

RUP WINNING HERNEMING

Toelichtingsnota RUP 'Winning – herneming'

Gemeente Puurs-Sint-Amands

Definitieve versie 8 juni 2020

RUP 'Winning – herneming'

Toelichtingsnota

Definitieve versie 08/06/2020

Initiatiefnemer

Gemeentebestuur Puurs-Sint-Amands

Hoogstraat 29

2890 Puurs-Sint-Amands



Contactpersoon:

Martine Dhollander, planologie@puursam.be

03 203 27 64

Opdrachthouder

IGEMO

Schoutetstraat 2

2800 Mechelen



Contactpersoon:

Pia Looz, ruimtelijkeplanning@igemo.be

015 28 50 50

RUP 'WINNING - HERNEMING', PUURS-SINT-AMANDS

Ruimtelijk planner



Pia Looz

IGEMO, Schoutetstraat 2, 2800 Mechelen

Voorlopig aanvaard door de gemeenteraad van Puurs-Sint-Amams in zitting van 16 december 2019

Algemeen directeur,



R. Paridaens

Voorzitter gemeenteraad,



E. Goedgezelschap

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig document voor iedereen ter inzage lag gedurende het **openbaar onderzoek** vanaf 23/12/2019 tot en met 20/02/2020

Algemeen directeur,



R. Paridaens

Burgemeester,



K. Van den Heuvel

Definitief aanvaard door de gemeenteraad van Puurs-Sint-Amams in zitting van 8 juni 2020

Algemeen directeur,



R. Paridaens

Voorzitter gemeenteraad,



E. Goedgezelschap

INLEIDING

RUP

Het gemeentebestuur van Puurs besliste op 05/02/2018 om over te gaan tot de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Winning - Herneming' om het bestaande RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' te vervangen. Het gaat om een gebied van ca. 10 ha (totale plangebied).

Op 21 november 2017 oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb/A/1718/0248) dat de wettigheid van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is aangetast door de onwettigheid van de beslissing van de dienst MER. Om het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' te remediëren heeft de gemeente Puurs besloten om een nieuw RUP voor het plangebied op te maken.

Puurs werd in de herziening van het RSPA geselecteerd als economisch knooppunt. Puurs heeft als bedrijfsondersteunend hoofddorp recht om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden zowel voor nieuwe bedrijven als voor de herlocalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. Daarbij geldt dat voor bijkomende lokale bedrijventerreinen een richtcijfer van 5ha wordt gehanteerd. Hiervoor werd het gebied Winning geselecteerd en werd het gemeentelijk RUP goedgekeurd. De opmaak van een RUP voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein ter hoogte van het kruispunt N16-N17 is aangekondigd in het richtinggevend gedeelte en de bindende bepalingen (nr. 10) uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs, dat goedgekeurd werd door de Bestendige deputatie van de provincie Antwerpen op 19/12/2002 en de gedeeltelijke herziening op 7/06/2012.

Bij de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs werden tal van potentiële locaties voor de oprichting van een lokaal bedrijventerrein onderzocht. Uit dit locatieonderzoek kwam naar voren dat de meest geschikte locatie voor de realisatie van een nieuw lokaal bedrijventerrein in Puurs het gebied vlak bij het kruispunt N16-N17 is.

Deze locatie is gekozen omwille van de ruimtelijke aansluiting bij de bestaande (regionale) bedrijventerreinen en de optimale ligging t.o.v. het multimodale knooppunt A12-N16-N17.

Proces

Van 5 juni 2018 tot 4 augustus 2018 heeft de startnota van het RUP 'Winning - herneming' ter inzage gelegen, zoals omschreven in art. 2.2.18 uit de Vlaamse Codex Ruimtelijk Ordening (VCRO) en het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen dd. 17/02/2017. In deze periode zijn betrokkenen en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op de startnota en de procesnota van dit RUP. De documenten van het RUP zijn zowel digitaal, via de website van de gemeente¹, als op papier raadpleegbaar geweest voor iedereen, aan de infobalie van het gemeentehuis van Puurs.

Vragen, opmerkingen of suggesties over de startnota en/of procesnota konden schriftelijk bezorgd worden tegen ontvangstbewijs aan de infobalie van het gemeentehuis of digitaal naar ruimtelijkeontwikkeling@puurs.be.²

Op 20 juni, tussen 16u en 19u, is een participatiemoment georganiseerd in het gemeentehuis.

De startnota is eveneens aan diverse adviesinstanties toegezonden in toepassing van Art. 2.2.18 uit de Vlaamse Codex Ruimtelijk Ordening (VCRO) en het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen dd. 17/02/2017.

De scopingnota heeft tot doel belangstellenden in de gelegenheid te stellen om kennis te nemen van de inspraakreacties en adviezen en het standpunt van de gemeente hierin te vernemen. De scopingnota maakt integraal onderdeel uit van het RUP 'Winning - herneming'.

¹ <http://www.puurs-sint-amands.be>

² Sinds 1 januari 2019: planologie@puursam.be

Het ontwerp-RUP wordt gedurende 60 dagen (23/12/2019 t.e.m. 20/02/2020) ter inzage gelegd bij de dienst Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Puurs-Sint-Amands. Tijdens het openbaar onderzoek kan de burger bezwaren indienen over het voorliggende ontwerp-RUP.

Op 15 januari 2020, tijdens de openingsuren van het gemeentehuis, is een participatiemoment georganiseerd.

Het RUP Winning-herneming wordt op 8 juni 2020 definitief vastgesteld door de Gemeenteraad van Puurs-Sint-Amands

Deze toelichtingsnota maakt deel uit van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan RUP 'Winning-herneming' deze toelichtingsnota heeft geen verordenende waarde en dient als informatief document gelezen te worden bij de verordenende voorschriften van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

INHOUDSTAFEL

1. DOELSTELLING PLANNINGSINITIATIEF	8
1.1. Doelstelling	8
1.2. Afbakening en situering plangebied	10
1.3. Reikwijdte en detailleringsgraad	11
1.4. Gewenste ruimtelijke ontwikkeling	11
2. BESTAANDE TOESTAND	17
2.1. Historiek	17
2.2. Huidig ruimtegebruik	17
2.3. Infrastructuur	18
2.4. Bereikbaarheid	18
2.5. Fotoreportage plaats bezoek 14/02/2018	20
3. CONTEXT	23
3.1. Juridische context	23
3.2. Overige context	27
4. BELEIDSCONTEXT	48
4.1. Vlaanderen	48
4.2. Provincie	49
4.3. Gemeente	50
5. ONDERZOEK EFFECTENRAPPORTAGE	56
5.1. Onderzoek Ruimtelijke Veiligheidsrapportage	56
5.2. Onderzoek Passende Beoordeling	56
5.3. Onderzoek Milieueffectenrapportage	58
6. ONTHEFFING PLAN-MER EN RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT	80
6.1. Ontheffing plan-MER	80
6.2. Ruimtelijk veiligheidsrapport	80
7. INSTRUMENTARIUM	81
7.1. RUP	81
7.2. Recht van voorkoop	81
8. MOTIVATIE BESTEMMINGSWIJZIGING IN HERBEVESTIGDE AGRARISCH GEBIEDEN.	82
9. VERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN	85
9.1. Contour RUP	85
9.2. Bestemmingszones en globale inrichtingsprincipes	85
10. LIMITATIEVE OPGAVE VAN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	88
10.1. Gewestplan 15 Mechelen	88
10.2. RUP lokaal bedrijventerrein Winning (dd. 23/12/2010)	88
11. RUIMTEBALANS	90
12. WATERTOETS	91

12.1.	Watertoetskaart	91
12.2.	Afweging activiteit t.o.v. watertoetskaart	91
12.3.	Juridisch-beleidsmatig kader	92
12.4.	Afvalwater	92
12.5.	Hergebruik regenwater	93
12.6.	Infiltratie	93
12.7.	Buffervoorziening	94
12.8.	Waterhuishouding binnen het plangebied	94
12.9.	Besluit	95
13.	REGISTER VAN PERCELEN WAAROP DE REGELING VAN PLAN-SCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKSERSSCHADE VAN TOEPASSING KAN ZIJN	96
14.	BIJLAGEN	99
14.1.	Bijlage 1: Stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen.....	99
14.2.	Bijlage 2: Milieuvergunningen of omgevingsvergunningen voor de exploitatie van ingedeelde inrichtingen.....	101
14.3.	Bijlage 3: RVR toets.....	103
14.4.	Bijlage 4: Advies Agentschap Natuur en Bos bij vergunningsaanvraag (dossiernummer: 2012152) 105	
14.1.	Bijlage 5: Voortoets, passende beoordeling	108
14.1.	Bijlage 6: mer-ontheffing.....	114
14.2.	Bijlage 7: MOBER.....	116

1. DOELSTELLING PLANNINGSINITIATIEF

1.1. Doelstelling

Met dit planinitiatief wil het gemeentebestuur het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' remediëren. Dit RUP werd goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen op 23/12/2010 en gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 25/02/2011.

Voorafgaand aan de RUP-procedure van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' werd een plan-mer-screening opgemaakt waarin geoordeeld werd dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn op basis van het planinitiatief. De dienst MER verleende op 24/11/2009 de plan-mer-ontheffing.

Het openbaar onderzoek liep van 19/07/2010 tot 16/09/2010 waarin 12 bezwaarschriften werden ingediend. De bezwaarschriften behandelde volgende thema's:

- bezwaren die ingaan op het doel van de ontwikkeling (een bedrijventerrein, op die locatie),
- bezwaren die ingaan op de bestemmingsaspecten van het RUP,
- bezwaren die ingaan op de inrichtingsaspecten van het RUP,
- bezwaren die ingaan op de beheersvoorschriften van het RUP,
- bezwaren die ingaan op het onteigeningsplan.

Tegen de definitieve vaststelling van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' werd geen bezwaar aangetekend.

In gevolge van de realisatie van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is op 26/10/2015 werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning. In deze vergunning zaten volgende zaken vevat:

- aanleg gescheiden rioleringsstelsel (uitgevoerd),
- aanleg van een ringvormige weginfrastructuur (uitgevoerd) met wandelzone en fietspad (niet uitgevoerd),
- aanleg van een bufferzone (niet uitgevoerd),
- aanleg van een bufferbekken (uitgevoerd) met overloop naar de langsgracht N16 (niet uitgevoerd),
- sloop van woning nr. 259 en naastgelegen bunker (uitgevoerd),
- vernieuwing van de verharding van de trage wegverbinding langs Neerlichter (enkel fundering uitgevoerd),
- aanplant van een bomenrij langs de nieuwe wegenis (niet uitgevoerd),
- sloop van voetweg nr. 41 (uitgevoerd),
- en kappen van bomen (uitgevoerd).

Tegen de vergunning werd beroep aangetekend bij de Raad voor Vergunningbetwisting (RvVB). Op 21/11/2017 vernietigde de RvVb de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar tot het verlenen van de vergunning onder voorwaarden voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning. Aanleiding hiervoor is de vaststelling door de RvVB dat de wettigheid van het RUP is aangetast door een tegenstrijdigheid in de besluitvorming van de dienst MER. De dienst MER besliste dat het plan geen aanleiding zou geven tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een plan-MER niet nodig is. Desondanks kon zij volgens de RvVb deze beslissing niet nemen, daar de dienst MER in zijn advies verwijst naar de opmerkingen van MOW, om in het verder traject een mobiliteitsstudie uit te voeren. Bijgevolg werd geoordeeld dat de dienst MER onzorgvuldig handelde.

Met het remediëren van het planinitiatief wordt uitvoering gegeven aan het GRS Puurs. De ontwikkeling van een bijkomend lokaal bedrijventerrein nabij de N16 en N17 wordt in de bindende bepalingen expliciet aangestipt:

- Bindende bepaling 10, differentiatie van bedrijventerreinen:
 - Winning als lokaal bedrijventerrein

De gemeente stelt voor om aan deze differentiatie ook duidelijke randvoorwaarden te koppelen met betrekking tot toelaatbare en gewenste activiteiten

In het richtinggevende gedeelte van het GRS Puurs worden volgende zaken hierover opgenomen:

Ontwikkeling van een bijkomend lokaal bedrijventerrein nabij N16-N17

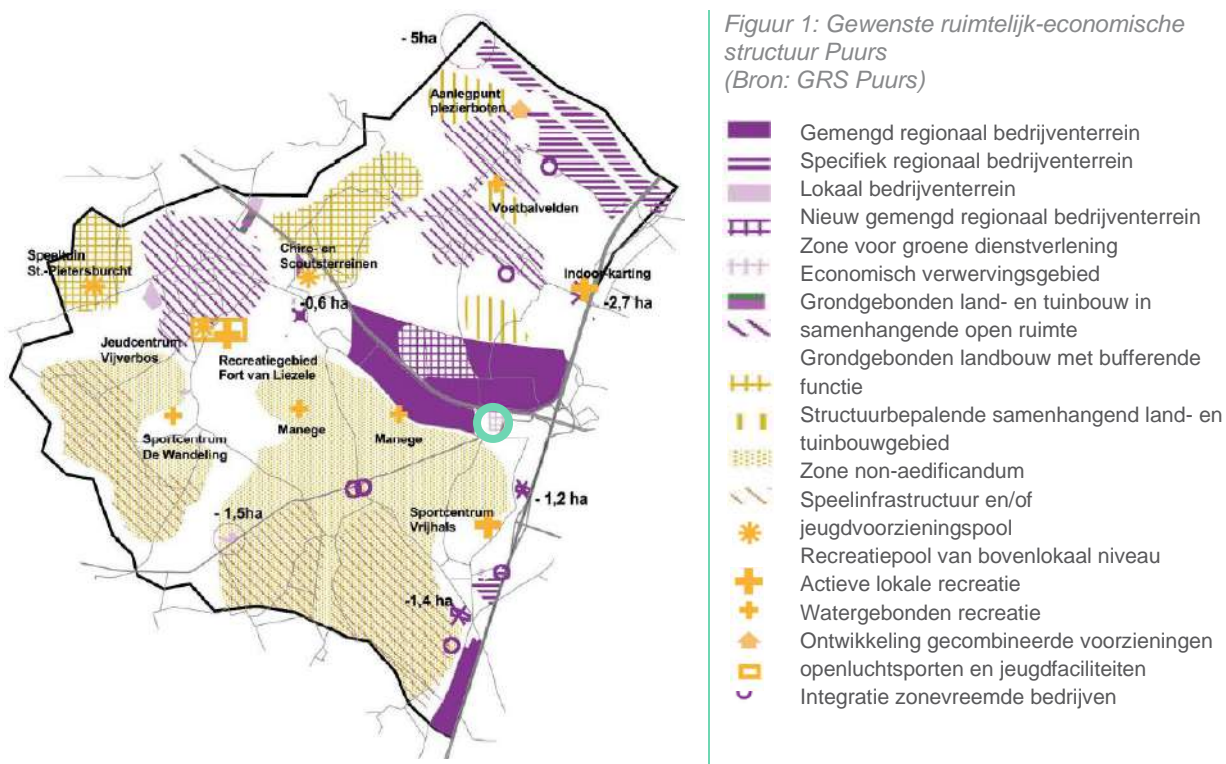
Het blijven aanbieden van voldoende tewerkstellingsmogelijkheden op bestaande bedrijventerreinen in de gemeente, geselecteerd als specifiek economisch knooppunt, is prioritair. Het zo goed mogelijk benutten van de huidige terreinen is een prioritaire bekommernis. Bijkomende tewerkstelling wordt gezocht op nieuwe bedrijventerreinen, aansluitend bij de reeds bestaande.

De uitbouw van bestaande bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe terreinen in het kader van de verdere ontwikkeling van Puurs als economisch knooppunt gebeuren gefaseerd. Deze fasering kan plaatsvinden per terrein of door het niet gelijktijdig verder uitbouwen en ontwikkelen van alle terreinen.

Puurs werd in de herziening van het RSPA geselecteerd als economisch knooppunt. Puurs heeft als bedrijfsondersteunend hoofddorp rechts om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden zowel voor nieuwe bedrijven als voor de herlokalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. Daarbij geldt dat voor een bijkomende lokale bedrijventerreinen een richtcijfer van 5ha wordt gehanteerd. Hiervoor werd het gebied Winning geselecteerd en werd het gemeentelijk RUP goedgekeurd

Voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein wordt geopteerd voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein dat ruimtelijk aansluit bij bestaande (regionale) bedrijventerreinen, conform de richtlijn in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen.

De optimale ligging en ontsluitingsmogelijkheden zijn doorslaggevende voordelen om te opteren voor het realiseren van een nieuw lokaal bedrijventerrein ter plaatse van het buffergebied tussen N16 en N17, met een bruto-oppervlakte van ca. 5 ha.



