweg > Dendermonde	Secundaire weg	2x1 met beperkt aantal kruispunt en scheiding verkeersdeelnemers	410	1800
N17 Dendermondsesteenweg > Willebroek			360	1800
Lichterstraat Noord > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	105	1000
Lichterstraat Noord > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	80	1000
Lichterstraat Zuid > Kalfort	Lokale	2x1 weg groot aantal kruispunten	85	1000
Lichterstraat Zuid > Willebroek	verbindingsweg	kruispunten	66	1000

| Evaluatie intensiteiten doorsnedemetingen zaterdag 17u

Resultaten snelheidsmetingen

Gelijktijdig met de intensiteitsmetingen werden ook snelheidsmetingen uitgevoerd. De hierna volgende grafieken geven de snelheden van het gemotoriseerd verkeer weer op de respectievelijke meetpunten.

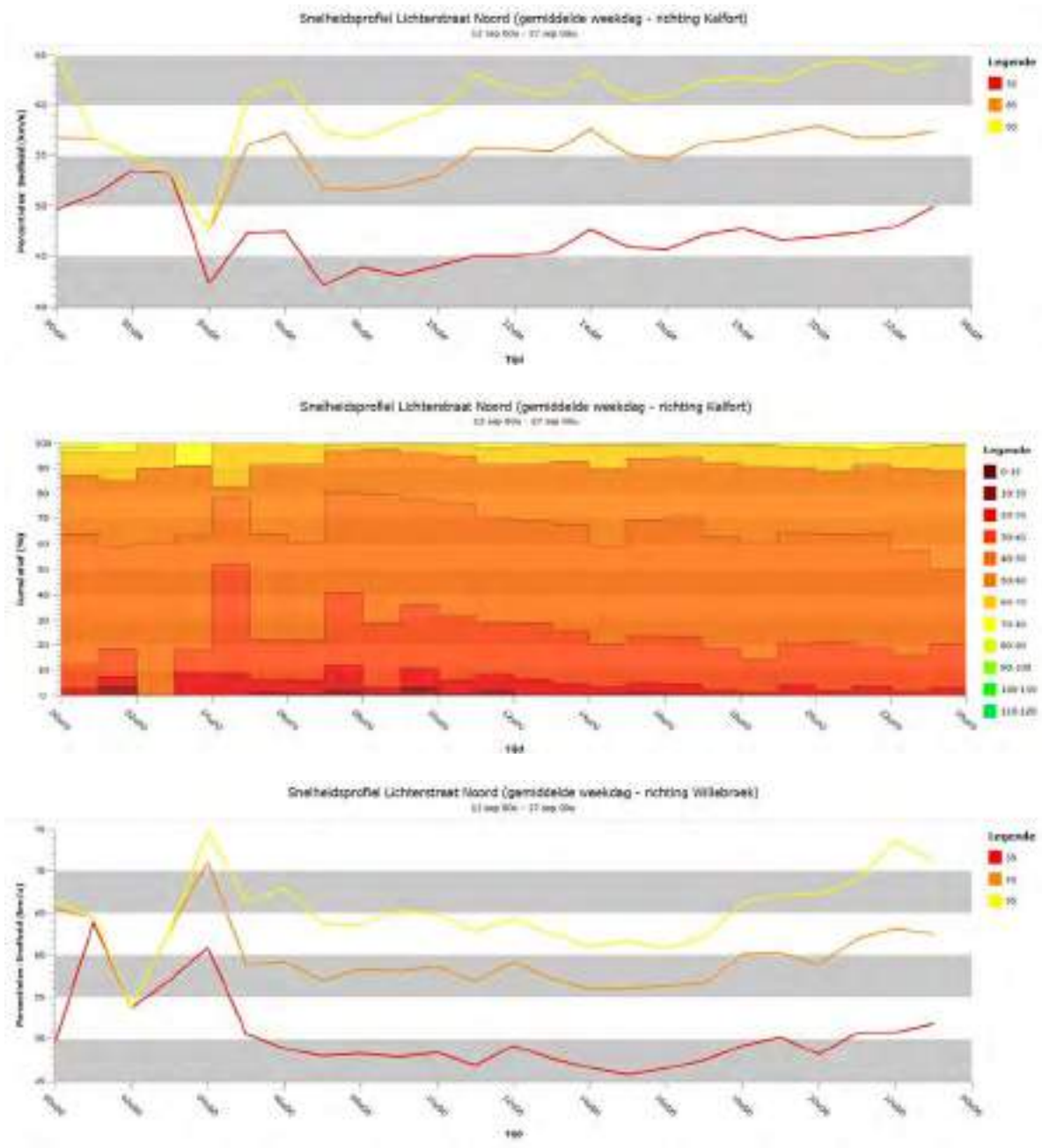
Ter hoogte van het telpunt op de N17 Dendermondsesteenweg (oostelijke tak rotonde) is de toegelaten snelheid 50km/u. In de richting van Willebroek ligt de V85 onder de toegelaten snelheid; in de richting van Dendermonde Sint-Niklaas ligt de V85 rond de 55 km/u dus net boven de toegelaten snelheid. Dit is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden.

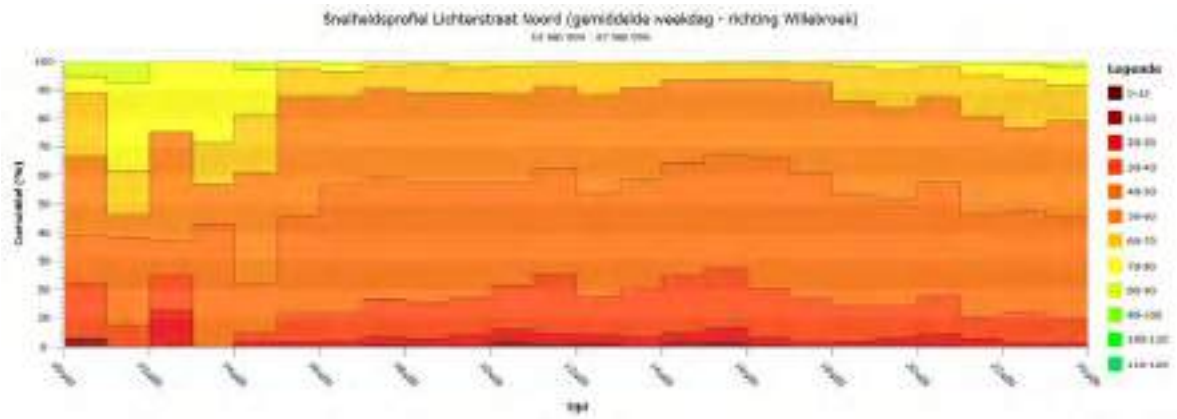
In de richting van Dendermonde, dus richting rotonde, zien we dat omstreeks 8u, 11u en 16u de V85 met 10 km/u verlaagd tot ca. 45 km/u. Vermoedelijk bouwt op dat moment de wachtrij aan de rotonde op en wordt er eerder de snelheid gematigd.

Ter hoogte van het zuidelijke meetpunt in de Lichterstraat, net ten noorden van de aansluiting met de Neerlichter, is de toegelaten snelheid 85 ligt er rond de toegelaten snelheid. Ca. 15% van de bestuurders rijdt er dus te snel.

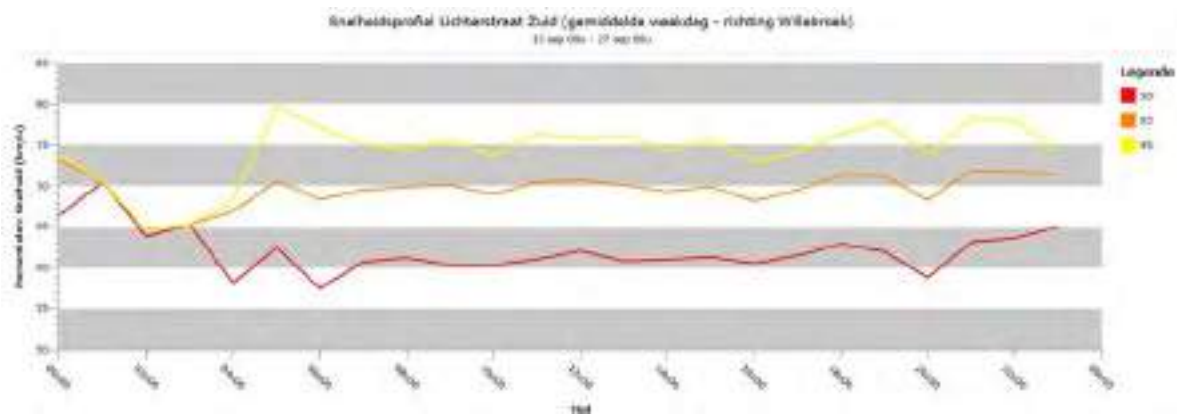
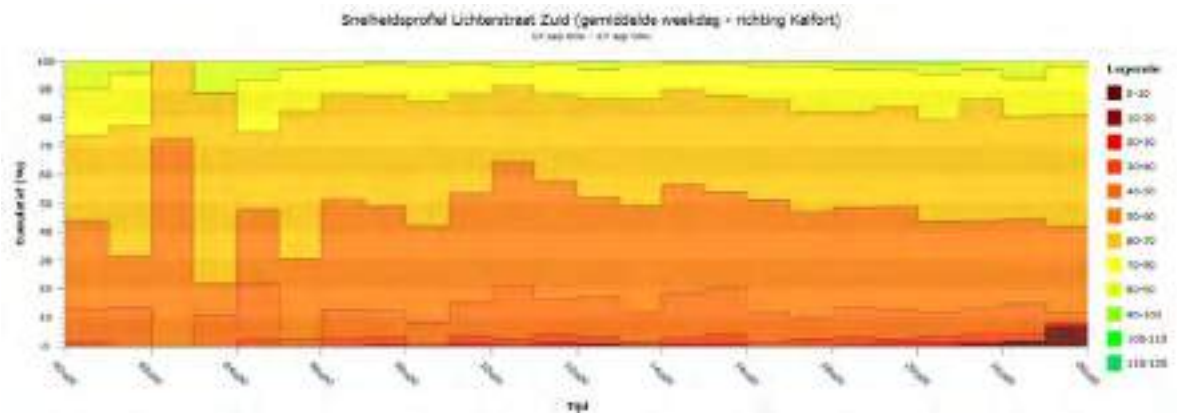
In de Lichterstraat, ten noorden van de Transversale weg, ligt de V85 met ca. 57 km/u hoger dan de toegelaten snelheidslimiet (50 km/u) en dit in beide rijrichtingen.

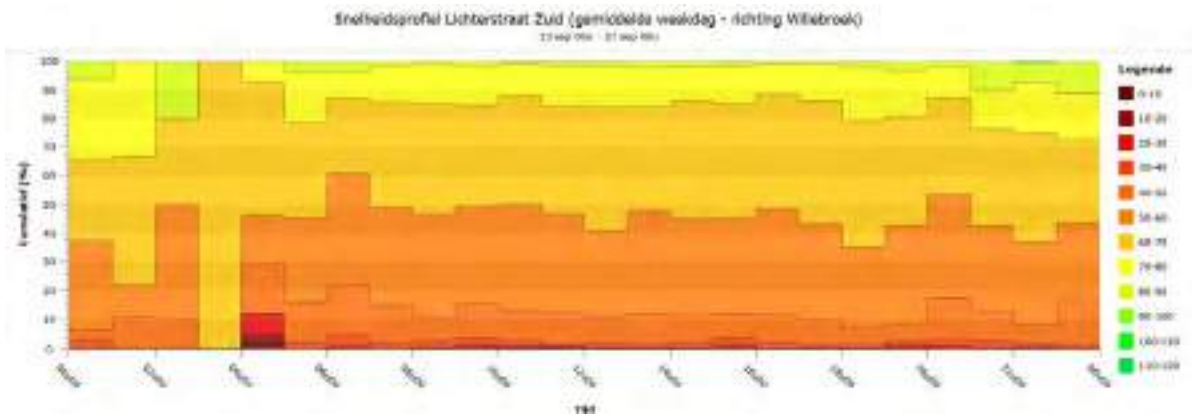
De hierna volgende grafieken geven een gedetailleerd beeld van de gereden snelheden op de verschillende meetpunten tijdens de periode van de intensiteitsmetingen.



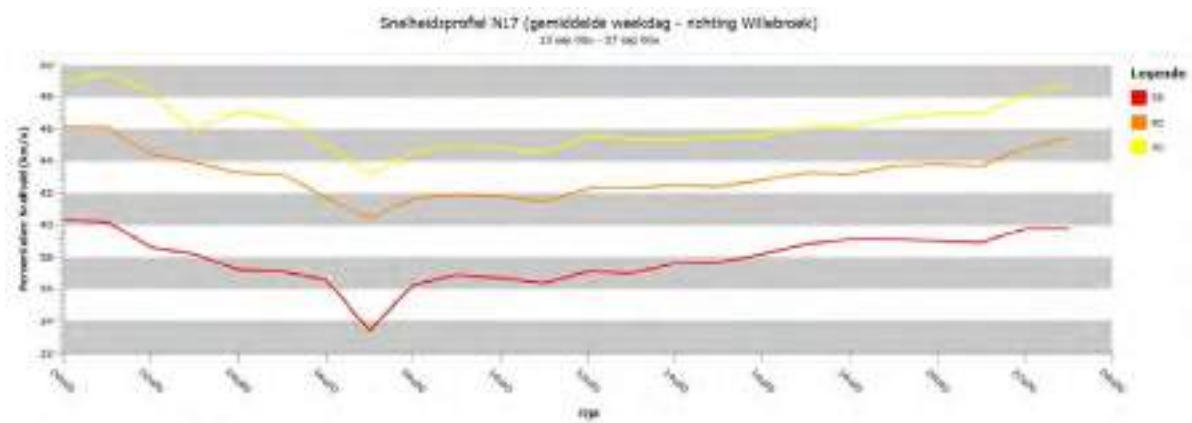
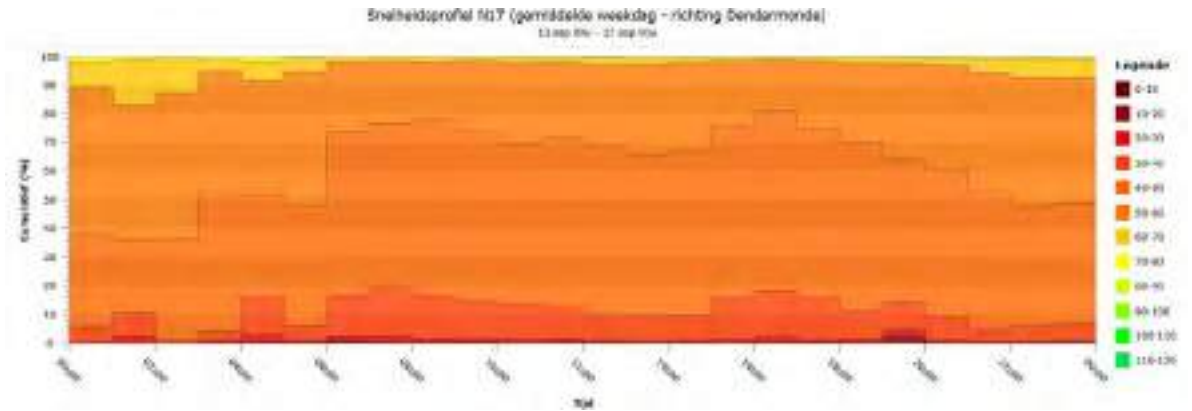
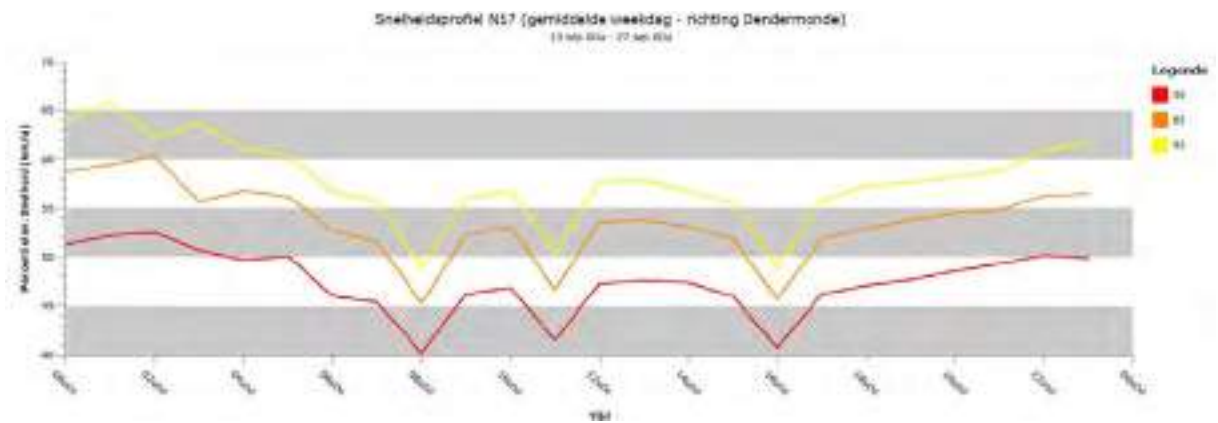


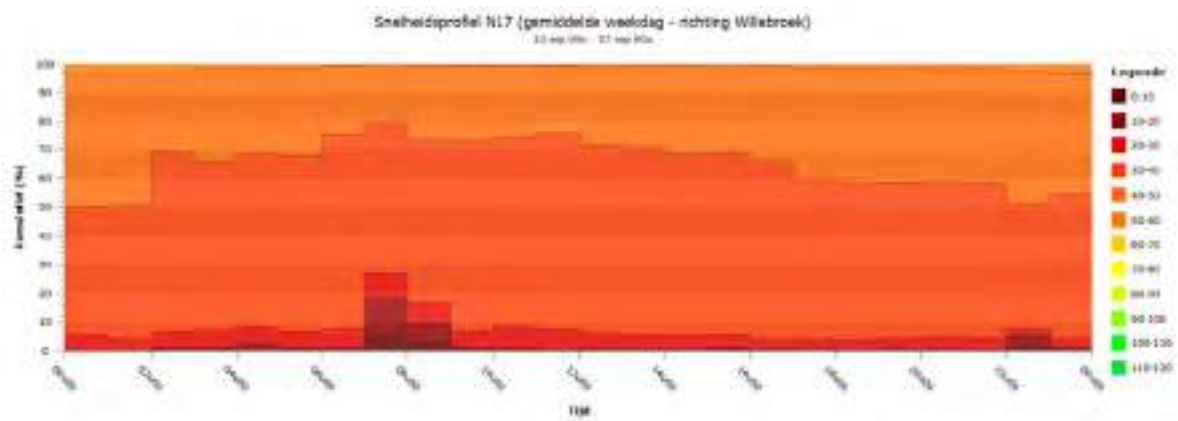
| Snelheidsmeting Lichterstraat Noord





| Snelheidsmeting Lichterstraat Zuid





| Snelheidsmeting N17 Dendermondsesteenweg

4.3.3. Parkeervoorzieningen

In de projectzone zijn momenteel geen parkeervoorzieningen aanwezig. De Lichterstraat is niet uitgerust met parkeerstroken en parkeren op de rijbaan is niet toegestaan.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de industriezone welke aansluit bij de N16-Rijksweg. In de industriezone is een grote parkeer capaciteit aanwezig (parkeren werknemers). Deze private parkings zijn echter niet toegankelijk voor derden.

4.4. Knelpunten

4.4.1. Draagkracht - Verkeersleefbaarheid

De Lichterstraat vormt de grens tussen de industriezone ten noorden en het landbouwgebied ten zuiden. Lokaal zijn slechts enkele kleine woonclusters aanwezig (zie 3.1). De draagkracht van de Lichterstraat als ontsluitingweg voor het sportpark is daarom voldoende groot.

4.4.2. Verkeersafwikkeling

Lichterstraat

Er zijn momenteel geen problemen m.b.t. de verkeersafwikkeling in de Lichterstraat. De theoretische capaciteit van de Lichterstraat bedraagt 1000 mvt/h. Met de huidige intensiteiten (zie §4.3.2) is er een beschikbare restcapaciteit van 77% tijdens de ochtendspits en van 65% tijdens de avondspits (I/C-verhouding).

Rotonde Lichterstraat x N17

Op basis van de doorsnedetellingen uit 2016 blijkt dat de avondspits algemeen drukker is dan de ochtendspits. Om het afwikkelingsniveau op de rotonde Lichterstraat x N17 te kennen werd daarom op donderdag 23 maart 2017 een avondspitsobservatie gehouden tussen 16u00-17u00. Op basis van deze observatie en de doorsnedetellingen van 2016 wordt onderstaand op basis van de methode van Bovy het afwikkelingsniveau van de rotonde bepaald tijdens het maatgevende avondspitsuur.



Tak A: Lichterstraat
 Tak B: N17 Dendermondsesteenweg
 Tak C: Moorstraat
 Tak D: N17 Dendermondsesteenweg

16u00-17u00

Van/naar	A	B	C	D
A	0	124	67	62
B	36	0	10	513
C	28	47	0	17
D	33	422	15	5

Op basis van bovenstaande intensiteiten tijdens de avondspits, geeft onderstaande tabel de afwikkeling van het verkeer weer op de verschillende takken van de rotonde Lichterstraat x N17. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de methode van Bovy.

Parameter	Tak A	Tak B	Tak C	Tak D
Intensiteiten op toerit (pae/u)	253	559	92	476
Intensiteiten op rotonde (pa/u)	545	83	584	201
Intensiteiten op afrit (pae/u)	98	593	93	597
Conflictintensiteit	554	320	577	468
Conflictbelasting	798	643	676	677
Capaciteit toerit (pae/u)	1008	1216	987	1084
Verzadiging op toerit	25%	46%	9%	44%
Capaciteit ring (pae/u)	509	995	228	801
Verzadiging op ring	50%	56%	40%	59%
RF Toerit*	4,0	2,2	10,7	2,3
RF Rotonde*	2,0	1,8	2,5	1,7
Gemiddelde wachttijd (s)	4,76	5,48	4,02	5,92
Filelengte (vtg)	0,33	0,85	0,10	0,78

* RF < 1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem. (RF = reservefactor)

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat de huidige intensiteiten op de rotonde tijdens het maatgevend avondspitsuur zorgen voor aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de takken van de rotonde als op de rotonde zelf. Dit resulteert bijgevolg tot aanvaardbare wachttijden en wachtrijen voor het aankomend verkeer. Er is dan ook sprake van een stabiele afwikkeling van het kruispunt tijdens de avondspits.

4.4.3. Verkeersveiligheid

Algemene ongevals cijfers

Er werden door de politie geen ongevalgegevens ter beschikking gesteld.

Oversteekbaarheid t.h.v. projectgebied

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is een belangrijke indicator voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid nabij het projectgebied. Het criterium om de oversteekbaarheid van een straat te beoordelen, is de gemiddelde wachttijd. Voor de berekening wordt in overeenstemming met het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten voor voetgangers een oversteeksnelheid van 1m/s (3,6km/u) gehanteerd.

Onderstaand worden de verschillende kwalificaties voor oversteekbaarheid weergegeven:

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0 - 5 sec.	goed
5 - 10 sec.	redelijk
10 - 15 sec.	matig
15 - 30 sec.	slecht
> 30 sec.	zeer slecht

| Kwalificatie oversteekbaarheid

Uit deze berekening blijken de volgende kwalificaties voor de oversteekbaarheid van de Lichterstraat tijdens de ochtend- en avondspits:

Spitsmoment	Totale intensiteiten	Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
Ochtendspits	232 mvt/u	0-5 seconden	goed
Avondspits	351 mvt/u	0-5 seconden	goed

Uit het onderzoek blijkt dat de oversteekbaarheid van de Lichterstraat ter hoogte van het projectgebied goed wordt beoordeeld. De wachttijden liggen zowel tijdens de ochtend- als avondspits onder de 5 seconden wat wijst op voldoende grote hiaten waartussen voetgangers kunnen oversteken en waardoor gesteld kan worden dat er sprake is van een goede oversteekbaarheid.

Aandachtspunten vanuit bestaande weginrichting

- Rotonde Lichterstraat x N17

Uit de observatie van de rotonde Lichterstraat x N17 bleek dat aankomend (vracht)verkeer van Tak B (N17 Dendermondsesteenweg) dikwijls met een hoge snelheid de rotonde oprijden richting Tak D (N17 Dendermondsesteenweg). Dit kan voor onveilige situaties leiden wanneer voertuigen van Tak A de rotonde willen oprijden en geen rekening houden met de snelheid van voertuigen van Tak B.

- Oversteek fietsers Lichterstraat

Een ander belangrijk aandachtspunt is de oversteek voor fietsers ter hoogte van de toegang tot het Sportpark. Gezien de Lichterstraat uitgerust is met een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde van de rijweg en het sportpark aan de westzijde is gesitueerd, zullen fietsers uit beide richtingen de Lichterstraat moeten oversteken om het Sportpark te bereiken. Om deze oversteek veiliger te laten verlopen, wordt aanbevolen om ter hoogte van de toegang tot het Sportpark een veilige fietsoversteek te voorzien vanaf het dubbelrichtingsfietspad. Hierbij moet speciale aandacht zijn voor de zichtbaarheid van de fietsers.

- Oversteek voetgangers Lichterstraat

Ook wordt er aanbevolen om ondanks de goede oversteekbaarheid van de Lichterstraat toch een oversteek voor voetgangers ter hoogte van de toegang tot het sportpark te voorzien. Voornamelijk om de bereikbaarheid van de bushalte aan de oostzijde van Lichterstraat en de parking voor dubbelgebruik vanuit Pfizer te verbeteren.



| Noodzakelijke fietsoversteek Lichteerstraat

4.4.4. Toegankelijkheid

De huidige bushalte in de Lichteerstraat is niet toegankelijk ingericht. De halte aan de oostzijde van de rijweg is bereikbaar via het dubbelrichtingsfietspad, terwijl de halte aan de westzijde enkel bereikbaar is via de groene berm. Bij frequent gebruik door bezoekers aan het Sportpark is het wenselijk om deze bushaltes beter en veiliger bereikbaar te maken voor voetgangers en mindervaliden.



| Bushaltes Lichteerstraat

5. Mobiliteitsprofiel

5.1. Activiteitenprogramma

Huidig programma

Met het RUP Lichterstraat wenst de gemeente te voorzien in bijkomende ruimte voor zowel indoor sportactiviteiten als sportvelden in open lucht. Om evenwel een inschatting te kunnen maken van de ruimte-inname (volumetrie en buitenterreinen) en de vereiste parkeervoorzieningen, werd in het referentieontwerp (zie infra) uitgegaan van de volgende programma-behoefte:

- een herlocalisatie van tennisclub 'De Hasselt';
- een herlocalisatie van de voetbalclub 'K. Puurs Excelsior R.S.K.', rekening houdend met een eventuele fusie met voetbalclub 'Kalfort Daghet':
- ruimte voor een sporthal voor de volleybalclub Puurs, aangepast aan de nieuwste noden (zitplaatsen, grotere hoogte en optimale verlichting). De Vrijhals kan, bij herlocalisatie van de volleybalclub, optimaal functioneren op niveau van de kern Breendonk (en de omliggende werk- en woongebieden);
- ruimte voor een multifunctionele turnhal, gezien ook voor andere zaalsporten de mogelijkheid dient te bestaan zich (op termijn) te ontwikkelen binnen het nieuwe sportpark;
- ruimte voor fitnessactiviteiten (individuele trainingen, groepslessen en bewegingsadvies);
- tevens dient zich de opportuniteit aan om ruitclub 'Hippique', reeds jaren actief aan de Lichterstraat, een zone-eigen bestemming te geven door herlocalisatie, aansluitend bij het nieuwe sportpark.

Op basis van de onderstaande inventarisatie van de verschillende noden en potenties werd het programma van eisen opgesteld. Hierbij dient benadrukt te worden dit voornamelijk een potentieel programma betreft in functie van de behoefteberekening.

	<i>Sportinfrastructuur</i>	<i>Wensen/eisen</i>	<i>Netto oppervlakte basis</i>
Fitness	<ul style="list-style-type: none"> - fitnesszaal - spinningzaal - polyvalente (dans)ruimte - ruimte voor kinesist - trainingscentrum - test-en meetcentrum wielrennen - kleedkamers en berging - drankgelegenheid - parking 	<ul style="list-style-type: none"> - locatie aan ingang sportpark - aansluiting openbaar vervoer - dubbelgebruik nastreven van inkom, cafetaria en eventueel kleedkamers - diensten in het kader van het testen van de sportconditie sluiten aan bij het fitnessgebeuren - geen cafetaria voor enkel fitness 	ca. 1 100m ²
Turnhal	<ul style="list-style-type: none"> - turnhal - magazijn / opberg - parking 	<ul style="list-style-type: none"> - opstelling alle turndisciplines (niet enkel acro) - 2e turn vloer voor gelijktijdige training turnverenigingen - aparte ingang hal, kleedkamers, douches,... aansluiting met cafetaria 	ca. 2 000m ²
Tennisclub	<ul style="list-style-type: none"> - 4 verlichte buitenvelden - 4 binnenvelden onder vaste constructie - cafetaria - kleedkamers - parking - op termijn: 1 extra buitenveld (+400m² op basis) - combinatie squash (te onderzoeken) 	<ul style="list-style-type: none"> - buitenterras zicht op buitenterreinen - zuid gericht - cafetaria kijk op indoorvelden - oriëntatie buitenvelden N-Z (ondergaande zon) - cafetaria onmisbaar voor eigenheid van de club en inkomsten; - energie-innovatie: verlichting en verwarming 	ca. 6 500m ²

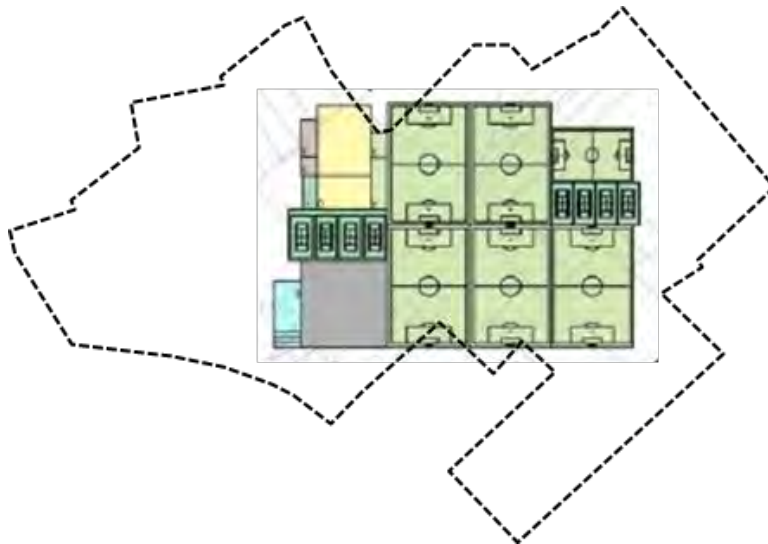
Volleybal	<ul style="list-style-type: none"> - topsporthal van 3500m² (ca. 70x50m) met vrije hoogte van 12,00m. - kleedkamers, cafetaria, VIP-ruimte, terras... - parking 	<ul style="list-style-type: none"> - rondom speelveld uitschuifbare tribunes met lengte van 10,00m. - VIP-ruimte met zicht op het landschap 	ca. 4 000m ²
Voetbal Puurs excelsior	<ul style="list-style-type: none"> - 1 hoofdveld gras - 2 trainingsvelden gras - 2 trainingsveld kunstgras - 1 oefenveldje kunstgras - cafetaria en kleedkamers - tribune - fietsenstalling - parking 	<ul style="list-style-type: none"> - cafetaria inkomsten onmisbaar voor clubwerking 	ca. 24 000m ²
Voetbal Kalfort Daghet	<ul style="list-style-type: none"> - zie Puurs excelsior - op voorwaarde dat de clubs fuseren: vijf voetbalvelden (totaal) 	<ul style="list-style-type: none"> - cafetaria inkomsten onmisbaar voor clubwerking 	op voorwaarde dat de clubs fuseren: ca 40 000m ²
Ruiterclub 'Hippique'	<ul style="list-style-type: none"> - ruiterhal inclusief chalet van 50mx20mx6m - drie buitenpistes van 60x20m - 20 à 25 parkeerplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Een aparte clubruimte is een noodzaak 	Ca. 10 000m ²

| Inventarisatie (potentieel) programma van eisen

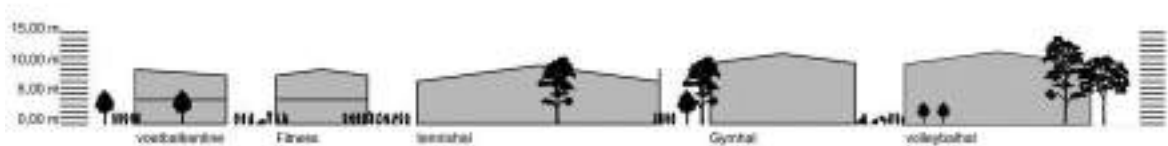
De gemeente Puurs zal voor de ontwikkeling van het centrale recreatiegebied beroep doen op de wisselwerking met de private markt. Publieke-private samenwerkingen worden m.a.w. beoogd. Het RUP moet dan ook aanverwante (commerciële) functies mogelijk maken die verweven zijn met de aanwezige sportactiviteiten. Er wordt hier gedacht aan bvb. verkopen en verhuren van sportartikelen, sport- en voedingsadvies, sportverzorging en sportontspanning. Zuivere kleinhandel, zoals een (sport)kledingzaak en een (sport)schoenenwinkel, worden in het gebied uitdrukkelijk niet voorzien. De (commerciële) functies die in het recreatiegebied kunnen voorkomen moeten steeds verbonden zijn met de aanwezige sportactiviteiten. Het kan expliciet niet de bedoeling zijn dat er baanwinkels ontstaan langsheen de Lichterstraat.