In het informatief gedeelte van het GRS Puurs worden volgende zaken hierover opgenomen: Brabantse poort.

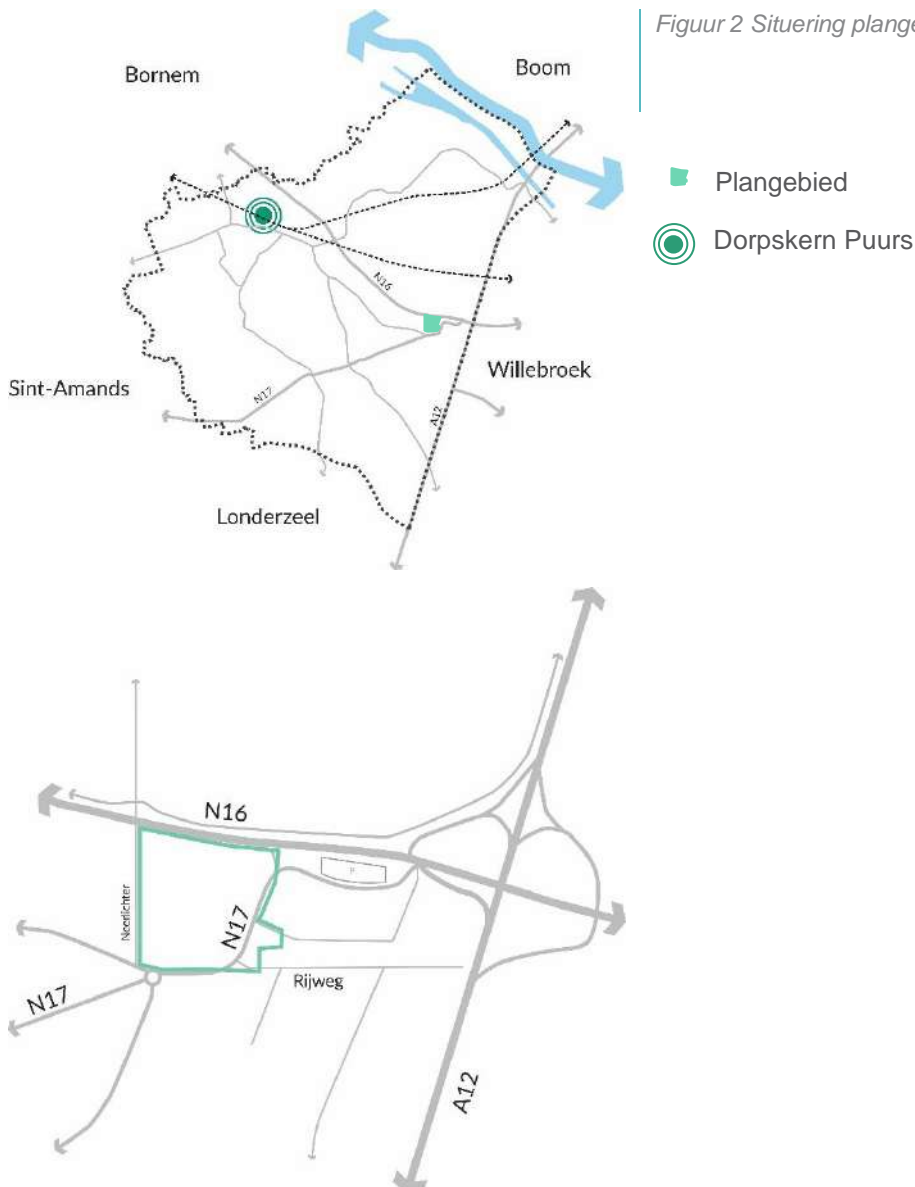
De provincie Antwerpen besloot in 2005 een kaderplan op te maken voor de Brabantse Poort als uitvoering van haar ruimtelijk structuurplan. Het kaderplan werd op 3 augustus 2006 door de deputatie goedgekeurd. Het doel van het kaderplan was een beleidskader te vormen voor de opmaak van provinciale uitvoeringsplannen alsmede de evaluatie van bestaande plannen en voorstellen. In totaal werden 12 potentieel interessante gebieden geselecteerd. In Puurs werd het lokaal bedrijventerrein Winning en Puurs Pullaar hieruit geselecteerd en verder ontwikkeld.

1.2. Afbakening en situering plangebied

1.2.1. Geografische situering

Het plangebied van het RUP 'Winning - Herneming' ligt in het oostelijk deel van de gemeente Puurs-Sint-Amands, in de omgeving van de kruising van A12 en N16.

Het betreft een gebied van ca. 10 ha (totale plangebied), dat begrensd wordt door de Rijksweg (N16) in het noorden, Dendermondsesteenweg (N17) in het oosten en zuiden en Neerlichter / Lichterstraat in het westen.

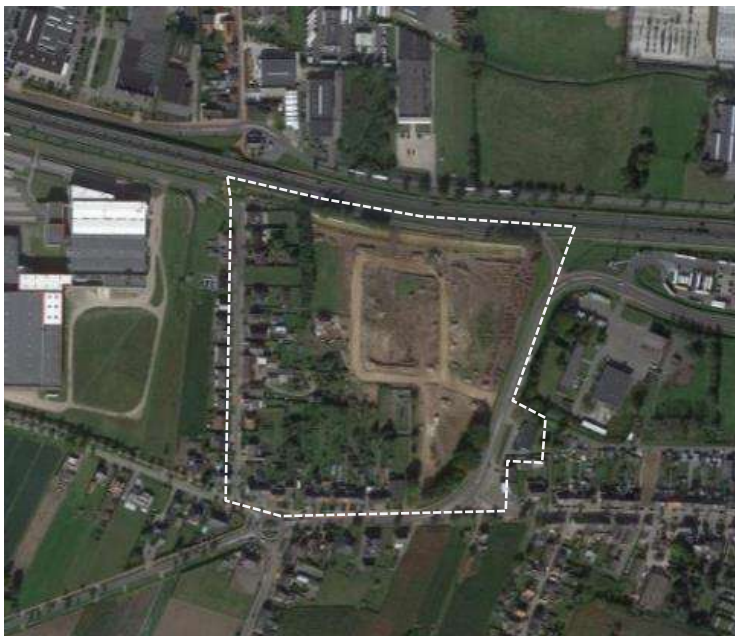


1.2.2. Positie van het plangebied binnen Puurs-Sint-Amands

Het plangebied is gelegen nabij het multimodale knooppunt A12-N16-N17. Daarnaast sluit het plangebied ruimtelijk aan bij een bestaand (regionaal) bedrijventerrein (Lichterstraat/Neerlichter).

1.2.3. Afbakening plancontour

De plancontour van het RUP is gebaseerd op de contour van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'. De grenzen volgen zoveel mogelijk de huidige kadastrale grenzen (GRB, adp, wgo).



Figuur 3 Plancontour RUP 'Winning'

1.3. Reikwijdte en detailleringsgraad

Het RUP 'Winning - Herneming' bestrijkt in totaliteit een oppervlakte van ongeveer 10 ha. Dit komt overeen met 0,02% van de totale oppervlakte van de gemeente Puurs-Sint-Amands.

Het RUP voorziet in aangepaste bestemmingsvoorschriften voor de verschillende bestemmingszones met het oog op het vastleggen van functies, bebouwings- en verhardingsmogelijkheden, bouwtypologie, ontsluiting en groeninrichting.

Het grafisch plan neemt grotendeels het grafisch plan van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' over met enkele optimalisaties. Het grafisch plan bestaat uit verschillende bestemmingszones met enkele indicatieve overdrukken.

1.4. Gewenste ruimtelijke ontwikkeling

1.4.1. Locatie-alternatieven

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen duidt Puurs aan als een bedrijfsondersteunend hoofddorp. In een bedrijfsondersteunend hoofddorp kan een bijkomend lokaal bedrijventerrein gerealiseerd worden van 5 ha of meer. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan stelt dat een bijkomend lokaal bedrijventerrein ontwikkeld kan worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven en herlokalisatie van zonevreemde of historisch gegroeide bedrijven. *"Puurs werd in de herziening van het RSPA geselecteerd als economisch knooppunt. Puurs heeft als bedrijfsondersteunend hoofddorp recht om een bijkomend lokaal bedrijventerrein aan te duiden zowel voor nieuwe bedrijven als voor de herlocalisatie van zonevreemde en/of historisch gegroeide bedrijven. Daarbij geldt dat voor een bijkomend lokaal bedrijventerrein een richtcijfer van 5 ha. wordt gehanteerd.*

Hiervoor werd het gebied Winning geselecteerd en werd het gemeentelijk RUP goedgekeurd” (Bron: GRS Puurs)

De optimale ligging (Brabantse Poort) en ontsluitingsmogelijkheden zijn doorslaggevende voordelen om te opteren voor het realiseren van een nieuw lokaal bedrijventerrein ter plaatse van het buffergebied tussen N16 en N17, met een bruto-oppervlakte van ca. 5 ha.

Door de opname van het plangebied in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan als lokaal bedrijventerrein wordt de ontwikkeling van het plangebied gekaderd door eerder genomen beslissingen.

De omzetting van het gebied aan de hand van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan naar een andere bestemmingscategorie kan daarbij niet aan een alternatieven onderzoek onderworpen worden.

Bijgevolg wordt geconcludeerd dat er geen relevante alternatieven zijn.

1.4.2. Visie

De vlotte bereikbaarheid via de weg door de nabijheid van A12, N16 en N17, de mogelijkheid tot het creëren van zichtlocaties van op N16 en N17, het inrichten van nieuwe en aantrekkelijke gebouwen maken van de ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein Winning een hoogwaardig bedrijventerrein met uitstraling.

Hierbij is het niet de bedoeling om bedrijven die verweven zijn in het woongebied uit hun woonomgeving te onttrekken naar het lokaal bedrijventerrein Winning. Het gaat om bedrijven waarvoor het verweven in een woongebied om sociaaleconomische of milieutechnische redenen niet wenselijk is. Kantoren met een loketfunctie, detailhandelszaken, uitgezonderd showrooms (van garages, trappenmaker enz.) bij een ambachtelijke of industriële activiteit en logistieke bedrijven zijn niet gewenst. Het bedrijventerrein dient strikt voorbehouden te worden voor bedrijven die op een bedrijventerrein thuishoren. Bedrijfswoningen worden er maar in beperkte mate toegelaten.

Het plangebied beschikt over een unieke zichtlocatie. Vanop de N16 en N17 dient aan de automobilist een interessante aanblik op het bedrijventerrein geboden te worden, met doorkijken tussen het groen. Bebouwing dewelke langsheen deze zichtlocaties gerealiseerd wordt, dienen verplicht een aantrekkelijk imago en dito architectuur te omvatten. Voor bepaalde activiteiten, zoals de opslag van schroot of het storten van afval, dienen maatregelen genomen te worden zoals vb. het expliciet uitsluiten van opslag in open lucht.

Het toekomstig lokaal bedrijventerrein wordt ontsloten langs de N17. Ook de ontsluiting en de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer vergen bijzondere aandacht.

Bij de inrichting en het latere beheer van het bedrijventerrein dient een zuinig ruimtegebruik en duurzame inrichting en beheer voorop te staan.

Een belangrijk aspect in de uitbouw als hoogwaardig bedrijventerrein betreft ook het voorzien van een aantrekkelijke terreinaanleg op maat van lokale bedrijven. Voor voetgangers en fietsers dient de nodige infrastructuur voorzien te worden.

Een voldoende buffering van het toekomstig lokaal bedrijventerrein ten opzichte van de aanpalende woonzone is een belangrijk aandachtspunt ter behoud van de woonkwaliteit, reeds aangegeven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Dichte groene buffers van minimaal 9 tot 15 m behoren te worden gerealiseerd tussen de aanpalende, met woningen bebouwde, percelen en het toekomstig bedrijventerrein.

1.4.3. Ruimtelijke concepten

De gewenste ruimtelijke structuur geeft een lokaal bedrijventerrein met groene randen weer. De groene randen in het westen en zuiden worden gevormd door een dichte buffer naar de met woningen bebouwde percelen langs de Rijweg en Neerlichter. In het noorden en oosten bestaan de groene randen uit groene bermen met een aantal doorkijken van op N16 en N17 naar zichtlocaties op het toekomstig bedrijventerrein. Voor het perceel in de zuidelijke tip van het plangebied wordt een zichtlocatie voorzien ten opzichten van de Rijweg/N17. Op het perceel dient, aan de westzijde, voorzien te worden in een voldoende dense buffer (min.9 meter) naar de bebouwing aansluitend op de Rijweg.

De bedrijfskavels worden gesitueerd:

- rug-aan-rug met de woningen langs Rijweg en Neerlichter
- gericht naar N16
- gericht naar N17.

De inrichting en indeling van het bedrijventerrein aan de binnenkant van deze randbebouwing is vrij te bepalen, in functie van een optimale indeling in percelen en interne ontsluiting van het bedrijventerrein.

Het toekomstig bedrijventerrein wordt voor gemotoriseerd verkeer ontsloten via een aantakking op het kruispunt N17-Schoubroek.

Voor langzaam verkeer is het terrein ook bereikbaar vanuit Neerlichter en de Dendermondsesteenweg via de voetweg nr. 41, die in het ontwerp wordt geïntegreerd. Tevens wordt een doorsteek voor langzaam verkeer in de zuidelijke richting, naar de Rijweg (en bushalte), voorzien.

Ruimte voor waterinfiltratie en -buffering bevindt zich op de bedrijfspercelen (individuele infiltratie en/of buffering), en in het openbaar domein in het bedrijventerrein (bijvoorbeeld collectieve grachten of wadi's in de bermen) en/of in de groenstroken langs N16 en N17. (individuele en/of collectieve infiltratie- en bufferbekken(s).)

De begraafplaats dient geïntegreerd te worden in de groenaanleg van het terrein.

Langsheen de voetweg nr. 41 worden 2 bunkers van de Duitse bunkerlinie hoofdweerstandstelling bewaard, omdat zij een bijzondere identiteit aan dit bedrijventerrein verlenen. Bomenrijen in de groenstrook langsheen de N16 en in de bufferzones zijn te behouden.

1.4.4. Kwaliteitsprincipes

In de voorschriften van het RUP zullen verschillende regels opgenomen worden om de kwaliteit van het lokaal bedrijventerrein te waarborgen. De bedrijven zullen geen significante hinder voor de omliggende woningen mogen veroorzaken. Daarnaast dient er op ingezet te worden om de bestaande landschappelijke elementen zoveel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is dienen compensatiemaatregelen genomen te worden binnen of buiten het plangebied.

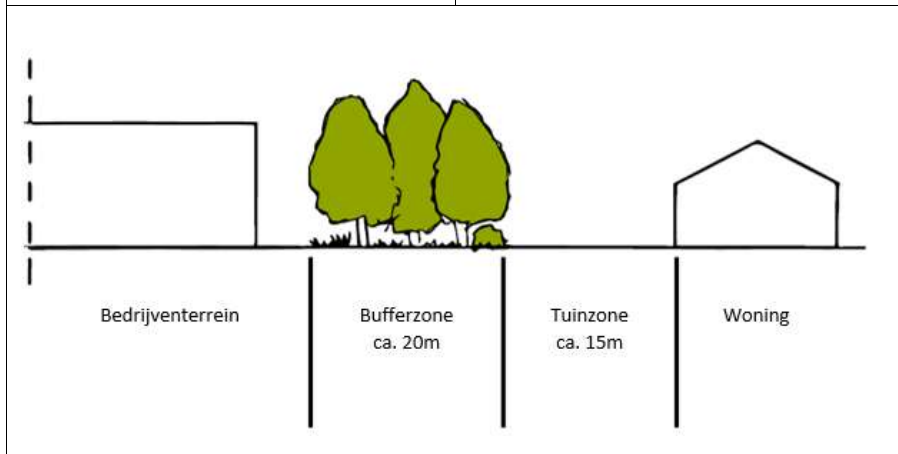
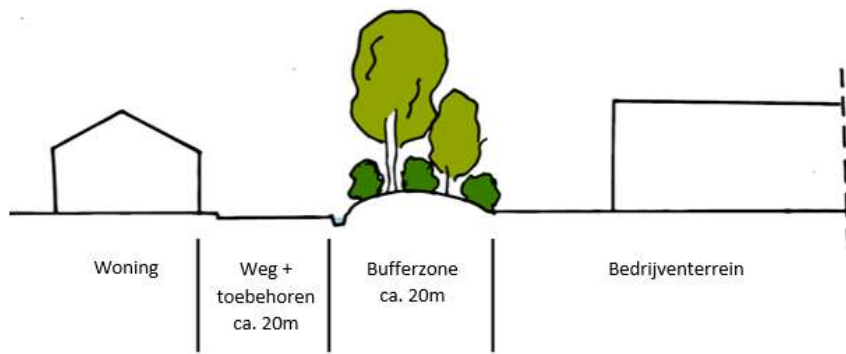
Groenbuffer.

In het plangebied wordt een buffergebied bepaald tussen enerzijds de wooneenheden langsheen de Rijweg en Neerlichter en anderzijds de bedrijven gesitueerd in het binnengebied. De vergunningverlenende overheid kan aanvragen tot omgevingsvergunningen evalueren op het karakter en de hoeveelheid van aanplantingen.

De buffer dient daarbij voldoende dicht te worden aangelegd. Volgende referentieprojecten worden hierbij opgegeven

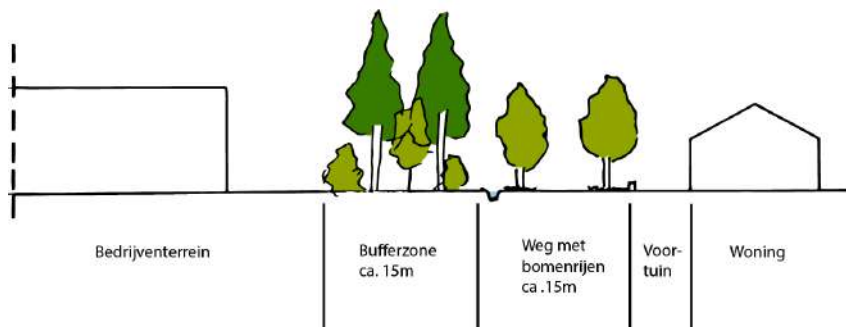
Technologiepark Zwijnaarde (Gent)



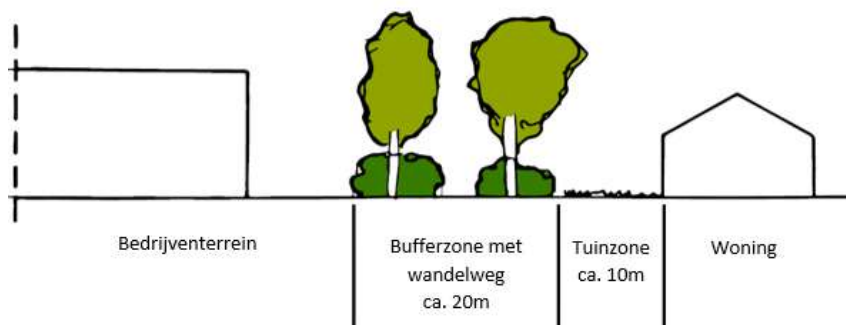


Bedrijventerrein Beerse-zuid





Bedrijventerrein Oude Barrière (Diksmuide)



Zichtlocatie.

In het plangebied wordt voorzien in een groenstrook langsheen de noordelijke en oostelijke zijde. Langsheen deze zijden grenst het plangebied aan de N16 en de N17 (Rijweg). Beiden geselecteerd als secundaire weg type I en hierdoor optimaal voor het verwezenlijken van een zichtlocatie ten opzichte van het gebied voor lokale bedrijven en kmo's. Waar geen hinder ontstaat naar omliggende woningen dient deze zichtlocatie maximaal benut te worden.

De groenstrook dient te worden ingericht als een groene ruimte met landschappelijke en natuurlijke functie. De aanleg van waterbufferbekkens binnen deze zone dient mogelijk te zijn. Het aanleggen van verhardingen geïntegreerd in het groene karakter van de groenstrook dient mogelijk te worden gemaakt.



In het plangebied wordt een landmark ingericht. Het belang van het inrichten van een landmark wordt in de literatuur over ruimtelijk planning vaak gemotiveerd. In het boek 'The image of the City' schrijft Kevin Lynch over de perceptie van de ruimtelijke omgeving vanuit de gebruiker ervan. Een omgeving wordt volgens deze studie weergegeven vanuit 5 herkenningpunten: Paths, Edges, Districts, Nodes en Landmarks. Deze laatste betreft een noodzakelijk referentiepunt, vaak hoger dan zijn omgeving.

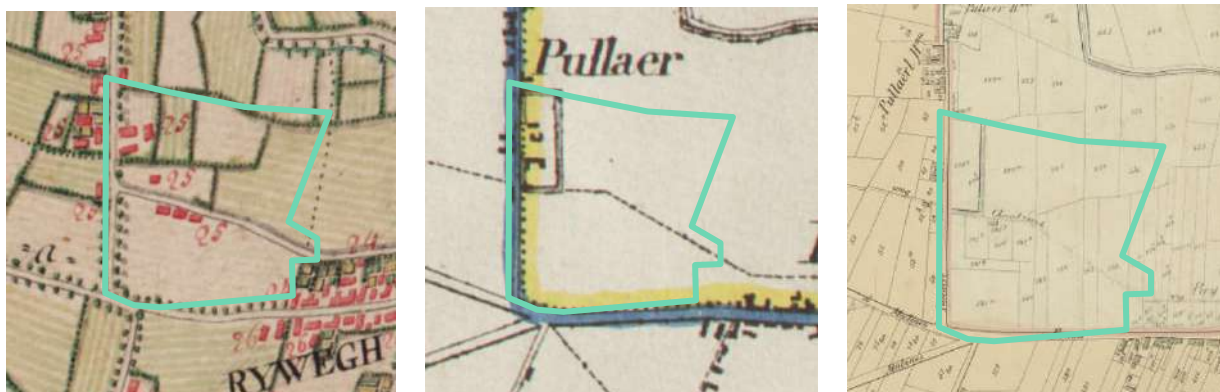
Om het bedrijventerrein Winning herkenbaar te maken ten opzichte van zijn omgeving wordt ervoor geadviseerd om een landmark in te richten op de hoek tussen de N16 en de N17. Op deze manier wordt de toegangsweg (via de N17) vanop de N16 gekaderd en ontstaat er een eigen herkenbare identiteit voor het bedrijventerrein. Deze landmark is zichtbaar vanuit de verdere omgeving van het plangebied.

2. BESTAANDE TOESTAND

2.1. Historiek

Lang voor de aanleg van de N16 en N17 kende het plangebied een agrarisch gebruik met enkele nederzettingen. Hierbij waren reeds de voetweg nr. 41, de Rijweg en Neerlichter te onderscheiden. In de 20^e eeuw werden de N16 en N17 aangelegd die het plangebied omsluiten.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd een Duitse bunkerlinie opgetrokken die door het midden van het plangebied loopt.



Figuur 4: Ferrariskaart (1771-1778), Vandermaelenkaart (1846-1851) en Popp-kaart (1842-1897)
(Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

2.2. Huidig ruimtegebruik

De bebouwing langs de Dendermondsesteenweg (N17) in het zuiden van het plangebied is aaneengesloten. De diepte van de voortuin is echter niet overal gelijk. Hier en daar zijn er ook nog wachtgevels.

Het kopgebouw van het woonlint langs de Dendermondsesteenweg (N17) is een voormalig schoolgebouw. Het gebouw wordt vandaag de dag nog in gebruik gesteld voor het lokale verenigingsleven (kooklessen e.d.). Naast dit gebouw is vanop de Dendermondsesteenweg een toegang naar een kleine achterliggende begraafplaats. Deze begraafplaats heeft slechts een beperkte omvang (1368 m²). Langs de toegangsweg tot de begraafplaats bevindt zich, ietwat achterin gelegen, een kapelletje.

De bebouwing langs Neerlichter is meer heterogeen. Nieuwe(re) vrijstaande woningen met een voortuin wisselen af met oudere gekoppelde (boerderij)woningen. Deze woningen schranken zich ten opzichten van elkaar en situeren zich enerzijds op de rooilijn of anderzijds net achterin gelegen. Langs Neerlichter is er een doorzicht en toegang naar het binnengebied via de voetweg nr. 41.

Ten oosten van de Dendermondsesteenweg (N17) nabij de aantakking van de Rijweg op de Dendermondsesteenweg bevinden zich een groothandelszaak, een bandencentrale, een verkoopruimte voor tweedehandswagens, een fietsenhandelaar en een benzinstation.

Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning werd op 26/10/2015 door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd. Op basis van deze vergunning werd Woning nr. 259 in Neerlichter en naastliggende bunker gesloopt. Voetweg nr. 41 werd omwille van technische redenen met betrekking tot terreinnivellering en de waterhuishouding verlegd. Hierbij werden ook de aanwezige bomenrijen verwijderd. Deze worden heraangelegd volgens het oorspronkelijke landschappelijk concept. Bomenrijen worden hierbij loodrecht en parallel ten opzichte van de N16 aangelegd. De bomenrij langs de N16 en N17 en achter de woningen van Neerlichter blijven behouden en werden niet gekapt.

Doorheen het binnengebied werd een lusvormige ontsluitingsweg aangelegd. Evenwijdig met de N16 loopt een infiltratie- en bufferbekken.

In het oosten van het binnengebied bevinden zich twee betonnen bunkers uit de Eerste Wereldoorlog.

2.3. Infrastructuur

N16

In het noorden grenst het gebied aan de N16, een gewestweg tussen Mechelen en Sint-Niklaas. Ter hoogte van het plangebied heeft deze weg in beide richtingen twee rijvakken en een vrij liggend fietspad gescheiden door een middenberm. In de rijrichting naar Sint-Niklaas is nog een dubbelrichtingsweg gelegen, gescheiden van het fietspad door bomen. Deze ventweg geeft toegang tot de bedrijven.

De toegestane snelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 90 km/u. Op de ventweg (Rijksweg) bedraagt de toegestane snelheid 70 km/u.

N17

In het zuiden en oosten grenst het plangebied aan de N17, een gewestweg tussen Dendermonde en Willebroek. Ter hoogte van het plangebied heeft deze weg in beide richtingen één rijvak gescheiden door een witte lijn en een vrij liggend fietspad.

De toegestane snelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 70 km/u en 50 km/u.

Neerlichter

In het westen wordt het plangebied begrensd door de straat Neerlichter. Deze straat heeft twee rijrichtingen, aan beide zijden geflankeerd door een voetpad.

De toegestane snelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 50 km/u.

2.4. Bereikbaarheid

2.4.1. Traag verkeer

De omliggende straten (Dendermondsesteenweg en Neerlichter) zijn voorzien van voetpaden. De fietsostrade langs de spoorlijn is conform de voorschriften uit het vademecum fietsvoorzieningen. Ook het fietspad langs Pullaar – Pullaarsteenweg (dubbelrichting aan de oostkant van de weg) is conform. Het fietspad langs Lichterstraat (dubbelrichting aan noordkant) en A. Meermansdreef is volgens het geoloket³ niet conform. Langs de N17 Dendermondsesteenweg is de fietsinfrastructuur eveneens conform.

Er gebeurde een tijdelijke telling van fietsers in de fietstunnel onder de N16 tussen Pullaar en Neerlichter (2016). In de ochtend- en avondpiek werden telkens ongeveer 50 fietsers geteld in beide richtingen samen.

2.4.2. Openbaar vervoer

Het projectgebied ligt net ten zuiden van de spoorlijn tussen Puurs en Willebroek. Het station van Puurs ligt op 4,3 km fietsafstand van het projectgebied en bedient 6 treinen per uur (richting Leuven, Essen, Roosendaal, Sint-Niklaas en Mechelen). Het station van Willebroek ligt op 2,6 km fietsafstand en bedient 4 treinen per uur (richting Leuven, Sint-Niklaas en Mechelen.)

³ Bron: Provincie Antwerpen. Bovenlokale functionele fietsroutes. Geraadpleegd op 13/03/2019, van <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dict/gis/digitale-kaarten.html>



Figuur 5: Lijnhaltes in de buurt van het plangebied (Bron: delijn.be)

Het plangebied is ook bereikbaar via volgende buslijnen:

- Halte Breendonk Lichterstraat (gelegen in plangebied)
 - Lijn 260: Brussel – Puurs: 23 bussen/dag tussen 6:58 en 22:01 uur
- Halte Eigenaarsstraat (ca. 100 m van plangebied)
 - Lijn 460: Brussel – Londerzeel – Boom: 20 bussen/dag
- Halte Puurs Pullaar (ca.600 m van het plangebied)
 - Lijn 252: Boom - Puurs - Bornem – Dendermonde: 15 bussen/dag tussen 6:46 en 20:46 uur
 - Lijn 253: Boom - Puurs – Dendermonde: 1 bus/ dag om 16:18 uur

2.4.3. Auto

Het plangebied is vlak bij de autosnelweg A12 gelegen. Komende vanaf de A12, afrit Breendonk, is het plangebied bereikbaar vanaf de Dendermondsesteenweg (N17) via de N16.

2.5. Fotoreportage plaats bezoek 14/02/2018



1. Voetweg nr. 41 aansluitend op Neerlichter



2. Bomenrij en bufferbekken langs N16



3. Ontsluitingsweg voor bedrijven (noorden)



4. Gebied tussen ontsluitingsweg



5. Ontsluitingsweg bedrijven (oosten)



6. Ontsluitingsweg bedrijven (zuiden)



7. Duitse observatiepost (bunker)



8. Tankstation op kruispunt N17-Rijweg



9. Voormalig schoolgebouw en kapel



10. Begraafplaats

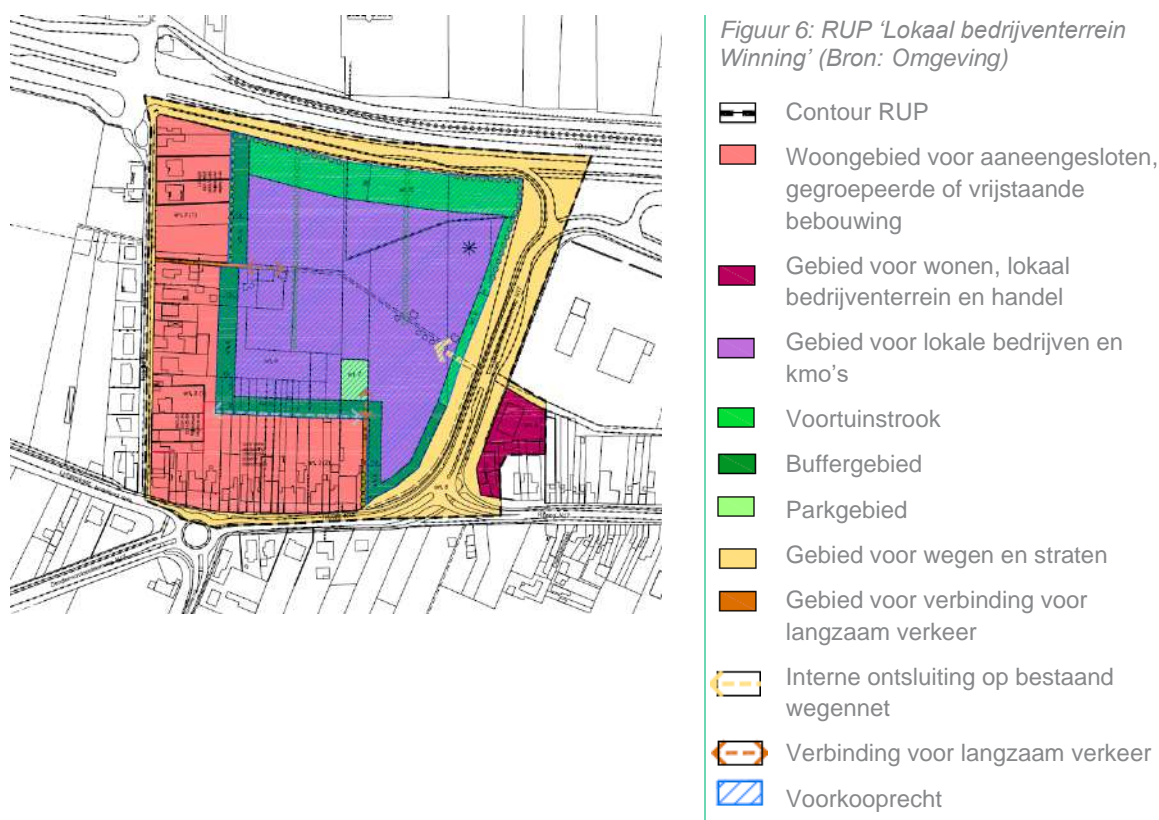


3. CONTEXT

3.1. Juridische context

3.1.1. RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'

Het plangebied is gelegen binnen het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'. Dit RUP werd goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de Provincie Antwerpen van 23 december 2010. Op 21 november 2017 werd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen geoordeeld dat de wettigheid van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is aangetast door de onwettigheid van de beslissing van de dienst MER.