Opmerking: de Gecoro van de gemeente Puurs is voorstander om het programma van eisen ruimer te definiëren zodat ook sportieve noden op de langere termijn, die vandaag nog niet gekend zijn, een plaats kunnen krijgen in het sportpark.

Bovenstaand programma van eisen resulteert in de volgende schematische weergave van in- en outdoor functies. Met behulp van richtcijfers inzake parkeervoorzieningen werd eveneens het vereiste aantal parkeerplaatsen bepaald (zie 3.3.7. voor berekening):



| Ruimte-inname in grondoppervlakte versus zoekzone RUP (zonder ruitclub)



| Ruimte-inname in de hoogte

Mogelijk toekomstig programma

Het bovenstaande huidige programma is een tijdsopname en weerspiegelt de actuele vraag. Tijdens een toelichting aan de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (Gecoro) in het najaar 2013 werd er geduid dat het voorontwerp RUP zeer stringent het huidige programma regelt zonder veel rekening te houden met toekomstige en nog niet gekende noden eenmaal het RUP voor het sportpark uitgevoerd is. De Gecoro vraagt dat het RUP meer rekening houdt met een mogelijk toekomstig programma (waar vandaag nog geen kennis van is). Concreet moet, volgens de Gecoro, het in het RUP meer flexibiliteit ingebouwd worden voor latere bijkomende bebouwing en verhardingen (wijzigende toekomstvisie).

Deze vraag naar meer flexibiliteit om een toekomstig programma te kunnen herbergen in het sportpark werd voorgelegd tijdens de plenaire vergadering dd. 8 januari 2013. Voor de adviserende instanties kan deze toekomstig gerichte flexibiliteit in het RUP voorzien worden, op voorwaarde dat de activiteiten in de recreatieve sfeer blijven.

Behoeft Ruitclub 'Hippique'

Zoals bij de aanleiding van het RUP vermeld, werd het actuele programma (de voetbal, tennis, fitness, turnen en volleybal) ingeschreven bij de herziening van het gemeentelijk structuurplan. Het RUP voorziet in het huidige programma eveneens de herlokalisatie van de ruitclub Hippique, terwijl dit programma-element werd niet voorzien bij de herziening van het structuurplan. Op vraag van de provincie wordt onderstaand inzicht geven in de behoefte van de ruitclub.

De ruitclub Hippique vzw kent 48 leden waarvan 12 jeugdleden en is lid van LRV (Landelijke Ruitervereniging). De club is reeds 42 jaar actief te Puurs. De ruitclub traint op woensdagen, zaterdagen en zondagen in zowel in het zomer- als het winterseizoen (als het weer het toelaat). Jaarlijks organiseert de ruitclub dressuurdagen (eind maart) en 4-jaarlijks "Puurs in Galop" (een menwedstrijd, spring- en dressuurwedstrijd). Voor de organisatie van Puurs in Galop wijkt de club uit naar een terrein langsheen de Groenstraat te Breendonk (van ca. 3ha).

De dagelijkse activiteiten van de ruitclub vinden plaats op de terreinen ter hoogte van de Lichterstraat (gelegen nabij het sportpark). Bij slecht weer worden de trainingen geannuleerd omdat de club niet beschikt over een

binnenplein. Wedstrijden worden omwille van de beschikbare ruimte steeds georganiseerd bij andere clubs. Het huidige huurcontract van de terreinen aan de Lichterstraat vervalt binnenkort, het huidige clubhuis dient dringend gerenoveerd te worden (chalet) en er is noodzaak naar een ruitershal (er bestonden intenties om naast de huidige terreinen – in het agrarische gebied - een binnenplein te bouwen).

De gemeente neemt met de inrichting van het sportpark het voortouw om de ruitersclub te bundelen met de andere sportactiviteiten in het park. Door deze bundeling kan de huidige versnippering van het agrarische gebied terug gedraaid worden en kunnen de toekomstige ontwikkelingen (bouw ruitershal) planologisch gekaderd worden.

De huidige bebouwing en infrastructuur van de manege Hippique bevinden zich langs de Lichterstraat op ca. 400m van het voorliggende RUP. De manege kocht onlangs aanpaalden gronden om de club te herlokaliseren.



| Situering van de manege Hippique ten opzichte van het RUP-gebied

Dubbel gebruik overloopparking door Pfizer

Ten noorden van het plangebied bevindt zich de industriezone welke aansluit bij de N16-Rijksweg. Voor het inplanten van de vereiste parkeervoorzieningen binnen het plangebied wordt ervoor geopteerd om de nieuwe parking te positioneren tegenover deze van het industrieterrein. Op die manier kan een deel van de parking een dubbel gebruik kennen. De parking die aansluit op de indoor sportactiviteiten vormt de gewone parking voor het sportpark; de parking ernaast functioneert als overloopparking op piekmomenten. Op weekdagen functioneert de parking als personeelsparking voor het bedrijf Pfizer dat aan de overzijde van de Lichterstraat ligt.



| Situering overloopparking / parking dubbel gebruik

5.2. Kencijfers

Verkeersgeneratie

Om een raming te kunnen opmaken van de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in de planzone wordt gebruik gemaakt van volgende kencijfers en aannames:

Onderdeel	Kencijfer motorvoertuigbewegingen (mvt)/dag	bron
Fitness (fitnesscentrum)	- 41 mvt/ 100m ² - Omrekeningsfactor werkdag: 1,3 - Verplaatsingen tijdens de spits: 13%	- CROW (publicatie 317) - Verkeerstellingen sportpark BLOSO Blankenbergen (2014)
Turnhal (sportzaal)	- 17 mvt/ 100m ² - Omrekeningsfactor werkdag: 1,0 - Verplaatsingen tijdens de spits: 13%	- CROW (publicatie 317) - Verkeerstellingen sportpark BLOSO Blankenbergen (2014)
Tennisclub (Tennishal)	- 4 mvt/ 100m ² - Omrekeningsfactor werkdag: 1,2 - Verplaatsingen tijdens de spits: 13%	- CROW (publicatie 317) - Verkeerstellingen sportpark BLOSO Blankenbergen (2014)
Volleybal (sporthal)	- 12 mvt/ 100m ² - Omrekeningsfactor werkdag: 1,0 - Verplaatsingen tijdens de spits: 13%	- CROW (publicatie 317) - Verkeerstellingen sportpark BLOSO Blankenbergen (2014)
Voetbal (sportveld)	- 20 parkeerplaatsen/ ha. - Gemiddelde verblijfsduur = 1,5u - Gemiddeld aantal trainingen per dag = 3	- CROW (publicatie 317) - Eigen aanname
Ruiterclub (paardenhouderijen/ maneges)	- 25 parkeerplaatsen - Gemiddelde verblijfsduur = 3u	- Gegevens - CROW (publicatie 317)

Parkeren

Om een gedetailleerde raming te kunnen opmaken van de parkeervraag van de ontwikkelingen in de planzone wordt gebruik gemaakt van volgende kencijfers en aannames:

Onderdeel	Kencijfer parkeren	bron
Fitness (fitnesscentrum)	- Gemiddeld: 7,4pp/ 100m ² - Maximum: 7,9pp/ 100m ²	- CROW (publicatie 317)
Turnhal (sportzaal)	- Gemiddeld: 3,6pp/ 100m ² - Maximum: 3,8pp/ 100m ²	- CROW (publicatie 317)
Tennisclub (Tennishal)	- Gemiddeld: 0,5pp/ 100m ² - Maximum: 0,6pp/ 100m ²	- CROW (publicatie 317)
Volleybal (sporthal)	- Gemiddeld: 3,5pp/ 100m ² - Maximum: 3,7pp/ 100m ²	- CROW (publicatie 317)
Voetbal (sportveld)	- Gemiddeld: 20pp/ netto hectare terrein - Maximum: 27pp/ netto hectare terrein	- CROW (publicatie 317)
Ruiterclub	- Gemiddeld: 20pp - Maximum: 25pp	- Gegevens

5.3. Raming verkeersstromen

5.3.1. Verkeersgeneratie per activiteit

Sportpark

Op basis van bovenstaande kencijfers wordt de verkeersgeneratie van het plangebied in onderstaande tabel weergegeven per etmaal en per drukste (avond)spitsuur:

Programmaonderdeel	Etmaalgeneratie (werkdag)			Drukste (avond)spitsuur (werkdag)		
	Totaal	In	Uit	Totaal	In	Uit
Fitness	579 mvt	290 mvt	290 mvt	75 mvt	38 mvt	38 mvt
Turnhal	333 mvt	167 mvt	167 mvt	43 mvt	22 mvt	22 mvt
Tennisclub	324 mvt	162 mvt	162 mvt	42 mvt	21 mvt	21 mvt
Volleybal	542 mvt	271 mvt	271 mvt	70 mvt	35 mvt	35 mvt
Voetbal	360 mvt	180 mvt	180 mvt	47 mvt	23 mvt	23 mvt
Ruiterclub	225 mvt	113 mvt	113 mvt	29 mvt	15 mvt	15 mvt
Totaal	2363 mvt	1182 mvt	1182 mvt	307 mvt	154 mvt	154 mvt

De verkeersgeneratie van het sportpark tijdens het drukste werkdag-avondspitsuur zal ongeveer 307 extra gegenereerde voertuigen per uur bedragen. de grootste verkeersgeneratie voor sportactiviteiten zullen zich buiten deze algemene spitsmomenten bevinden en zullen voornamelijk afhangen van de tijdstippen van de verschillende activiteiten.

Pfizer

Om een worst case situatie in beeld te brengen wordt er van uitgegaan dat de overloopparking van 230 parkeerplaatsen tijdens een werkdag volledig in gebruik zal worden genomen door werknemers van Pfizer. Gezien er bij Pfizer in een shiftensysteem wordt gewerkt, kan er gesteld worden dat Pfizer geen verkeer genereert tijdens de avondspits.

5.4. Parkeerbehoefte

Op basis van bovenstaande kencijfers worden zowel de gemiddelde- als de maximale parkeervraag van het sportpark in onderstaande tabel weergegeven. Deze berekening kan worst case beschouwd worden, gezien er wordt van uitgegaan dat alle sportactiviteiten op hetzelfde moment beoefend worden.

Programmaonderdeel	Parkeervraag	
	Gemiddeld	Maximaal
Fitness	81	86
Turnhal	71	76
Tennisclub	33	39
Volleybal	155	166
Voetbal	80	108
Ruiterclub	20	25
Totaal	440	500

Op basis van bovenstaande tabel kan besloten worden dat de maximale gemiddelde parkeervraag 440 parkeerplaatsen bedraagt. Tijdens piekmomenten zal de parkeervraag oplopen tot 500 parkeerplaatsen voor het volledige sportpark.

Er wordt echter aanbevolen dat er een goede afstemming moet zijn tussen de verschillende activiteiten bij het organiseren van evenementen die buiten de dagelijks activiteiten vallen. Zo wordt in bovenstaande berekening geen rekening gehouden met evenementen/ wedstrijden van de ruiterclub, waarvan verwacht wordt dat de parkeervraag op deze momenten veel hoger zal liggen dan de geraamde 25 parkeerplaatsen.

Toets dubbelgebruik parkeerplaatsen bedrijvzone

De aanvaardbare loopafstanden voor ontspannende activiteiten bedraagt volgen de kencijfers 100m voor normaal gebruik à 200m tijdens piekmomenten (bron CROW 182). Op basis van onderstaande figuur blijkt dat enkel de parkings van Pfizer aan de overkant van de Lichterstraat binnen de aanvaardbare wandelafstand van 200m van het sportpark liggen. Gezien deze parkeerplaatsen in de toekomstige situatie verdwijnen door uitbreiding van Pfizer en herstructurering van de parkeerplaatsen op eigen terrein, kan gesteld worden dat deze parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden door bezoekers van het sportpark. Er is met andere woorden geen mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de bedrijvzone ten noorden van het sportpark, waardoor de parkeerbehoefte op eigen terrein dient opgevangen te worden.

In omgekeerde richting kan de overloopparking van het sportpark wel gebruikt worden door de dagshift van Pfizer, gezien de aanvaardbare loopafstanden voor werknemers hoger liggen. Ook hier wordt aanbevolen dat er goede afspraken gemaakt worden over welke werknemers van Pfizer er gebruik mogen maken van de overloopparking.



Buffer 200m aanvaardbare loopafstand

6. Mobiliteitseffecten

6.1. Toedeling - distributiepatroon

Het verkeer dat wordt gegenereerd door de projectzone moet worden toegedeeld aan het omliggende wegennet. Het gemotoriseerd verkeer wordt volledig ontsloten via de Lichterstraat; voor de distributie van dit verkeer in noordelijke of zuidelijke richting wordt uitgegaan van volgende aannames:

1. Het recreatieve verkeer van het sportpark is, gezien het ontwikkelt is om te functioneren op gemeentelijk niveau, voor het grootste deel afkomstig uit de eigen gemeente (90%). Gelet op de ligging van de lokale verbindingswegen tussen de dealkernen geeft dat onderstaande toedeling:

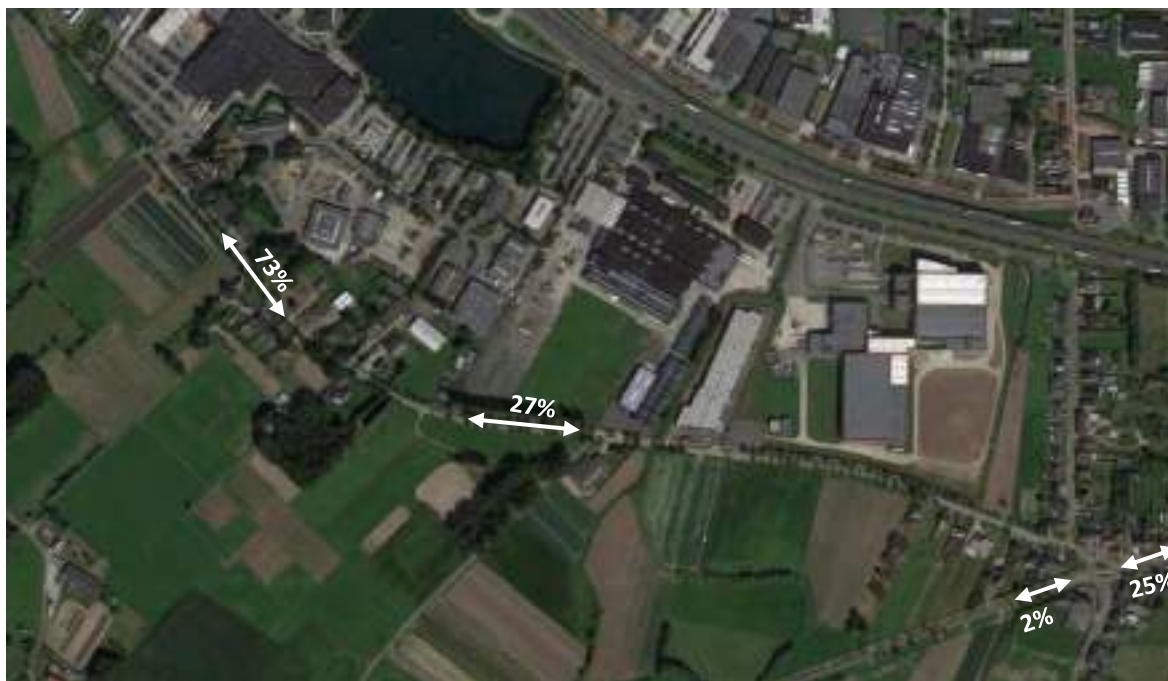
	Lichterstraat Noord	Lichterstraat Zuid
Puurs	100%	0%
Kalfort	100%	0%
Ruisbroek	100%	0%
Sauvegarde	80%	20%
Liezele	80%	20%
Breendonk	0%	100%
Willebroek	0%	100%

Toedeling van de verkeersstromen per dealkern

	Relatief aandeel	Lichterstraat noord	Lichterstraat zuid
Puurs	37%	37%	0%
Kalfort	4%	4%	0%
Ruisbroek	23%	23%	0%
Sauvegarde	1%	1%	0%
Liezele	10%	8%	2%
Breendonk	15%	0%	15%
Willebroek	10%	0%	10%
Totaal	100%	73%	27%

| Procentuele verdeling Inwonersaantallen per deekern

Gelet op de nabijheid van de woonkern Willebroek wordt er van uitgegaan dat 10% van de bezoekers van deze kern afkomstig zal zijn.



| Toedeling recreatief verkeer op de Lichterstraat

6.2. Impact op verkeersafwikkeling

De toekomstige verkeersintensiteiten zijn het resultaat van de combinatie van de huidige getelde verkeersintensiteiten en de verkeersgeneratie van het project na toedeling op wegvakniveau voor respectievelijk het drukste ochtendspits- en avondspitsuur.

6.2.1. Capaciteitstoets – Wegvakken

Onderstaande tabel maakt de vergelijking van de verkeersintensiteiten (huidige t.o.v. toekomstige) in de Lichterstraat ten noorden en ten zuiden van de nieuwe ontsluiting tot het sportpark; alsook voor de N17 Dendermondsesteenweg (noordelijke tak rotonde).

Wegsegment	Richting	Huidige intensiteiten	Toekomstige intensiteiten	Δ%	I/C
Lichterstraat Noord	noord	103	215	+ 11%	21%
	zuid	148	260	+ 11%	26%
Lichterstraat Zuid	noord	129	171	+ 4%	17%
	zuid	104	146	+ 4%	15%
N17 Dendermondsesteenweg	noord	308	347	+ 2%	19%
	zuid	650	689	+ 2%	38%

| Wijziging verkeersintensiteiten ten gevolge van het project tijdens de ochtendspits (in pae/u)

Wegsegment	Richting	Huidige intensiteiten	Toekomstige intensiteiten	Δ%	I/C
Lichterstraat Noord	noord	137	249	+ 11%	25%
	zuid	207	319	+ 11%	32%
Lichterstraat Zuid	noord	98	140	+ 4%	14%
	zuid	253	295	+ 4%	29%
N17 Dendermondsesteenweg	noord	559	598	+ 2%	33%
	zuid	593	632	+ 2%	35%

| Wijziging verkeersintensiteiten ten gevolge van het project tijdens de avondspits (in pae/u)

Relatief gezien vallen de meeste recreatieve verplaatsingen in het weekend. Op zaterdag is de helft van de afgelegde kilometers recreatief; op zondag is dat bijna twee derde. Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 5.1 – januari 2015) gebeuren recreatieve verplaatsingen tijdens werkdagen voornamelijk buiten de spits, namelijk ca. 94,7% van het totaal aantal recreatieve verplaatsingen. De bijdrage tijdens de ochtend- en avondspits blijft hierdoor beperkt.

Deze beperkte verkeersstroom tijdens de spitsmomenten zorgt er voor dat voor de Lichterstraat de verzadigingsgraad op wegvakniveau laag blijft en er dan ook geen doorstromingsproblemen te verwachten zijn. Ook voor de N17 Dendermondsesteenweg blijven de verzadigingsgraden op wegvakniveau eerder laag en zullen er geen doorstromingsproblemen ontstaan.

6.2.2. Capaciteitstoets – Kruispunten

Bij hogere verzadigingsgraden op wegvakniveau is het meestal de afwikkelingscapaciteit op kruispuntniveau maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Onderstaand wordt het afwikkelingsniveau van de rotonde met de Lichterstraat onderzocht.

Kruispunt N17 Dendermondsesteenweg x Lichterstraat (rotonde)

Op basis van de bovenstaande bijkomende verkeersgeneratie, geven onderstaande tabellen de toekomstige intensiteiten en afwikkelingsniveau van de rotonde N17 x Lichterstraat weer.



- Tak A: Lichterstraat
- Tak B: N17 Dendermondsesteenweg
- Tak C: Moorstraat
- Tak D: N17 Dendermondsesteenweg

16u00-17u00

Van/naar	A	B	C	D
A	0	162	67	65
B	75	0	10	516
C	28	47	0	17
D	33	422	15	5

Op basis van bovenstaande toekomstige intensiteiten tijdens de avondspits, geeft onderstaande tabel de afwikkeling van het verkeer weer op de verschillende takken van de rotonde Lichterstraat x N17. Hiervoor wordt opnieuw gebruik gemaakt van de methode van Bovy.

Parameter	Tak A	Tak B	Tak C	Tak D
Intensiteiten op toerit (pae/u)	294	601	92	476
Intensiteiten op rotonde (pa/u)	548	83	623	239
Intensiteiten op afrit (pae/u)	136	631	93	603
Conflictintensiteit	571	335	614	507
Conflictbelasting	842	684	715	716
Capaciteit toerit (pae/u)	993	1202	954	1049
Verzadiging op toerit	30%	50%	10%	45%
Capaciteit ring (pae/u)	551	1003	216	770
Verzadiging op ring	53%	60%	43%	62%
RF Toerit*	3,4	2,0	10,4	2,2
RF Rotonde*	1,9	1,7	2,4	1,6
Gemiddelde wachttijd (s)	5,15	5,98	4,17	6,28
Filelengte (vtg)	0,42	1,00	0,11	0,83

* RF <1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem (RF = reservefactor)

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat de toekomstige intensiteiten op de rotonde tijdens het maatgevend avondspitsuur zorgen voor aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de takken van de rotonde als op de rotonde zelf. Dit resulteert bijgevolg tot aanvaardbare wachttijden en wachtrijen voor het aankomend verkeer. Er kan gesteld worden dat ook in de toekomstige situatie er sprake is van een stabiele afwikkeling van het kruispunt tijdens de avondspits.

6.2.3. Toets oversteekbaarheid t.h.v. het projectgebied

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers ter hoogte van het projectgebied zal een zeer belangrijke indicator zijn voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Het criterium om de oversteekbaarheid van een straat te beoordelen, is de gemiddelde wachttijd. Voor de berekening wordt in overeenstemming met het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten voor voetgangers een oversteeksnelheid van 1m/s (3,6km/u) gehanteerd.

Onderstaand worden de verschillende kwalificaties voor oversteekbaarheid weergegeven:

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0 - 5 sec.	goed
5 - 10 sec.	redelijk
10 - 15 sec.	matig
15 - 30 sec.	slecht
> 30 sec.	zeer slecht

| Kwalificatie oversteekbaarheid

Uit deze berekening blijken de volgende kwalificaties voor de oversteekbaarheid van de Lichterstraat in de toekomstige situatie tijdens de ochtend- en avondspits:

Spitsmoment	Totale intensiteiten	Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
Ochtendspits	317 mvt/u	0-5 seconden	goed
Avondspits	435 mvt/u	0-5 seconden	goed

Uit het onderzoek blijkt dat de oversteekbaarheid van de Lichterstraat ter hoogte van het projectgebied ook in de toekomstige situatie als goed wordt beoordeeld. De wachttijden blijven zowel tijdens de ochtend- als avondspits onder de 5 seconden wat op een goede oversteekbaarheid wijst.

6.3. Impact op parkeerbalans

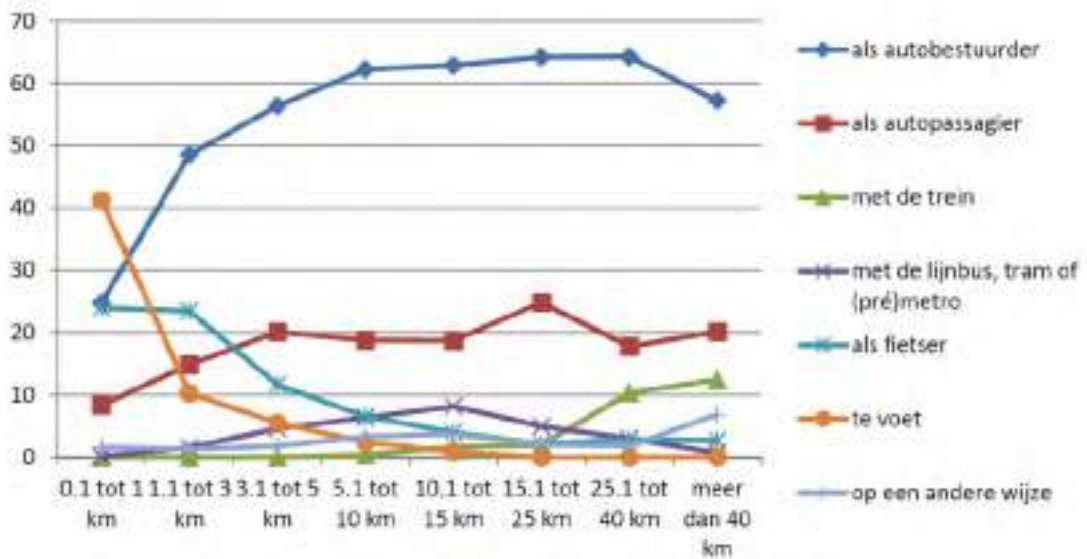
Binnen het sportpark wordt een gemeenschappelijke parking, voor het geheel van het sportpark, voorzien met een capaciteit van ca. 270 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt er ook een parking van ca. 230 parkeerplaatsen voor dubbelgebruik voorzien die tijdens werkdagen door werknemers van Pfizer wordt gebruikt en tijdens piekmomenten van het Sportpark ('s avonds en tijdens het weekend) door bezoekers van het Sportpark. Het totaal parkeeraanbod voor het Sportpark komt hierdoor op 500 parkeerplaatsen te liggen.

Op basis van de parkeerbehoefte zoals blijkt uit §5.4 is er op piekmomenten een parkeerbehoefte van 440 à 500 parkeerplaatsen. Dit maakt dat de uitbreiding van de parking van het sportpark met 230 parkeerplaatsen voor dubbelgebruik noodzakelijk is om de parkeervraag op eigen terrein op te vangen tijdens piekmomenten. Indien de parking niet wordt uitgebreid, zal de parkeervraag worden afgewend op de omliggende straten van het sportpark, hetgeen niet wenselijk is.

6.4. Ambitieniveau mobiliteitsprofiel

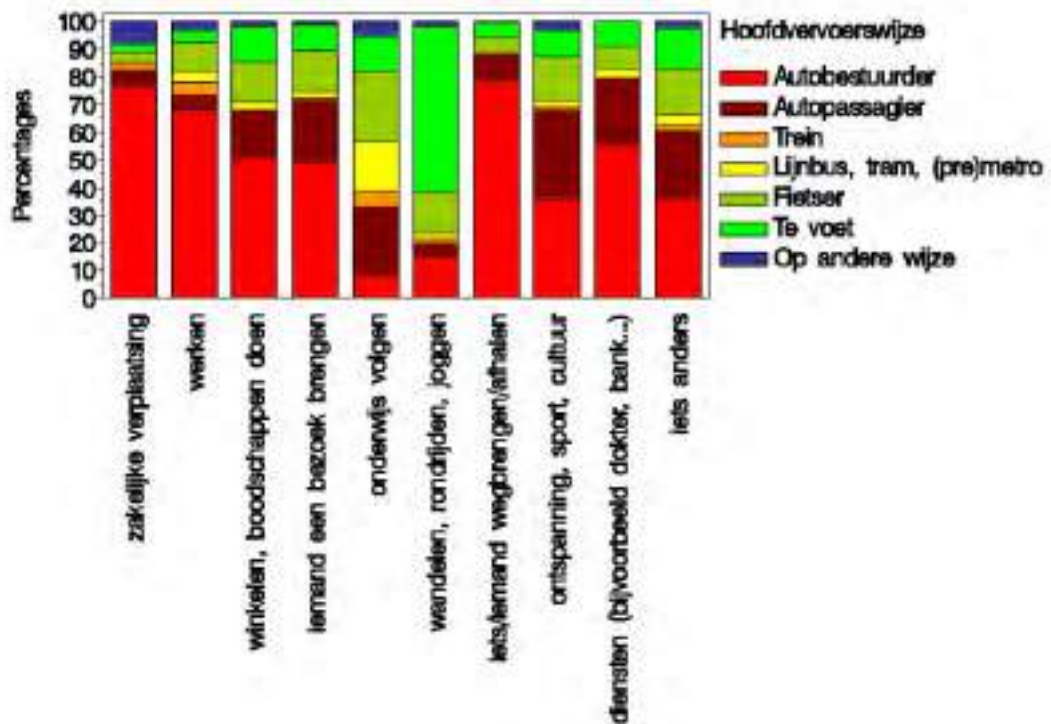
De gemeente ambiert een sport- en recreatiegebied dat functioneert op sub-gemeentelijk niveau. Bijgevolg is het uitermate belangrijk dat het plangebied vlot bereikbaar is voor recreanten en dit met de verschillende vervoersvormen.

Onderstaande grafiek toont de verplaatsingsafstanden per hoofdvervoerswijze (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2014). Hieruit blijkt dat de Vlaming voor afstanden van minder dan 1 kilometer, toch voor 33% de wagen heeft gebruikt (bestuurder+passagier) tegenover 42% te voet. Wanneer de verplaatsing met de fiets gebeurt, is er een daling in het gebruik vanaf dat de afstand groter is dan 3 kilometer. Pas vanaf een verplaatsing groter dan 5km is er een significant gebruik van de lijnbus (8%).

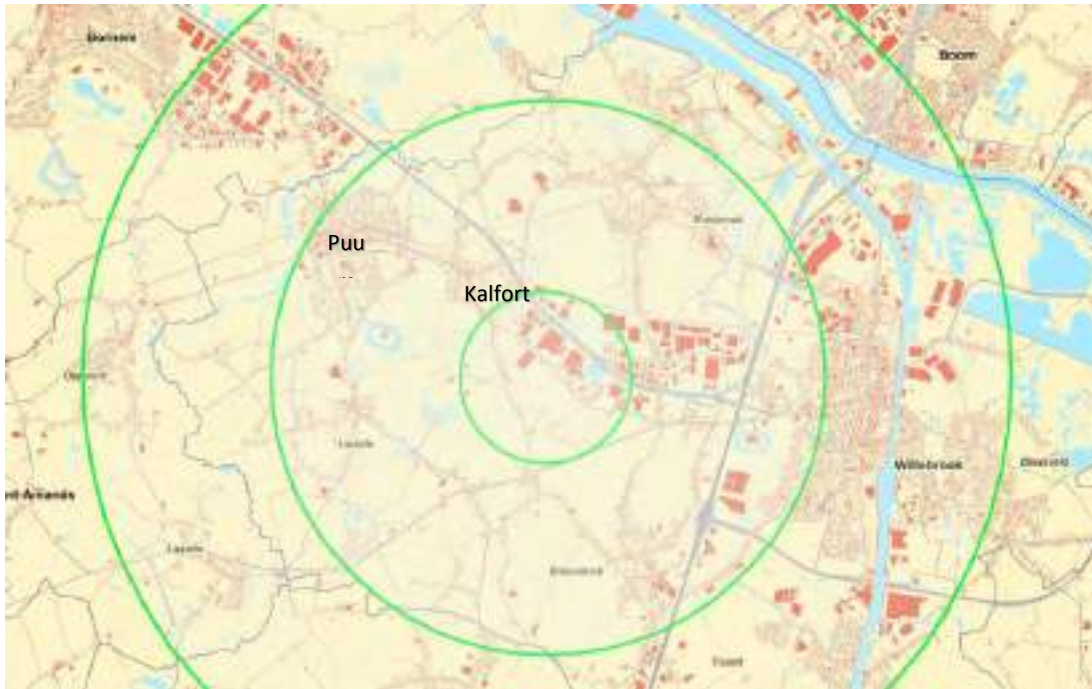


| Grafiek verplaatsingsafstand en hoofdvervoerswijze (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2014)

Onderstaande grafiek toont de hoofdvervoerswijze per verplaatsingsmotief (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4). Hieruit blijkt dat voor recreatieve motieven het autogebruik varieert tussen 20% (wandelen, rondrijden en joggen) en net geen 70% (sport, cultuur en ontspanning); te voet en per fiets hebben dan respectievelijk een aandeel van 75 en 25%. 5% gebruikt voor deze motieven het openbaar vervoer.



| Grafiek hoofdvervoerswijze per motief (Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4)



| Verplaatsingsafstanden in vogelvlucht tot sportpark Lichterstraat (1-3-5km)

Als we voorgaande in overweging nemen en vertalen naar de geografische ligging van het sportpark t.o.v. spreiding van de woonkernen van Puurs dan is volgende modal split een haalbaar ambitieniveau voor het sportpark Lichterstraat:

Voetgangers	1%
Fietsers	24%
Auto (bestuurder + passagier)	65-70%
Gemeenschappelijk vervoer (OV+touringcar)	5-10%

| Ambitieniveau modal split Sportpark Lichterstraat

Om dit ambitieniveau te bereiken ontstaat de noodzaak van een zeer goede bereikbaarheid voor de verschillende vervoersalternatieven. Hiervoor worden een aantal aanbevelingen gedaan ter optimalisatie van deze bereikbaarheid. Er is echter nog geen consensus over de financiering van deze aanbevelingen.