3.1.2. Gewestplan

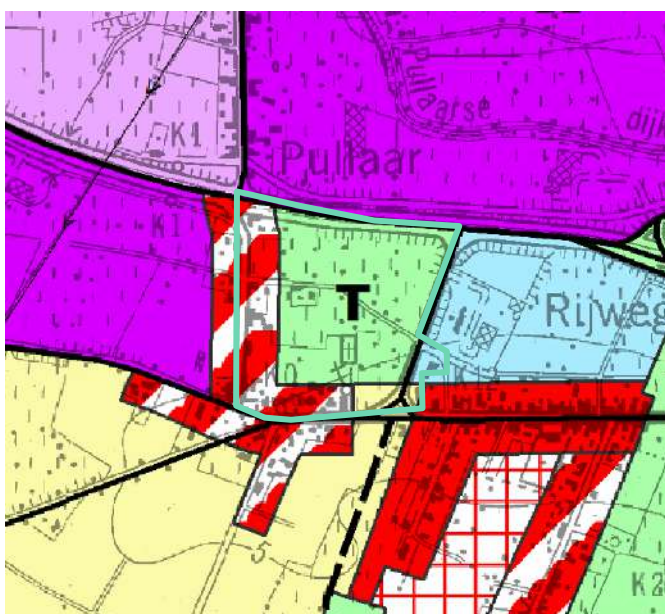
Het gewestplan werd geschrapt na goedkeuring van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' door de deputatie van de provincie Antwerpen d.d. 23/12/2010.

Volgens het gewestplan Mechelen is het grootste deel van het plangebied bestemd als bufferzone. In het zuidoosten van het plangebied is een kleine zone bestemd als agrarisch gebied. Langsheen de zuid- en de westelijke zijde van het plangebied situeert zich een strook van 50m diepte. Deze is bestemd als woongebied met landelijk karakter. De uitstulping van het plangebied aan de oostelijke zijde bevindt zich in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Ten noorden en westen van het plangebied bevinden zich gronden, door het gewestplan bestemd als milieubelastende industrie.

Het [Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de gewestplannen](#) stelt dat:

- De **woongebieden met landelijk karakter** (art. 1.2.2) zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.
- De **agrarische gebieden** (art. 4.1) 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. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.
- De **bufferzones** (art. 4.5) dienen in hun staat bewaard of als groene ruimte ingericht te worden om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.
- De **gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen** (art. 6.2).



Figuur 7: Gewestplan (Bron: Vlaamse overheid. Gewestplan. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

	Woongebied met landelijk karakter
	Agrarisch gebied
	Bufferzone
	Gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen

3.1.3. Bestaande vergunningen

De stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen en de milieuvergunningen of omgevingsvergunningen voor de exploitatie van ingedeelde inrichtingen zijn te raadplegen in bijlage 1.

Binnen het plangebied zijn geen verkavelingsvergunningen voor het verkavelen van gronden afgeleverd.

3.1.4. Recht van voorkoop

In de zuidoostelijke uithoek van het plangebied is een kleine zone belast met een voorkooprecht van de Vlaamse Waterweg. Het betreft het perceel 538H2, ten westen van de Dendermondsesteenweg (N17).

Voor de overige percelen, met een recht van voorkoop binnen het plangebied, geldt een recht van voorkoop voor de intercommunale voor de ontwikkeling van het gewest Mechelen en omgeving (IGEMO). Dit

voorkeoprecht werd verleend in het kader van het RUP 'lokaal bedrijventerrein Winning', goedgekeurd door de deputatie van de provincie Antwerpen d.d. 23/12/2010.



Figuur 8: Recht van voorkoop (Bron: Vlaamse overheid. Recht van Voorkoop. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

■ Recht van voorkoop

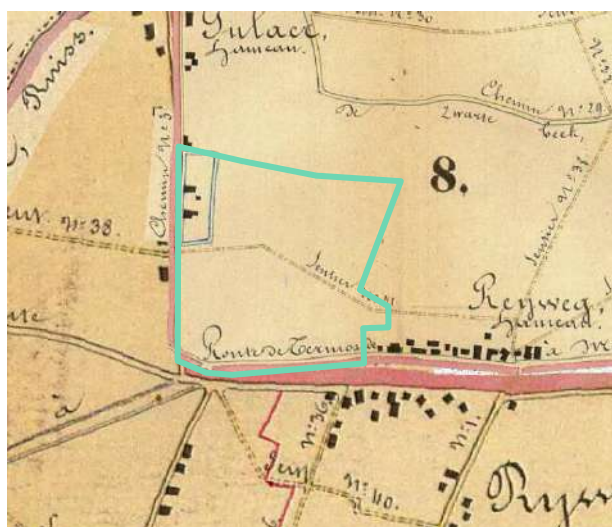
3.1.5. Mobiliteit

Atlas der Buurtwegen

In en rond het plangebied lopen 3 buurtwegen.

- Route de Termonde à Malines: Verharde openbare weg – N17 – Rijksweg
- Chemin nr. 3: Verharde openbare weg – Neerlichter
- Sentier nr. 41: Verharde openbare weg – Aarschotsesteenweg N10

Sentier nr. 41 loopt dwars doorheen het plangebied. Deze weg werd gedeeltelijk verplaatst bij goedkeuring van de deputatie van de provincie Antwerpen bij besluit van 22 juni 2017. Chemin nr. 3 en Route de Termonde à Malines grenzen aan het plangebied en worden in hun huidige vorm behouden.



Figuur 9: Atlas der buurtwegen (Bron: Vlaamse overheid. Atlas der buurtwegen. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)



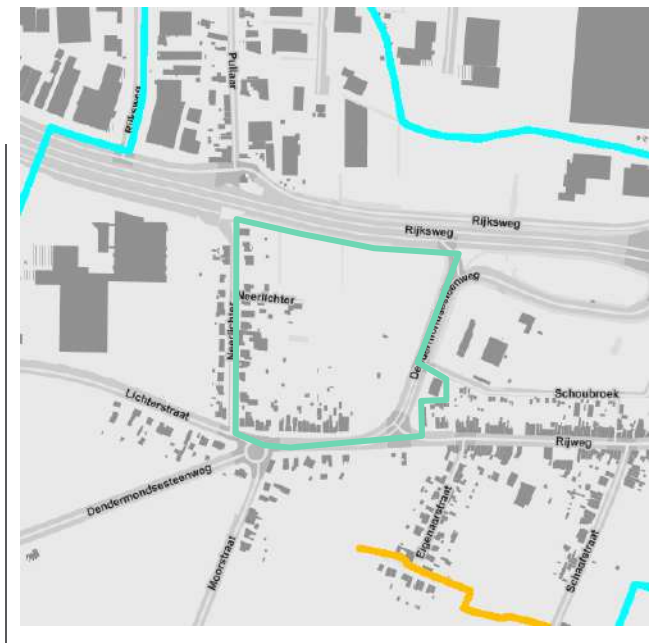
Figuur 10: Verlegging voetweg nr. 41
(Bron: Talboom)

- Te behouden voetweg nr. 41
- Nieuwe ligging voetweg nr.41
- Af te schaffen deel voetweg nr.41

3.1.6. Water

Vlaamse Hydrologische atlas

Het plangebied behoort tot het Beneden-Scheldebekken, deelbekken Zielbeek, behorend tot het stroomgebied van de Schelde. Ten noorden en westen van het plangebied loopt een geklasseerde waterloop van tweede categorie, Leibeeek.

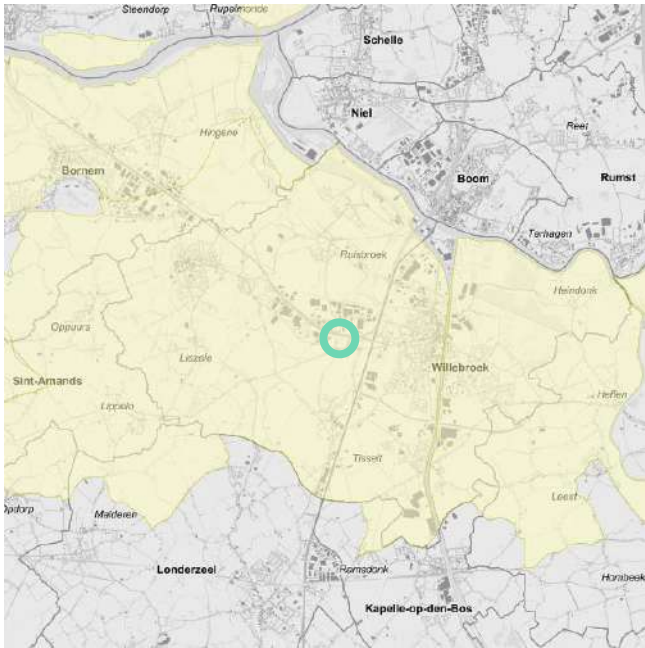


Figuur 11: Vlaamse hydrografische atlas
(Bron: Vlaamse overheid. Vlaams hydrologische atlas. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd
- Gracht van algemeen belang

Polders

Het plangebied is gelegen in de Polder 'Vliet en Zielbeek'. De polder Vliet en Zielbeek werd opgericht bij Koninklijk Besluit van bij KB. van 16/07/1969. Ze situeert zich in het zuidwesten van de provincie Antwerpen in de gemeenten Bornem, Buggenhout, Puurs-Sint-Amands, Willebroek, Kapelle op den Bos en Londerzeel. De polder bestrijkt een oppervlakte van ongeveer 7000 ha.



Figuur 12: Polders (Bron: Vlaamse overheid. Polders. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

3.2. Overige context

3.2.1. Water

Watertoets

De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden moet sinds 1 maart 2012 (datum inwerkingtreden aangepast uitvoeringsbesluit) verplicht geraadpleegd worden bij het toepassen van de watertoets. Het al dan niet gelegen zijn in overstromingsgevoelig gebied bepaalt immers mee of de adviesvraag aan de waterbeheerder verplicht is of niet.

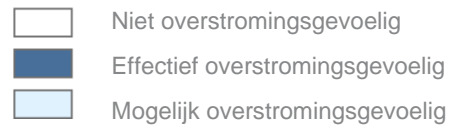
De watertoetskaart met overstromingsgevoelige gebieden toont waar er in Vlaanderen overstromingen mogelijk zijn. De kaart maakt een onderscheid tussen effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauw) en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden (lichtblauw).

- Effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden die recent overstroomd zijn of gebieden die een aanzienlijke kans hebben om te overstroomd.
- Mogelijk overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden waar alleen overstromingen mogelijk zijn bij zeer extreme weersomstandigheden of falen van waterkeringen zoals bij dijkbreuken.

Het plangebied is niet gelegen in mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied. In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich een mogelijk overstromingsgevoelig gebied aan de overzijde van de N16.



Figuur 13: Watertoetskaart 2017
(Bron: Vlaamse overheid. Watertoetskaart.
Geraadpleegd op 13/03/2019, van
www.geopunt.be)



3.2.2. Natuur

Biologische waarderingskaart – versie 2

	Naam	Code	Type
1	Soortenrijk permanent cultuurgrasland + bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (<i>Salix</i> sp.)	hp* + kbs	Biologisch waardevol
2	Populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van kruiden of ruigtevegetatie	lhi	Biologisch waardevol
3	Opslag van allerlei aard	sz	Biologisch waardevol
4	Loofhoutaanplant (exclusief populier) + Amerikaanse eik (<i>Quercus rubra</i>)	n + quer	Biologisch waardevol
5	Soortenarm permanent cultuurgrasland + bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (<i>Salix</i> sp.)	hp + kbs	Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen



Figuur 14: BWK versie 2
(Bron: Vlaamse overheid. BWK. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevol en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol

Op 24/10/2015 werd door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een vergunning 2012152 verleend voor nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning. Later werd deze beslissing vernietigd door de RvVb (d.d. 21/11/2017).

Een groot deel van de vegetatie, inclusief het soortenrijk cultuurgrasland, werd onder deze vergunning verwijderd (zie ook fotoreportage en Figuur 3 Plancontour RUP 'Winning'). Het Agentschap Natuur en Bos gaf hierover een voorwaardelijk gunstig advies en keurde het boscompensatievoorstel (COMP/15/0298/AN) goed op d.d. 10/09/2015.⁴

Met het aanleggen van de nieuwe wegenis en riolering werden reeds de gebieden aangeduid op Figuur 14 met de nummers 1, 4 en 5 reeds gedeeltelijk geroerd.

Hierdoor kan worden geconcludeerd dat er slechts beperkt biologisch waardevolle elementen meer aanwezig zijn.

Natuurreservaten

Naam	Reservaat nr.	Type	Afstand
Vallei van de Molenbeek	E-097	Erkend natuurreservaat	Ca. 2,8 km
Biezenweiden	E-229	Erkend natuurreservaat	Ca. 4,2 km
Arkenbos	V019	Vlaams natuurreservaat	Ca. 4,0 km

⁴ Het advies van het Agentschap Natuur en Bos is terug te vinden in bijlage 4.



Figuur 15: Natuureservaten (Bron: Vlaamse overheid. Natuureservaten. Geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Vlaamse natuureservaten
- Erkende natuureservaten

3.2.3. Landschap en erfgoed

Onroerend erfgoed

In het plangebied bevinden zich, cfr. het geoportaal onroerend erfgoed, drie bouwkundige erfgoedrelicten. Het gaat om Duitse observatieposten uit de Eerste Wereldoorlog, als onderdeel van de Duitse bunkerlinie van de Stellung Antwerpen. Ze werd ten zuiden van Antwerpen aangelegd tussen de Kloosterstraat in Bornem en Blasveld in Willebroek.

De meest westelijke bunker werd recent afgebroken. De afbraak werd vergund aan de hand van een vergunning met dossiernummer 2012152



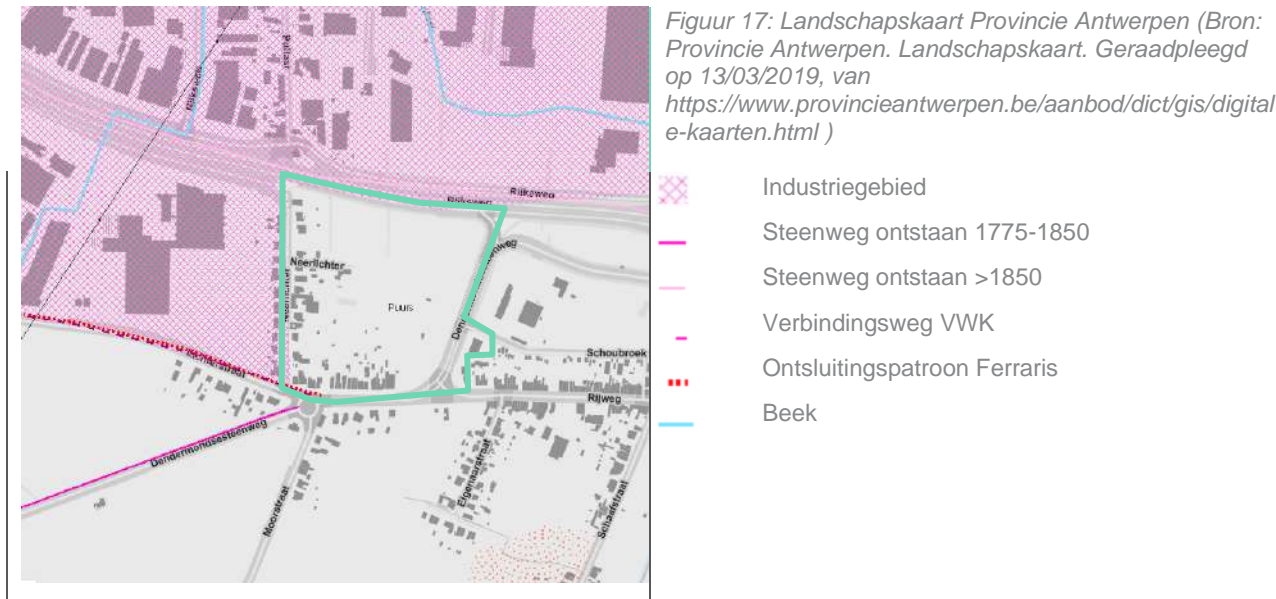
Figuur 16: Geoportaal Onroerend Erfgoed (Bron: Vlaamse overheid. Geoportaal onroerend erfgoed. Geraadpleegd op 13/03/2019, van <https://geo.onroenderfgoed.be>)

- ▲ Bouwkundig erfgoed - relict

Provinciale landschapskaart

Op de provinciale landschapskaart wordt het plangebied aangeduid als liggende naast een industriegebied. Ten noorden van het plangebied loopt een steenweg die ontstaan is na 1850 (N16) en ten zuiden een steenweg ontstaan tussen 1775-1850 (N17).

Ten westen van het plangebied loopt de Lichterstraat. Deze wordt aangeduid als verbindingsweg en ontsluitingspatroon van na 1775.



Archeologie⁵

Volgens de CAI is er één archeologische vindplaats aanwezig in het plangebied. Deze vindplaats kwam naar voor bij het archeologisch vooronderzoek, gekoppeld aan de vergunning voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning (dossiernummer: 2012152).

Met het archeologisch vooronderzoek werden verschillende bewoningssporen uit de metaaltijden en in het westelijk deel sporen uit de late middeleeuwen aangetroffen⁶.

Het agentschap onroerend erfgoed oordeelde dat de archeologiesporen niet in situ behouden konden blijven en bijgevolg een opgraving noodzakelijk geacht werd (archeologisch onderzoek).

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd en het terrein werd vrijgegeven voor uitvoering van werken door het agentschap Onroerend Erfgoed op d.d. 4/01/2017.

⁵ CAI geraadpleegd op 14/02/2018

⁶ KMO-Zone De Winning in Puurs: Een bureauonderzoek, verkennend booronderzoek en archeologische prospectie met ingreep in de bodem (Bron: J.A.G. van Rooij en P.L.M. Hazen)



Figuur 18: Centraal Archeologisch Inventaris (Bron: geo.onroerendergoed.be)

 Centraal archeologisch inventaris

3.2.4. Mobiliteit

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Het plangebied ligt nabij de fietsostrade F18 (Bornem – Puurs-Sint-Amands). De afstand van de F18 tot het plangebied bedraagt ca. 900 m en loopt via de functionele fietsroute 'Neerlichter – Pullaar'. Ten westen van het plangebied ligt de fietsostrade F28 (Brussel – Boom). De afstand tot het plangebied bedraagt ca. 700 m en loopt via de functionele fietsroute 'N17 – Rijksweg'.



Figuur 19: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (Bron: Provant.be)

-  Fietsostrade, conform
-  Fietsostrade, niet conform
-  Fietsostrade, geen fietsinfrastructuur
-  Fietsostrade, geen inventaris
-  Functionele fietsroute, conform
-  Functionele fietsroute, niet conform
-  Functionele fietsroute, geen fietsinfrastructuur
-  Functionele fietsroute, geen inventaris

Projectnota ontsluiting bedrijventerrein Winning in het kader van module 14 (d.d. 14/02/2012)

Op de Provinciale auditsommissie (PAC) van 19 januari 2012 werd de projectnota, opgemaakt door Vectris, conform verklaard. In deze nota werd het mobiliteitsprofiel van het lokaal bedrijventerrein Winning en haar impact op de omliggende wegen besproken. De opmaak van deze projectnota kadert zich binnen het Vergunningstraject.

Ter duiding worden de ontvangen PAC adviezen hieronder herhaald.

Het advies van 24 mei 2012 betreft:

“In de nota wordt grondig ingegaan op de bemerkingen en suggesties van de PAC van 19 januari 2012. De mobiliteitseffecten van het bedrijventerrein werden op basis van een geactualiseerde berekening geraamd. Beide scenario's blijven binnen de capaciteitslimieten van de rotonde die in de startnota werden gehanteerd. Het ontwerpconcept van de startnota kan dus gehandhaafd blijven.

Ook wordt het project aan de STOP toets onderworpen. De auditor stelt dat het weliswaar ster is de verkeersontsluitingsstructuur op het terrein te kaderen binnen een omvattend duurzaamheidsconcept en zodoende de verharde oppervlakte te beperken, maar dat het wenselijk is meer ‘weerbestedige’ voorzieningen voor de voetgangers op te nemen in het ontwerp. Wandelen in het (natte) gras (wat nu is voorzien) is niet aantrekkelijk in dat kader. Verder adviseert de auditor het aandeel treinverplaatsingen te maximaliseren door het ter beschikking stellen van fietsen voor het natransport van de werknemers vanuit de nabijgelegen stations (Puurs en eventueel ook Willebroek). Mogelijk kan dat vanuit een systeem van parkmanagement worden georganiseerd, net als een aantal andere flankerende maatregelen.

Het ontwerp van de rotonde werd volgens de regels van de kunst en met de nodige zorg opgemaakt.

De voorliggende projectnota module 14 wordt conform verklaard. Bij de implementatie van het project en de ontwikkeling van het bedrijventerrein dient rekening gehouden met de bemerkingen en suggesties geformuleerd door de PAC van heden en van 19 januari 2012. De beschreven principes voor de verlichting worden gunstig geadviseerd maar de nota voldoet niet aan de voorwaarden voor een module 17.”

Het advies van 19 januari 2012 betreft:

“Het voorgestelde ontsluitingsconcept voor het bedrijventerrein wordt door de PAC gunstig geadviseerd. Dit werd ook zeer grondig onderbouwd in de nota. Het past zowel in de korte als lange termijn concepten voor de nabijgelegen strategische verkeersknoop en de ontsluiting van de ‘Brabantse poort’. De ruimtelijke en verkeerskundige analyses gebeurden zeer zorgvuldig, dit zowel op meso- als microschaal.

Aandacht voor de ontsluiting voor het auto- en fietsverkeer is aanwezig in het voorgestelde projectconcept. De auditor beveelt aan om het vervolgproces ook concrete maatregelen voor te stellen voor het voetgangersverkeer in en naar het gebied. De bereikbaarheid te voet vanaf de bushalte en de (her)lokalisatie ervan zijn spelen daarbij een belangrijke rol. Het uiteindelijke dossier zou een STOP-toets moeten kunnen doorstaan.

De auditor merkt trouwens op basis van de in de nota beschreven gegevens op dat de woon-werk mobiliteit met bestemming Puurs meer nog dan gemiddeld in Vlaanderen en de provincie op autogebruik is gebaseerd. Dit ondanks de aanwezigheid van het station, busbediening door de Lijn en een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk dat reeds grotendeels werd gerealiseerd. Het bewerkstellingen van een meer duurzame modal split is daarom een voor de hand liggende doelstelling voor het bedrijventerrein ‘Winning’. Mogelijkheid heeft de huidige modal split te maken met de aard van de bedrijven die in de gemeente gevestigd zijn. Selectiviteit bij de toe te laten bedrijven in ‘Winning’ zou ook rekening houden met de duurzaamheid van het mobiliteitsprofiel.

Flankerende maatregelen mogen daarom niet ontbreken in de projectnota. Evaluatiecriteria werden reeds in algemene termen beschreven in de startnota, de auditor beveelt aan ze te hernemen en zo nodig aan te scherpen van de ontwerpdetails.

Waar discussie over bestaat in de PAC is over de subsidieerbaarheid van het project op basis van de module 14. Met name het al dan niet bovenlokaal karakter staat ter discussie. Op basis van de ruimtelijke planning heeft het gebied een strikt lokaal karakter (zie RUP Winning). Vanuit mobiliteitsoogpunt zijn er echter argumenten om het bovenlokaal karakter van het project te erkennen. Het project is immers gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de zeer strategische primaire verkeersknoop in de Brabantse Poort (A12/N16/N17). Bovendien kan verwacht worden dat het mobiliteitsprofiel van de bedrijven die zich op terrein ‘Winning’ zullen vestigen een gelijkaardig (bovenlokaal) mobiliteitsprofiel zullen vertonen als de andere (regionale) terreinen.

De PAC is niet het forum voor een formele arbitrage in deze discussie, de commissie kan wel bovenstaande inhoudelijke argumenten pro en contra aanbrengen. Verder in dit advies wordt dan ook geen rekening gehouden met de formele discussie over de al dan niet subsidieerbaarheid van het project.

De voorgelegde startnota wordt conform verklaard.”

Mobiliteitsstudie: plan MOBER De Winning Puurs-Sint-Amands (2019)

Het opmaken van een mobiliteitsstudie of MOBER in het kader van een RUP is decretaal niet geregeld. De verplichte opmaak van een mobiliteitsstudie vinden we enkel terug in het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 27/11/2015 waarin de dossiersamenstelling voor een aanvraag van een omgevingsvergunning wordt vastgesteld. In dit BVR is trouwens nergens sprake van een Mobiliteitseffectenrapport of MOBER, alhoewel deze term gangbaar is om dergelijke mobiliteitsstudies te duiden. Het Richtlijnenboek van het departement mobiliteit en openbare werken (MOW) maakt een onderscheid tussen (1) een strategisch MOBER in functie van beleidskwesties, (2) een plan-MOBER in functie van een RUP en (3) project-MOBER in functie van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Volgens het Richtlijnenboek van MOW kan het nuttig zijn om bij niet MER-plichtige projecten, die toch een belangrijke impact hebben op mobiliteit, een plan MOBER op te maken binnen de procedure van het RUP. De elementen opgenomen in een MER-screening volstaan immers niet altijd om de mobiliteitseffecten op een afdoende manier te kunnen beoordelen. Waardoor het soms aangewezen is om een plan-MOBER op te maken bij niet MER-plichtige activiteiten.

Een plan-MOBER wordt opgemaakt om de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid op gewestelijk, regionaal of gemeentelijk niveau weer te geven. Het uitgangspunt is hierbij een ruimtelijk plan of gebied. Een plan-MOBER zal in congestiegevoelige gebieden ingezet worden wanneer verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied worden gepland met elk een eigen claim op de mobiliteitsontwikkeling. Een plan-MOBER situeert zich voornamelijk op meso-niveau, dus in de ruimere omgeving van het geplande RUP of van de locatie-alternatieven van de nieuwe activiteit. Maar in tegenstelling tot een strategische MOBER is een plan-MOBER wel altijd plaatsgebonden en moet dus ook altijd een onderzoeksgebied ruimtelijk worden afgebakend.

De locatie van het plangebied is enerzijds qua ontsluiting en bereikbaarheid bijzonder goed gelegen maar wordt anderzijds ook gekenmerkt door een sterke verkeersdruk. Teneinde op een correcte inschatting hiervan te kunnen maken is een plan MOBER opgemaakt door Vectris. Bij de opmaak van de MOBER is ook rekening gehouden met de resultaten van de PAC d.d. 19/01/2012 en de opmerkingen die door de adviesinstanties (o.a. AWV en MOW) zijn geformuleerd.

De plan MOBER is tot stand gekomen in samenspraak met MOW en AWV en is afgerond in augustus 2019.

Onderstaand volgt een samenvatting van de belangrijkste conclusies. De integrale plan MOBER gaat in bijlage van de scopingnota.

De resultaten van de plan MOBER bevestigen de eerdere conclusie in de startnota d.d. 22/05/2018 dat er op vlak van mobiliteit geen significant negatieve effecten zijn, ingevolge het realiseren van een lokaal bedrijventerrein op desbetreffende locatie.

In de mobiliteitsstudie wordt het bereikbaarheidsprofiel, het mobiliteitsprofiel en de mobiliteitseffecten onderzocht. Daarnaast worden ook flankerende maatregelen gegeven en wordt een sensitiviteitstoets bekeken. Het Kruispunt N16 -N17 zal worden aangepast om de doorstroming te verbeteren. Er zijn reeds nieuwe plannen in opmaak. Binnen het onderzoek (plan MOBER 2019) zijn telgegevens beschikbaar.

In *'het MOBER van de uitbreidingsprojecten op de site van Pfizer'*, worden verschillende berekeningen gedaan, maar de verkeersafwikkeling speelt zich af op de N16. Er zijn geen effecten te verwachten op het kruispunt N17-toegang De Winning.

In de mer-screening dd. november 2013, aangepast 6 juni 2014, van het RUP Lichterstraat (sportinfrastructuur) worden gegevens over parkeerbezetting meegegeven en een analyse van de verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat het verkeer eerder via het noorden rijdt, en dus niet via het zuiden,

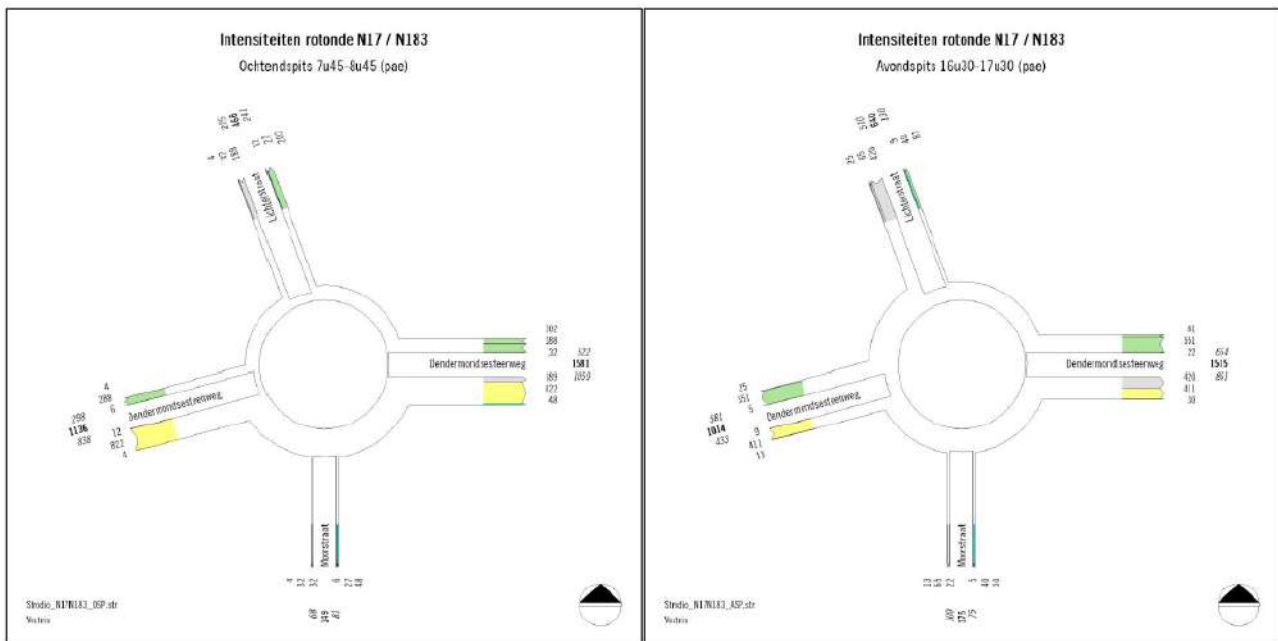
langsheen de rotonde N18-N183 (Lichterstraat). Deze bijkomende verkeersbewegingen zal dus nagenoeg geen impact hebben op de verder onderzochte kruispunten.

1. Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel wordt bekeken a.d.h.v. traag verkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Deze onderwerpen worden onder hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** Bestaande toestand reeds besproken.

De N16 – Rijksweg is een 2x2 weg met een niet overrijdbare middenberm. Aan beide zijden zijn parallelwegen aanwezig. De N17 Dendermondsesteenweg is ter hoogte van de projectsite een 2x1 met een verbrede middenberm om in- en uitrijden van Schoubroek te vergemakkelijken. Aan Rijkweg is een afslagstrook voorzien, met ervoor en erna een niet-overrijdbare middenberm.

Op dinsdag 12 maart 2019 werd de rotonde geteld. Het ochtendpiek uur viel tussen 7u45 en 8u45 en het avondpiek uur viel tussen 16u30 en 17u30.



Figuur 20 Resultaat tellingen 2019

Met behulp van de methode van Bovy kan de doorstroming op een rotonde geanalyseerd worden. Volgende tabellen geven de doorstroming in het ochtend- en avondpiek uur. Men berekent daarbij op alle takken een vlotte doorstroming, met een maximale verzadigingsgraad van 69% op de westelijke tak van de Dendermondsesteenweg in de ochtendspits. Er is een optimale doorstroming zolang de verzadigingsgraad van (Xen) onder de 85% blijft.