6.5. Sensitiviteitstoets

Bij de uitwerking van de Mober worden op verschillende plaatsen veronderstellingen gedaan zoals over de vervoerswijzekeuze, de verkeersattractie van de verschillende functies, de herkomst- en bestemming van het verkeer,...

Met de sensitiviteitstoets worden de mogelijke gevolgen van variaties in deze aannames nagegaan. Op die manier wordt onderzocht of deze variaties aanleiding geven tot andere resultaten die andere maatregelen vragen.

Er worden in de sensitiviteitstoets 1 scenario onderzocht:

- Worst case scenario

6.5.1. Worst case scenario

Voor de worst case benadering wordt er vanuit gegaan dat het autogebruik van de bezoekers aan het sportpark 10% hoger is dan in de basisdoorrekening en dat de verkeersgeneratie van de (overloop)parking door de werknemers van Pfizer wel samen met de ochtend- (inkomend) en avondspits (uitgaand) valt.

Raming verkeersgeneratie

Sportpark:

Programmaonderdeel	Drukste spitsuur (werkdag)		
	Totaal	In	Uit
Fitness	83 mvt	41 mvt	41 mvt
Turnhal	48 mvt	24 mvt	24 mvt
Tennisclub	46 mvt	23 mvt	23 mvt
Volleybal	78 mvt	39 mvt	39 mvt
Voetbal	51 mvt	26 mvt	26 mvt
Ruiterclub	32 mvt	16 mvt	16 mvt
Totaal	338 mvt	169 mvt	169 mvt

Pfizer:

Voor de verkeersgeneratie van Pfizer wordt worst case uitgegaan dat de volledige overloopparking van 230 parkeerplaatsen tijdens de ochtendspits volloopt en tijdens de avondspits leegloopt. Dit geeft volgende bijkomende verkeersgeneratie voor Pfizer:

Drukste ochtendspitsuur (werkdag)			Drukste avondspitsuur (werkdag)		
Totaal	In	Uit	Total	In	Uit
230 mvt	230 mvt	0 mvt	230 mvt	0 mvt	230 mvt

Toedeling - distributiepatroon

Aan de toedeling van het verkeer wordt niets gewijzigd t.o.v. het basisscenario. Voor de werknemers van Pfizer wordt dezelfde toedeling gebruikt als voor de bezoekers van het sportpark:

Capaciteitstoets – Wegvakken

Onderstaande tabel maakt de vergelijking van de verkeersintensiteiten (huidige t.o.v. toekomstige) in de Lichterstraat ten noorden en ten zuiden van de nieuwe ontsluiting tot het sportpark; alsook voor de N17 Dendermondsesteenweg (noordelijke tak rotonde) voor de worst case benadering dat het autogebruik van de bezoekers aan het sportpark 10% hoger is dan in de basisdoorrekening en dat het verkeer van Pfizer tijdens de ochtend- en avondspits gegenereerd wordt.

Wegsegment	Richting	Huidige intensiteiten	Toekomstige intensiteiten	Δ%	I/C
Lichterstraat Noord	noord	103	226	+ 12%	23%
	zuid	148	439	+ 29%	44%
Lichterstraat Zuid	noord	129	237	+ 11%	24%
	zuid	104	150	+ 5%	15%
N17 Dendermondse- steenweg	noord	308	466	+ 9%	26%
	zuid	650	693	+ 2%	38%

|Wijziging verkeersintensiteiten ten gevolge van het project tijdens de ochtendspits (in pae/u)

Wegsegment	Richting	Huidige intensiteiten	Toekomstige intensiteiten	Δ%	I/C
Lichterstraat Noord	noord	137	428	+ 29%	51%
	zuid	207	330	+ 12%	36%
Lichterstraat Zuid	noord	98	144	+ 5%	16%
	zuid	253	361	+ 11%	50%
N17 Dendermondse- steenweg	noord	559	659	+ 6%	35%
	zuid	593	693	+ 16%	37%

|Wijziging verkeersintensiteiten ten gevolge van het project tijdens de avondspits (in pae/u)

De worst case aanname dat het autoverkeer van het sportpark 10% hoger ligt dan in de basisdoorrekening en dat het bijkomend verkeer van Pfizer tijdens de ochtend- en avondspits gegenereerd wordt, zorgt op de meeste wegvakken voor een forse stijging van de intensiteiten. Toch stijgen de verzadigingsgraden op deze wegvakken niet in die mate dat er sprake is van oververzadiging, noch van een slechte verkeersleefbaarheid. De verzadigingsgraden op de Lichterstraat stijgen maximaal naar ca. 50%, hetgeen op een vlotte afwikkeling en een goede leefbaarheid wijst. Op de N17 Dendermondsesteenweg stijgt de verzadiging naar maximaal ca. 40%, hetgeen ook op een vlotte afwikkeling en goede leefbaarheid wijst.

Capaciteitstoets – Kruispunten

Bij hogere verzadigingsgraden op wegvakniveau is het meestal de afwikkelingscapaciteit op kruispuntniveau maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Onderstaand wordt het afwikkelingsniveau van de rotonde met de Lichterstraat onderzocht.

Kruispunt N17 Dendermondsesteenweg x Lichterstraat (rotonde)

Op basis van de bovenstaande bijkomende verkeersgeneratie, geven onderstaande tabellen de toekomstige intensiteiten en afwikkelingsniveau van de rotonde N17 x Lichterstraat weer in het worst case scenario.



Tak A: Lichterstraat
 Tak B: N17 Dendermondsesteenweg
 Tak C: Moorstraat
 Tak D: N17 Dendermondsesteenweg

16u00-17u00

Van/naar	A	B	C	D
A	0	224	67	70
B	79	0	10	516
C	28	47	0	17
D	33	422	15	5

Op basis van bovenstaande toekomstige intensiteiten tijdens de avondspits, geeft onderstaande tabel de afwikkeling van het verkeer weer op de verschillende takken van de rotonde Lichterstraat x N17. Hiervoor wordt opnieuw gebruik gemaakt van de methode van Bovy.

Parameter	Tak A	Tak B	Tak C	Tak D
Intensiteiten op toerit (pae/u)	361	605	92	476
Intensiteiten op rotonde (pa/u)	548	83	685	301
Intensiteiten op afrit (pae/u)	140	693	93	608
Conflictintensiteit	561	495	706	651
Conflictbelasting	909	688	777	777
Capaciteit toerit (pae/u)	1001	1060	872	921
Verzadiging op toerit	36%	57%	11%	52%
Capaciteit ring (pae/u)	630	868	192	677
Verzadiging op ring	57%	70%	48%	70%
RF Toerit*	2,8	1,8	9,5	1,9
RF Rotonde*	1,7	1,4	2,1	1,4
Gemiddelde wachttijd (s)	5,62	7,89	4,61	8,06
Filelengte (vtg)	0,56	1,33	0,12	1,07

* RF <1,1 = lange wachttijden; RF 1,1-1,5 = te onderzoeken; RF > 1,5 = geen probleem (RF = Reservefactor).

Zoals blijkt uit bovenstaande tabel kan gesteld worden dat zelfs in een worst case aanname de intensiteiten op de rotonde tijdens het maatgevend avondspitsuur zorgen voor aanvaardbare verzadigingsgraden op zowel de takken van de rotonde als op de rotonde zelf. Dit resulteert bijgevolg tot aanvaardbare wachttijden en wachtrijen voor het

aankomend verkeer. Er kan gesteld worden dat ook in de toekomstige situatie bij worst case aannames er sprake is van een stabiele afwikkeling van het kruispunt tijdens de avondspits.

Toets oversteekbaarheid t.h.v. projectgebied

Bij worst case aannames wordt de oversteekbaarheid t.h.v. het projectgebied een nog belangrijkere indicator van de verkeersleefbaarheid. Onderstaand worden de verschillende kwalificaties voor oversteekbaarheid weergegeven:

Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0 - 5 sec.	goed
5 - 10 sec.	redelijk
10 - 15 sec.	matig
15 - 30 sec.	slecht
> 30 sec.	zeer slecht

| Kwalificatie oversteekbaarheid

Uit deze berekening blijken de volgende kwalificaties voor de oversteekbaarheid van de Lichterstraat in de toekomstige worst case situatie tijdens de ochtend- en avondspits:

Spitsmoment	Totale intensiteiten	Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
Ochtendspits	387 mvt/u	0-5 seconden	goed
Avondspits	505 mvt/u	0-5 seconden	goed

Uit het onderzoek blijkt dat de oversteekbaarheid van de Lichterstraat ter hoogte van het projectgebied ook in de toekomstig worst case situatie als goed wordt beoordeeld. De wachttijden blijven zowel tijdens de ochtend- als avondspits onder de 5 seconden wat op een goede oversteekbaarheid wijst.

6.5.2. Conclusie sensitiviteitstoets

De sensitiviteitstoets toont aan dat de variaties in aannames tussen de onderzochte scenario's weinig tot geen invloed hebben op de conclusies betreffende de wegvakintensiteiten, oversteekbaarheid en verkeersafwikkeling.

Met andere woorden betekent dit dat bij een hoger dan geraamd aandeel autoverkeer (worst case scenario) er geen significant negatieve impact is op de oversteekbaarheid t.h.v. het projectgebied en de verkeersafwikkeling. Wanneer het ambitieniveau van het sportpark wat betreft duurzame verplaatsingen bereikt wordt, zal dit ook geen significante impact hebben op de oversteekbaarheid, noch op de verkeersafwikkeling. Beide scores in het worst case scenario namelijk goed, waardoor een verbetering van de modal split slechts een minimale verbetering zal inhouden.

7. Aanbevelingen

Onderstaand worden een aantal aanbevelingen vanuit verkeerstechnisch ontwerp gedaan die ervoor moeten zorgen dat het ambitieniveau wat betreft modal split gehaald kunnen worden. Het betreft hier louter aanbevelingen en geen noodzakelijke maatregelen.

7.1. Infrastructureel/verkeerstechnische maatregelen

7.1.1. Toegankelijkheid

- De bushalte in de Lichterstraat wordt uitgerust met toegankelijke busperrons conform de bushaltegids van De Lijn.
- Conform de Ministeriële omzendbrief betreffende parkeerplaatsen voor personen met een handicap (25 april 2003 – BS 25.04.2003) wordt de aanbevelingsnorm op drie plaatsen per vijftig gebracht.

7.1.2. Voetganger

- De inrichting van het sportpark Lichterstraat voorziet verschillende langzaam verkeerassen tussen de Lichterstraat en de Haagstraat/Letterheide. Deze zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de verschillende functies in het sportpark en dit vanuit alle deekernen.
- Ter hoogte van de toegang tot het sportpark in de Lichterstraat wordt een beveiligde oversteekplaats ingericht.
- Voor de werknemers van Pfizer wordt een bijkomende voetgangersoversteek voorzien die direct toegang biedt tot het bedrijfsterrein. Deze is enkel bereikbaar mits gebruik van de personeelsbadge (draaihek). Dit voorkomt dat gebruikers van de parking in conflict komen met de fietsers op het dubberlichtingsfietspad.

7.1.3. Fiets

- De inrichting van het sportpark Lichterstraat voorziet verschillende langzaam verkeerassen tussen de Lichterstraat en de Haagstraat/Letterheide. Deze zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de verschillende functies in het sportpark en dit vanuit alle deekernen.
- Er wordt binnen het project ook ingezet op kwalitatieve en goed bereikbare fietsenstallingen.
- Aanleg missing link tussen de fietssnelweg en deekernen Sauvegarde en Ruisbroek



- Opwaardering (gedeelte) buurtwegen 35, 62, 93 voor trage weg tussen Liezele en het sportpark. Op die manier kan de N17 Dendermondsesteenweg vermeden worden.



7.1.4. Openbaar vervoer

- De bushalte 'Puurs-Lichterveld' in de Lichterstraat wordt ook in de rijrichting Puurs uitgerust met een schuilhuisje.
- De bushalte wordt tevens uitgerust met ruime, verhoogde busperons die aansluiten op de beveiligde voetgangersoversteekplaats.

7.1.5. Collectief vervoer

- Voor touringcars/schoolbussen wordt een parkeerstrook voorzien langsheen de Lichterstraat aan de zijde van het sportpark. De passagiers dienen op die manier de Lichterstraat niet over te steken en/of de parking te doorlopen maar sluiten direct aan op de voetgangerszone. Om de parkeerstrook te bereiken kunnen de bussen indien noodzakelijk keren ter hoogte van de rotonde N17 Dendermondsesteenweg x Lichterstraat en N16 Rijksweg x A. Meersmansdreef.

7.1.6. Gemotoriseerd verkeer

- Ter hoogte van het begin en einde van de toegangszone tot het sportpark worden op de Lichterstraat rijbaankussens voorzien om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te vergroten en te beveiligen en om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen.
- 100m voor/na de toegangszone tot het sportpark Lichterstraat wordt een snelheidsregime van maximaal 50 km/u ingevoerd. Dit is ook juridisch noodzakelijk om de rijbaankussens te mogen plaatsen.

7.2. Flankerende maatregelen

7.2.1. Signalisatie

- Verbod vrachtverkeer conform het mobiliteitsplan (nu pas vanaf kruispunt Schipstraat x A. Meersmansdreef).

7.2.2. Mobiliteitsmanagement algemeen

- Informatiecampagne door de gemeente Puurs bij de opening van het sportpark Lichterstraat met nadruk op de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Dit zowel naar de bewoners in het algemeen, als naar de sportclubs en scholen in het bijzonder.
- Bereikbaarheidsprofiel 'Sportpark Lichterstraat' op de gemeentelijke website.

7.2.3. Openbaar vervoer / Fiets

- De gemeente voorziet voor haar inwoners een gratis proefticket De Lijn met bestemming sportpark in de eerste maand na de opening.

7.2.4. Uitwerken bedrijfs- schoolvervoerplannen

- Toevoer van het personeel van Pfizer buiten de piekbelasting van de Lichterstraat voorzien (gebruik overlooparking enkel door de ochtendshift).

7.3. Projectwijzigingen

Projectwijzigingen zoals wijzigingen in de omvang en aard van het project of locatie-alternatieven kunnen een oplossing zijn om de impact van het project op de mobiliteit in zijn omgeving te milderen.

Uit het onderzoek naar de mobiliteitseffecten blijkt dat de verkeersgeneratie van het sportpark echter geen problemen genereert op het omliggende verkeersnetwerk.

De verkeersgeneratie van de voorziene functies valt buiten de verkeersdrukke van de ochtend- en avondspits en zijn aldus overwegend complementair met de huidige verkeersstromen.

Daarenboven werden in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs en het RUP Lichterstraat reeds uitvoerig andere locatie-alternatieven onderzocht.

Het is daarom niet noodzakelijk om wijzigingen aan het project te voorzien.

8. Conclusie

8.1. algemene conclusie

In voorliggende nota wordt een inschatting gemaakt van de verwachte mobiliteitsimpact voor de realisatie van een nieuw sportpark in de Lichterstraat te Puurs.

De ontwikkeling van het sportcomplex brengt een aanzienlijke parkeerbehoefte met zich mee, voornamelijk tijdens absolute piekmomenten (wedstrijden van verschillende sporten op eenzelfde momenten). De voorziene interne parking van ca. 270 parkeerplaatsen zal op piekmomenten te klein zijn om de volledige parkeervraag van het sportpark op te vangen. Initieel werd voorzien om deze extra parkeervraag op te vangen op de parkings van het bedrijvencomplex aan de overkant van de Lichterstraat. Ondertussen is echter geweten dat het bedrijf Pfizer een uitbreiding plant en een herstructurering van zijn parkings. Hierdoor komen de parkings van Pfizer op een onacceptabele loopafstand (meer dan 200m) van het sportpark te liggen en kunnen ze niet meer gebruikt worden door bezoekers van het sportpark. Hierdoor ontstaat de noodzaak om een tweede parking van ca. 230 parkeerplaatsen te voorzien op de terreinen van het sportpark. Deze parking kan als overloopparking voor Pfizer dienen tijdens werkdagen, waarop de parkeerbehoefte van het sportpark niet zo groot is. Tijdens piekmomenten voor het sportpark zal het totale parkeeraanbod van 500 parkeerplaatsen voldoende zijn om de vraag op eigen terrein op te vangen.

De verkeersgeneratie van het sportpark tijdens de ochtend- en avondpiek zal eerder beperkt zijn. Uit verkeerstellingen uitgevoerd voor het sportpark BLOSO te Blankenberge blijkt dat ca. 13% van de recreatieve/ sport verplaatsingen tijdens de spitsmomenten gebeuren. De bijkomende verkeersgeneratie van het sportpark zal hierdoor geen significant effect hebben op het afwikkelingsniveau in de Lichterstraat, noch op de afwikkeling van de rotonde N17 Dendermondsesteenweg x Lichterstraat. Ook naar oversteekbaarheid ter hoogte van het projectgebied, blijkt dat de bijkomende verkeersgeneratie geen impact heeft. De wachttijden blijven onder de 5 seconden, wat op een goede oversteekbaarheid wijst.

PARKEERSTUDIE
Projecten Pfizer
Rijksweg 12
Puurs



COLOFON

Opdracht:

Parkeerstudie
Projecten Pfizer
Rijksweg 12
Puurs

Opdrachtgever:

Pfizer Manufacturing Belgium NV
Rijksweg 12
2870 Puurs

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Kempische Steenweg 293 bus 32
3500 Hasselt

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Identificatienummer:

4222923005/phx

Datum:

12 juni 2017

status / revisie:

rapport

Vrijgave:

Michaël Berten, Account Manager

Controle:

Michaël Berten, Account Manager

Projectmedewerkers:

Peter Hendrix, Adviseur

© Antea Belgium nv 2017

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

INHOUD

DEEL 1	PARKEERSTUDIE	3
1	INLEIDING.....	4
2	BESTAANDE SITUATIE	6
2.1	BEREIKBAARHEIDSPROFIEL.....	6
2.2	DRUKTEBEELD	11
2.3	MOBILITEITSPROFIEL	13
2.4	THEORETISCH MOBILITEITSPROFIEL	15
3	TOEKOMSTIGE SITUATIE	18
3.1	GEWENSTE ACTIVITEITEN.....	18
3.2	WIJZIGING PARKEERBALANS.....	18
3.3	PARKING SPORTPARK	21
4	CONCLUSIE	23

TABELLEN

Tabel 2-1: Dienstvoering nabijgelegen haltes (Bron: DeLijn.be)	8
Tabel 2-2: Organisatie van de arbeidstijd Pfizer (bron: Bedrijfsvervoersplan Pfizer 2014)	13
Tabel 2-3: Huidige modal split	14
Tabel 2-4: Fietspotentieel	16
Tabel 2-5: OV-potentieel	16
Tabel 3-1: Verklaring wijziging parkeerbehoefte	19
Tabel 3-1: Verklaring wijziging parkeeraanbod	20

FIGUREN

Figuur 1-1: Situering, orthofoto	4
Figuur 1-2: Situering, stratenplan	5
Figuur 2-1: Interne looproutes voetgangers	6
Figuur 2-2: Uittreksel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Bron: GIS Provant)	7
Figuur 2-3: Uittreksel netplan Bornem - Puurs - Sint-Amands (Bron: De Lijn)	8
Figuur 2-4: Toegangen gemotoriseerd verkeer	9
Figuur 2-5: Ovonde N16 x Rijksweg/Brabantstraat	10
Figuur 2-6: Ronde Rijksweg x A. Meermansdreef	10
Figuur 2-7: Huidig parkeeraanbod	11
Figuur 2-8: Parkeerbezetting 27/04 - 14u00	12
Figuur 2-9: Parkeerbezettingsgraad 27/04 - 14u00	12
Figuur 2-10: Herkomst werknemers	14

Figuur 2-11: Huidige modal split	14
Figuur 2-12: Aanduiding herkomsten binnen fietsbare afstand 7,5 km	15
Figuur 2-13: Aanduiding herkomsten binnen fietsbare afstand 10 km	15
Figuur 2-15: Relatie tussen procentueel aandeel OV en Vf-waarde	17
Figuur 3-1: Evolutie parkeervraag middellange termijn (bron: Pfizer)	19
Figuur 3-2: Evolutie parkeeraanbod terreinen Pfizer (bron: Pfizer)	20
Figuur 3-3: Evolutie parkeerbalans terreinen Pfizer (bron: Pfizer)	21
Figuur 3-4: Evolutie parkeeraanbod met gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)	22
Figuur 3-5: Evolutie parkeerbalans met gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)	22

DEEL 1 PARKEERSTUDIE

1 Inleiding

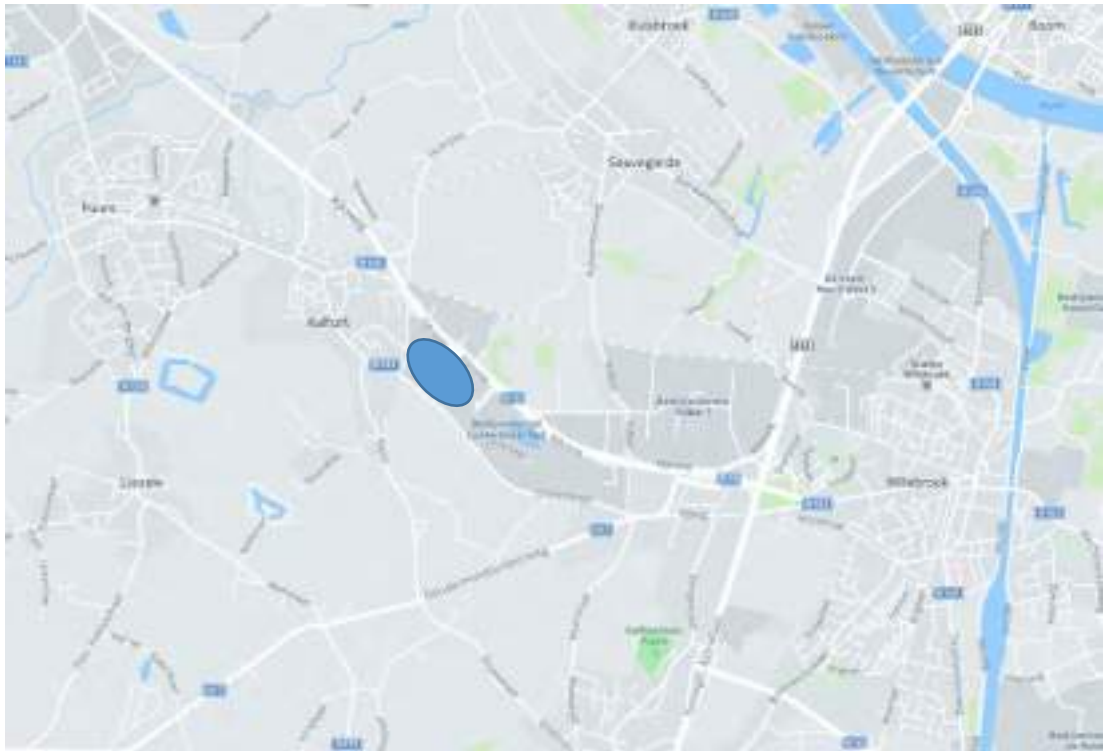
Om een zicht te krijgen op de huidige en toekomstige parkeerbalans van de vestiging van Pfizer langs de Rijksweg in Puurs, werd een parkeeronderzoek gevoerd voor de volledige site. Het parkeeronderzoek omvat de volgende aspecten:

- Beschrijving bereikbaarheidsprofiel;
- Beschrijving mobiliteitsprofiel;
- Confrontatie van vraag en aanbod parkeerplaatsen.

Het projectgebied is gelegen aan de Rijksweg 12, ten oosten van het centrum van Puurs en ten westen van het centrum van Willebroek. De Rijksweg sluit \pm 500 meter ten zuidoosten van het projectgebied aan op de N16. Deze vormt de verbinding tussen Sint-Niklaas en Mechelen. De N16 ligt op ongeveer 2 kilometer van afrit 7 (Sint-Niklaas, Breendonk) van de A12.



Figuur 1-1: Situering, orthofoto



Figuur 1-2: Situering, stratenplan

2 *Bestaande situatie*

2.1 *Bereikbaarheidsprofiel*

2.1.1 *Langzaam verkeer*

2.1.1.1 **Voetgangersvoorzieningen**

Er zijn momenteel geen specifieke voetgangersvoorzieningen aanwezig, noch op de Rijksweg noch op de Lichterstraat. Voetgangers dienen er gebruik te maken van de rijweg, het fietspad (indien aanwezig) en/of de groene bermen.

Intern zijn er wel veilige voetgangersverbindingen aanwezig afgescheiden van het overig gemotoriseerd verkeer. Deze looproutes maken de verbinding tussen de verschillende parkeerterreinen en de ingangen van de bedrijfsgebouwen alsook de bedrijfsgebouwen onderling. Onderstaande figuur toont de interne looproutes.



Figuur 2-1: Interne looproutes voetgangers

2.1.1.2 **Fietsvoorzieningen**

Binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt de Rijksweg niet weerhouden als functionele fietsroute. Op de Rijksweg wordt uitgegaan van menging van het fietsverkeer met het overig verkeer.

De Lichterstraat wordt wel weerhouden als een functionele fietsroute waarbij de fietspaden niet conform zijn aan het vademecum Fietsvoorzieningen.



Figuur 2-2: Uittreksel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Bron: GIS Provant)

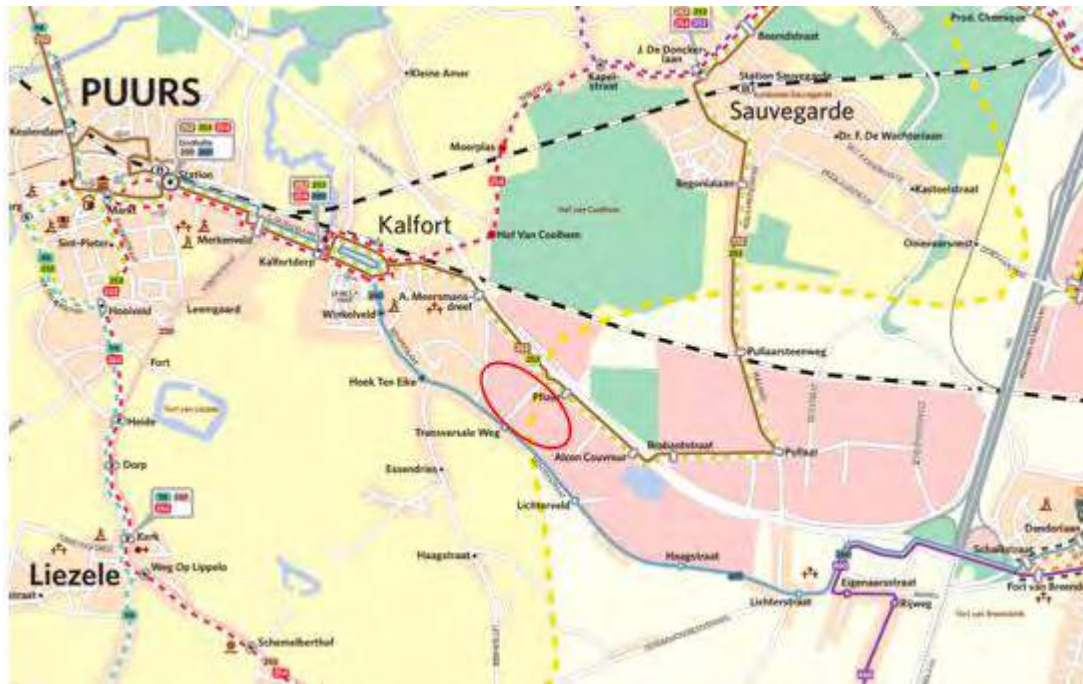
Het doorgaand fietsverkeer over de Rijksweg tussen de A. Meersmansdreef en Neerlichter wordt omgeleid via een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten noorden van de N16 langsheen de Brabantstraat en de Rijksweg. Hierbij worden fietstunnels voorzien ter hoogte van de rotonde Rijksweg x A. Meersmansdreef en ter hoogte van Pullaar en Neerlichter.

Langs de Lichterstraat is een dubbelrichtingsfietspad (breedte 2,40m) in betonverharding aanwezig langs de noordzijde. Het fietspad is van de rijweg afgescheiden door een grasberm en bomenrij. Ter hoogte van de zijstraten en enkele aanwezige woningen, buigt het fietspad uit naar de rijweg.

2.1.2 Openbaar vervoer

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt besproken aan de hand van de lijnvoering ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes. De dichtstbijzijnde haltes zijn:

- Halte: Puurs Pfizer (Rijksweg t.h.v. projectgebied)
- Halte: Puurs Transversale Weg (N183 Lichterstraat t.h.v. projectgebied)



Figuur 2-3: Uittreksel netplan Bornem - Puurs - Sint-Amands (Bron: De Lijn)

De halte Puurs Pfizer wordt aangedaan door de lijnen 252 en 253, terwijl de halte Transversale Weg wordt aangedaan door lijn 260.

Tabel 2-1: Dienstvoering nabijgelegen haltes (Bron: DeLijn.be)

Halte	Lijn	Frequentie
Pfizer	Lijn 252: Boom-Puurs-Bornem-Dendermonde	1x per uur
	Lijn 253: Boom-Puurs-Dendermonde	2x per dag
Transversale Weg	Lijn 260: Brussel - Puurs	1x per uur

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Puurs op zo'n 2,6 kilometer van de site. Dit station heeft rechtstreekse verbindingen naar:

- Sint-Niklaas, Temse, Bornem
- Antwerpen, Hoboken-Polder, Hemiksem, Schelle, Niel, Boom, Ruisbroek-Sauvegarde
- Leuven, Wijgmaal, Wespelaar-Tildonk, Haacht, Boortmeerbeek, Mechelen, Willebroek

2.1.3 Gemotoriseerd verkeer

2.1.3.1 Ontsluitingsstructuur

Het projectgebied wordt rechtstreeks ontsloten op de Rijksweg via een aantal in- en uitritten. Hier geldt een snelheidslimiet van maximaal 70 km/u. De toegangen tot de Lichterstraat zijn enkel opengesteld voor langzaam verkeer (fietsers) of voor noodgevallen. Onderstaande figuur toont de verschillende toegangen tot het projectgebied voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 2-4: Toegangen gemotoriseerd verkeer

De Rijksweg wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II of een lokale gebiedsontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De N16 wordt geselecteerd als een primaire weg type I. Primaire wegen type I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen eerste categorie vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor “drukke” vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt.

Onderstaand worden de ontsluitende kruispunten in beeld gebracht.



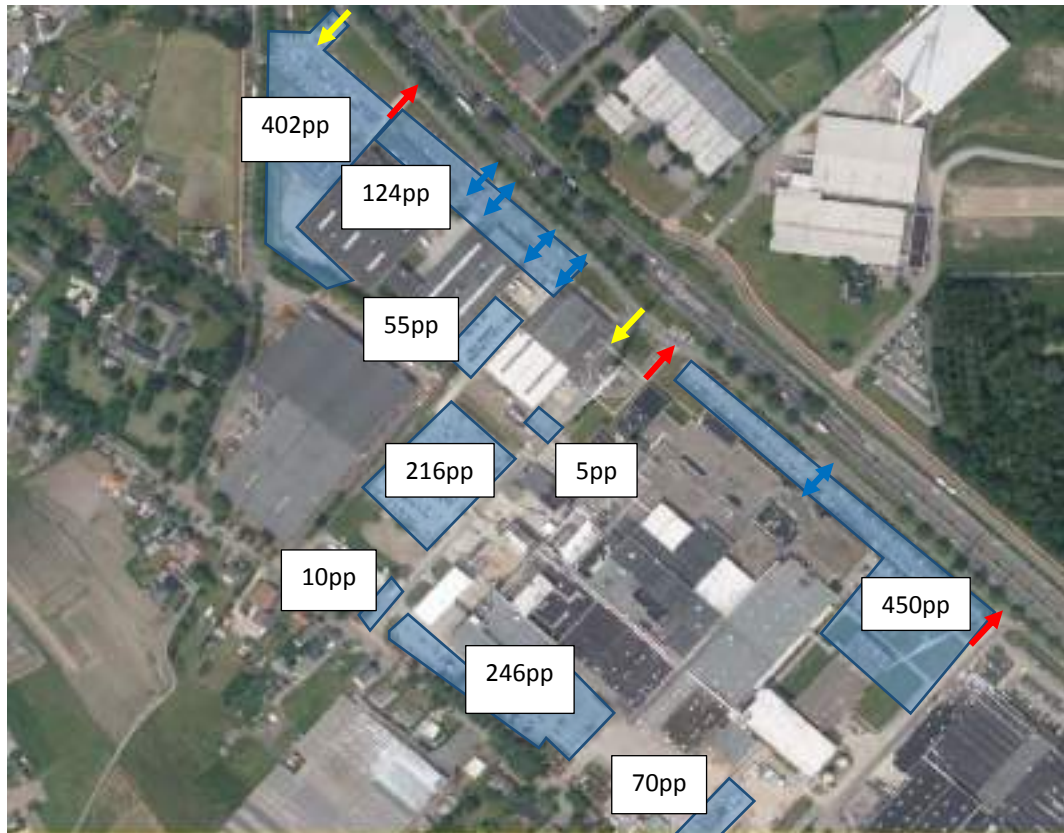
Figuur 2-5: Oponde N16 x Rijksweg/Brabantstraat



Figuur 2-6: Rotonde Rijksweg x A. Meermansdreef

2.1.3.2 Parkeervoorzieningen

In de bestaande situatie heeft de site een parkeeraanbod van 1503 parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers en 75 parkeerplaatsen voor contractors verspreid over de gehele site. Al deze parkeerterreinen ontsluiten rechtstreeks op de ventwegen van de Rijksweg.



Figuur 2-7: Huidig parkeeraanbod

Hierbij zijn alle parkeerplaatsen gratis en is een Pfizer parkeerkaart nodig om gebruik te maken van de parkeerplaatsen. De parkeertijd voor deze parkeerplaatsen is hierbij ongelimiteerd. Binnen een straal van 250 meter loopafstand is er geen openbare parkeergelegenheid.

2.2 Drukbeeld

2.2.1 Parkeerbezetting

Op donderdag 27/04/2017 werd een parkeerbezettingsmeting uitgevoerd op het projectgebied rond 14u00. Op dit moment vindt de overdracht van de shifts plaats en gaat er een parkeerbehoefte uit van zowel de werknemers met de ochtendshift, de avondshift als de werknemers met de reguliere daguren.

Op dit piekmoment werd onderstaande parkeerbezetting gemeten.



Figuur 2-8: Parkeerbezetting 27/04 - 14u00



Figuur 2-9: Parkeerbezettingsgraad 27/04 - 14u00

Uit bovenstaande parkeerobservatie blijkt dat de verschillende parkeerterreinen een zeer hoge parkeerbezetting kennen op het maatgevende moment 14u00 van een representatieve werkdag. Van de 1578 parkeerplaatsen zijn er op het maatgevende moment 1386 parkeerplaatsen bezet, wat neerkomt op een marge van 192 parkeerplaatsen en algemene bezettingsgraad van 88%. Hierbij doen er zich vooral hoge bezettingsgraden voor op de centrale parkeerterreinen. Op de parkeerterreinen die verder gelegen zijn van de bedrijfsgebouwen is er wel een zekere marge. Op het meest noordelijke parkeerterrein doet er zich een marge voor van 118 parkeerplaatsen, op het parkeerterrein tegen de Lichterstraat doet er zich een marge voor van 49 parkeerplaatsen en op het parkeerterrein van de contractors doet er zich een marge voor van 19 parkeerplaatsen.

2.3 Mobiliteitsprofiel

Het bedrijf Pfizer is een farmaceutisch bedrijf met een sterk productportfolio in zowel preventie als behandeling en genezing van ziektes in een brede waaier van therapeutische domeinen. Daarnaast heeft Pfizer een solide pipeline van veelbelovende, nieuwe producten die het potentieel hebben om de strijd aan te gaan met ziekten die vandaag ons wereldbeeld bepalen.

2.3.1 Type werknemers

Op de site in Puurs werken gemiddeld 1817 werknemers en zijn er 2 ruimtelijke onderdelen (Bron: Pfizer, 2016):

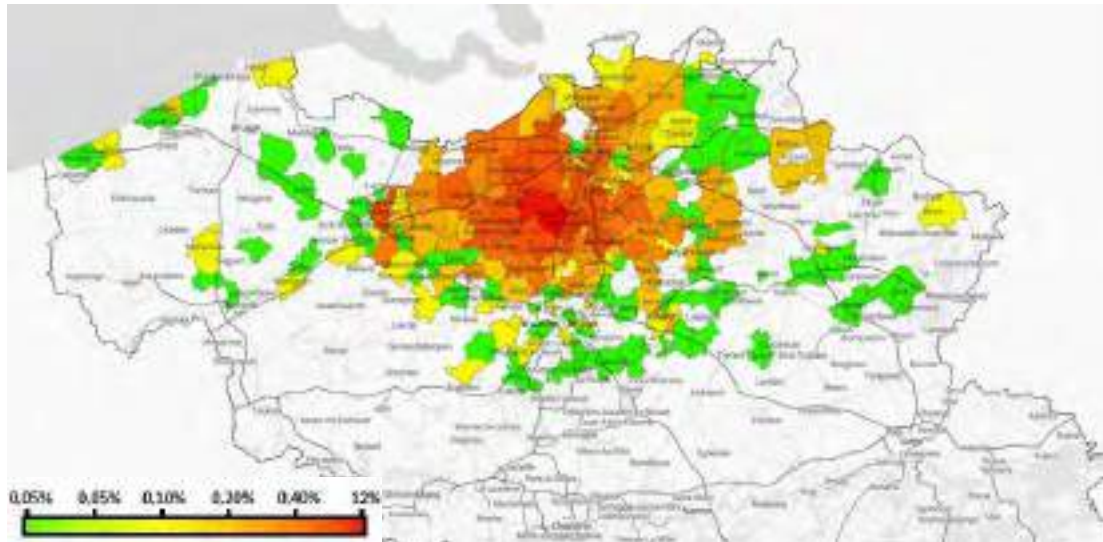
Voor deze werknemers wordt onderstaande werktijdenverdeling geraamd:

Tabel 2-2: Organisatie van de arbeidstijd Pfizer (bron: Bedrijfsvervoersplan Pfizer 2014)

Organisatie van arbeidstijd		% werknemers
Vast uurrooster	Tijdens spitsuren (06u30-10u tot 15u-19u)	9%
	Buiten de spitsuren	0%
Glijdend uurrooster		43%
Ploegenstelsel	2 ploegen	26,7%
	3 ploegen	6%
	Ander	0,3%
Onregelmatig uurrooster		15%

2.3.2 Herkomst werknemers

Om een zicht te krijgen in de bereikbaarheid van de werknemers per vervoersmodus, wordt de geografische spreiding in beeld gebracht. Op basis van de postcodes wordt onderstaande bekomen. Hieruit blijkt dat de meerderheid van de werknemers uit de omgeving van Puurs afkomstig is. Een tweede cluster van herkomsten van werknemers is terug te vinden rond Gent en de ruime omgeving (\pm 50km) rond Puurs. De overige werknemers wonen op meer dan 50 km van de projectsite.



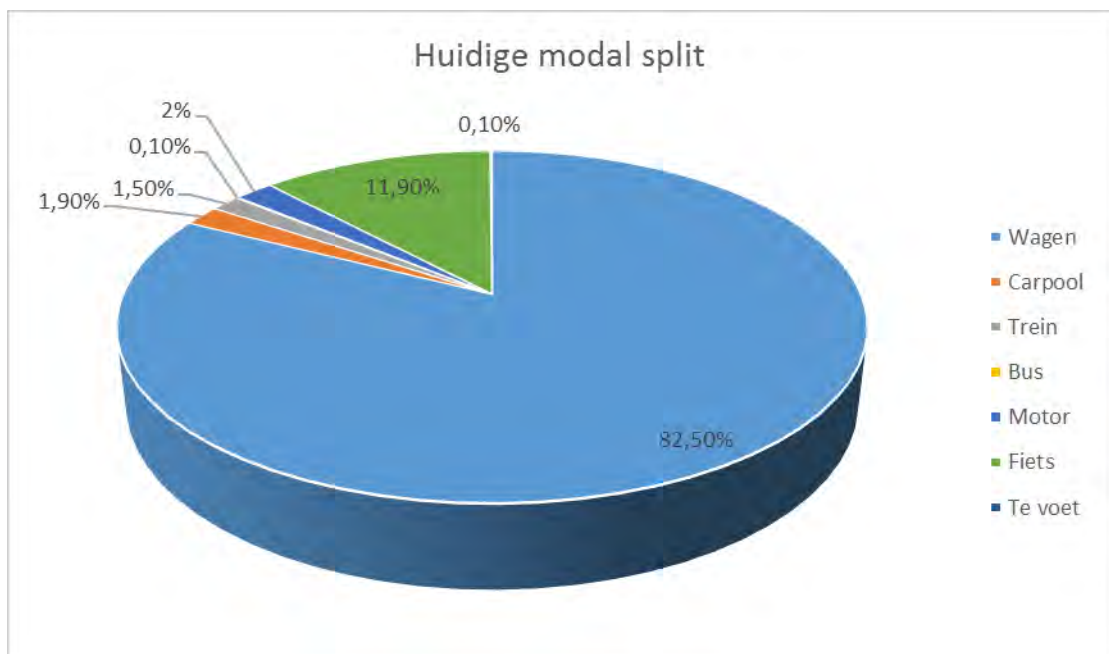
Figuur 2-10: Herkomst werknemers

2.3.3 Vervoerswijze

Op basis van de vervoerswijzekeuze wordt de onderstaande modal split gevonden (bron: Mileuvergunningaanvraag klasse 1 – februari 2017):

Tabel 2-3: Huidige modal split

Voertuig	% van totaal
Wagen individueel	82,50%
Carpool	1,90%
Trein	1,50%
Bus	0,10%
Motor	2%
Fiets	11,90%
Te voet	0,10%



Figuur 2-11: Huidige modal split

Bij de huidige modal split wordt een hoog percentage autogebruikers (82,50%) gevonden. Ongeveer 1,90% van de werknemers geeft aan te carpoolen. Het aandeel fietsers bedraagt ca. 11,90%, terwijl het aandeel voetgangers verwaarloosbaar is (0,10%). Het aandeel openbaar vervoer bedraagt in totaal 1,60%, waarvan de overgrote meerderheid treingebruikers zijn.

2.4 Theoretisch mobiliteitsprofiel

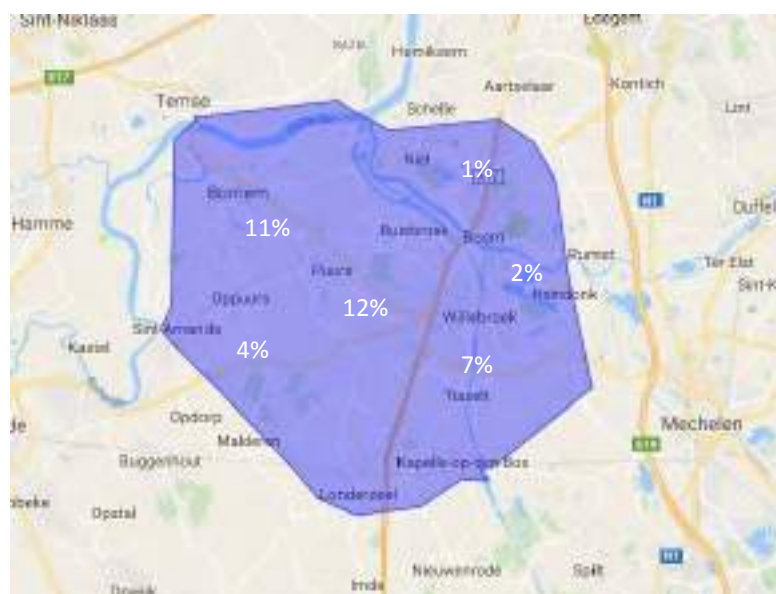
2.4.1 Fietspotentieel

De maximale aanvaardbare afstand die werknemers per fiets of e-bike willen afleggen is afhankelijk van de tijd die ze aan deze verplaatsingen moeten besteden.

De gemiddelde snelheid voor een gewone fietsers is 15km/u en deze voor e-bikers 20km/u. Rekening houdend met de BREVER wet die stelt dat de gemiddelde verplaatsingstijd per dag vast ligt (62,5 minuten in OVG 4.5) zal een gewone fietser maximaal 15 kilometer per dag afleggen en een e-biker 20 kilometer per dag. Dit betekent dat de herkomst van de gewone fietsers op maximum 7,5 kilometer van de werkplaats ligt en van e-bikers op maximum 10 kilometer. Voor de vestiging van Pfizer in Puurs kan uitgegaan worden van onderstaande cirkelrozen met alle bestemmingen (herkomsten) binnen een fietsafstand van 7,5 en 10 kilometer:



Figuur 2-12: Aanduiding herkomsten binnen fietsbare afstand 7,5 km



Figuur 2-13: Aanduiding herkomsten binnen fietsbare afstand 10 km

Op basis van bovenstaande fietsisochronen in combinatie met de herkomstgegevens van de werknemers, blijkt dat het huidige fietspotentieel ca. 37% bedraagt. Dit betekent dat ca. 37% van de werknemers in theorie op een fietsbare afstand van de projectsite woont en dus verondersteld kan worden met de fiets naar het werk te gaan. Rekening houdend met een huidig aandeel fietsers van 11,9% kan er gesteld worden dat er nog een marge van ruim 25% van werknemers die in theorie met de fiets naar het werk kunnen komen.

Tabel 2-4: Fietspotentieel

<u>Postcode</u>	<u>Gemeente</u>	<u>Fietspotentieel (in %)</u>
2870	Puurs	12%
2845	Niel	1%
2880	Bornem	11%
2890	Sint-Amands	4%
2830	Willebroek	7%
2850	Boom	2%

2.4.2 Openbaar vervoer-potentieel

Om het potentieel aandeel openbaar vervoersgebruikers van Pfizer in te schatten, worden volgende aannames gedaan:

- Werknemers met woonplaats binnen een straal van 10km van de projectsite worden buiten beschouwing gelaten vanwege het fietspotentieel,
- Werknemers in ploegenstelsel en met een onregelmatig uurrooster worden buiten beschouwing gelaten;
- Werknemers moeten binnen een gemeente wonen die een rechtstreekse treinverbinding met het station van Puurs hebben met een minimumfrequentie van 1 trein per uur;
- De totale reistijd per dag mag niet langer dan 1 uur zijn.

Op basis van bovenstaande criteria blijkt dat het OV-potentieel 5% bedraagt. Dit betekent dat voor ca. 5% van de werknemers in theorie het openbaar vervoer een waardig alternatief is als vervoersmiddel. Er kan gesteld worden dat er nog een marge van 3% van werknemers is die in theorie met het OV naar het werk kunnen komen.

Tabel 2-5: OV-potentieel

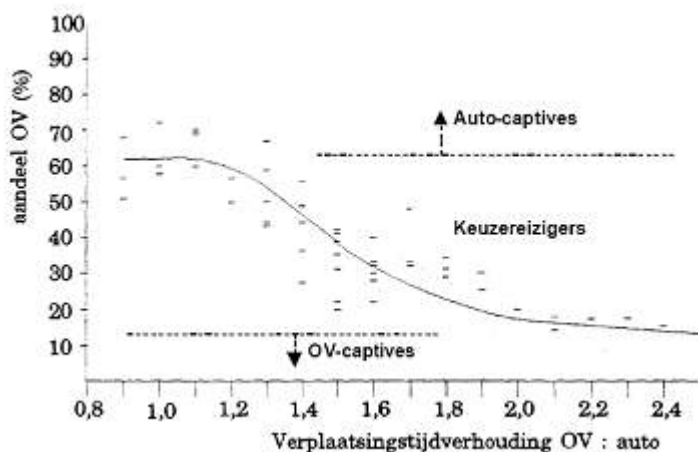
<u>Postcode</u>	<u>Gemeente</u>	<u>OV-potentieel (in %)</u>
2800	Mechelen	1%
9140	Temse	2%
9100	Sint-Niklaas	1%
2627	Schelle	1%

2.4.3 Haalbaarheid potentieel mobiliteitsprofiel

2.4.3.1 Verhouding gemiddelde verplaatsingstijd

Bovenstaand wordt het theoretisch mobiliteitsprofiel weergegeven. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de Vf-factor, dit is de verhouding tussen de gemiddelde verplaatsingstijd met het openbaar vervoer ten opzichte van de gemiddelde verplaatsingstijd met de auto. Op basis van onderstaande grafiek blijkt dat 40% van het totale werknemerspotentieel bestaat uit auto-captives. Dit wil zeggen dat zij altijd de auto als vervoersmiddel zullen kiezen, ongeacht de voordelen die ze hebben bij het kiezen voor een ander vervoersmiddel.

Dit betekent dat 40% van de autogebruiker met potentieel voor de fiets of het openbaar vervoer zullen blijven gebruik maken van de auto. Hieruit volgend kan gesteld worden dat het werkelijk fietspotentieel ca. 22% bedraagt en het werkelijk OV-potentieel ca. 3%. Dit resulteert in een marge van ca. 10% voor wat betreft de fietsverplaatsingen en van ca. 1% wat betreft OV-gebruikers.



Figuur 2-14: Relatie tussen procentueel aandeel OV en Vf-waarde

2.4.3.2 Acties duurzame verplaatsingen

Om het aantal fietsers te verhogen en het fietspotentieel te bereiken, heeft Pfizer reeds in het verleden de nodige inspanningen geleverd. De volgende acties werden in het verleden genomen om het fietsen bij de werknemers te stimuleren:

- Fietsvergoeding (€ 0,23/ km) of sociaal abonnement;
- Kleedkamer met douches en kleedkastje voor fietsers;
- Droogrekken voor natte kledij;
- Uitbreiding fietsparking in 2016 van 164 naar 307 plaatsen;
- Oplaadpunten voor elektrische fietsen;
- Deelname aan Bike-to-work actie;
- Twee extra fietswedstrijden per jaar (zomerwedstrijd en winter trophy).

Gezien de reeds geleverde inspanningen van Pfizer Puurs om hun werknemers meer met de fiets naar het werk te laten komen, lijkt het moeilijk dat het fietspotentieel bereikt kan worden. Pfizer wil echter in de toekomst nog meer inzetten op duurzame verplaatsingen en plant nog een aantal bijkomende actie om dit te realiseren.

3 Toekomstige situatie

Om een zicht te krijgen op de toekomstige parkeerbalans wordt onderstaand een beeld geschetst van de gewenste uitbreidingen van Pfizer op middellange termijn (5 jaren) en de impact hiervan op zowel de parkeervraag als het parkeeraanbod. Belangrijk hierbij is dat het over een wensbeeld gaat en dat de inschatting van zowel het aanbod als de vraag nog onzeker is. Ook de tijdlijn waarbinnen de projecten zich situeren is nog onzeker en kan in realiteit nog wijzigen.

3.1 Gewenste activiteiten

De toekomstige gewenste uitbreiding van activiteiten op middellange termijn (5 jaren) binnen het voorgenomen projectgebied (Rijksweg 12) bestaan uit:

1. Logistiek centrum:
 - De bouw van een vrijstaand logistiek gebouw bestaande uit 3 bouwlagen met een oppervlakte van 3.460 m².
 - Aan dit logistiek centrum wordt een hoogbouwmagazijn gekoppeld met een oppervlakte van 2.480 m²
 - Om de verbinding te maken met de toekomstige gebouwen van Pfizer wordt een brug over de Transversale weg gebouwd.
 - De uitbreiding van een magazijn met een bijkomende oppervlakte van 217 m²
2. Kantoren
 - Oa. Het project 'West Office': een opbouw van een 2^{de} verdieping bovenop een bestaand kantoorgebouw. De uitbreiding geschiedt volgens het modulair principe waarbij modules aan elkaar worden gekoppeld om één geheel te vormen. De totale oppervlakte van de uitbreiding bedraagt ±600 m². De binneninrichting bevat enkele vergaderzalen en zal in hoofdzaak bestaan uit een landschapsbureel.
3. Labo's

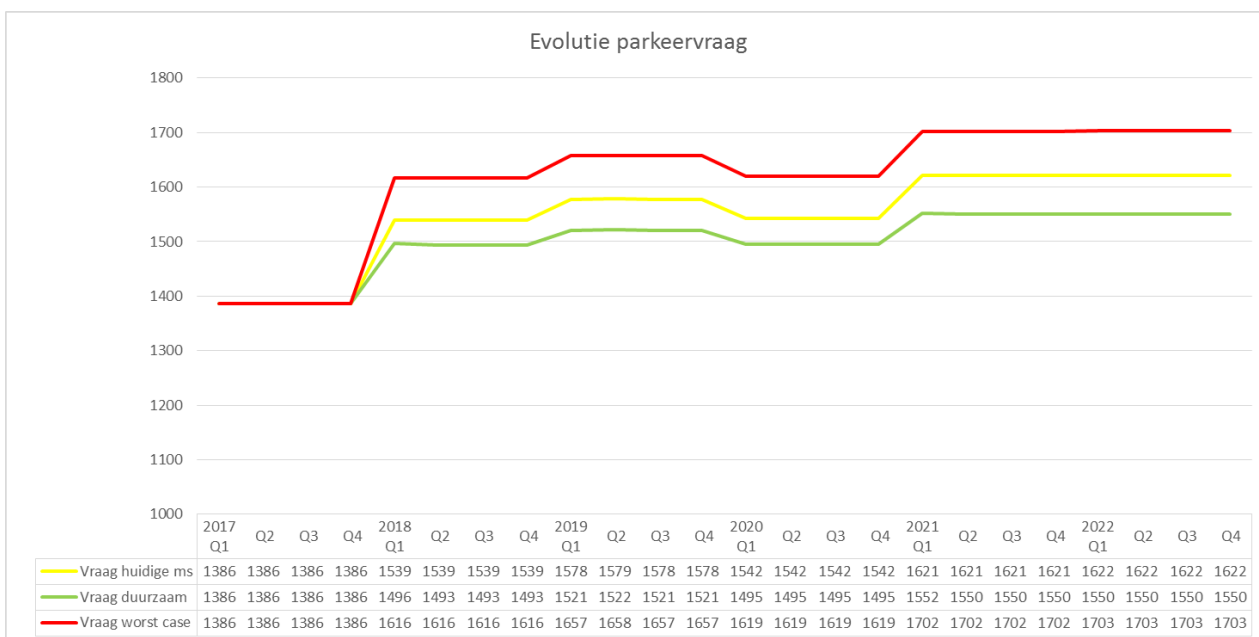
Deze uitbreidingen zullen gefaseerd worden uitgevoerd en zullen gepaard gaan met een wijziging van het parkeeraanbod en een algemene toename van de parkeervraag.

3.2 Wijziging parkeerbalans

3.2.1 Parkeervraag

De gewenste uitbreiding van activiteiten zal een algemene toename van de parkeervraag met zich meebrengen. Om een inschatting te kunnen maken van deze toename wordt uitgegaan van drie situaties.

- Situatie 1: uitgaand van de bestaande modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen;
- Situatie 2: uitgaand van het potentieel mobiliteitsprofiel, rekening houdend met de Vf-factor dat slechts 60% van het fiets en OV-potentieel effectief bereikt kan worden, waarbij ca. 72% van de bijkomende werknemers individueel met de wagen naar de site komen
- Situatie 3: uitgaand van een worst case scenario waarbij er een onderschatting van de parkeervraag van bijkomende werknemers is van 5%, waarbij ca. 88% van de werknemers individueel met de wagen naar de site komen.



Figuur 3-1: Evolutie parkeervraag middellange termijn (bron: Pfizer)

Tabel 3-1: Verklaring wijziging parkeerbehoefte

Jaar (kwartaal)	Parkeervraag	Verklaring
2017 (Q1)	1386	Getelde situatie april 2017
2018 (Q1)	1339 - 1693	Logistiek centrum
2019 (Q1)	1521 - 1657	NE kantoren
2021 (Q1)	1550 - 1621	Aseptic afdeling + Vaccine afdeling

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat Pfizer een algemene stijging van de parkeervraag verwacht tussen 2017 en 2022, als gevolg van bijkomende aanwervingen op middellange termijn. De verwachte stijging van de parkeervraag zal voornamelijk afhangen van het resultaat van de nog te leveren inspanningen om tot een meer duurzame modal split te komen. Er kan gesteld worden dat op middellange termijn de parkeervraag zal stijgen van 1386 in de getelde huidige toestand (zie §2.4.2) naar een niveau dat tussen 1550 en 1703 parkeerplaatsen ligt.

3.2.2 Parkeeraanbod

Ook het parkeeraanbod zal bij uitbreiding van de activiteiten wijzigen. Onderstaande grafiek geeft per kwartaal het parkeeraanbod weer op de terreinen van Pfizer op middellange termijn.



Figuur 3-2: Evolutie parkeeraanbod terreinen Pfizer (bron: Pfizer)

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat het verwachte parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer op middellange termijn zowel zullen stijgen als dalen, ten gevolge van de gewenste uitbreidingen. Op het einde van de geplande ontwikkeling van de site, zal het parkeeraanbod dalen met 35 parkeerplaatsen t.o.v. het huidige aanbod. Onderstaande tabel geeft een overzicht en verklaring van de wijzigingen in het parkeeraanbod. De cijfers in deze tabel kunnen enigszins wijzigen van eerdere studies, gezien de onzekerheid van de gewenste ontwikkelingen. Ze geven echter wel een inzicht in de wens op middellange termijn.

Tabel 3-2: Verklaring wijziging parkeeraanbod

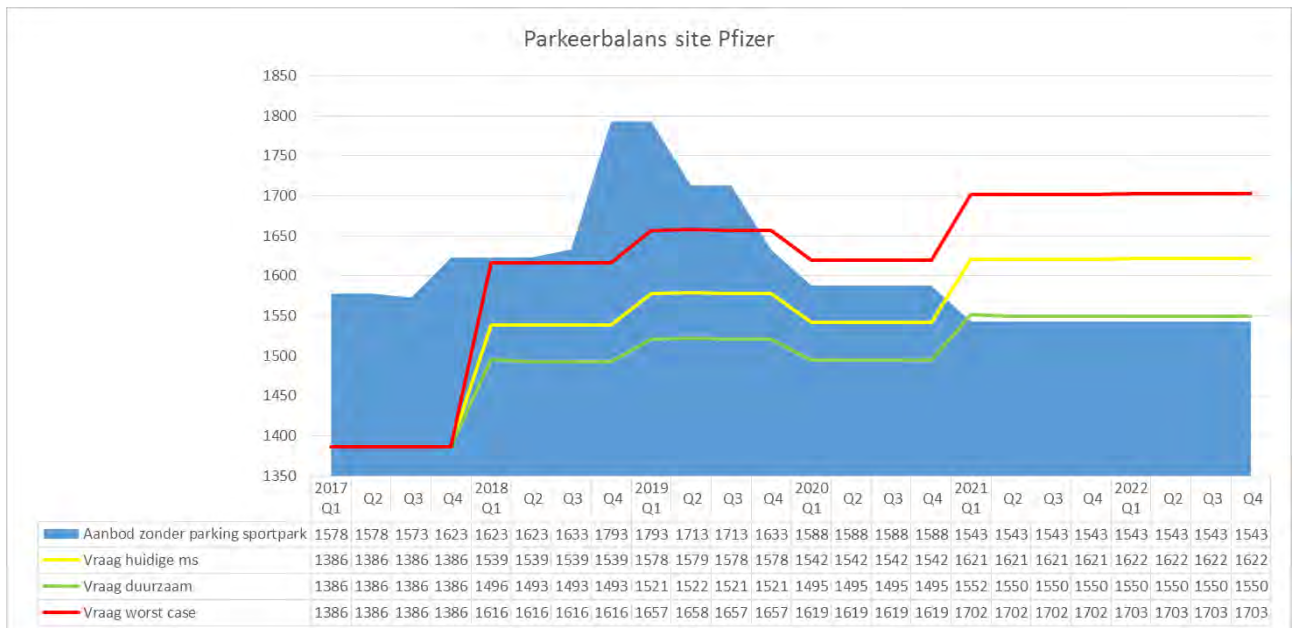
Jaar (kwartaal)	Parkeeraanbod	Wijziging parkeerplaatsen	Verklaring
2017 (Q1)	1578	N.v.t.	n.v.t.
2017 (Q3)	1573	- 5	265 extra parkeerplaatsen naast Prevenar afdeling, verlies 270 parkeerplaatsen door bouw logistiek centrum
2017 (Q4)	1623	+ 50	100 extra parkeerplaatsen naast afvalplaats, verlies 50 parkeerplaatsen door bouw kantoren
2018 (Q3)	1633	+ 10	90 extra parkeerplaatsen na finaliseren logistiek centrum, verlies 80 parkeerplaatsen door uitbreiding Prevenar afdeling
2018 (Q4)	1793	+ 160	160 extra parkeerplaatsen in L2
2019 (Q2)	1713	- 80	70 extra parkeerplaatsen nieuwe westelijke site, verlies 150 parkeerplaatsen bouw Aseptisch 2 afdeling
2019 (Q4)	11633	- 80	Tijdelijk verlies 80 parkeerplaatsen Front Office
2020 (Q1)	1588	- 45	Heringebruikname 80 parkeerplaatsen Front Office, verlies 125 parkeerplaatsen door bouw nieuwe Vaccine afdeling

2021 (Q1)	1543	- 45	80 extra parkeerplaatsen westelijke site, verlies 125 parkeerplaatsen bouw nieuwe Vaccine afdeling
-----------	------	------	--

Uit bovenstaande tabel blijkt dat Pfizer bij de ontwikkeling van de site in Puurs voldoende oog heeft om het parkeeraanbod zo veel mogelijk op eigen terrein te blijven opvangen.

3.2.3 Parkeerbalans

Op basis van de wijzigingen in de parkeervraag en het –aanbod, geeft onderstaande grafiek de evolutie van de parkeerbalans op middellange termijn weer. Hieruit blijkt dat vanaf 2021 er een structureel tekort aan parkeerplaatsen wordt verwacht in de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Het tekort in het duurzaam scenario waarbij de potentiële modal split wordt bereikt, zal eerder beperkt blijven tot ca. 10 parkeerplaatsen. In het worst case scenario, waarbij er meer autogebruikers dan in de huidige situatie zijn, wordt het tekort aan parkeerplaatsen geraamd op ca. 160 plaatsen. Bij een doortrekking van de huidige modal split wordt het tekort op ca. 80 parkeerplaatsen ingeschat.