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	358	1182	621	19	36	3	0
Dendermondse W	330	1207	1111	69	75	7	2
Moorstraat	999	612	125	13	65	8	0
Derdermondse O	360	1180	929	44	56	4	1

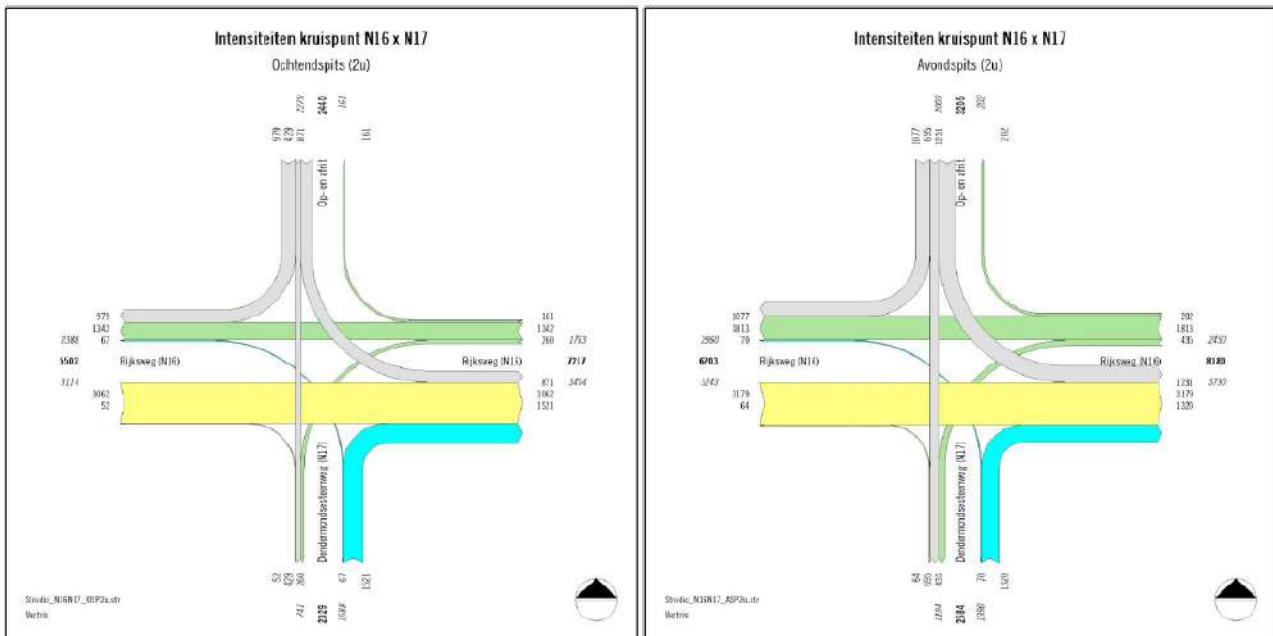
Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	575	989	749	52	68	7	1
Dendermondse W	656	917	639	47	68	7	1
Moorstraat	838	755	137	10	55	5	0
Derdermondse O	310	1225	1056	53	62	5	1

Figuur 21 Methode van Bovy, 2019 (Bron: plan MOBER)

Binnen de studie van de knoop N16 x N17, werd een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd over de knoop N16- N17-A12 in 2017. (zie bijlage 8: plan MOBER). Op basis van de HB-matrices werden stroomdiagrammen opgemaakt voor de ochtend- en avondpiekperiode.

Met behulp van het softwareprogramma COCON kan een optimale lichtenregeling worden berekend voor dit kruispunt. Hierbij wordt gekeken naar de bestaande infrastructuur. De voorgestelde lichtenregeling bestaat uit twee fasen met een tussenfase voor de linksaf vanuit het oosten. De rechtsaf vanaf het noorden voegt in buiten de lichtenregeling.

Voor de ochtendspits werd een lange cyclustijd van 167 seconden berekend. Voor de avondspits kon COCON geen ideale cyclus berekenen. De rechtsafslaande bewegingen vanuit het noorden zullen gebruik maken van de hiaten in de verkeersstromen door de lichtenregeling.



Figuur 22 Telling kruispunt N16-N17 OSP en ASP (2019)

2. Mobiliteitsprofiel

Het mobiliteitsprofiel schets de verkeersgeneratie van het lokale bedrijventerrein. Hierbij wordt de vraag aan mobiliteit onderzocht. In totaal wordt er een maximale bebouwbare oppervlakte van 18.695 m² voorzien, waarop ateliers, kantoorachtigen, sociale ruimtes, showrooms en, bedrijfswoningen mogen gerealiseerd worden.

Kmo-zone (exclusief landmark)

Van de bruto bebouwbare oppervlakte is gemiddeld 81% netto bebouwd (bron: Richtlijnenboek), wat neerkomt op 13.757 m² bvo. Volgens het Richtlijnenboek zijn er 61 werknemers per ha die voor 80% aanwezig zijn. Dit vertaald zich naar, 67 VTE. De werknemers maken dagelijks twee verplaatsingen (in en uit).

Van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt 16.5% in het ochtendpiekuur (30% van de ingaande en 3% van de uitgaande) en 12.5% in het avondpiekuur (3% van de ingaande en 22% van de uitgaande). Tijdens de ochtendpiekuren komt dit neer op 22 verplaatsingen. Tijdens de avondpiekuren komt dit neer op 17 verplaatsingen.

De Vlaamse statistieken van woon-werkverkeer, stelt dat: in Puurs 76% met de auto gaat, 3% met het openbaar vervoer en 13% met de (brom)fiets. Tijdens het ochtendpiekuur gebeuren daarbij 17 autoverplaatsingen (15 in en 2 uit) en 3 fietsverplaatsingen en tijdens het avondpiekuur 13 autoverplaatsingen (2 in, 11 uit) en 2 fietsverplaatsingen. De werknemers zullen 51 autoparkeerplaatsen en 9 fietsparkeerplaatsen nodig hebben.

Het Richtlijnenboek stelt dat 20 tot 35% van het aantal autoverplaatsingen bijkomend vrachtverkeer is bij bedrijventerreinen. Dit komt neer op 47 vrachtverplaatsingen per dag. Het aandeel tijdens de piekuren is lager, namelijk tussen de 6% en 11% (gemiddeld 9%). Hierdoor bekomt men 8 pae-verplaatsingen (4 in en 4 uit) in de piekuren. Er zal per bedrijf plaats moeten voorzien worden om te kunnen leveren.

In totaal zullen er tijdens het ochtendpiekuur 25 pae-verplaatsingen (19 in en 6 uit) en 3 fietsverplaatsingen zijn en tijdens het avondpiekuur 21 pae-verplaatsingen (6 in en 15 uit) en 2 fietsverplaatsingen.

In een vergelijkbaar project (Hoogveld, Dendermonde) werden tellingen uitgevoerd aan de verschillende bedrijfstoegangen. Afhankelijk van de invulling van het bedrijf werd er in het ochtendpiekuur 6 tot 13 pae per bha gegenereerd. Dit wil zeggen dat voor deze site (4.4 ha excl. Landmark) 26 tot 57 pae-verplaatsingen gegenereerd worden in de ochtendpiekperiode.

De 67 werknemers (VTE) zullen met een modal split van 76% autogebruik (als bestuurder) 51 autoparkeerplaatsen nodig hebben en met een fietsgebruik van 13% zullen zij 9 fietsparkeerplaatsen nodig hebben.

Landmark

Voor de landmark zijn er twee opties:

1) Volledig kantoorachtigen

De berekening voor de kantoorachtigen gebeurt analoog als die van de KMO-zone. De bruto-netto-verhouding is 80% volgens het Richtlijnenboek (bebouwbare oppervlakte én bvo naar nvo), Indien het gebouw 7 verdiepingen betreft bekomt men 7665 m².

Onder kantoorachtigen wordt verstaan 2/3e kantoorruimte en 1/3e productieruimte. Voor kantoren wordt gerekend met 13 m² netto oppervlakte per werknemer en een aanwezigheidspercentage van 80% (door deeltijds werken en zakelijke verplaatsingen) en voor productieruimte wordt gerekend met 1 VTE per 100 m² nvo. Kantoorachtigen beschikken hierdoor over 4.43 VTE per 100 m². Dit zijn dan 340 VTE (49 VTE per verdiep).

De werknemers maken dagelijks 2 verplaatsingen (in en uit) en dit voor 17.5% tijdens het ochtendpiekuur (34% in en 1% uit) en 11.5% tijdens het avondpiekuur (1% in en 22% uit). Volgens de Vlaamse statistieken van woon-werkverkeer wordt berekend dat tijdens het ochtendpiekuur 90 autoverplaatsingen (87 in en 3 uit) en 15 fietsverplaatsingen plaatsvinden en tijdens het avondpiekuur 59 autoverplaatsingen (3 in en 56 uit) en 10 fietsverplaatsingen plaatsvinden. In totaal zullen bij een maximale bezetting (340 x 76%) 258 parkeerplaatsen en (340 x 13%) 44 fietsparkeerplaatsen voor werknemers gerealiseerd dienen te worden.

Het aantal bezoekers per werknemers is gemiddeld 22%, wat neerkomt op dagelijks 74 bezoekers. Zij maken ook 2 verplaatsingen per dag en dit voor 9% in het ochtendpiekuur (11% in en 7% uit) en 8% in het avondpiekuur (5% in en 11% uit). De modal split wordt gebaseerd op de locatie, wat voor deze zakelijke verplaatsingen neerkomt op 77% met de auto en 3% met OV en fiets. Hierdoor bekomt men 10 autoverplaatsingen (6 in en 4 uit) en 0 fietsverplaatsingen in het ochtendpiekuur en 9 autoverplaatsingen (3 in en 6 uit) en 0 fietsverplaatsingen in het avondpiekuur. Met een rotatie van 2 bezoekers per parkeerplaats per

dag, wil dit zeggen dat men bij een maximale invulling men 29 autoparkeerplaatsen en 1 fietsparkeerplaatsen voor de bezoekers dient te realiseren.

In totaal zullen er tijdens het ochtendpiekuur 101 autobewegingen (93 in en 7 uit) en 16 fietsbewegingen worden gegenereerd en tijdens het avondpiekuur 69 autoverplaatsingen (6 in en 62 uit) en 11 fietsverplaatsingen.

2) Kantoorachtigen met kmo op de gelijkvloerse verdieping

Wanneer het gelijkvloers KMO-zone wordt, zijn er nog 6 verdiepingen die kantoorachtig zullen zijn. Analoog aan vorige berekening, maar met een oppervlakte die 1/7e kleiner is, bekomt men 86 autoverplaatsingen en 14 fietsverplaatsingen in het ochtendpiekuur en 59 autoverplaatsingen en 9 fietsverplaatsingen in het avondpiekuur.

Voor de KMO-zone op het gelijkvloers wordt eenzelfde berekening als voorgaande gebruikt. Hierdoor bekomt men 3 autoverplaatsingen en 0 fietsverplaatsingen in het ochtendpiekuur en 2 autoverplaatsingen en 0 fietsverplaatsingen in het avondpiekuur.

Totaal

Volgende tabel geeft de verkeersgeneratie van de totale site weer. Bij het maximale scenario (kantoren 7 verdiepingen) wordt er tijdens het **ochtendpiekuur 126 autoverplaatsingen** (113 in en 13 uit) en **19 fietsverplaatsingen** gegenereerd en tijdens het **avondpiekuur 90 autoverplaatsingen** (12 in en 78 uit) en **13 fietsverplaatsingen**.

Tabel 1: Totaal verkeersgeneratie (Bron: plan Mober De Winning Puurs-Sint-Amands, VECTRIS)

	Scenario: KMO + landmark kantoren (7 verd)	Scenario: KMO + landmark kantoren (6 verd) + KMO (1 verd)
AUTOVERPLAATSINGEN		
OSP	25 + 101 = 126	25 + 86 + 3 = 114
ASP	21 + 69 = 90	21 + 59 + 2 = 82
FIETSVERPLAATSINGEN		
OSP	3 + 16 = 19	3 + 14 + 0 = 17
ASP	2 + 11 = 13	2 + 9 + 0 = 11

Volgende tabel geeft de parkeervraag van de totale site weer. Bij het maximale scenario (kantoren 7 verdiepingen) zijn er **338 autoparkeerplaatsen en 54 fietsparkeerplaatsen** nodig op de site.

Tabel 2: Totale parkeervraag (Bron: VECTRIS)

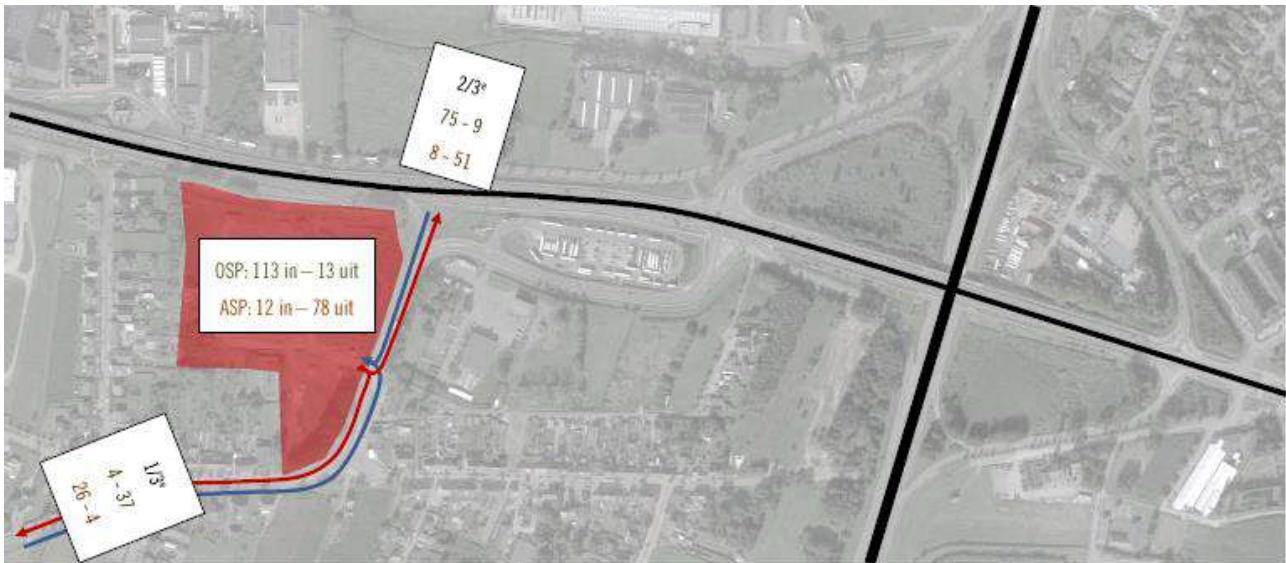
PARKEERVRAAG	Scenario: KMO + landmark kantoren (7 verd)	Scenario: KMO + landmark kantoren (6 verd) + KMO (1 verd)
AUTO	51 + 287 = 338	51 + 246 + 5 = 302
FIETS	9 + 45 = 54	9 + 39 + 1 = 49

3. Mobiliteitseffecten

Routekeuze en toedeling aan het netwerk

Er wordt verondersteld dat het grootste deel van het verkeer richting de N16 zal rijden. Ter hoogte van de knoop N16xN17 heeft AWV een nieuwe ongelijkgrondse knoop gepland. Voor de doorstroming op de rotonde (ten zuiden van het plangebied) wordt de doorstroming berekend op een worst case scenario waarbij 1/3^{de} van het verkeer naar het zuiden gaat. De doorstroming wordt bovendien bekeken t.o.v. het maximale scenario

(7 verdiepingen kantoorachtigen in de landmark). Er wordt tijdens het ochtendpiek uur 126 autoverplaatsingen (113 in en 13 uit) gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 90 autoverplaatsingen (12 in en 78 uit).



Figuur 23: Routekeuze en toedeling van en naar het toekomstig bedrijventerrein Winning (Bron: VECTRIS)

Verkeersafwikkeling

De doorstroming wordt bekeken op het kruispunt met de ingang van de kmo-zone (1), op de rotonde (2) en de knoop N16-N17 (3).



Figuur 24: Verkeersafwikkeling

- 1 Kruispunt met ingang kmo-zone
- 2 Rotonde
- 3 Knoop N16-N17

Met behulp van de methode van Harders kan de doorstroming op een voorrangeregeld kruispunt worden berekend.

Kruispunt met toegang KMO obv tellingen 2019.

Op basis van de tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat de ingaande bewegingen geen verkeersafwikkelingsproblemen kennen. De links-uit-beweging verloopt door de aanwezigheid van een middenberm vlot.

	OSP	ASP
Richting 3 (linksaf naar site)	0 sec	0 sec
Richting 4 (rechtsaf uit site)	< 15 sec	< 15 sec
Richting 6 (linksaf uit site)	< 15 sec	< 15 sec

Figuur 25 Verkeersafwikkeling toegang obv tellingen 2019.

Rotonde obv. Tellingen 2019

De maximale verzadigingsgraad bedraagt tijdens het ochtendpiek uur 73% en tijdens het avondpiek uur van 56%. De verzadigingsgraad van de rotonde blijft nog onder 85%. De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld.

Knoop N16-N17

Met behulp van het softwareprogramma COCON kan ook voor de toekomstige situatie een optimale lichtenregeling worden berekend voor dit kruispunt. Hierbij wordt gekeken naar de bestaande infrastructuur. De voorgestelde lichtenregeling bestaat uit twee fasen met een tussenfase voor linksaf vanuit het oosten. De rechtsaf vanaf het noorden voegt in buiten de lichtenregeling. De rechtsafslaan bewegingen vanuit het noorden zullen gebruik maken van de hiaten in de verkeersstromen door de lichtenregeling.