Figuur 3-3: Evolutie parkeerbalans terreinen Pfizer (bron: Pfizer)

3.3 Parking Sportpark

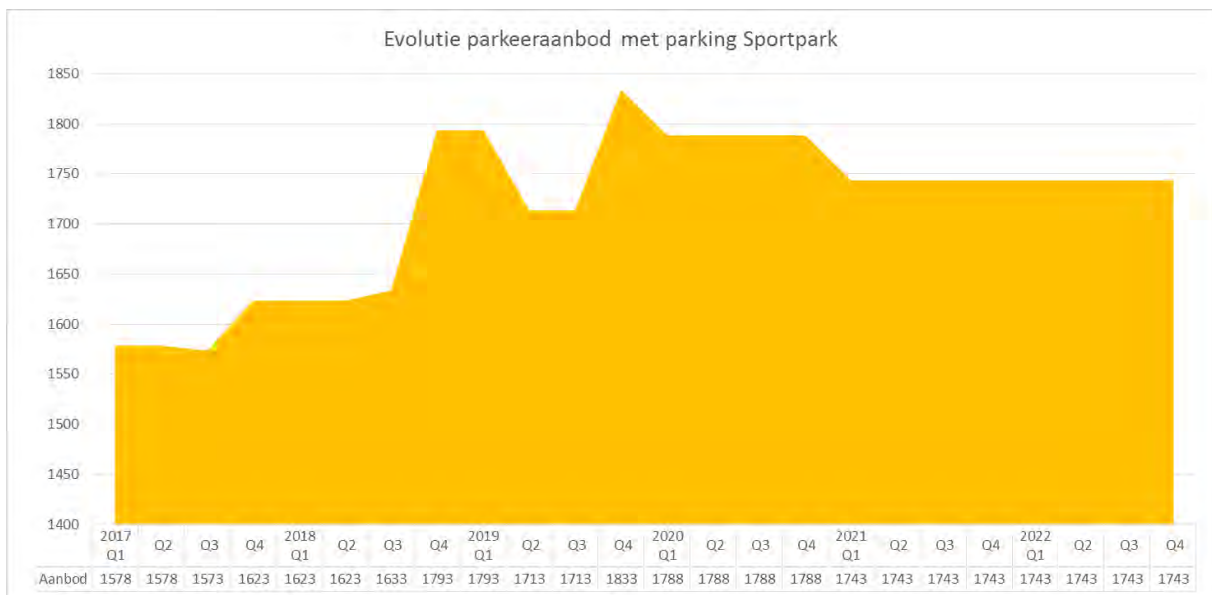
Op basis van de verwachte parkeerbalans (zie §3.2.3) op de terreinen van Pfizer, kan gesteld worden dat Pfizer in elk van de drie scenario's nood heeft aan extra parkeerplaatsen om de gewenste ontwikkeling van de huidige site op middellange termijn te kunnen uitvoeren. Zoals blijkt uit §3.2.2 is Pfizer bereid de nodige inspanningen te doen om de parkeervraag ook in de toekomst zo veel mogelijk op eigen terrein op te vangen en om zijn modal split meer duurzaam te maken. Toch zal er vanaf 2021 een structureel tekort aan parkeerplaatsen zijn om de vraag op eigen terrein op te vangen.

Om dit tekort niet op de omgeving af te wentelen, wordt de piste onderzocht waarbij de werknemers van Pfizer gebruik kunnen maken van een overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen van het Sportpark. Deze parking aan de overkant van de Lichterstraat zou binnen de aanvaardbare wandelafstand van 250 meter liggen.

3.3.1 Parkeeraanbod

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van het parkeeraanbod wanneer werknemers van Pfizer gebruik kunnen maken van de overloopparking van het Sportpark. Vanaf het derde kwartaal van 2019 zouden deze parkeerplaatsen in gebruik kunnen genomen worden door Pfizer. Dit resulteert op het

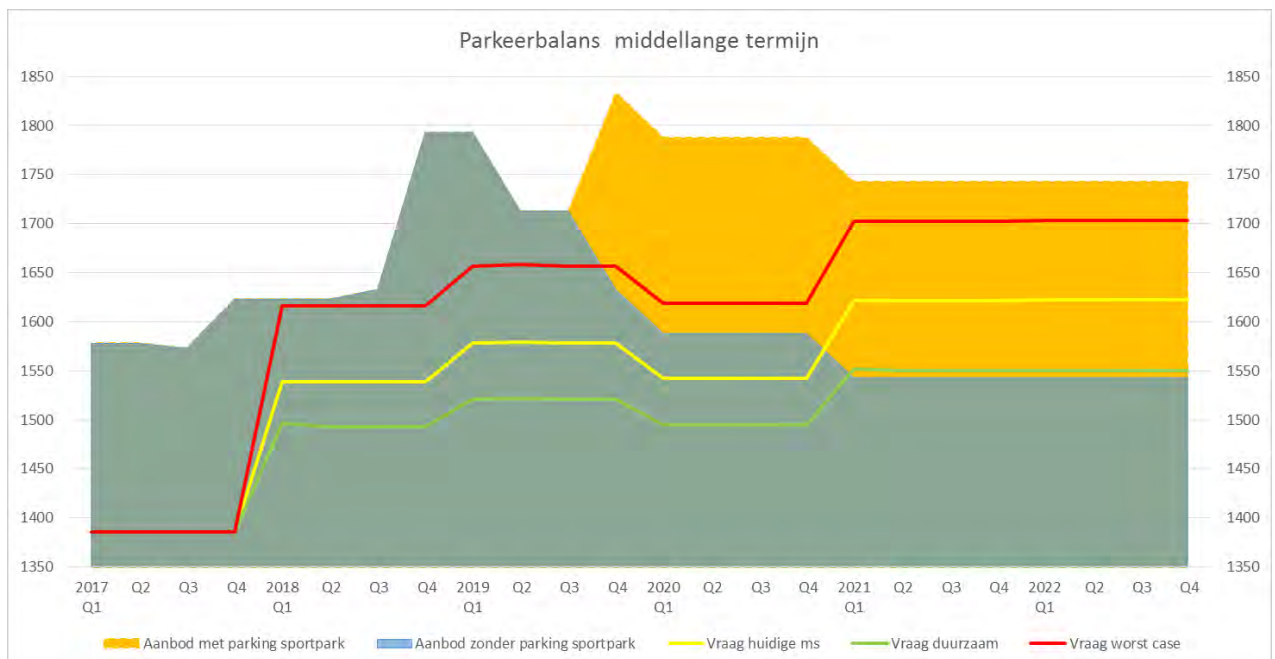
einde van de ontwikkeling van de site (2021) in een parkeeraanbod van 1743 parkeerplaatsen op terreinen van Pfizer en de overloopparking van het Sportpark.



Figuur 3-4: Evolutie parkeeraanbod met gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)

3.3.2 Parkeerbalans

Onderstaande grafiek geeft de evolutie van de parkeerbalans op middellange termijn weer, rekening houdend dat de overloopparking van het Sportpark vanaf eind 2019 gebruikt kan worden door werknemers van Pfizer. Hieruit dat het structureel vanaf 2021 in elk scenario wordt opgevangen door de overloopparking van het Sportpark. Na de volledige geplande ontwikkeling op middellange termijn zal bij gebruik van de nieuw te bouwen overloopparking van het Sportpark de parkeerbalans positief zijn. Er zal nog een overschot van ca. 190 (duurzaam scenario) tot 40 parkeerplaatsen (worst case scenario) zijn. Afhankelijk van de mate waarin Pfizer zijn modal split meer duurzaam krijgt in de toekomst, zal de grootte van de overloopparking kunnen worden ingeschat.



Figuur 3-5: Evolutie parkeerbalans met gebruik parking Sportpark (bron: Pfizer)

4 Conclusie

Op basis van de parkeerobservatie van 27/04/2017 kan gesteld worden dat Pfizer in Puurs momenteel voldoende parkeercapaciteit heeft om hun parkeervraag op eigen terrein te kunnen opvangen. Aangezien op middellange termijn (5 jaar) de site zal worden ontwikkeld, werd een parkeerstudie opgesteld om na te gaan welke invloed deze gewenste ontwikkelingen op de parkeerbalans zullen hebben.

Om een inschatting te kunnen maken van de evolutie van de parkeervraag op middellange termijn (5 jaar) werd van drie parkeervraag-scenario's uitgegaan. Het eerste scenario gaat uit van de huidige modal split, waarbij ca. 83% van de werknemers met de auto naar het werk komt, het tweede scenario van de potentiële modal split, waarbij ca. 72% van de werknemers met de auto komt en een derde worst case scenario, waarbij ca. 88% met de wagen komt. Een inschatting van de evolutie van het parkeeraanbod wordt gedaan op basis van de extra te genereren en de te verwijderen parkeerplaatsen gedurende de ontwikkeling van de projectsite.

Op basis van inschattingen wordt op het einde van de 5 jaar durende ontwikkeling van de projectsite een parkeervraag gevonden die tussen de 1550 en 1703 parkeerplaatsen ligt. Dit is een stijging van 164 tot 314 parkeerplaatsen t.o.v. de huidige parkeervraag.

Het parkeeraanbod op de terreinen van Pfizer zal mee met de gewenste ontwikkelingen wijzigen. Hoewel Pfizer de nodige inspanningen doet om zo veel mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te bieden, wordt vanaf 2021 een structureel parkeertekort verwacht op de terreinen van Pfizer. Tegen het einde van de geplande ontwikkelingen zal het parkeertekort tussen de 10 en 193 parkeerplaatsen bedragen.

Om dit structureel tekort aan parkeerplaatsen op te lossen wordt voorgesteld om een nieuwe overloopparking van het Sportpark in te zetten voor werknemers van Pfizer. Deze parking zal binnen de aanvaardbare loopafstand van 250m van Pfizer liggen en bijgevolg worden gebruikt door werknemers van de dagshift. Deze nieuw te bouwen overloopparking met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen heeft voldoende capaciteit om het tekort aan parkeerplaatsen voor Pfizer op te vangen in elk van de drie onderzochte parkeervraag-scenario's. Tijdens de parkeerpiek van Pfizer zou de parkeerbalans terug positief worden met een overschot van ca. 120 tot 40 parkeerplaatsen.

MOBILITEITSTOETS

Projecten Pfizer

Rijksweg 12

Puurs



COLOFON

Opdracht:

Mobiliteitstoets
Projecten Pfizer
Rijksweg 12
Puurs

Opdrachtgever:

Pfizer Manufacturing Belgium NV
Rijksweg 12
2870 Puurs

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Kempische Steenweg 293 bus 32
3500 Hasselt

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Identificatienummer:

4222923004/yfa

Datum:

8 mei 2017

status / revisie:

rapport revisie 02

Vrijgave:

Michaël Berten, Account Manager

Controle:

Koen Slabbaert, senior adviseur

Projectmedewerkers:

Yannick Fabbro, Adviseur

© Antea Belgium nv 2017

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.

INHOUD

DEEL 1	MOBILITEITSTOETS	4
1	INLEIDING	5
2	VERKEERSPLANOLOGISCHE CONTEXT	7
2.1	GEWESTPLAN	7
2.2	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	7
2.3	GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PUURS	9
2.4	MOBILITEITSPAN KLEIN-BRABANT (BORNEM – PUURS – SINT-AMANDS)	9
2.5	BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK ANTWERPEN	15
2.6	TOERISTISCH FIETSROUTENETWERK ANTWERPEN	15
2.7	ANDERE RELEVANTE STUDIES	15
2.8	RELEVANTE INFRASTRUCTUURWERKEN	17
3	BESTAANDE SITUATIE	19
3.1	ONTSLUITING	19
3.2	DRUKTEBEELD	24
4	VERKEERSIMPACT VOORGENOMEN ACTIVITEIT	31
4.1	BESTAANDE ACTIVITEIT	31
4.2	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	31
4.3	MOBILITEITSPROFIEL VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	41
4.4	IMPACT OP DE VERKEERSAFWIKKELING	45
4.5	IMPACT OP DE VERKEERSVEILIGHEID	46
4.6	IMPACT OP DE PARKEERBALANS	46
5	MILDERENDE MAATREGELLEN	48
5.1	BESTAANDE INITIATIEVEN	48
5.2	MOGELIJKE TOEKOMSTIGE INITIATIEVEN	49
6	CONCLUSIE	50

TABELLEN

Tabel 1: Dienstvoering nabijgelegen haltes (Bron: DeLijn.be) 21

Tabel 3-2: Beoordelingskader voorrangsgeregelde kruispunten 25

Tabel 3: Organisatie van de arbeidstijd Pfizer (Bron: Bedrijfsvervoersplan Pfizer 2014) 31

Tabel 4: Kencijfers Kantoor zonder baliefunctie per 100 m² bvo (CROW publicatie 317) 41

Tabel 5: Praktische en theoretische capaciteit van verschillende kruispuntvormen 45

Tabel 6: Impact op verkeersafwikkeling 45

Tabel 7: Parkeerbalans maatgevend moment Pfizer 47

FIGUREN

Figuur 1: Situering projectgebied, luchtfoto	6
Figuur 2: Situering projectgebied, stratenplan	6
Figuur 3: Uittreksel gewestplan (Bron: Geopunt Vlaanderen)	7
Figuur 4: Categorisering Hoofd- en primair wegennet (Bron: RSV)	8
Figuur 5: bestaande ruimtelijk-economische structuur (bron: GRS Puurs)	9
Figuur 6: Hoofdstructuur lokale ontsluiting Bornem- Puurs -Sint-Aminds (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)	10
Figuur 7: Suggestie wegencategorisering Bornem - Puurs -Sint-Aminds (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)	11
Figuur 8: Wensbeeld snelheidsregimes (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)	12
Figuur 9: Fietsnetwerk Puurs (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)	13
Figuur 10: Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer Puurs (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)	14
Figuur 11: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen (Geoloket Provincie Antwerpen)	15
Figuur 12: Ruimte-inname in grondoppervlakte versus zoekzone RUP (zonder ruitclub)	16
Figuur 13: Ligingsplan parkeerterrein Revant	17
Figuur 14: Inrichtingsplan parkeerterrein Revant	18
Figuur 15: Interne looproutes voetgangers	19
Figuur 16: Uittreksel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Bron: GIS Provant)	20
Figuur 17: Uittreksel netplan Bornem - Puurs - Sint-Aminds (Bron: De Lijn)	21
Figuur 18: Toegangen gemotoriseerd verkeer	22
Figuur 19: Ovonde N16 x Rijksweg/Brabantstraat	23
Figuur 20: rotonde Rijksweg x A. Meersmansdreef	23
Figuur 21: Huidig parkeeraanbod	24
Figuur 22: Geobserveerde afwikkeling N16 x Rijksweg/Brabantstraat 07u30-08u30	25
Figuur 23: Geobserveerde afwikkeling Rijksweg x A.Meersmansdreef 07u30-08u30	26
Figuur 24: Geobserveerde afwikkeling N16 x Rijksweg/Brabantstraat 16u30-17u30	27
Figuur 25: Geobserveerde afwikkeling Rijksweg x A.Meersmansdreef 16u30-17u30	28
Figuur 26: Parkeerbezetting 27/04 - 14u00	29
Figuur 27: Parkeerbezettingsgraad 27/04 - 14u00	29
Figuur 28: Locatie projecten	32
Figuur 29: Te supprimeren parkeerplaatsen ten voordele van Plant Logistics (rood)	33
Figuur 30: Inplantingsplan Plant Logistics	34
Figuur 31: Inplantingsplan West Office	35
Figuur 32: Inrichtingsplan Utility gebouw	36
Figuur 33: boven: verplaatsing motorfietsenparking, onder: locatie parking (blauw)	37
Figuur 34: Inrichtingsplan Alus Extension	39

Figuur 35: Inrichtingsplan Lease 0	40
Figuur 36: Dagverdeling Kantoren (Bron: Richtlijnenboek Mober, MOW, 2009)	42
Figuur 37: Bijkomende verkeersgeneratie kantoren	43
Figuur 38: Bijkomende verkeersgeneratie kantoren	43
Figuur 39: Totale verkeersgeneratie voorgenomen project	44
Figuur 40: Bijkomende parkeervraag naar uur van de dag	47
Figuur 41: Nieuwe fietsparking	48

DEEL 1 MOBILITEITSTOETS

1 Inleiding

In kader van de bouwaanvraag voor de realisatie van een aantal uitbreidingsprojecten op de site van Pfizer, heeft het Agentschap Wegen & Verkeer gevraagd een mobiliteitstoets op te stellen om zicht te krijgen op de actuele verkeerssituatie in de omgeving van de beoogde site en de verwachte impact van de nieuwe ontwikkelingen op de verkeerssituatie.

De mobiliteitstoets wordt opgesteld volgens de richtlijnen zoals opgenomen in het 'richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies' (MOW, 2009).

“Een mobiliteitstoets is een beperkte nota waarin de mobiliteitskenmerken van een project op basis van beschikbare kwantitatieve gegevens worden weergegeven. Ze geeft in een confrontatie tussen mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel vooral op kwalitatieve wijze de verwachte effecten, knelpunten en milderende maatregelen weer.”

Voorliggende mobiliteitstoets brengt de verkeerskundige gevolgen van het project in kaart en omvat volgende aspecten:

- Relevante elementen van de verkeersplanologische beleidscontext i.f.v. toekomstig bereikbaarheidsprofiel;
- Beschrijving huidig bereikbaarheidsprofiel;
- Toekomstig mobiliteitsprofiel van de voorgenomen activiteit;
- Evaluatie van de verwachte mobiliteitseffecten;
- Formuleren van verbetervoorstellen.

Het projectgebied is gelegen aan de Rijksweg 12, ten oosten van het centrum van Puurs en ten westen van het centrum van Willebroek. De Rijksweg sluit ±500 meter ten zuidoosten van het projectgebied aan op de N16. Deze N16 vormt de verbinding tussen Sint-Niklaas en Mechelen. De N16 ligt op zo'n 2 kilometer afrit 7 (Sint-Niklaas, Breendonk) van de A12.



Figuur 1: Situering projectgebied, luchtfoto

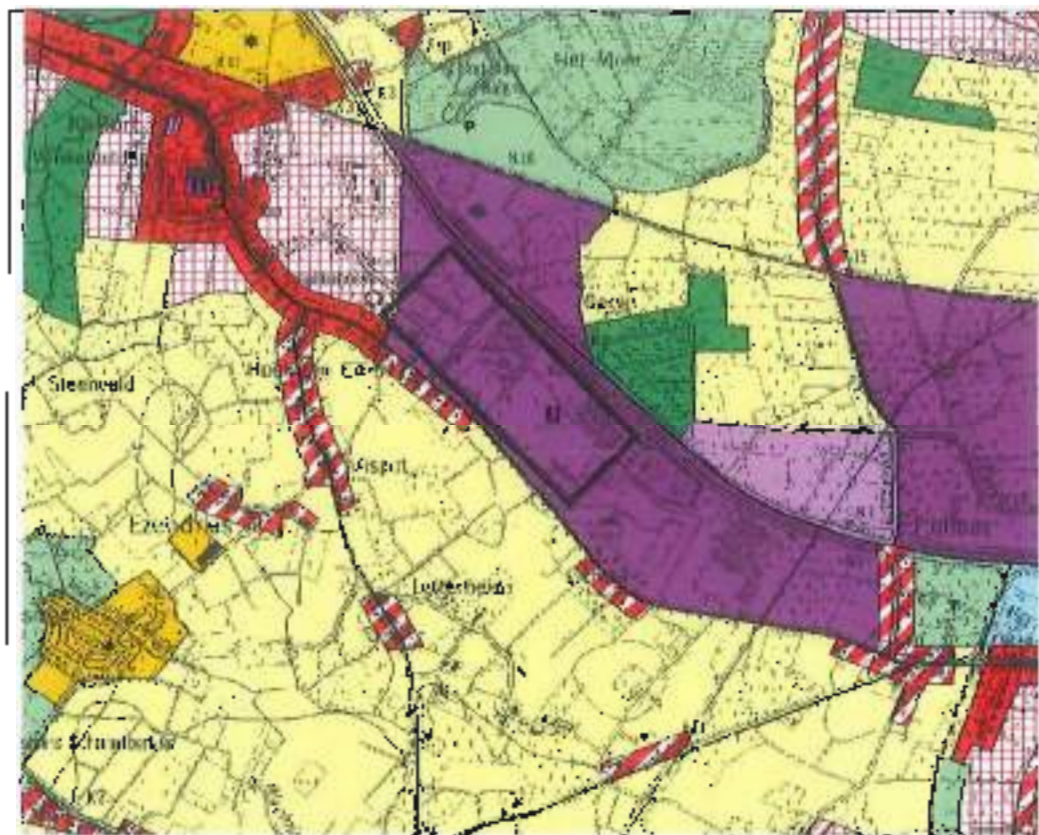


Figuur 2: Situering projectgebied, stratenplan

2 Verkeersplanologische context

2.1 Gewestplan

Het voorgenomen projectgebied wordt in het gewestplan Mechelen (C3 US/08/1976) volledig ingekleurd als milieubelastende industrieën. Aan de zuidzijde van het projectgebied wordt een agrarisch gebied (geel) voorgezien. Langsheen de Lichtestraat en de weg Loterheide/Asper/Houten Liken worden enkele woonranden aangeduid als woongebieden met landelijk karakter. Aan de overzijde van de N16 is een bosgebied (groen), een zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (lichtpaars), zone voor milieubelastende industrieën (paars) en een agrarische zone (geel) gesitueerd.

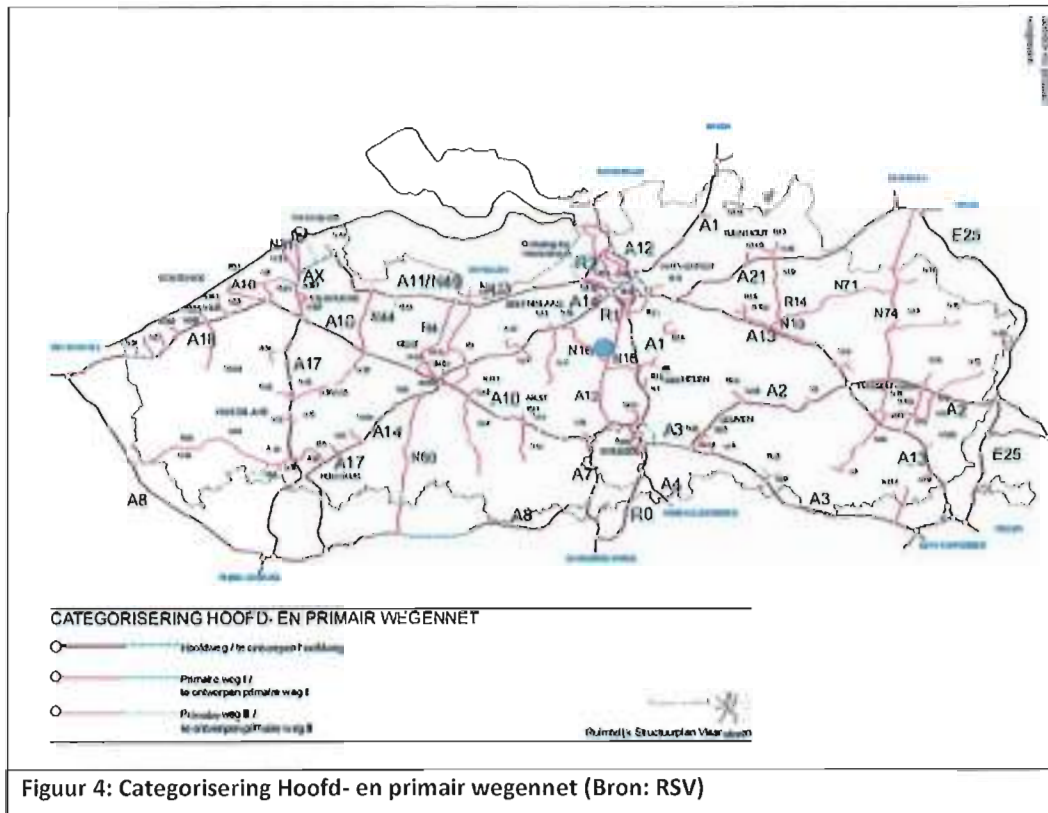


Figuur 3. Uittreksel gewestplan (Bron: Geopunt Vlaanderen)

2.2 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Gecoördineerde Herziening, 2011) wordt de gemeente Puurs in de N16 bespreken.

De N16 wordt binnen de categorisering van hoofd- en primaire wegen weerhouden als een primaire weg type I. Primaire wegen type I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te kunnen oriënteren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De eerste categorie van de primaire wegen vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de oriëntator voor "drukte" vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt. In bepaalde gevallen is de mate waarin het hoofdwegenet dermate groot of is de omvang van de vervoersstromen van die aard dat er een behoefte aan een tussenstapel bestaat. Deze primaire wegen I mogen het doorgaand, internationaal verkeer van het hoofdwegenet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen.



Figuur 4: Categorisering Hoofd- en primair wegennet (Bron: RSV)

Binnen het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit in het gebied tussen Mechelen en Sint-Niklaas langs de N16 (St-Niklaas-Willebroek-Mechelen) is een stedelijke ontwikkeling waar te nemen (residentieel en economisch) die leidt tot een verdichting van de ruimtelijke structuur. Het betreft hier delen van de gemeenten Temse, Bornem, Puurs en Willebroek.

Daarnaast wordt Puurs geselecteerd als een economisch knooppunt. Het betreft gemeenten die een grote impact hebben op de werkgelegenheid: zij dragen bij in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio. Omwille van de rol van deze gemeenten binnen de economische structuur van Vlaanderen, worden zij geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. De specifiek economische knooppunten hebben evenwel niet dezelfde uitstraling als de stedelijke gebieden. Puurs werd hierbij geselecteerd zowel op basis van economische criteria als op basis van hun ligging, om historische redenen of omwille de aanwezigheid van bestaande bedrijven met belangrijke economische betekenis. Voor de selectie op basis van economische criteria wordt uitgegaan van de volgende drie criteria:

- een totale tewerkstelling in de gemeente van meer dan 3500 personen;
- een totale industriële (omwille van de ruimtebehoefte) tewerkstelling in de gemeente van meer dan 1000 personen;
- een arbeidsbalans¹ van meer dan 60.

Daarnaast wordt de verbinding Dendermonde – Puurs – Boom – Antwerpen, vrijgehouden van bebouwing voor het mogelijk ontdebellen van de bestaande spoorlijn via Mechelen – Antwerpen voor goederenvervoer.

¹ De arbeidsbalans is de verhouding tussen de totale in de gemeente werkende bevolking en de inwoners behorende tot de groep van de actieve bevolking.

2.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs

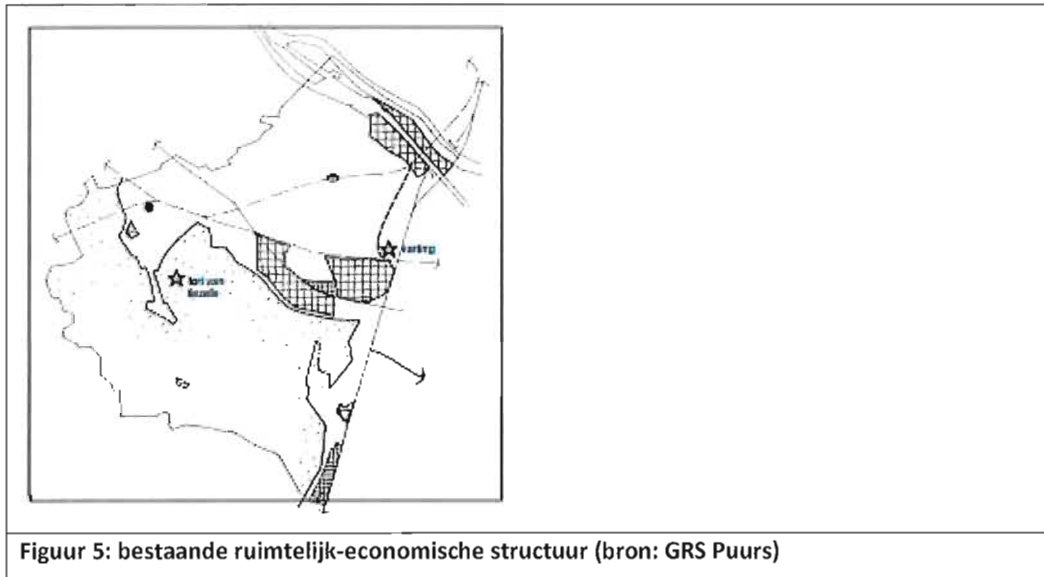
Op 13 februari 2003 werd het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) Puurs goedgekeurd door de Deputatie. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt de bestaande verkeers- en vervoersstructuur besproken.

N16 is een weg met verbindende functie op Vlaams niveau. Hij strekt zich uit ten noorden van Puurs en Kalfort. Via een aantal lokale ontsluitingsassen (Robert Verbelenstraat, Eikevlietbaan en Van Kerckhovenstraat) wordt het verkeer gefilterd naar de zuidelijker gelegen deekernen. Het ontsluitingssysteem op dit lager schaalniveau wordt gevormd door N183 (geheel van Lichterstraat, Schipstraat, Kalfortdorp, Guido Gezellelaan, Hoogstraat en Begijnhofstraat), N149 (Coolhemstraat, Moerplas, Kerkstraat, Gansbroekstraat) en N159 (Robert Verbelenstraat, Begijnhofstraat, Hof ten Berglaan, Liezeledorp, Wolfstraat). Deze wegen vervullen een verbindende functie op interlokaal niveau en ontsluiten de verschillende kernen zoals Puurs, Kalfort, Liezele. Ook de kleinere gehuchten Essendries, Wolf of Hoogheide worden hierdoor ontsloten.

Puurs kan worden beschouwd als knooppunt, in het bijzonder voor het goederenvervoer langs de weg. A12 en N16 spelen een belangrijke rol in de ontsluiting van de gemeente voor het gemotoriseerd verkeer. Deze wegen verbinden de gemeente met het internationaal wegennet. N16 geeft tien kilometer ten noordwesten van de gemeente aansluiting met E17. Nabij Mechelen is er aansluiting met E19. A12 verbindt Antwerpen met Brussel en geeft aansluiting met R0 (ringweg rond Brussel) en R1 (ringweg rond Antwerpen).

Het fietsnet is voornamelijk opgebouwd uit wegen van lokaal niveau hoewel er ook een belangrijke fietsroute is langsheen de spoorlijn 52.

Binnen de ruimtelijk-economische structuur wordt het projectgebied weerhouden binnen een industriegebied.



2.4 Mobiliteitsplan Klein-Brabant (Bornem – Puurs – Sint-Amands)

De sneltoets werd voor Bornem uitgevoerd op 25 september 2007, voor Puurs op 13 mei 2008 en voor Sint-Amands op 23 oktober 2007. In de drie gemeenten kwam de GBC tot het besluit dat alle actoren nog achter het huidige beleidsscenario van het mobiliteitsplan staan, maar dat het plan zelf toe is aan een verbreding en verdieping van een aantal welbepaalde thema's (spoor 2). Hierbij zijn de volgende thema's geselecteerd:

- Fiets en voetgangersnetwerken
- Openbaar vervoer

- Wegencategorisering en circulatie
- Parkeren
- Zwaar vervoer
- Opvolging en communicatie.

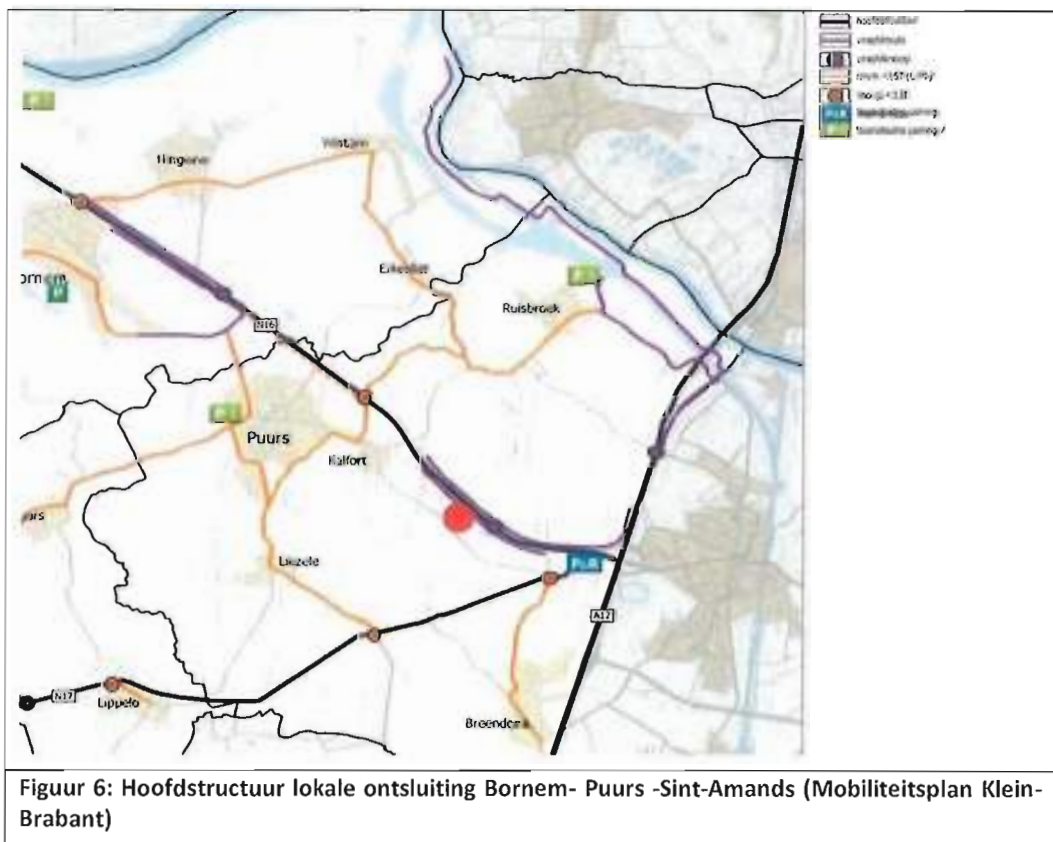
Het thema 'opvolging en communicatie' brengt de in de verkenningnota bepaalde thema's 'monitoring en evaluatie' en 'structureel overleg' samen. Deze thema's hebben immers een sterke samenhang, waardoor het in de loop van het proces duidelijk werd dat deze best samen behandeld werden.