Voorgaande berekeningen geven de invloed van de bijkomende bewegingen op de verkeerslichtenregeling. Er is in parallel met deze MOBER echter een studie bezig rond de optimalisatie van de knoop N16-N17-A12. Men kan er vanuit gaan dat ontwikkelingen in de omgeving worden opgevangen in de doorstromingsanalyse van de toekomstige kruispuntvarianten. Daarom wordt de groei aan verkeersstromen op het kruispunt ook bestudeerd.

Op het huidig kruispunt rijden er in het ochtendpiek uur 4372 pae in het avondpiek uur 5043 pae. De groei van 84 bijkomende pae in het ochtendpiek uur en 59 pae in het avondpiek uur, zal zorgen voor een groei van +1,1% tot 1,9* bijkomende verkeersstromen op het kruispunt.

Knoop N16-N17	OSP (1u)			ASP (1u)		
	Huidig	Bijkomend	Toekomstig	Huidig	Bijkomend	Toekomstig
Totaal aantal pae	4372	+84	4456 (+1.9%)	5043	+59	5102 (+1.1%)

Figuur 26 groei verkeersstromen knoop N16-N17

Verkeersleefbaarheid en -veiligheid

De verkeersleefbaarheid in een bedrijventerrein wordt bepaald aan de hand van de oversteekbaarheid. Door het beperkt aantal verkeersstromen, is de gemiddelde wachttijd tussen 0 en 5 sec. wat een vlotte oversteekbaarheid is. Ter hoogte van het kruispunt met de Dendermondsesteenweg wordt er aandacht besteed aan de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietser. Er dient aandacht te worden besteed aan zichtbaarheid ter hoogte van kruispunten en toegangen van de verschillende bedrijven.

4. Flankerende maatregelen.

Ondanks het feit dat het bedrijventerrein op een autolocatie is gelegen zijn er ook heel wat kansen om tot een duurzame modal split te komen. Het bedrijventerrein sluit aan op bovenlokale functionele fietsroutes Lichterstraat, Dendermondsesteenweg en Pullaar. Via deze laatste route kan men ook aansluiten op de fietssnelweg langs de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas. Deze route wordt de komende jaren verder uitgebouwd tot een volwaardige fietssnelweg. Onder de N16 is in het verlengde van Neerlichter en Pullaar een fietstunnel aangelegd. Gezien het toenemende gebruik van de elektrische fiets mag worden aangenomen dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor de fiets kan groeien. Vooral de combinatie trein en fiets kan voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein zorgen. Het is daarbij aangewezen om bij de stations van Puurs en Willebroek een stelplaats van blue bike te voorzien. In de gemeente Bornem werden recent

elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld. Het betreft hier nog maar een testcase, maar die bij gunstige evaluatie eventueel ook zou kunnen worden onderzocht of dit kan worden toegepast in het station van Puurs en Willebroek.

Het treinstation van Puurs ligt op 4,3km fietsafstand van het terrein van de Winning en het treinstation van Willebroek ligt op 2,6 km fietsafstand (10 minuten fietsen) van het terrein van de Winning. Met een elektrische fiets wordt de reistijd nog korter.

De bedrijven ondersteunen het gebruik van de fiets door fietsvergoedingen aan te bieden en douches en kleedruimtes te voorzien in het bedrijf.

In de toekomst komt daar ook nog de sneltram langs de A12 bij in het aanbod rond openbaar vervoer. De halte van de sneltram zal op ongeveer 500m loopafstand liggen van het bedrijventerrein De Winning. De sneltram A12 zal ervoor zorgen dat medewerkers die op de as tussen Brussel en Antwerpen wonen, gemakkelijk de auto thuis zullen laten door de halte aan de N16.

Het bedrijventerrein wordt tot slot ook bediend door de bussen 260 en 460 die elk op hun beurt zijn verknoopt met het station van Puurs en Willebroek. Mogelijk kan aan de nieuwe toegang tot het bedrijventerrein een bushalte worden gekoppeld. Hierdoor wordt de loopafstand vanaf de halte naar het bedrijventerrein ingekort.

Er kan voor de bedrijven die op de site zullen komen een sitevervoerplan opgemaakt worden om duurzame verplaatsingen te promoten. Het voordeel van een sitevervoerplan in plaats van verschillende bedrijfsvervoersplannen, is het schaalvoordeel. Dit kan ook met de andere bedrijven in de omgeving worden uitgewerkt.

Zoals uit de planningscontext is gebleken zijn er plannen opgemaakt voor het opwaarderen van het kruispunt N17-N16. Aangezien het nog geen concrete uitvoeringsplannen zijn, kunnen de voorstellen nog niet openbaar gemaakt worden. Wat wel nog zal gebeuren, is dat men via een microsimulatie het voorstel zal doorrekenen om de afwikkelingscapaciteit te beoordelen. Dit valt echter buiten de scope van het RUP Winning. Het plan initiatief kan hierin geen wijzigingen realiseren.

5. Sensitiviteitstoets

Twee scenario's worden in de plan-MOBER toegelicht. In scenario A gaat men uit van een routekeuze waarbij 100% van het verkeer gegenereerd door het bedrijventerrein Winning uitstroomt richting het zuiden over de rotonde. Zodoende kan de doorstroming van de rotonde in een maximaal scenario getest worden. In scenario B gaat men uit van een routekeuze waarbij 100% van het verkeer uitstroomt richting het noorden over de knoop N16- N17.

Scenario A

Wat betreft het mobiliteitsprofiel werd gewerkt met de nieuwe kencijfers uit het Richtlijnenboek 2018 wat betreft het aantal werknemers voor KMO en kantoren. Wat betreft het aantal werknemers voor de kantoorachtigen wordt reeds een hoog aantal werknemers per oppervlakte gerekend. Wat betreft de KMO-zone kan men een alternatieve rekenmethode gebruiken op basis van kencijfers van AWV/WVI om na te gaan of de berekende verkeersgeneratie in de juiste grootteorde ligt. De KMO-zone is 1,7 ha groot. Deze stelt dat er 172 pae-bewegingen worden gegenereerd per hectare per dag. Waardoor men uitkomt op 292 pae-bewegingen per dag. Met een piekuraandeel van 12,5% in het ochtendpiek uur en 16,5% in het avondpiek uur, komen we dan uit op 22 tot 48 pae-bewegingen in de piekuren. Op basis van praktijkcijfers van Hoogveld bekomt men 48 tot 57 pae-verplaatsingen. Ten opzichte van de 25 en 21 pae-bewegingen in de respectievelijke piekuren, komt er dan maximaal 32 en 27 pae-bewegingen bij.

Er worden dan tijdens het ochtendpiek uur 158 autoverplaatsingen (142 in en 16 uit) gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 117 autoverplaatsingen (16 in en 101 uit).

Voor de routekeuze, kan maximaal uitgegaan worden van 100% richting het zuiden over de rotonde opdat de doorstroming van de rotonde kan getest worden.

Conclusie scenario A

Op basis van de tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat het groot aantal ingaande linksaf bewegingen voor kleine wachttijden zorgt. De rechts-uit-bewegingen verlopen vlot. Ter hoogte van de rotonde bedraagt de maximale verzadigingsgraad tijdens het ochtendpiek uur van 81% en tijdens het avondpiek uur 62%. De verzadigingsgraad van de rotonde blijft echter nog onder 85%.⁷ De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld.⁸

Scenario B

Voor de vervoerswijze keuze werd gebruik gemaakt van cijfers specifiek uit Puurs voor de werknemers en cijfers specifiek op basis van type gebied voor de zakelijke verplaatsingen. We gaan er vanuit dat het auto gebruik in de toekomst enkel zal dalen door in te zetten op een duurzame maatregelen. De komst van de sneltram aan de A12 met halte aan de N16 zal hier zeker een invloed op hebben. Hierdoor zal het aantal autobewegingen en het aantal berekende autoparkeerplaatsen dalen zullen er meer fietsparkeerplaatsen moeten worden voorzien.⁹

Voor de routekeuze, kan maximaal uitgegaan worden van 100% richting het noorden over de knoop N16-N17.

Conclusie scenario B

Op basis van de tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat door de voorziene middenberm de uitgaande linksaf beweging slechts kleine wachttijden kent. De rechts-in bewegingen verlopen vlot. De knoop N16-N17 zal in een parallelle studie worden geoptimaliseerd (door AWW). Voor het kruispunt wordt naar de groei van de verkeersstromen gekeken. Volgende tabel geeft aan dat er een groei van +1,8% tot +3,3% is. Dit is een groei van <5% en genereert daarbij geen significant negatief effect. Dit is dus een beperkte groei van verkeersstromen op het kruispunt.

Knoop N16-N17	OSP (1u)		ASP (1u)	
	Huidig	Toekomstig	Huidig	Toekomstig
Totaal aantal pae	4372	4498 (+2.8%)	5043	5133 (+1.8%)
Totaal aantal pae in verkeerslichtenregeling	3802	3928 (+3.3%)	4404	4494 (+2.0%)



Figuur 27: Aanwezigheid middenberm, voorzien in mobiliteitsmodel (Bron: Google Street view. Geraadpleegd op augustus 2018, van <https://www.google.be/maps/preview>)

⁸ Hierbij wordt uitgegaan van een maximaal scenario (100% via de rotonde.)

⁹ Deze verbetering wordt niet meegenomen als sensitiviteitstoets want dit is een verbetering.

6. Besluit

Het project is gelegen op een auto-locatie aan de N17 en N16, nabij de A12. De knoop N16xN17xA12 kent vandaag wel congestieproblemen. Op basis van recente verkeerstellingen (HB-onderzoek in 2017 en telling rotonde 2019) kon een goed beeld gevormd worden over de huidige verkeersafwikkeling.

De ontwikkeling van een KMO zone zal in totaal tijdens het ochtendpiek uur 25 pae-verplaatsingen (19 in en 6 uit) en 3 fietsverplaatsingen genereren. Tijdens het avondpiek uur zullen er 21 pae-verplaatsingen (6 in en 15 uit) en 2 fietsverplaatsingen worden gegenereerd.

Bij een KMO-zone is het aantal werknemers per oppervlakte lager dan bij een kantorenzone. Het aantal autobewegingen is er dan ook vrij beperkt en kan vandaag perfect worden afgewikkeld via de Dendermondsesteenweg. Er zijn geen significante problemen te verwachten.

Indien er ook een landmark met kantoorachtigen wordt voorzien zal het project (met 7 verdiepingen kantoorachtigen in de landmark) tijdens de ochtendpiekuren 126 pae-verplaatsingen (113 in en 13 uit) en 19 fietsverplaatsingen en tijdens het avondpiek uur 90 pae- verplaatsingen (12 in en 78 uit) en 13 fietsverplaatsingen genereren. Er zijn hierbij geen significante problemen te verwachten.

De bijkomende verkeersstromen van het project kunnen afgewikkeld worden op de rotonde volgende de verschillende berekeningen. Ter hoogte van de toegang met de site wordt door de middenberm met linksafslagstrook vanuit het zuiden de verkeersafwikkeling van en naar de site bevorderd. De linksafslagstrook zorgt er ook voor dat verkeer op de Dendermondsesteenweg niet wordt opgehouden en dat ten noorden van het kruispunt een middenberm ontstaat waar voetgangers en fietsers in twee keer veilig kunnen oversteken. . De procentuele toename van verkeersstromen op de knoop is beperkt tot maximaal +3,3%, waardoor het effect op de knoop niet significant negatief beoordeeld wordt. Er zijn plannen om de knoop N16-N17-A12 te verbeteren.

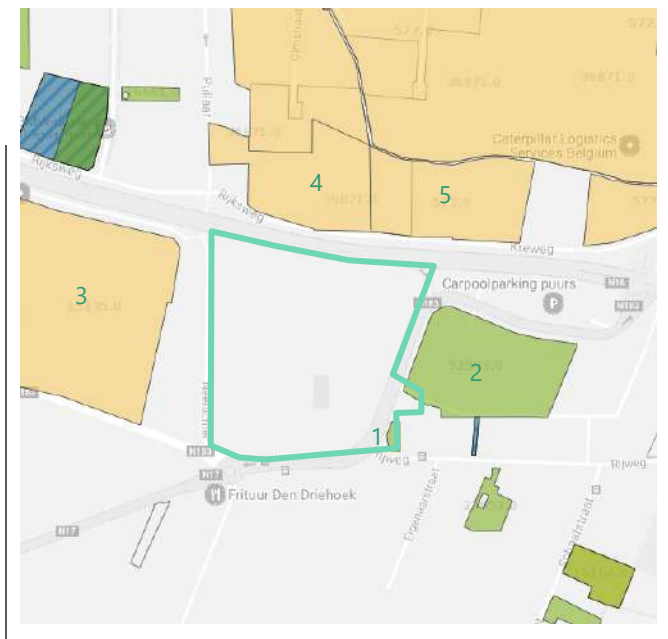
Ondanks het feit dat het bedrijventerrein op een autolocatie is gelegen zijn er ook heel wat kansen om tot een duurzame modal split te komen, zoals besproken onder 5. Flankerende maatregelen.

3.2.5. Bodem

Bodemonderzoeken

Volgens het OVAM-dossierloket heeft in het plangebied een oriënterend bodemonderzoek plaatsgevonden. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied vonden een aantal beschrijvende en een oriënterend bodemonderzoek plaats.

- (1) dossiernr: 15876.0 conf: OBO laatste: OBO-2001
- (2) dossiernr: 52543.0 conf: OBO laatste: OBO-2012
- (3) dossiernr: 15135.0 conf: OBO,BBO laatste: BBO-2001
- (4) dossiernr: 36871.0 conf: OBO,BBO laatste: BBO-2017
- (5) dossiernr: 577.0 conf: OBO,BBO laatste: OBO-2016



Figuur 28: Bodemonderzoeken
(Bron: OVAM. Bodemonderzoekskarten.
Geraadpleegd op 13/03/2019, van
<https://services.ovam.be/ovam-geoloketten/#/upload>)

- Oriënterende bodemonderzoeken
- Beschrijvende bodemonderzoeken
- Bodemsaneringsprojecten

Bodemtypes

Op de bodemkaart worden vier types bodem weergegeven binnen het plangebied. Het grootste deel van het plangebied bestaat uit vochtig zand. In het noorden vinden we vochtig en nat zandleem. De delen van het gebied waar zich bebouwing bevindt, worden aangeduid als antropogeen.

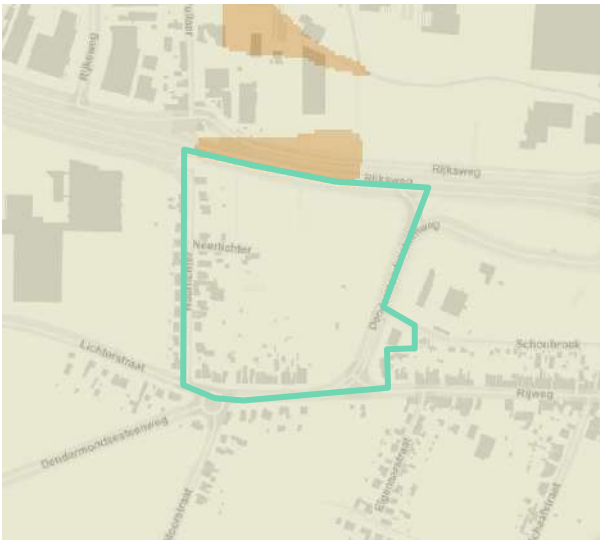


Figuur 29: Bodemkaart (Bron: Provincie Antwerpen.
Bodemkaart. Geraadpleegd op 13/03/2019, van
<https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dict/gis/digital-e-kaarten.html>)

- Antropogeen
- Vochtig zand
- Vochtig zandleem
- Nat zandleem

Grondwaterstroming

Het plangebied is volledig aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming.



Figuur 30: Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

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

Infiltratiegevoeligheid

Het grootste deel van het plangebied is infiltratiegevoelig. Enkel een kleine zone in het noorden is niet infiltratiegevoelig.



Figuur 31: infiltratiegevoelige gebieden (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Niet infiltratiegevoelig
- Infiltratiegevoelig

Erosiegevoeligheid

Het grootste deel van het plangebied is niet erosiegevoelig. Enkel een kleine zone centraal in het plangebied is erosiegevoelig.



Figuur 32: Erosiegevoelige gebieden (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Niet erosiegevoelig
- Erosiegevoelig

Herbevestigd agrarisch gebied

In het plangebied bevindt zich in de zuidoostelijke uithoek, een aanduiding van herbevestigd agrarisch gebied. In hoofdstuk 8 Motivatie bestemmingswijziging in herbevestigde agrarische gebieden wordt meer duiding en kaart materiaal hierover ter beschikking gesteld.