De PAC heeft in de vergadering van 18 juni 2009 de verkenningnota, zijnde de eerste fase van de bijsturing van het mobiliteitsplan, conform verklaard. Op 23 september 2010 werd de uitwerkingnota goedgekeurd door de PAC. Voor de beleidsnota, dit is het eindrapport van de derde en laatste fase van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan, gebeurde de voorlopige vastlegging door de gemeenteraad op 10 mei 2011 voor Bornem, op 5 mei 2011 voor Puurs en op 26 april 2011 voor Sint-Amands.

De gemeenteraad van Puurs heeft op 6 oktober 2011 het verbreed en verdiept mobiliteitsplan Klein-Brabant definitief vastgesteld na conformverklaring in de provinciale auditcommissie van 7 juli 2011.

2.4.1 Hoofdstructuur lokale ontsluiting / Wegencategorisering

Binnen het mobiliteitsplan wordt de N16 als hoofdstructuur weerhouden. De Rijksweg en de Brabantstraat worden weerhouden als vrachtroutes. De aansluiting N16 x Rijksweg wordt weerhouden als vrachtknoop. Het mobiliteitsplan voorziet voor de Lichterstraat geen verbindende functie, ook niet op lokaal niveau. Gelet op zijn ontsluitende functie wordt hij geselecteerd als lokale weg type II.

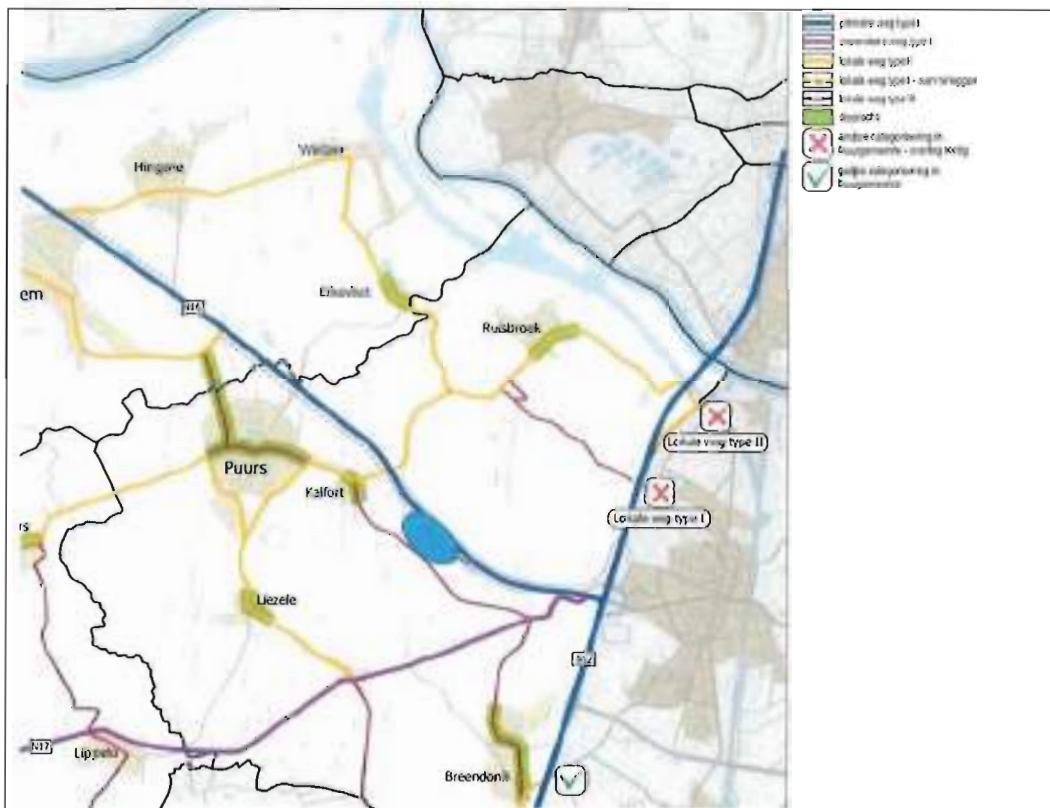


Figuur 6: Hoofdstructuur lokale ontsluiting Bornem- Puurs -Sint-Amands (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

Binnen de wegcategorisering wordt de N16 weerhouden als primaire weg type I. De primaire wegen hebben naast een verbindende functie ook een verzamelende functie op Vlaams niveau. Al primeert de verbindende functie bij primaire wegen type I.

De Rijksweg en de Lichterstraat wordt weerhouden als een lokale weg type II. Een lokale weg type II of een lokale gebiedsontsluitingsweg heeft als enige hoofdfunctie het ontsluiten van een welbepaald gebied, in dit geval een functionele zone (ontsluiting van de vestigingen in deze zone naar het omliggend wegennet).

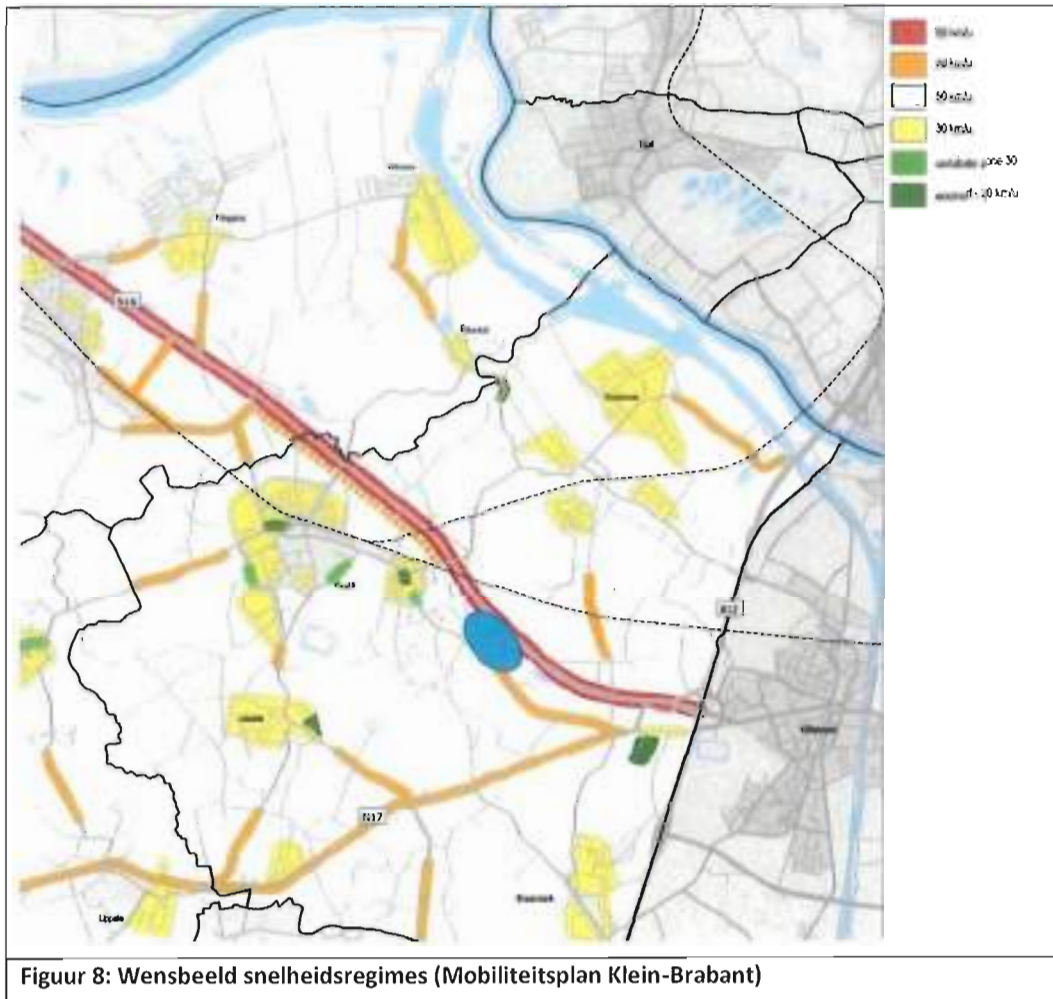
De relatie van de weg tot het omgevende netwerk van wegen van een hogere orde maakt de weg het meest geschikt voor de ontsluitingsfunctie in vergelijking met andere lokale wegen. Het gebruik van de weg door doorgaand verkeer (waaronder doorgaand zwaar vervoer) is ongewenst. De weg heeft een belangrijke functie voor bovenlokaal, stedelijk en lokaal ontsluitend busverkeer.



Figuur 7: Suggestie wegcategorisering Bornen - Puurs -Sint-Amands (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

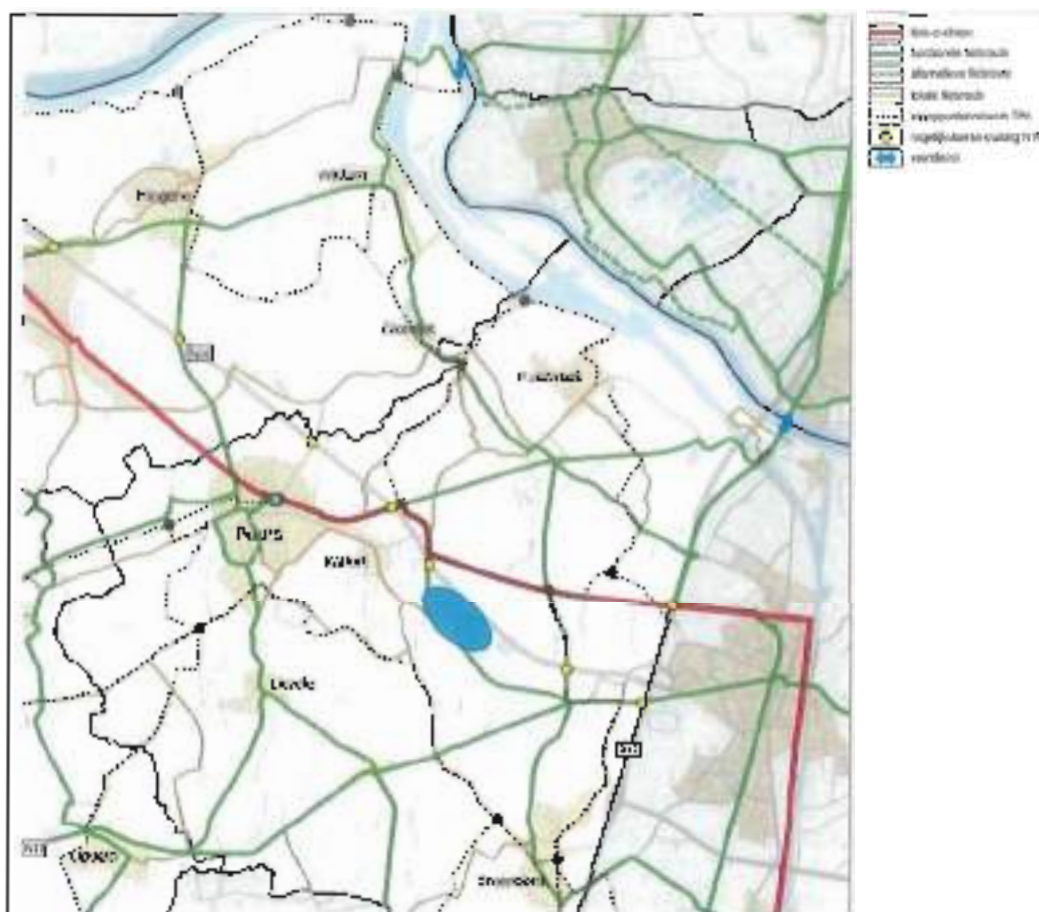
2.4.2 Snelheidsregimes

Binnen het wensbeeld snelheidsregimes wordt er voor de N16 een snelheidsregime van 90 km/u weerhouden. Op de Rijksweg wordt een snelheidsregime van 70 km/u weerhouden. Op de N183 Lichterstraat wordt er een snelheidsverlaging van 70 km/u naar 50 km/u weerhouden.



2.4.3 Fietsnetwerk

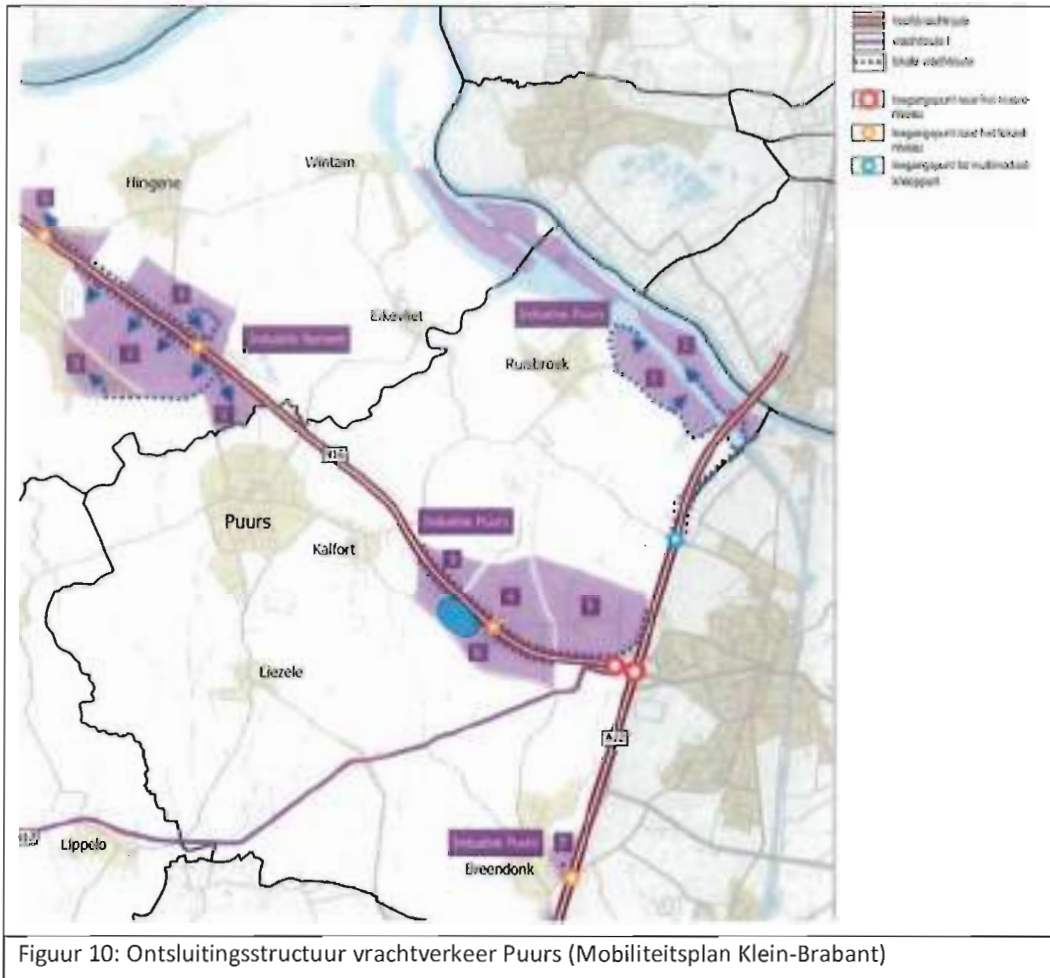
De Rijksweg wordt niet opgenomen als functionele fietsroute. De Lichtenstraat is wel opgenomen als functionele fietsroute en sluit via 2 ongerijkluise kruisingen met de N16 aan op de fietsroute tussen Puurs en Willebroek.



Figuur 3 Fietsnetwerk Puurs (Mobiliteitsplan 'de n-Brabant')

2.4.4 Vrachtverkeer

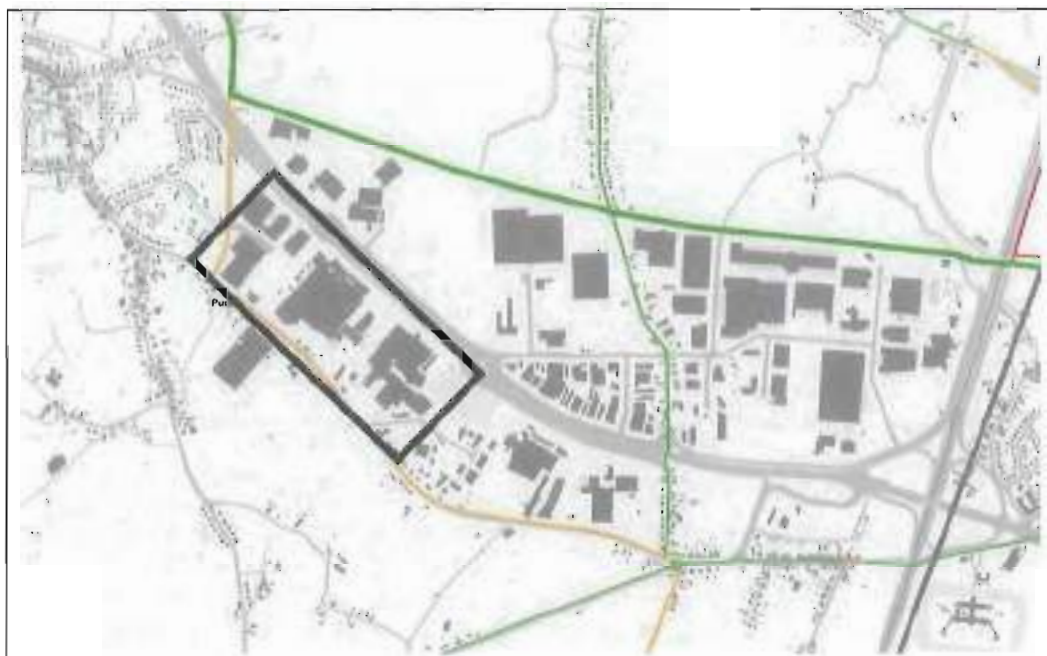
De Rijksweg is opgenomen in het vrachtrouten netwerk als lokale vrachtroute. De kruising van de N16 x Rijksweg wordt weerhouden als toegangspoort naar het lokaal niveau. De hoofdvrachtroute loopt via de N16 en de A12. De Lichterstraat is niet opgenomen in het vrachtrouten netwerk.



Figuur 10: Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer Puurs (Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

2.5 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen

De Rijksweg is niet opgenomen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen. De Lichterstraat is hierin wel opgenomen als functionele fietsroute (niet conform vademecum fietsvoorzieningen). Via de A. Meersmansdreef en Pullaar-Neerlichter sluit ze aan op de fietsostrade langsheen de spoorlijn Puurs-Willebroek.



Figuur 11: Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Antwerpen (Geoloket Provincie Antwerpen)

2.6 Toeristisch Fietsroutenetwerk Antwerpen

De ontsluitende wegen met betrekking tot het fietsverkeer, nl. de Rijksweg en Lichterstraat, behoren niet tot het toeristisch fietsroutenetwerk Antwerpen.

2.7 Andere relevante studies

2.7.1 RUP Lichterstraat

Het RUP Lichterstraat werd goedgekeurd dd. 5 maart 2015 en voorziet in de bouw van een nieuw sportpark tussen de Lichterstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat te Puurs. Het RUP voorzag de aanleg van een gemeenschappelijke parking voor het geheel van het sportpark met een capaciteit van 270 parkeerplaatsen. Er werd verondersteld dat deze parking de gemiddelde parkeerbehoefte van het volledige sportpark dekt. Op piekmomenten, bij wedstrijden in het weekend of 's avonds bleek er een tekort aan parkeerplaatsen te zijn op de interne parking. In het RUP werd van de hypothese uitgegaan dat dit tekort aan parkeerplaatsen kon worden opgevangen door een dubbelgebruik van de parkeerplaatsen in de bedrijvenzone aan de overzijde van de Lichterstraat. Er werd uitgegaan van de hypothese dat tijdens de piekmomenten van het sportpark de parkeerplaatsen in de bedrijvenzone beschikbaar waren.

Momenteel is een uitbreiding van het bestaande RUP Lichterstraat in opmaak.

2.7.2 Sportpark Lichterstraat Puurs

Het RUP Lichterstraat, dat werd opgemaakt als uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, voorziet de realisatie van een sport- en recreatiezone in het gebied begrepen tussen de Lichterstraat, Aspot, Letterheide en de Haagstraat.

Met dit nieuwe sportpark wil de gemeente, centraal tussen de verschillende deekernen, plaats bieden aan zowel harde en actieve recreatie op gemeentelijk niveau als een landschapspark waar het aangenaam vertoeven en ontmoeten is. Hiermee komt zij tegemoet aan de wijzigende behoefte inzake sport en recreatie en creëert bovendien een landschappelijke overgang tussen het industriegebied ten noorden en de kwalitatieve open ruimte ten zuiden van de site.

Met de duidelijke tweedeling in het programma grijpt het referentieontwerp zowel in de bebouwde als de landelijke ruimte. De gebouwcluster in het oosten sluit aan op de korrel van het industriegebied aan de overzijde van de Lichterstraat, terwijl de voetbalterreinen in het westen een verlengstuk vormen van de interieurruimte (binnengebied van de woonranden Schipstraat/Lichterstraat – Hoek ten Eiken). Het sportpark kent m.a.w. een overwegend bebouwd deel (zijde industrie Lichterstraat) en een open deel (zijde Haagstraat).



Figuur 12: Ruimte-inname in grondoppervlakte versus zoekzone RUP (zonder ruitclub)

Het gehele gebied wordt ontsloten langsheen de Lichterstraat, waar een centrale en gemeenschappelijke parking voorzien wordt. De parkeervoorzieningen kunnen in het nabijgelegen industriegebied een medegebruik kennen. Met uitzondering van de manege (ruitclub) worden er langsheen de Haagstraat geen auto-ontsluitingen, noch auto-toegangen voorzien.

Voor de ontsluiting wordt er gebruik gemaakt van twee landschapslijnen, waarin een hiërarchie werd aangebracht ter hoogte van de gebouwcluster. Zo wordt het toeleveringsverkeer georganiseerd langsheen de noordelijke grens van het plangebied, terwijl een centrale pleinruimte de verschillende gebouwen met indoor sportinfrastructuur aan elkaar schakelt. Deze centrale rode loper wordt opgeladen doordat de hoofdtoegangen tot elk van de naastgelegen gebouwen uitgeeft op deze publieke as (tennishallen, turnhal, fitnessruimte, ...).

De twee landschapslijnen (ontdubbeld bedieningssysteem) bieden het voordeel dat de parkeerruimte aan de Lichterstraat rechtstreeks gelinkt is met de voetbalterreinen (bvb. bij wedstrijden). De relatie van de parkeercluster tot de voetbalterreinen wordt onderstreept door een zichtlijn op de bebouwde ruimte (kantine/tribune/kleedkamers) vanaf de parking. De achterin gelegen voetbalaccommodatie wordt met andere woorden reeds op de voorgrond aangekondigd door het gebruik van een perspectief, wat de gebruiksvriendelijkheid en de leesbaarheid van het sportpark ten goede komt.

2.8 Relevante infrastructuurwerken

2.8.1 Parking Revant

Gezien de personeelsuithreidingen wordt er een uitbreiding van de bestaande parkcapaciteit voorzien op het parkeerterrein ten zuidwesten van de hoofdingang (ter hoogte van de windmolen). Voor dit bijkomend parkeerterrein werd reeds een aanvraag tot bouwvergunning ingediend.

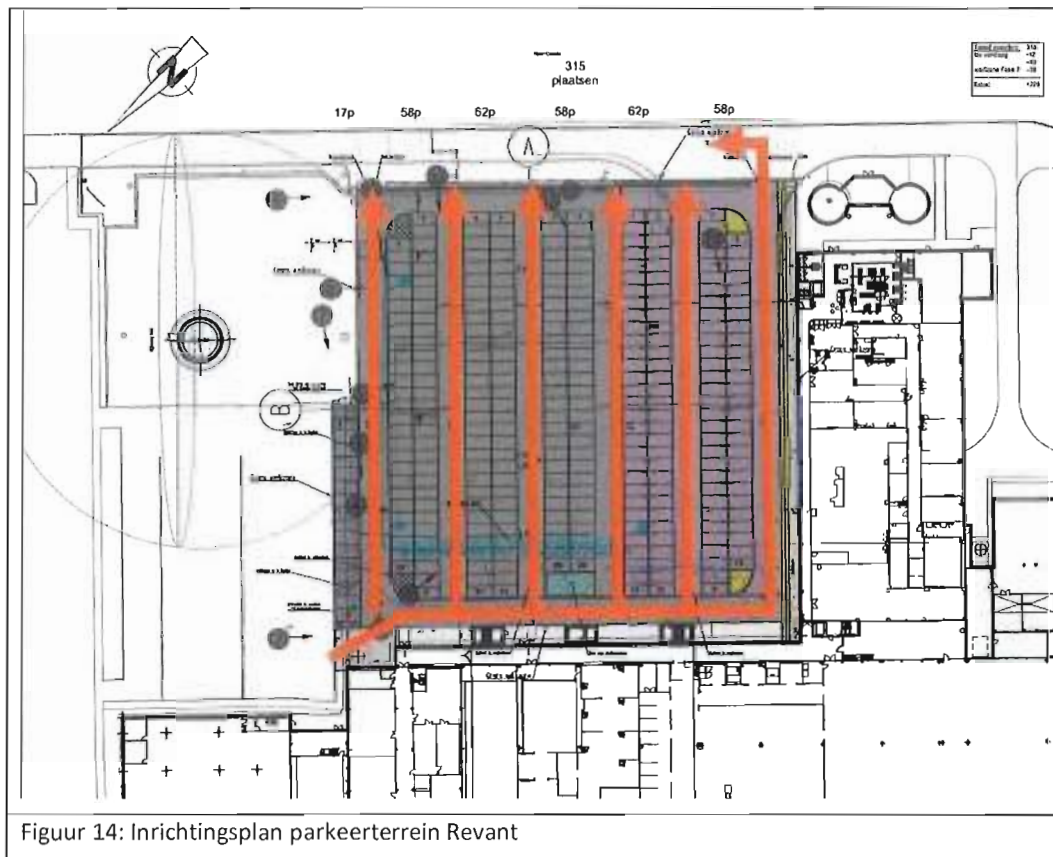
Om te vermijden dat werknemers op de omliggende wegen zullen parkeren, zal Pfizer 315 nieuwe parkeerplaatsen aanleggen binnen de lijnien van de becijferzone. Om het parkeerterrein te realiseren verdwijnen er 90 bestaande parkeerplaatsen. Bijgevolg zal het project ten opzichte van het huidige parkeeraanbod zorgen voor een bijkomend parkeeraanbod van 225 parkeerplaatsen.

De nieuwe parkeerplaatsen worden ingeplant rondom bestaande parkeerplaatsen. Er wordt geen nieuwe in- en uitrit op de Rijksweg gemaakt. De toegang tot deze bijkomende parking verloopt via de bestaande in- en uitrit in de Rijksweg. Het feitelijk zicht op de Rijksweg is nauwelijks. De deels huidige steenslagstruik wordt gedeeltelijk vervangen door asfalt.

Onderstaande figuren tonen de ligging en het inrichtingsplan van het nieuwe parkeerterrein.



Figuur 13: Liggingplan parkeerterrein Revant



Figuur 14: Inrichtingsplan parkeerterrein Revant

Op het parkeerterrein wordt uitgegaan van een enkelrichtingssysteem waarbij er ter hoogte van de het bestaande parkeerterrein wordt ingereden en waarbij er ter hoogte van de ontsluitingsweg richting contractorparking wordt uitgereden. Door de inpassing van het enkelrichtingssysteem kunnen er 225 bijkomende parkeerplaatsen ingericht worden.

2.8.2 Overige infrastructuurwerken

Er werden geen overige infrastructuurwerken weerhouden van invloed op het projectgebied.

3 *Bestaande situatie*

3.1 *Ontsluiting*

3.1.1 *Langzaam verkeer*

3.1.1.1 Voetgangersvoorzieningen

Er zijn momenteel geen specifieke voetgangersvoorzieningen aanwezig, noch op de Rijksweg noch op de Lichterstraat. Voetgangers dienen er gebruik te maken van de rijweg, het fietspad (indien aanwezig) en/of de groene bermen.

Intern zijn er wel veilige voetgangersverbindingen aanwezig afgescheiden van het overig gemotoriseerd verkeer. Deze looproutes maken de verbinding tussen de verschillende parkeerterreinen en de ingangen van de bedrijfsgebouwen alsook de bedrijfsgebouwen onderling. Onderstaande figuur toont de interne looproutes.



Figuur 15: Interne looproutes voetgangers

3.1.1.2 Fietsvoorzieningen

Binnen het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk wordt de Rijksweg niet weerhouden als functionele fietsroute. Op de Rijksweg wordt uitgegaan menging van het fietsverkeer met het overig verkeer.

De Lichterstraat wordt wel weerhouden als een functionele fietsroute waarbij de fietspaden niet conform zijn aan het vademecum Fietsvoorzieningen.



Figuur 16: Uittreksel Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (Bron: GIS Provant)

Het doorgaand fietsverkeer over de Rijksweg tussen de A. Meersmansdreef en Neerlichter wordt omgeleid via een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad ten noorden van de N16 langs de Brabantstraat en de Rijksweg. Hierbij worden fietstunnels voorzien ter hoogte van de rotonde Rijksweg x A. Meersmansdreef en ter hoogte van Pullaar en Neerlichter.

Langs de Lichterstraat is een dubbelrichtingsfietspad (breedte 2,40m) in betonverharding aanwezig langs de noordzijde. Het fietspad is van de rijweg afgescheiden door een grasberm en bomenrij. Ter hoogte van de zijstraten en enkele aanwezige woningen, buigt het fietspad uit naar de rijweg.

3.1.2 Openbaar vervoer

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt besproken aan de hand van de lijnvoering ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes. De dichtstbijzijnde haltes zijn de haltes:

- Puurs Pfizer (Rijksweg t.h.v. projectgebied)
- Puurs Transversale Weg (N183 Lichterstraat t.h.v. projectgebied)



Figuur 17: Uittreksel netplan Bornem - Puurs - Sint-Amands (Bron: De Lijn)

De halte Puurs Pfizer wordt aangedaan door de lijnen 252 en 253, terwijl halte Transversale Weg wordt aangedaan door lijn 260.

Tabel 1: Dienstvoering nabijgelegen haltes (Bron: DeLijn.be)

Halte	Lijn	Frequentie
Pfizer	Lijn 252: Boom-Puurs-Bornem-Dendermonde	1x per uur
	Lijn 253: Boom-Puurs-Dendermonde	2x per dag
Transversale Weg	Lijn 260: Brussel - Puurs	1x per uur

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Puurs op zo'n 2,6 kilometer van de site. Dit station heeft rechtstreekse verbindingen naar:

- Sint-Niklaas, Temse, Bornem
- Antwerpen, Hoboken-Polder, Hemiksem, Schelle, Niel, Boom, Ruisbroek-Sauvagarde
- Leuven, Wijgmaal, Wespelaar-Tildonk, Haacht, Boortmeerbeek, Mechelen, Willebroek

3.1.3 Gemotoriseerd verkeer

3.1.3.1 Ontsluitingsstructuur

Het projectgebied wordt rechtstreeks ontsloten op de Rijksweg via een aantal in- en uitritten. Hier geldt een snelheidslimiet van maximaal 70 km/u. De toegangen tot de Lichterstraat zijn enkel opengesteld voor langzaam verkeer of voor noodgevallen. Onderstaande figuur toont de verschillende toegangen tot het projectgebied voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 18: Toegangen gemotoriseerd verkeer

De Rijksweg wordt gecategoriseerd als een lokale weg type II of een lokale gebiedsontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. De ontsluitingsfunctie omvat het verzamelen van het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.

De N16 wordt geselecteerd als een primaire weg type I. Primaire wegen type I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen eerste categorie vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor "drukke" vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt.

Onderstaand worden de ontsluitende kruispunten in beeld gebracht.



Figuur 19: Oponde N16 x Rijksweg/Brabantstraat



Figuur 20: rotonde Rijksweg x A. Meersmansdreef

3.1.3.2 Parkeervoorzieningen

In de bestaande situatie heeft de site een parkeeraanbod van 1503 parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers en 75 parkeerplaatsen voor contractors verspreid over de gehele site. Al deze parkeerterreinen ontsluiten rechtstreeks op de Rijksweg.



Figuur 21: Huidig parkeeraanbod

Hierbij zijn alle parkeerplaatsen gratis en is een Pfizer parkeerkaart nodig om gebruik te maken van de parkeerplaatsen. De parkeertijd voor deze parkeerplaatsen is hierbij ongelimiteerd. Binnen een straal van 250 meter loopafstand is er geen openbare parkeergelegenheid.

3.2 Drukbeeld

3.2.1 Verkeersafwikkeling

Op donderdag 27/04/2017 werd een observatie uitgevoerd ter hoogte van het projectgebied tijdens de avondspits in de periode 07u30-08u30 & 16u30-17u30. Onderstaande kruispunten werden geobserveerd:

- Kruispunt N16 x Rijksweg/Brabantstraat
- Kruispunt Rijksweg x A.Meersmansdreef

In de observatie werd de wachtrijlengte en de gemiddelde wachttijd geobserveerd voor de verschillende toeleidende takken van het kruispunt.

Hierbij wordt uitgegaan van onderstaande onderverdeling:

Tabel 3-2: Beoordelingskader voorrangsgeregelde kruispunten

Afwikkeling	Voorrangsgeregeld kruispunt
	Gemiddelde wachttijd
Vlotte afwikkeling	≤ 10 sec.
Redelijk vlotte afwikkeling	> 10-15 sec.
Stabiele afwikkeling	> 15-25 sec.
Redelijk onstabiele afwikkeling	> 25-35 sec.
Onstabiele afwikkeling	> 35-50 sec.
Ernstige afwikkelingsproblemen	> 50 sec.

3.2.1.1 Ochtendspits 07u30-08u30

Onderstaande figuur toont de geobserveerde afwikkeling van de ontsluitende kruispunten in de ochtendspits. Hierbij worden de geobserveerde wachtrijlengtes in oranje aangeduid.



Uit bovenstaande figuur blijkt dat er in het drukste ochtendspitsuur een vlotte afwikkeling kan gegarandeerd worden op de meeste takken van het kruispunt N16 x Rijksweg/Brabantstraat. Hierbij blijven de gemiddelde wachttijden onder de 15 seconden, wat als een redelijk vlotte afwikkeling wordt beschouwd. Enkel op de afrit van de N16 komende van Breendonk werd een lange wachtrij en gemiddelde wachttijd geobserveerd. Hierbij bedraagt de wachtrij ± 22 voertuigen en werd een gemiddelde wachttijd geobserveerd van 85 seconden. Dergelijk afwikkelniveau wordt als onaanvaardbaar beschouwd en kent ernstige afwikkelingsproblemen.



Legende: Wt= gemiddelde wachttijd, W= maximaal geobserveerde wachtrij

Figuur 23: Geobserveerde afwikkeling Rijksweg x A.Meersmansdreef 07u30-08u30

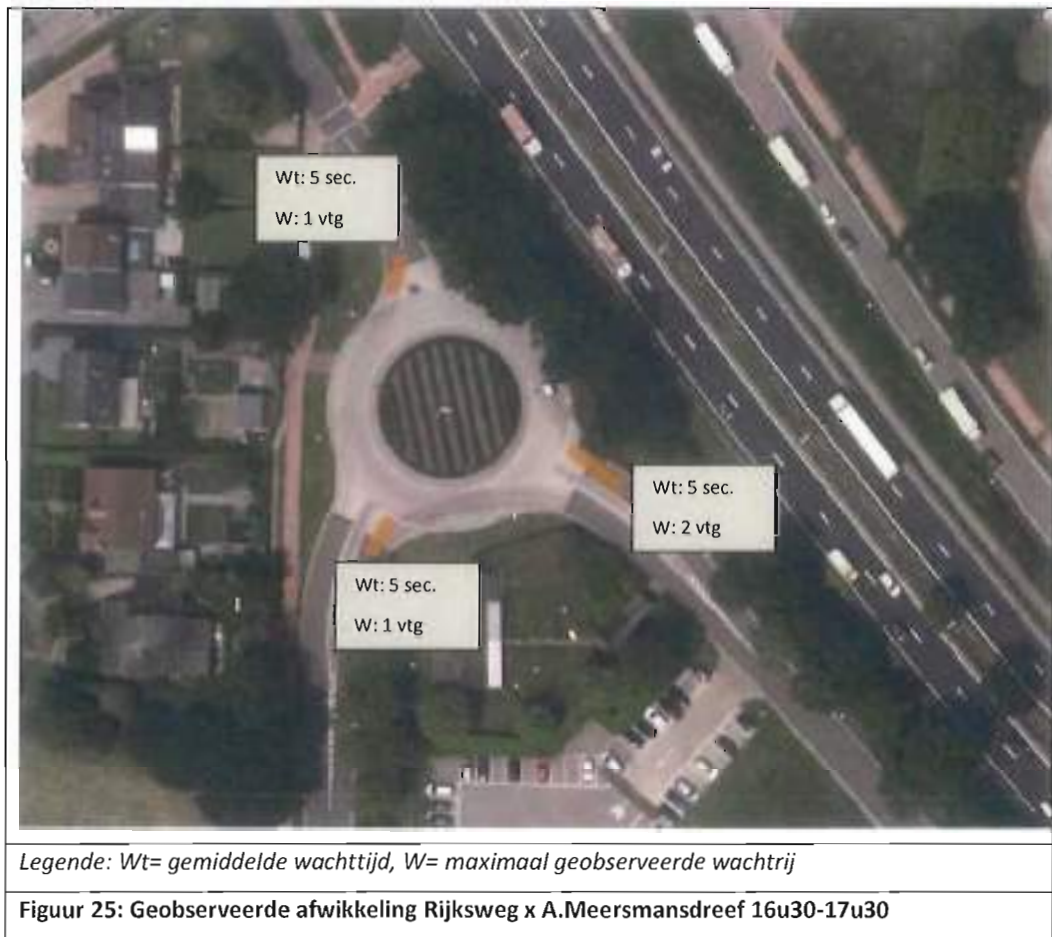
Uit bovenstaande figuur blijkt dat er in het drukste ochtendspitsuur een vlotte afwikkeling kan gegarandeerd worden op alle takken van het kruispunt Rijksweg x A. Meersmansdreef. Hierbij blijven de gemiddelde wachttijden onder de 10 seconden, wat als een vlotte afwikkeling wordt beschouwd.

3.2.1.2 Avondspits 16u30-17u30

Onderstaande figuur toont de geobserveerde afwikkeling van de ontsluitende kruispunten in de avondspits. Hierbij worden de geobserveerde wachtrijlengtes in oranje aangeduid.



Uit bovenstaande figuur blijkt dat er in het drukste avondspitsuur een relatief vlotte afwikkeling kan gegarandeerd worden op de Rijksweg komende van de het projectgebied. Op de afrit N16 komende van Breendonk, afrit N16 komende van Temse en Rijksweg (zuidoostelijke richting) wordt een wachttijd van 20 seconden of meer verwacht, wat als een redelijk onstabiele afwikkeling wordt weerhouden. Desondanks bouwt de filevorming zich hier niet structureel op.



Uit bovenstaande figuur blijkt dat er in het drukste avondspitsuur een vlotte afwikkeling kan gegarandeerd worden op alle takken van het kruispunt Rijksweg x A. Meersmansdreef. Hierbij blijven de gemiddelde wachttijden onder de 10 seconden, wat als een vlotte afwikkeling wordt beschouwd.

3.2.2 Parkeerbezetting

Op donderdag 27/04/2017 werd een parkeerbezettingsmeting uitgevoerd op het projectgebied rond 14u00. Op dit moment vindt de overdracht van de shiften plaats en gaat er een parkeerbehoefte uit van zowel de werknemers met de ochtendshift, de avondshift als de werknemers met de reguliere daguren.

Op dit piekmoment werd onderstaande parkeerbezetting gemeten.



Figuur 26: Parkeerbezetting 27/04 - 14u00



Figuur 27: Parkeerbezettingsgraad 27/04 - 14u00

Uit bovenstaande parkeerobservatie blijkt dat de verschillende parkeerterreinen een zeer hoge parkeerbezetting kennen op het maatgevende moment 14u00 van een representatieve werkdag. Van de 1578 parkeerplaatsen zijn er op het maatgevende moment 1386 parkeerplaatsen bezet, wat neerkomt op een marge van 192 parkeerplaatsen en algemene bezettingsgraad van 88%. Hierbij doen er zich vooral hoge bezettingsgraden voor op de centrale parkeerterreinen. Op de parkeerterreinen die verder gelegen zijn van de bedrijfsgebouwen is er wel een zekere marge. Op het meest noordelijke parkeerterrein doet er zich een marge voor van 118 parkeerplaatsen, op het parkeerterrein tegen de Lichterstraat doet er zich een marge voor van 49 parkeerplaatsen en op het parkeerterrein van de contractors doet er zich een marge voor van 19 parkeerplaatsen.

4 Verkeersimpact voorgenomen activiteit

4.1 Bestaande activiteit

Het bedrijf Pfizer is een farmaceutisch bedrijf met een sterk productportfolio in zowel preventie als behandeling en genezing van ziekten in een brede waaier van therapeutische domeinen. Daarnaast heeft Pfizer een solide pipeline van veelbelovende, nieuwe producten die het potentieel hebben om de strijd aan te gaan met ziekten die vandaag ons wereldbeeld bepalen.

Op de site in Puurs werken gemiddeld 1817 werknemers en zijn er 2 ruimtelijke onderdelen (Bron: Pfizer, 2016):

- Plant & Leases ter hoogte van Rijksweg 12 met:
 - Gemiddeld 1417,2 VTE's²
 - Gemiddeld 88,5 interims
- CSP ter hoogte van Rijksweg 20 met:
 - Gemiddeld 283,9 VTE's
 - Gemiddeld 27 interims

Voor deze werknemers wordt onderstaande werktijdenverdeling geraamd:

Tabel 3: Organisatie van de arbeidstijd Pfizer (Bron: Bedrijfsvervoersplan Pfizer 2014)

Organisatie van arbeidstijd		% Werknemers
Vast uurrooster	Tijdens spitsuren (06u30-10u tot 15u-19u)	9%
	Buiten de spitsuren	0%
Glijdend uurrooster		43%
Ploegenstelsel	2 ploegen	27%
	3 ploegen	6%
	Andere	0,3%
Onregelmatig uurrooster		15%

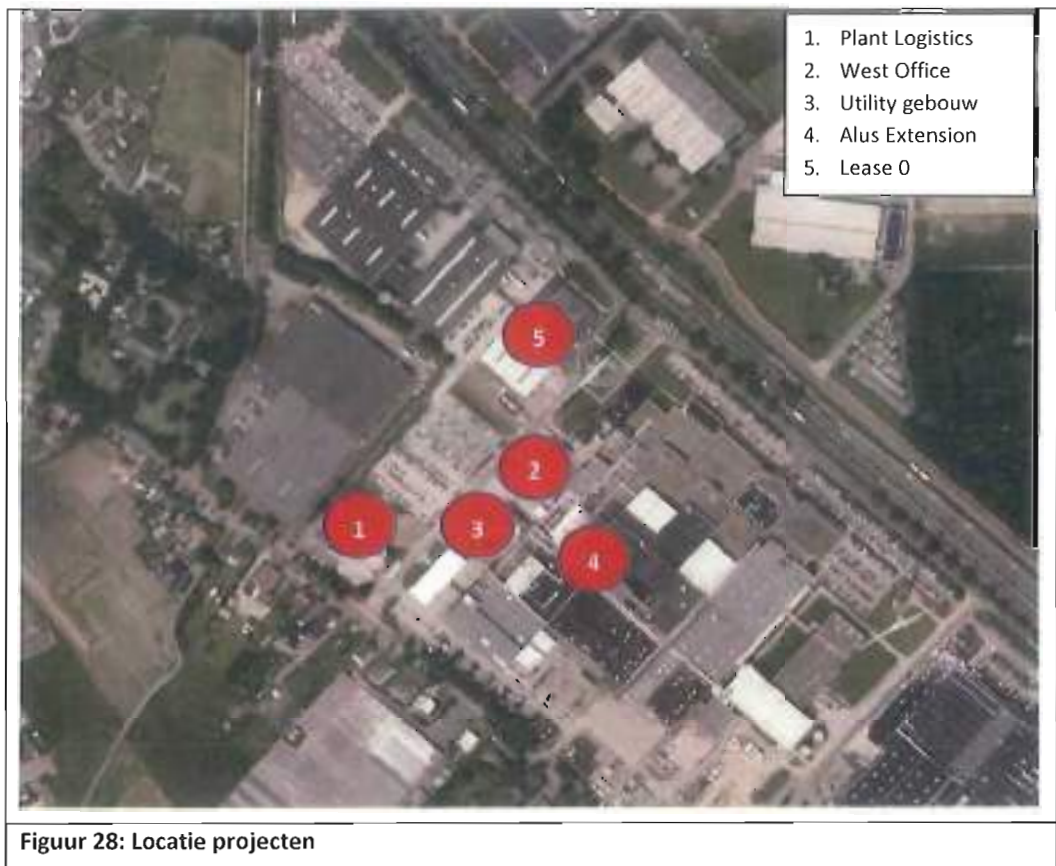
4.2 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit 5 projecten binnen het voorgenomen projectgebied (Rijksweg 12):

1. Plant Logistics
2. West Office
3. Utility gebouw
4. Alus Extension
5. Lease 0

Onderstaande figuur toont de locatie van de verschillende projecten binnen het projectgebied.

² VTE: Voltijds Equivalent



In onderstaande passages worden de verschillende projecten toegelicht. Deze toelichting is gebaseerd op het overlegmoment dd. 24/04/2017 met Pfizer³ en bijkomende informatie opgeleverd door Pfizer.

4.2.1 Plant Logistics

4.2.1.1 Beschrijving project

Het project 'Plant Logistics' betreft:

- De bouw van een vrijstaand logistiek gebouw bestaande uit 3 bouwlagen met een oppervlakte van 3.460 m².
- Aan dit logistiek centrum wordt een hoogbouwmagazijn gekoppeld met een oppervlakte van 2.480 m²
- Om de verbinding te maken met de toekomstige gebouwen van Pfizer wordt een brug over de Transversale weg gebouwd.
- De uitbreiding van een magazijn met een bijkomende oppervlakte van 217 m²

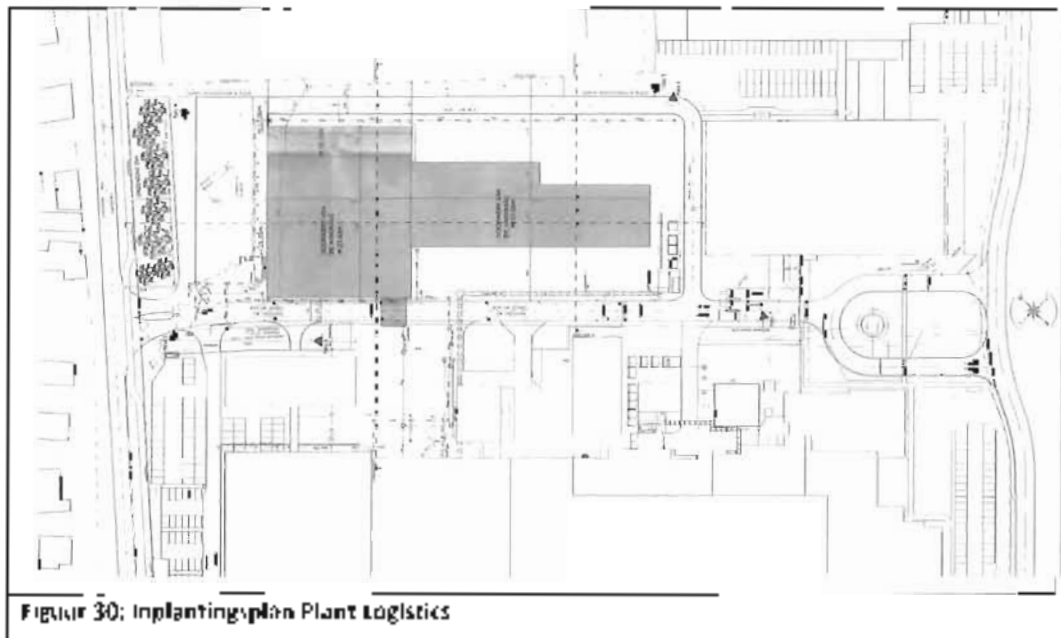
Dit logistiek gebouw impliceert het verwijderen van de centrale parking langs de voormalige Transversale weg met een parkeercapaciteit van 226 parkeerplaatsen.

³ Pfizer: vertegenwoordigd door o.a. Mr. Luc Van Hijfte, Mevr. Griet Dillen, Mr. Marc Wagemans, Mevr. Ilse Broothaers, etc.



Figuur 29: Te supprimeren parkeerplaatsen ten voordele van Plant Logistics (rood)

Rondom het nieuwe logistieke gebouw wordt een nieuwe weg aangelegd met een fietspad. Voor het gebouw is een laadkade voorzien. Hierbij wordt er een nieuwe toegang voor fietsers gecreëerd aan de Lichterstraat.



Figuur 30: Inplantingsplan Plant Logistics

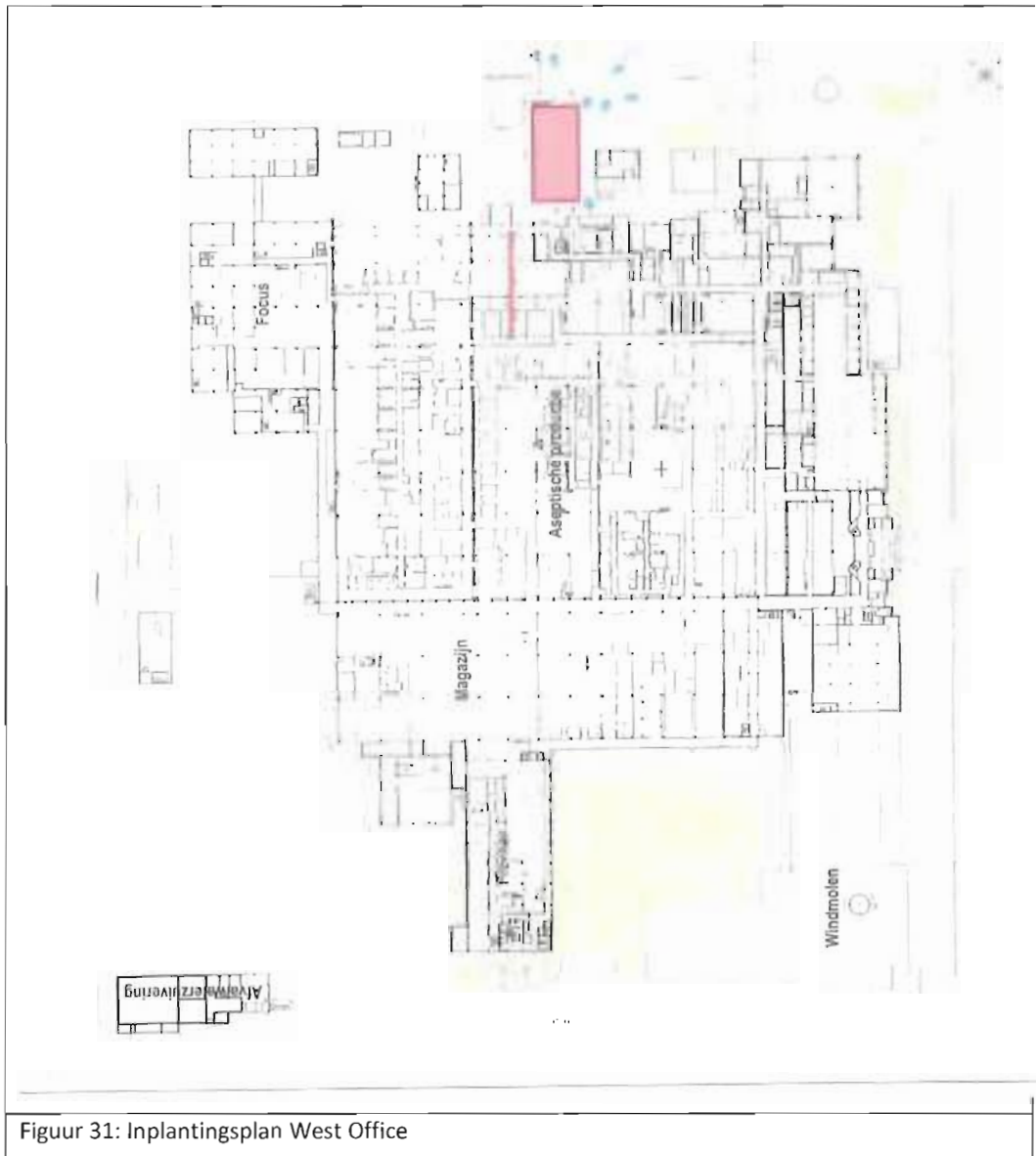
4.2.1.2 Impact op verkeersgeneratie

In het gebouw 'Plant Logistics' zullen 35 werknemers tewerkgesteld worden in 3 shifts (12 werknemers per shift). Dit betreft bestaande werknemers die reeds op de site tewerkgesteld zijn op de logistieke afdeling. Daarnaast wordt het aantal vrachtbewegingen verwacht gelijk te blijven aan de huidige situatie. De huidige logistieke ruimte komt voorlopig leeg te staan. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het project 'Plant Logistics' geen impact heeft naar verkeersgeneratie.

4.2.2 West Office

4.2.2.1 Beschrijving project

Het project 'West Office' betreft een opbouw van een 2^{de} verdieping bovenop een bestaand kantoorgebouw. De uitbreiding geschiedt volgens het modulair principe waarbij modules aan elkaar worden gekoppeld om één geheel te vormen. De totale oppervlakte van de uitbreiding bedraagt ±600 m². De binneninrichting bevat enkele vergaderzalen en zal in hoofdzaak bestaan uit een landschapsbureel.



Figuur 31: Inplantingsplan West Office

4.2.2.2 Impact op verkeersgeneratie

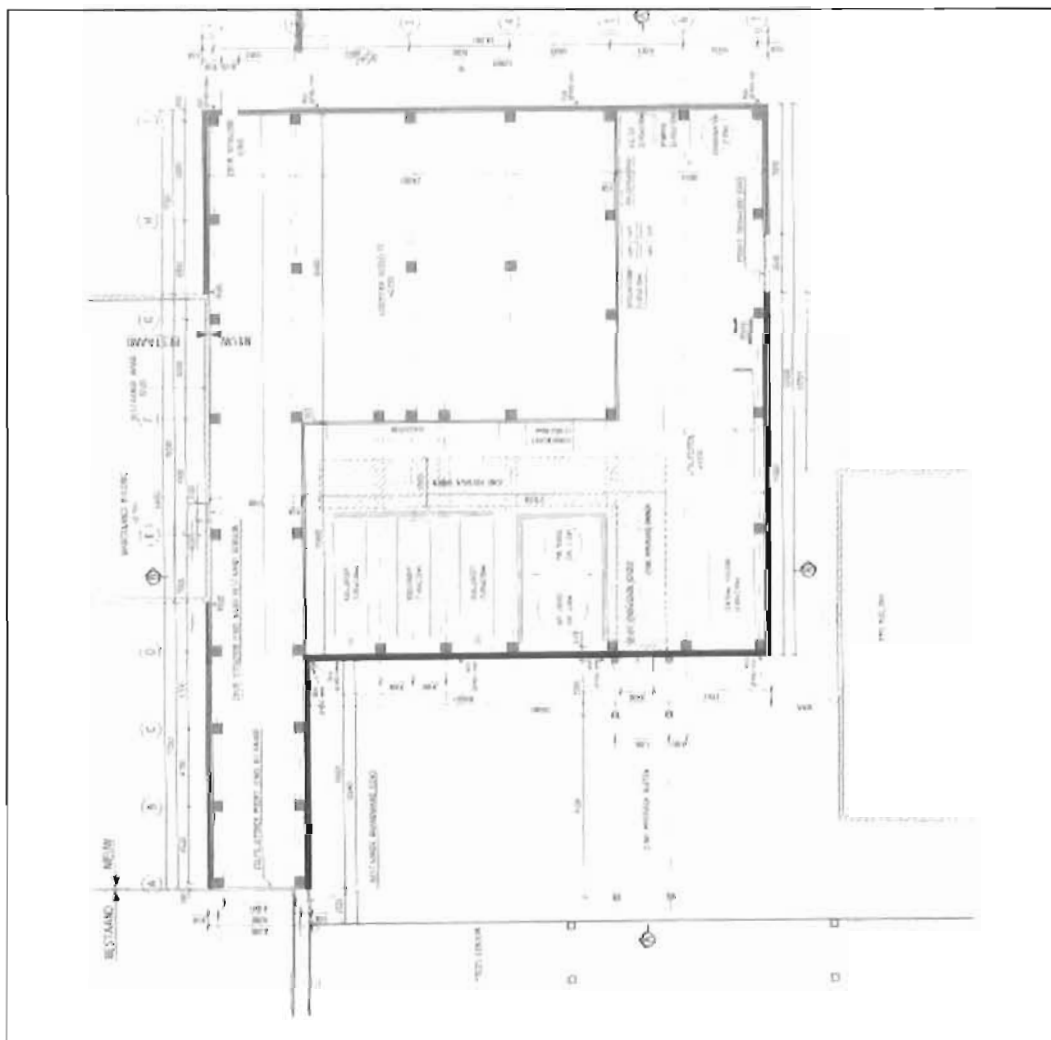
De impact op de mobiliteit wordt als verwaarloosbaar beschouwd vermits de werknemers voor een deel reeds gehuisvest zijn in bestaande gebouwen. Desondanks zal het gebouw op termijn worden ingezet voor de toekomstige groei van werknemers. Daarom wordt in voorliggende nota worst case uitgegaan van een 100% bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het voorgenomen project. De verkeersimpact van deze bijkomende verkeersgeneratie wordt in voorliggende nota onderzocht.

4.2.3 Utility gebouw

4.2.3.1 Beschrijving project

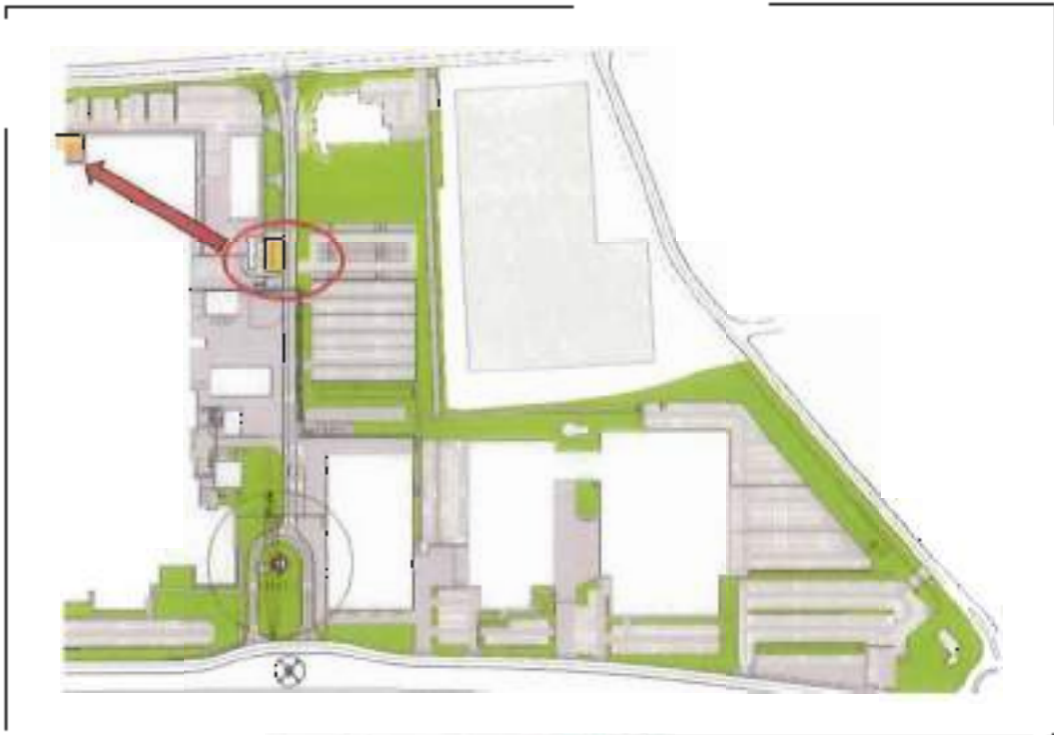
Het nieuwe utiliteitsgebouw wordt opgetrokken aan de transversale weg die de site doorkruist. Het wordt opgetrokken op de locatie waar op dit moment een motorfietsenstalling staat en een gebouw voor opslag van gassen en oliën. Naast het gebouw wordt een leidingbrug uit gegalvaniseerd metaal geplaatst. Aan de noord-west gevel wordt een overloop voorzien naar het Plant Logistics Gebouw.

Het project betreft een gebouw van 120 m². In het utiliteitengedeelte gebeurt de aanmaak van WFI (water for injection). Dit is het filteren /ontsmetten/... van stadswater tot zeer zuiver water voor bij de fabricatie van medicatie en vaccins. In het logistiek gedeelte van het gebouw gebeurt het transport van de goederen richting het Logistics Plant Project. De goederen worden niet opgeslagen in het gebouw.



Figuur 32: Inrichtingsplan Utility gebouw

De motorfietsenstalling, die wordt gesupprimeerd omwille van het nieuwe utiliteitsgebouw, wordt opnieuw voorzien ter hoogte van het parkeerterrein aan de Lichterstraat. Op de nieuwe locatie van de motorfietsenstalling dienen er maximum 12 parkeerplaatsen verwijderd worden. Onderstaand plan geeft een situering van de nieuwe motorfietsenstalling.



Figuur 33: boven: verplaatsing motorfietsen parking, onder: lokale parking (blauw)

4.2.3.2 Impact op verkeersgeneratie

Het project 'Utility gebouw' betreft geen uitbreiding van het werknemersbestand. Hierbij wordt er voor de waterproductie geen bijkomend personeel aangenomen. Daarnaast verdwijnen geen parkeerplaatsen omwille van het voorgenomen project en blijft het aantal aangetrokken vrachtbewegingen gelijk. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het project 'Utility gebouw' geen impact heeft naar verkeersgeneratie.

4.2.4 Alus Extension

4.2.4.1 Beschrijving project

Het project Alus Extension betreft een uitbreiding van het bedrijf met technische ruimte (dakuitbreiding) op het huidige terrein van Pfizer. In dit gebouw wordt een technisch platform voorzien. Daarnaast wordt een cleanlijn voorzien.



Figuur 34: Inrichtingsplan Alus Extension

4.2.4.2 Impact op verkeersgeneratie

Met betrekking tot het technisch platform wordt geen bijkomende verkeersgeneratie verwacht. Dit betreft personeel reeds tewerkgesteld op de site.

Voor de cleanlijn worden er 10 bijkomende personen verwacht over 3 shifts. De verkeersimpact van deze bijkomende werknemers wordt in voorliggende nota onderzocht.

4.2.5 Lease 0

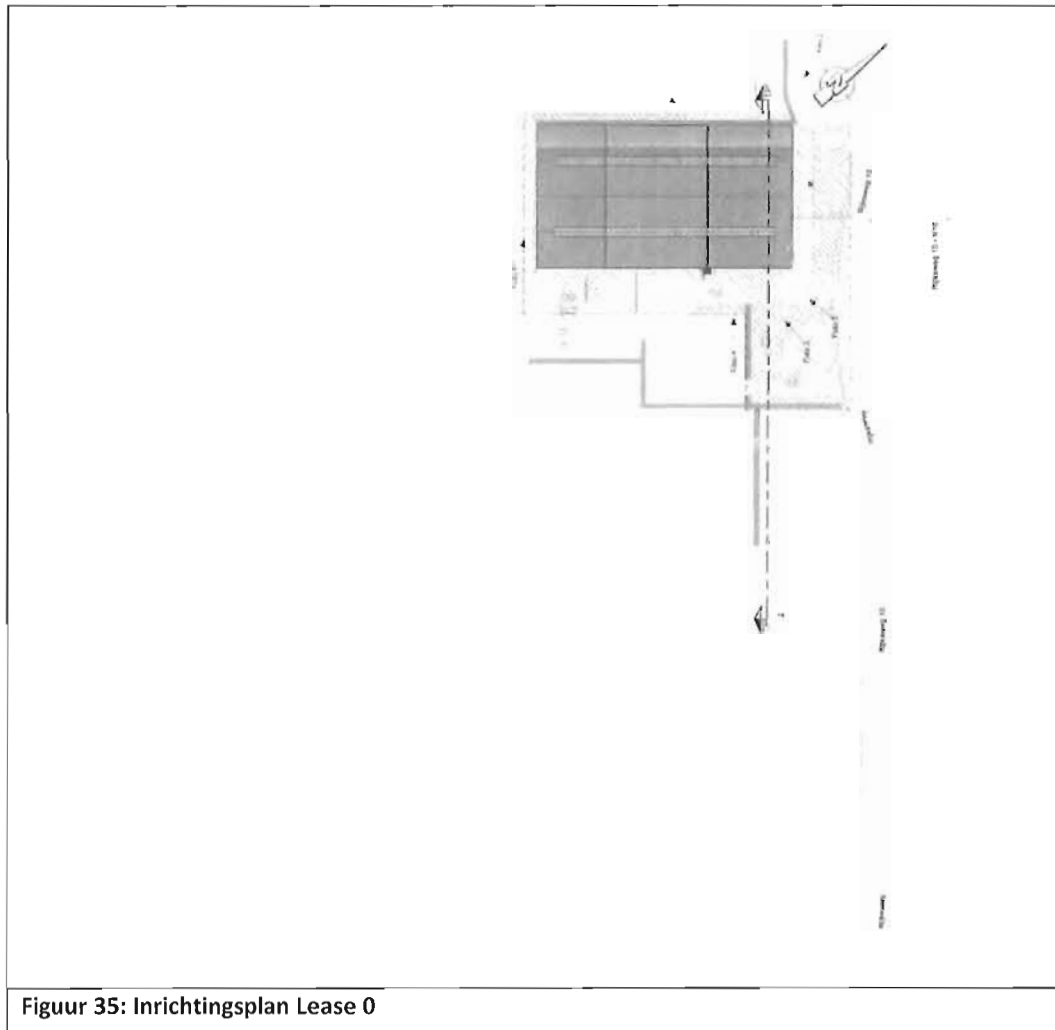
4.2.5.1 Beschrijving project

Op het voorgenomen perceel bevindt zich momenteel het gebouw Lease 0. Dit was een leegstaand industriegebouw waarvan, sinds vorig jaar, het achterste gedeelte gebruikt kan worden als Labo.

In de hoek van het oude kantoor zal een nieuwe ontvangstloket voorzien worden. Dit ter vervanging van de vorige inkom. De gevel wordt hier open gemaakt en een luifel zal voor een overdekte inkom zorgen. Intern wordt de tussenvloer deel weggehaald om een vide te creëren in de ontvangstruimte. Verder zal de bewaking incl. kitchenette, ontvangstruimte, sanitaire ruimte, opleidingsruimtes en vergaderzalen ondergebracht worden in dit gebouw.

Naast de nieuwe inkom met nevenfuncties zal de lege hal plaats maken voor enkele nieuwe functies. Zo wordt boven het inkomgedeelte een nieuwe technische ruimte gerealiseerd. Verder wordt achter de inkom een ruimte voorzien als trainingscentrum. Hier gebeurt de opleiding van het personeel dat de 'technical equipment' moeten gebruiken. Het labo dat reeds geplaatst was aan de achterzijde van de hal breidt uit tot aan het trainingscentrum. Dit labo is quasi identiek aan het bestaande labo.

Er gebeuren geen veranderingen aan de bestaande wegen en inritten. Vooraan het gebouw wordt een nieuwe parking aangelegd met 16 parkeerplaatsen. Naast het gebouw is er een tijdelijke wachtstrook voor contractors om zich te kunnen aanmelden aan het inkom loket.



Figuur 35: Inrichtingsplan Lease 0

4.2.5.2 Impact op verkeersgeneratie

Het gebouw Lease 0 zal een dubbele functie kennen:

- Ontvangst contractors, wat een doorzetting van de bestaande activiteit betreft
- Labo, wat een verschuiving van de bestaande activiteiten betreft.

Hierbij zal de vrijgekomen ruimte van de bestaande labo-activiteiten niet ingevuld worden. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het project 'Lease 0' geen impact heeft naar verkeersgeneratie.

4.3 Mobiliteitsprofiel van de voorgenomen activiteit

Uit de beschrijving van de voorgenomen activiteit blijkt dat er een aantal projecten niet verwacht worden een bijkomende verkeersgeneratie te genereren. Dit betreft:

- Plant Logistics
- Utility gebouw
- Lease 0

Met betrekking tot de West Office en Alus Extension wordt er wel een bijkomende verkeersgeneratie verwacht:

- Voor West Office: bijkomend kantooroppervlak van 600 m²
- Voor Alus Extension: uitbreiding met 10 bijkomende werknemers

Onderstaand wordt een inschatting gemaakt van het mobiliteitsprofiel van deze bijkomende werknemers.

4.3.1 Kencijfers

4.3.1.1 Kantoren – West Office

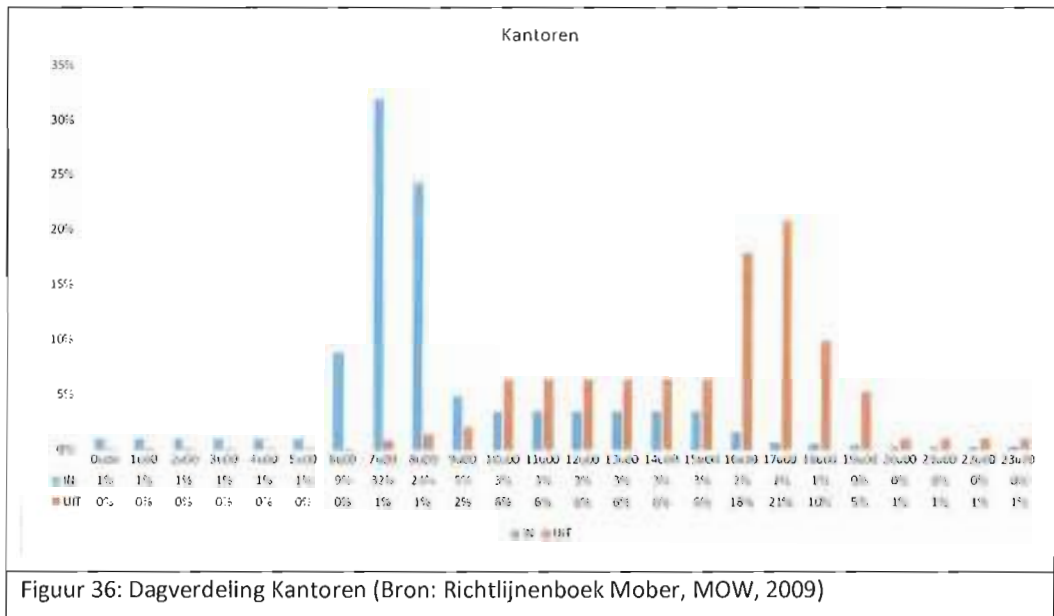
Voor kantoren wordt uitgegaan van de CROW-kencijfers⁴. Hierbij wordt er gebruik gemaakt van het kencijfer 'Kantoor(zonder baliefunctie)' in buitengebied:

Tabel 4: Kencijfers Kantoor zonder baliefunctie per 100 m² bvo (CROW publicatie 317)

	Verkeersgeneratie		Parkeerkencijfers	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Kantoor (zonder baliefunctie)	7,9	9,6	2,3	2,8

Bij de berekening van de verkeersgeneratie van het toekomstige project wordt er uitgegaan van onderstaande dagverdeling.

⁴ Bron: CROW-publicatie 272 – Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer en ASVV 2012



Figuur 36: Dagverdeling Kantoren (Bron: Richtlijnenboek Mober, MOW, 2009)

4.3.1.2 Alus extension

Het project Alus Extension betreft een uitbreiding van het personeelsbestand. Hierbij worden 10 bijkomende werknemers verwacht over 3 shifts. Op basis van het bedrijfsvervoersplan (2014) wordt onderstaande mobiliteitsprofiel verwacht:

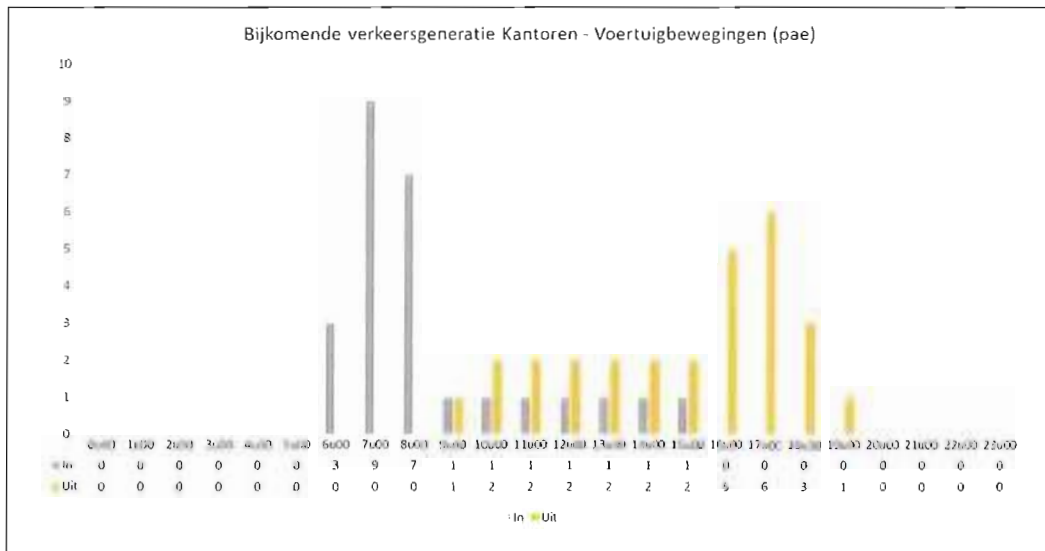
1. Autogebruik: 86%
2. Autobezettingsgraad: 1,02

4.3.2 Bijkomende verkeersgeneratie

Op basis van bovenstaande kencijfers en bedrijfsgegevens wordt onderstaande, bijkomende verkeersgeneratie verwacht.

4.3.2.1 Kantoor – West Office

Voor de 600m² bijkomende kantooruimte wordt onderstaande verkeersgeneratie geraamd.

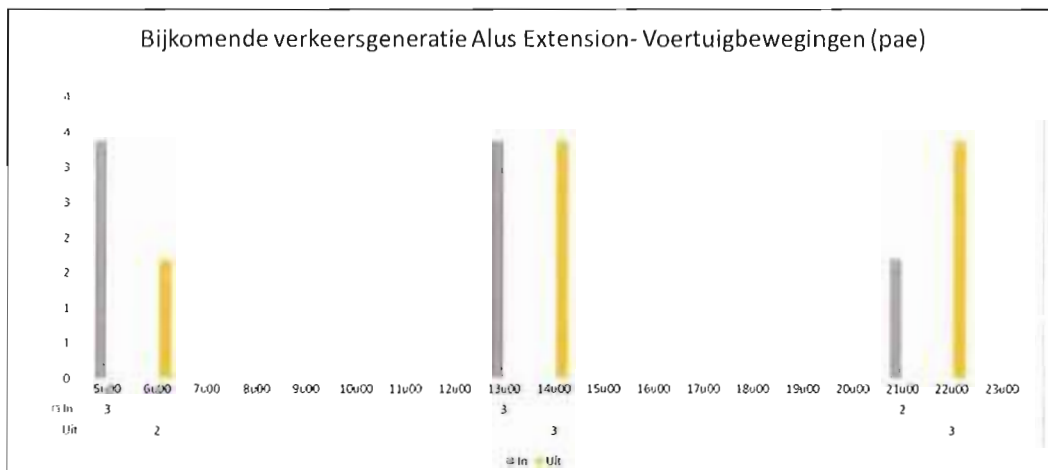


Figuur 37: Bijkomende verkeersgeneratie kantoren

Op etmaalbasis zal deze uitbreiding een bijkomende verkeersgeneratie van 58 voertuigbewegingen genereren. In het drukste ochtendspitsuur worden er 9 bijkomende voertuigbewegingen richting projectgebied verwacht. In het drukste avondspitsuur worden er 6 bijkomende voertuigbewegingen vanaf het projectgebied verwacht.

4.3.2.2 Alus Extension

Voor Alus Extension worden 10 bijkomende werknemers verwacht. Gezien het ploegenstelsel wordt onderstaande verkeersgeneratie verwacht.

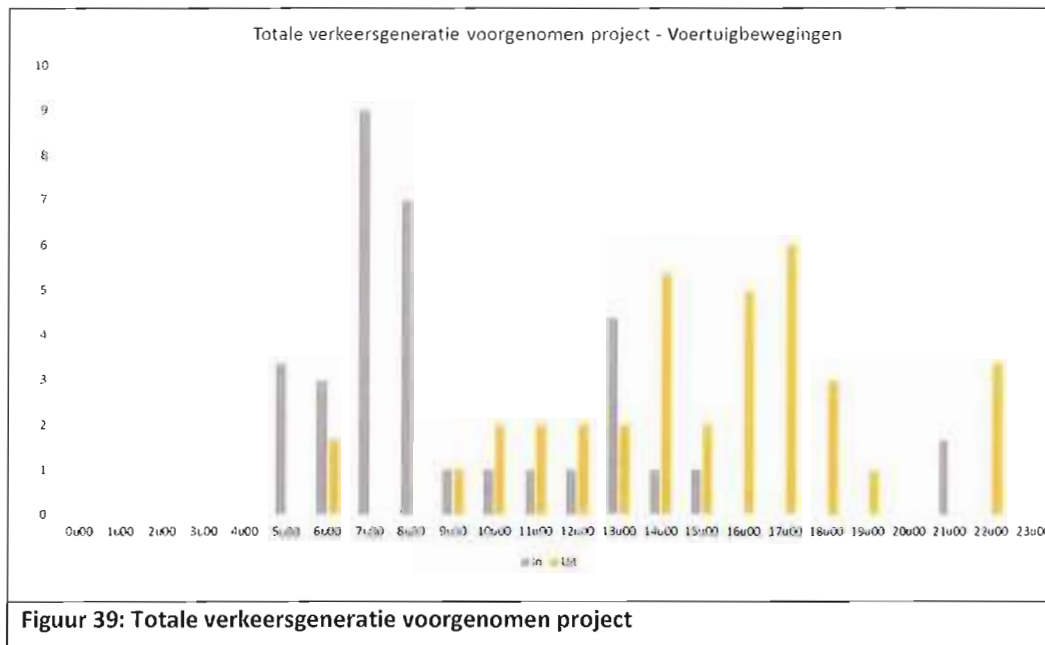


Figuur 38: Bijkomende verkeersgeneratie kantoren

Op etmaalbasis zal deze uitbreiding een bijkomende verkeersgeneratie van 16 voertuigbewegingen genereren. Zowel in het drukste ochtendspitsuur als avondspitsuur worden er geen bijkomende voertuigbewegingen verwacht. De bijkomend verwachte verkeersgeneratie blijft beperkt tot maximum 3 voertuigverplaatsingen per uur.

4.3.2.3 Totale verkeersgeneratie

Op basis van bovenstaande raming van het verwachte bijkomend verkeer per project wordt onderstaande totale verkeersgeneratie geraamd.



Figuur 39: Totale verkeersgeneratie voorgenoemen project

4.3.3 Toedeling op het netwerk

Op 27/04/2017 werd een avondspitsobservatie (16u30-17u30) uitgevoerd ter hoogte van de uitritten van Pfizer om de aanrijroutes in beeld te brengen. Hierbij werd onderstaande geobserveerd:

- 77% richting ovonde N16 x Rijksweg/Brabantstraat rijdt;
- 23% richting rotonde Rijksweg x A.Meersmansdreef rijdt.

4.4 Impact op de verkeersafwikkeling

De impact op de verkeersafwikkeling wordt bekeken op kruispuntniveau. In onderstaande tabel staat de praktische en theoretische capaciteit van een bepaalde kruispuntvorm weergegeven. Er wordt getoetst aan de praktische capaciteit.

Tabel 5: Praktische en theoretische capaciteit van verschillende kruispuntvormen

Kruispuntvorm	Capaciteit in splitsing van alle soorten samen, in mvt/uur (10% van de etmaalcapaciteit)	
	praktisch	theoretisch
Enkelstrooksrotonde	2.000	2.700
Tweestrooksrotonde met eenstrookstoeritten en -afritten	2.200	3.000
Tweestrooksrotonde met tweestrookstoeritten en eenstrooks-afritten	3.000	3.600
Tweestrooksrotonde met tweestrookstoeritten en -afritten	3.500	4.000
Voorrangskruispunt (met eventueel linksafvakken)	1.500	1.800
Viertakskruispunt met VRI (per toevoertak 3 x 1 rijstrook)	3.500	4.000
Viertakskruispunt met VRI (per toevoertak 3 x 2 rijstroken)	7.500	8.000

De impact inzake verkeersafwikkeling zal beoordeeld worden op basis van de toename van de verzadigingsgraad op beschouwde wegvakken en kruispunten. Voor zowel de ovonde N16 x Rijksweg als voor de rotonde Rijksweg x Meersmansdreef wordt uitgegaan van de praktische capaciteit van 2000 mvt/uur voor een enkelstrooksrotonde.

Onderstaand wordt er per maatgevend moment en per kruispunt aangegeven wat de bijkomend verwachte verkeersgeneratie is tezamen met de impact op de verzadiging van dit kruispunt.

Tabel 6: Impact op verkeersafwikkeling

Piekuur	Bijkomende verkeersgeneratie	N16 x Rijksweg		Rijksweg x Meersmansdreef	
		Bijkomende bewegingen	Toename verzadigingsgraad	Bijkomende bewegingen	Toename verzadigingsgraad
05u30-06u30	8	6	+0,3%	2	+0,1%
07u30-08u30	9	7	+0,4%	2	+0,1%
13u30-14u30	9	7	+0,4%	2	+0,1%
16u30-17u30	6	5	+0,3%	1	+0,1%
21u30-22u30	5	4	+0,2%	1	+0,1%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toename in verzadigingsgraad voor beide ontsluitende kruispunten onder de 1% blijft op elk maatgevend moment, wat als niet-significant wordt beschouwd. Om van een significant effect te spreken moet de stijging of daling in verzadigingsgraad ten opzichte van de referentiesituatie meer dan 5% bedragen⁵. De bestaande wachtrijen (§3.2.1) worden verwacht licht te stijgen, maar niet op een dergelijke manier dat het afwikkelniveau van het kruispunt verandert. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het bijkomende programma **een verwaarloosbare impact** heeft op de verkeersafwikkeling van het omliggend wegennet in de omgeving van het projectgebied.

⁵ 5% stemt overeen met de gemiddelde dagelijkse fluctuatie van de verkeersintensiteit ten opzichte van het jaargemiddelde

4.5 Impact op de verkeersveiligheid

De impact op verkeersveiligheid wordt besproken op basis van de bereikbaarheid van de voetgangers intern (geparkeerde voertuigen) en de bereikbaarheid voor fietsers.

De voorgenoemen projecten hebben geen invloed op de bereikbaarheid van de voetgangers intern. Hierbij zullen de bijkomende werknemers parkeren op de bestaande en nieuwe parkeerterreinen intern en zullen de bestaande voetgangersroutes volgen naar de ingang van hun werkplaats.

Met betrekking tot de fietsers verandert er niets aan het omliggend wegennet en de bijhorende fietsvoorzieningen. Intern heeft het project Plant Logistics een impact op de interne toegankelijkheid per fiets. Rondom het nieuwe logistieke gebouw wordt een nieuwe weg aangelegd met een fietspad. Hierbij wordt er een nieuwe toegang voor fietsers gecreëerd aan de Lichterstraat. De toegankelijkheid voor fietsers verbetert dus licht door het voorgenoemen project.

De impact op de verkeersveiligheid wordt bijgevolg als **verwaarloosbaar** beschouwd.

4.6 Impact op de parkeerbalans

4.6.1 Voorgenoemen parkeeraanbod

Het projectgebied kent een bestaand parkeeraanbod van 1503 parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers en 75 parkeerplaatsen voor contactors. Door het project 'Plant Logistics' worden 226 parkeerplaatsen opgeofferd. Omwille van het utiliteitsgebouw verdwijnen er maximum 12 parkeerplaatsen. Daarnaast worden in het project 16 bijkomende parkeerplaatsen voor contractors voorzien.

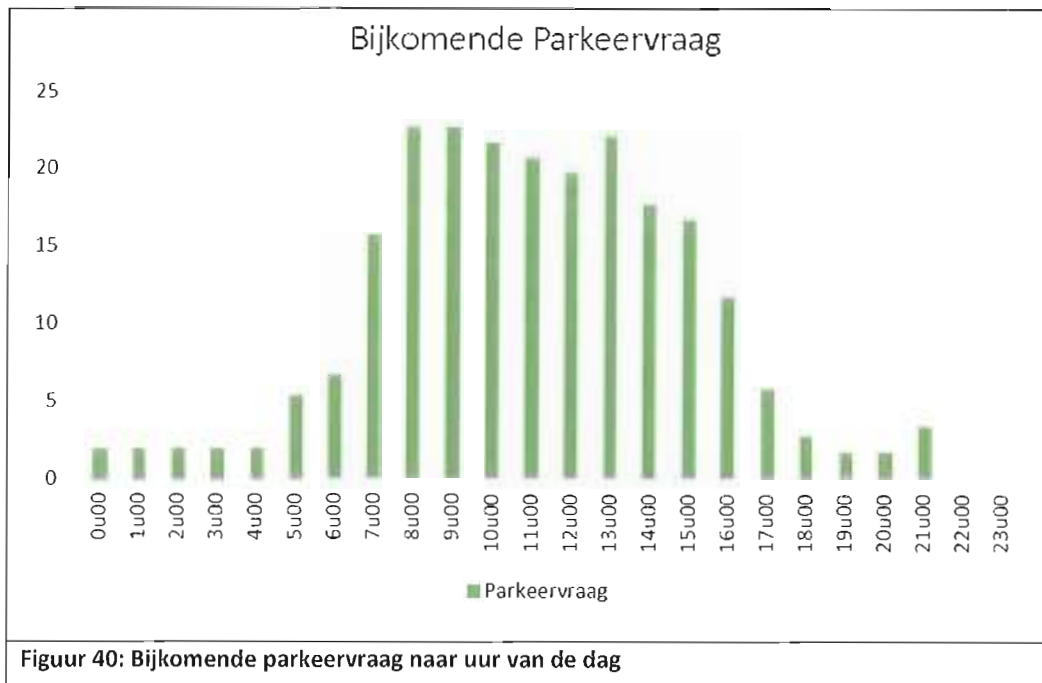
Daarnaast werd reeds een bouwaanvraag ingediend voor de bijkomende realisatie van 315 parkeerplaatsen. Om deze parking te realiseren dienen er 90 bestaande parkeerplaatsen gesupprimeerd worden, waardoor er 225 bijkomende parkeerplaatsen worden gerealiseerd ten opzichte van de bestaande situatie.

Deze wijzigingen brengen het totaal op **1490 parkeerplaatsen** voor werknemers en bezoekers op het terrein van Pfizer. Daarnaast wordt er een parkeeraanbod van **91 parkeerplaatsen** voorzien voor de contractors.

4.6.2 Bijkomende parkeerbehoefte

Voor de bepaling van de toekomstige parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de aannames en kencijfers ter bepaling van de verkeersgeneratie (§4.3.1). Op basis van het in- en uitrijdend verkeer per uur kan de parkeerbehoefte per uur bepaald worden.

Onderstaand wordt een totaaloverzicht gegeven van de parkeervraag naar uur van de dag.



Figuur 40: Bijkomende parkeervraag naar uur van de dag

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de voorgenomen projecten een bijkomende parkeervraag kennen van 23 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.

4.6.3 Parkeerbalans

Onderstaande tabel brengt de parkeerbalans in beeld met het aanbod, huidige bezetting en bijkomende parkeerbehoefte.

Tabel 7: Parkeerbalans maatgevend moment Pfizer

		Parkeerbehoefte	Parkeeraanbod	Bezettingsgraad
Werknemers en bezoekers	Bestaande toestand	1331	1490	91%
	Voorgenomen projecten	23		
Contractors		55	91	60%

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het voorgenomen parkeeraanbod wordt verwacht de parkeerbehoefte op te vangen in de toekomstige situatie, bij realisatie van de voorgenomen overloopparking in kader van Sportpark Puurs. Hierbij wordt een parkeerbezettingsgraad geraamd van 91% op het maatgevende piekmoment, wat als aanvaardbaar wordt beschouwd. Voor de contractors wordt een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voorzien, wat de impact op de parkeerbalans verbetert. Hierbij daalt de verwachte bezettingsgraad naar ±60%. Bijgevolg wordt er **geen significant effect** geraamd op vlak van parkeren ten gevolge van de voorgenomen projecten.

5 *Milderende maatregelen*

De voorgenomen projecten hebben geen significante effecten op de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of de parkeerbalans. Desondanks blijft de bestaande impact van Pfizer als geheel (Rijksweg 12 en Rijksweg 20) op het omliggende wegennet wel significant. Daarom werkt Pfizer hard aan de modal shift van hun werknemers. Onderstaand wordt een overzicht gemaakt van de bestaande en de mogelijke toekomstige initiatieven om een duurzame modal split te bewerkstelligen.

5.1 *Bestaande initiatieven*

Pfizer neemt vandaag reeds een aantal initiatieven om het aantal autoverplaatsingen van en naar de site te verminderen:

- $\pm 1/3$ werknemers van Pfizer heeft de mogelijkheid om 1 dag per week thuis te werken.
- De werknemers worden aangemoedigd om met de **fiets** naar het bedrijf te komen. Voor de fietsers worden er kleedkamers voorzien met kleedkastjes, douches en droogrekken. Daarnaast zijn er oplaadpunten voor elektrische fietsen voorzien. In 2016 werd de fietsparking uitgebreid van 164 plaatsen naar 307 plaatsen.



Figuur 41: Nieuwe fietsparking

- Pfizer neemt ook deel aan Bike to Work om het gebruik van de **fiets** voor woon-werkverplaatsingen te stimuleren. Hierbij krijgen Pfizer-medewerkers en interimkrachten een fietspunt voor elke geregistreerde fietsdag. Deze fietspunten kan men verzilveren voor kortingen bij culturele instellingen, sportmanifestaties, fietsaccessoires, etc.
 - In 2016 schreven 208 werknemers zich in voor Bike to Work, wat leidde tot 81 actieve bike to workers. Hierbij werd 148.249 kilometer gefietst.
- Werknemers die met de **fiets** naar het werk komen, kunnen aanspraak maken op een fiscaal-vriendelijke fietsvergoeding die €0,23 per kilometer bedraagt.
- Werknemers die met de **trein** naar het werk komen, krijgen hun (jaar)abonnement volledig terugbetaald.
- Indien de werknemer in zijn verplaatsing naar het werk de combinatie van **trein en fiets** maakt, wordt het treinabonnement als de fietsvergoeding door Pfizer betaald.
- Pfizer promoot en ondersteunt **carpool.be**. Dit betreft een carpooldatabank waarin aanvragen en aanbiedingen van carpoolkandidaten gecentraliseerd worden. Via deze databank kan je snel en gemakkelijk carpoolpartners vinden. Pfizer Puurs heeft een eigen pagina op de carpooldatabank: portaal Pfizer Puurs. De databank heeft ook een fiscale tool. Medewerkers kunnen de woon/werkvergoeding – afhankelijk van carpooling – geheel of gedeeltelijk fiscaal aftrekken.
 - In 2016 werden er 76 actieve carpoolers geregistreerd en werden er 22.584 kilometer gecarpoold.

5.2 **Mogelijke toekomstige initiatieven**

Naast bovenstaande, geïmplementeerde initiatieven bestudeert Pfizer verschillende mogelijkheden om het aantal autoverplaatsingen van en naar de site te verminderen:

- In 2016 werd er een grote fietsenquête uitgevoerd voor het opstellen van een fietsplan. 576 medewerkers hebben aan deze vrijwillige enquête deelgenomen. Hierbij wordt momenteel de mogelijkheid tot het leasen van fietsen onderzocht, inclusief de verplichting om x% van de werktijd met de fiets te komen.
- Daarnaast zijn er studies lopende die het gebruik van een kantoorbus te bestuderen.
- In 2013 werd er een mobiscan uitgevoerd in samenwerking met de provincie Antwerpen. Hierin werden een aantal maatregelen opgesteld. Een aantal van deze maatregelen werden reeds onderzocht en al dan niet geïmplementeerd. Dit betreft onderstaande maatregelen:
 - Samenwerking met andere bedrijven in de vorm van carpoolbusjes (tezamen met Continental Foods en Capsugel) werd onderzocht, maar niet haalbaar bevonden.
 - Informatiecampagnes over alternatieven voor het individuele autogebruik (o.a. fietsroutekaarten) werden ter beschikking gesteld op het intranet
 - Overleg met lokale overheden: samen met de gemeente en De Lijn werd reeds overleg gevoerd in kader van bijkomende bussen
 - Communicatie naar personeel over bestaande maatregelen gebeurt via intranet
 - Etc.

6 Conclusie

In voorliggende mobiliteitstoets werd een inschatting gemaakt van de te verwachten mobiliteitsimpact van 5 verschillende projecten binnen het bedrijfsterrein van Pfizer.

Een aantal van deze projecten (Plant Logistics, Utility gebouw, Lease 0) betreffen een verschuiving van bestaande werknemers en/of een automatisering waardoor er geen bijkomende werknemers of bijkomende verkeersgeneratie wordt verwacht. Enkel voor het project West Office en Alus Extension wordt een uitbreiding van het personeelsbestand en bijgevolg ook verkeersgeneratie verwacht.

De bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van deze projecten wordt geraamd op 78 voertuigbewegingen over de gehele dag. Deze bewegingen worden verspreid over 5 maatgevende piekuren en toebedeeld aan het omliggend wegennet, namelijk de ovonde N16 x Rijksweg en de rotonde Rijksweg x Meersmansdreef. Door de spreiding van het verkeer in tijd blijkt de toename in verzadigingsgraad voor beide ontsluitende kruispunten onder de 1% te blijven op elk maatgevend moment, wat als niet-significant wordt beschouwd. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het bijkomende programma **een verwaarloosbare impact** heeft op de verkeersafwikkeling van het omliggend wegennet in de omgeving van het projectgebied.

Op vlak van verkeersveiligheid wordt er een **verwaarloosbare impact** verwacht ten gevolge van de voorgenomen projecten.

In de bestaande situatie heeft de site een parkeeraanbod van 1508 parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers en 75 parkeerplaatsen voor contractors verspreid over de gehele site. Door het project 'Plant Logistics' worden 226 parkeerplaatsen opgeofferd. Door de realisatie van het utiliteitsgebouw worden er maximum 12 parkeerplaatsen opgeofferd. Daarnaast worden in het project 16 bijkomende parkeerplaatsen voor contractors voorzien. De realisatie van parking Revant zullen er 225 bijkomende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Deze wijzigingen brengen het totaal op 1490 parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers op het terrein van Pfizer. Daarnaast wordt er een parkeeraanbod van 91 parkeerplaatsen voorzien voor de contractors. Met een bestaande parkeerbezetting van 1331 parkerende voertuigen en een bijkomende parkeerbehoefte van 23 parkeerplaatsen ten gevolge van de diverse projecten kan het voorziene aanbod de parkeervraag opvangen tijdens op het maatgevende moment. Er worden bijgevolg **geen effecten** verwacht op vlak van parkeren.