Figuur 33: Gebieden aangeduid als HAG (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

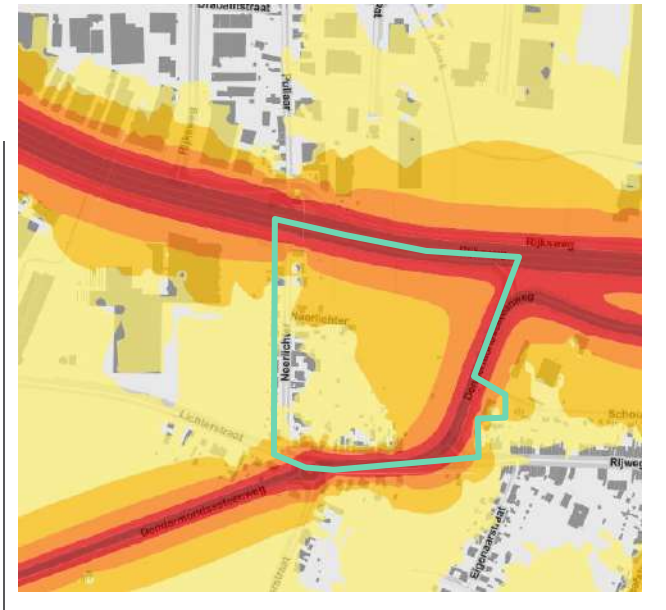
3.2.6. Geluid en lucht

Geluidsbelasting wegverkeer

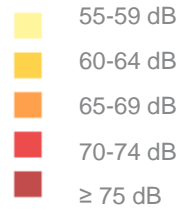
Het plangebied bevindt zich naast twee gewestwegen met asfaltbekleding. Op onderstaande geluidskart wordt aangegeven aan hoeveel geluid de onmiddellijke omgeving wordt blootgesteld ten gevolge van de verkeersbelasting. De geluidsbelasting wordt daarbij uitgedrukt in de parameter Lden. Het Lden-niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus voor de dag (07.00-19.00), de avond (19.00-23.00) en de nacht (23.00-07.00).

Volgens de beschikbare kaarten is het grootste deel van het plangebied onderhevig aan een geluidsbelasting, gaande van 55 tot meer dan 75 dB, ten gevolge van het wegverkeer op de N16 en N17.

De kaarten voor geluidsbelasting zijn het resultaat van een modelberekening, en zijn om die reden niet bijzonder geschikt voor het geven van specifieke informatie over een bepaalde locatie.

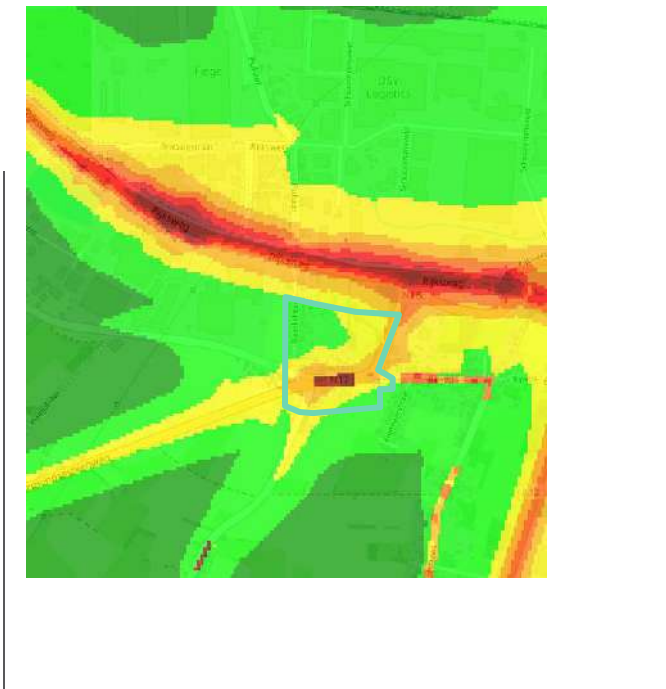


Figuur 34: Geluidsbelasting wegverkeer (Lden) (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

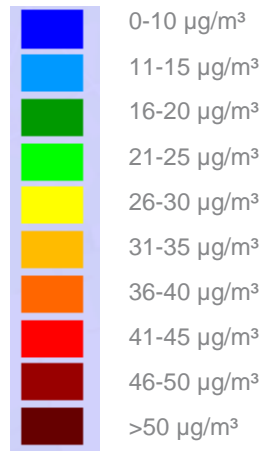


Luchtkwaliteit

Het geoloket van de Vlaamse Milieumaatschappij geeft aan dat het plangebied een stikstofdioxide waarde kent gelegen tussen 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Figuur 35: Luchtkwaliteit stikstofdioxide (NO_2) (Bron: Vlaamse Milieu Maatschappij. Luchtkwaliteit .geraadpleegd op 24/07/2019, van <http://www.vmm.be/data/stikstofdioxide-no2-jaargemiddelde>)



4. BELEIDSCONTEXT

4.1. Vlaanderen

4.1.1. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen¹⁰

Puurs-Sint-Amunds behoort tot het stedelijke netwerk Vlaamse Ruit. De Vlaamse Ruit heeft in Noord-West-Europees verband een grootstedelijke reikwijdte en is van internationaal economisch belang voor Vlaanderen. Het RSV selecteert economische knooppunten. In deze voor Vlaanderen strategische locaties worden de economische ontwikkelingen gestimuleerd en geconcentreerd. Puurs wordt geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. Deze knooppunten hebben een grote impact op de werkgelegenheid.

N16 en A12 geselecteerd als bovenlokale infrastructuren

A12 en N16 zijn in het RSV geselecteerd als primaire wegen type I. Primaire wegen hebben én een verbindingsfunctie én een verzamel functie op Vlaams niveau. Bij primaire wegen categorie I primeert de eerste functie. Dergelijke wegen zijn noodzakelijk om het net van de hoofdwegen te complementeren.

Het RSV geeft een aantal principes voor de (her)inrichting van primaire wegen type I mee. De uitvoeringsvorm is in principe die van een autoweg of een stedelijke snelweg waarop enkel gemotoriseerd verkeer is toegestaan. De afstand tussen aansluitingen bedraagt minimum 3 km, wat op bestaande wegen veelal een beperking van het aantal knooppunten inhoudt. De kruisingen zijn ongelijkvloers of met een verkeerslichtenregeling. Als erfdiensbaarheid dienen buiten de stedelijke gebieden bouw- en gebruiksvrije stroken van 30 m (vanaf langsgracht of zijberm) te worden gerespecteerd, voor de uitbouw van de weg en de bundeling van andere infrastructuren (bv. pijpleidingen) met de weg.

4.1.2. Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie.

Vlaanderen zet vanuit de strategische visie in op het stimuleren van lokaal initiatief om de doelstellingen van de strategische visie van het BRV (pro)-actief in de praktijk uit te rollen. Er worden goede voorbeelden gedetecteerd en in de kijker gezet en pilootprojecten en proeftuinen gelanceerd.

Strategische doelstellingen

In het beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden volgende strategische doelstellingen geformuleerd:

- Terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag
- Transformeren vanuit maatschappelijke ambitie
- Geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking

¹⁰ Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen. Op 12 december 2003 heeft de Vlaamse regering de herziening van het RSV definitief vastgelegd. De bindende bepalingen werden door het Vlaams Parlement bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004. De bepalingen met invloed op voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan worden kort weergegeven.

4.2. Provincie

4.2.1. Provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen¹¹

Specifiek economisch knooppunt en knooppunt in het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas

In het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA) is Puurs aangeduid als één van de knooppunten inzake woningen en bedrijventerreinen in het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas. Voor de provincie heeft het gebied een gemengde betekenis. Ontwikkelen van de bijzondere stedelijke en economische potenties is enkel verantwoord in verhouding tot de natuurlijke en landschappelijke draagkracht van het gebied. Aangezien deze draagkracht beperkt is, betekent dit in de praktijk dat de bestaande dynamiek wordt geëxploiteerd en dat nieuwe ontwikkelingen maar beperkt mogelijk zijn. De provincie ziet het gebied als een stedelijk landschap met culturele en natuurlijke potenties in evenwicht, waarbij volgende principes worden vooropgesteld:

- Tussen Mechelen en Sint-Niklaas bevinden zich te ontwikkelen knooppunten. Het betreft Sint-Niklaas, Temse, Bornem - Hingene, Puurs centrum, het gebied Boom - Willebroek en Mechelen. Historische en ruimtelijke randvoorwaarden bepalen de mogelijkheden voor verdere ontwikkeling;
- Open ruimte verbindingen van lokaal niveau scheiden de knooppunten en maken deel uit van een complex gaaf landschap van provinciaal niveau;
- Geconcentreerde regionale bedrijventerreinen vormen een keten langs N16. Zij moeten worden geoptimaliseerd en landschappelijk geïntegreerd. Voor de regionale bedrijventerreinen geldt een streng selectief beleid. Kleinhandel en lokale bedrijven zijn hier niet gewenst;

Terreinen worden efficiënt benut en zeer dicht bebouwd. De hinder van bedrijventerreinen wordt beperkt door het verbeteren van de interne organisatie en ontsluiting ervan. De ontwikkeling van een lint langs N16 moet sterk worden tegengegaan;

- Het gebied langsheen het zeekanaal Brussel - Schelde en rond het knooppunt van infrastructuur (A12, zeekanaal, spoorlijnen Antwerpen - Puurs, Mechelen - Sint-Niklaas, N16) wordt aangeduid als een poort van provinciaal niveau;
- In en aan de rand van het gebied (A12, zeekanaal, N16, stationsomgevingen) bieden zich mogelijkheden voor hoogdynamische functies. Deze 'Brabantse poort' betreft delen van het kleinstedelijk gebied Boom en het specifiek economisch knooppunt Willebroek alsook delen van de gemeente Niel, Puurs en Bornem. Dit wordt uitgewerkt in een globaal ontwikkelingsplan voor de bedrijvigheid.

Puurs is aangeduid als een bedrijfsondersteunend hoofddorp, omdat het nog wel over potenties beschikt voor de realisatie van bijkomende bedrijventerreinen en woningen. In elk bedrijfsondersteunend hoofddorp kan een bijkomend lokaal bedrijventerrein gerealiseerd worden met een omvang van 5 ha of meer.

Het RSPA positioneert Puurs als economisch knooppunt in het stedelijk landschap Mechelen – Sint-Niklaas. De potenties voor bijkomende bedrijventerreinen zijn vooral gekoppeld aan de ligging in een infrastructuurbundel van bovenprovinciaal niveau.

Voor nieuwe lokale bedrijventerreinen gelden volgende principes.

- De motivatie voor de behoefte en de locatie gebeurt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.
- Het bijkomend bedrijventerrein is bij voorkeur gesitueerd in het bedrijfsondersteunend hoofddorp. Het kan ook aansluiten bij een woonkern, zo mogelijk bij een bestaande kmo-zone of bij een bestaande grote harde ontsluitingsinfrastructuur in de mate dat dit verzoenbaar is met de zorg voor het behoud van de open ruimte.

¹¹ Het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (RSPA) werd door de Vlaamse minister van ruimtelijke ordening goedgekeurd op 10 juli 2001. De partiële herziening werd definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen op 27 januari 2011.

- Er wordt uitgegaan van een richtinggevende omvang van 5 ha. Om voor voldoende aanbod te zorgen of omwille van terreinconfiguratie kunnen gemeenten in het buitengebied eventueel meer dan 5 ha ontwikkelen.
- De ontsluiting gebeurt via gemeentelijke verzamelwegen rechtstreeks op primaire of secundaire wegen.
- Het bijkomend terrein is niet bestemd voor nieuwe kleinhandelszaken.
- De behoefte kan mits motivatie in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ook eventueel op meerdere locaties worden opgevangen.
- Om ruimtelijke spreiding tegen te gaan wordt intergemeentelijke samenwerking gestimuleerd.
- Er dient een goede ontsluiting te worden voorzien, bij voorkeur ook ten aanzien van het openbaar vervoer.

N16 en N17 geselecteerd als bovenlokale infrastructuren

In het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen is Dendermondsesteenweg (N17) geselecteerd als secundaire weg type I. Dit betekent dat deze weg voornamelijk dient te verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau.

Tevens dient hij een vlotte verbinding mogelijk te maken naar het hoger wegennet, maar tegelijkertijd mag hij geen interessante kortsluiting vormen tussen de hoofdwegen. Sluipverkeer op deze secundaire wegen moet worden ontmoedigd door het inbouwen van filters. De uitbouw van deze filters gebeurt op provinciaal niveau.

4.3. Gemeente

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Puurs werd herzien op 16 maart 2012. Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'De Winning' werd goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de Provincie Antwerpen van 23 december 2010. In de herziening van het GRS gebeuren daarbij aanpassingen op basis van het goedgekeurde RUP. Onder andere volgende paragraaf werd hierbij geschrapt uit het GRS van 2002:

“Een klein buffergebied tussen N16 en N17 kan in overweging worden genomen voor de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein van maximaal 5 ha bruto. De optimale ligging en ontsluitingsmogelijkheden van deze zone vormen doorslaggevende voordelen van dit gebied. Hoewel de oppervlakte vrij gering blijkt. Er dient voldoende aandacht uit te gaan naar de buffering ten opzichte van de aanpalende woonzone.”

De aangepaste passage in de herziening van het GRS (2012) duidt op een lokaal bedrijventerrein Winning dat al in ontwikkeling is. Door de uitspraak van het Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2019 (RvVB/A1718/0248) kan het bedrijventerrein niet ontwikkeld worden waardoor deze passage niet meer correct is. Daarom wordt hieronder terug gegrepen naar de passage uit het GRS voor de herziening.

4.3.1. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs - 2002¹²

De krijtlijnen voor de ontwikkeling van het gebied tussen N16 en N17 zijn bepaald in het richtinggevend gedeelte van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, in het bijzonder in de gewenste ruimtelijk-economische structuur en de gewenste verkeers- en vervoersstructuur.

De gewenste ruimtelijk-economische structuur werd al uitvoerig besproken in hoofdstuk 1 onder de doelstellingen.

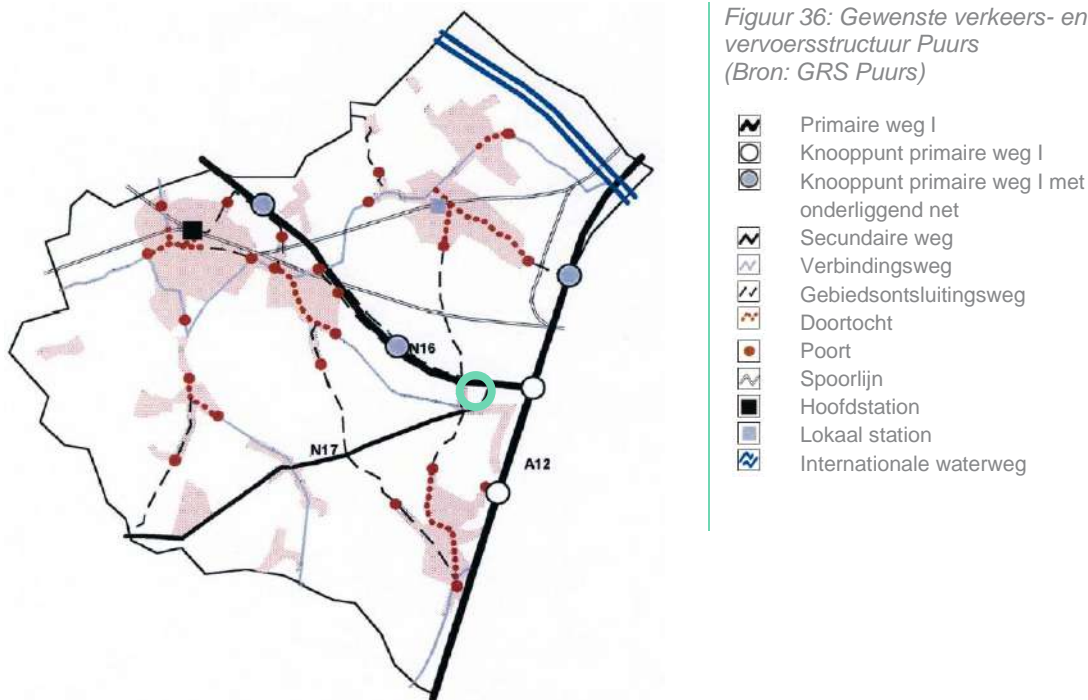
Dialogo omtrent bovenlokale wegen noodzakelijk

Er wordt gestreefd naar een hiërarchisch wegennet. Lokale wegen in de gemeente en erfontsluitingen worden afgestemd op de primaire wegen (A12 en N16) en de secundaire weg (N17).

¹² Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs, goedgekeurd op 19 december 2002 door de deputatie van de provincie Antwerpen

Algemeen wordt gesteld dat de bestaande lijninfrastructuren die een functie vervullen op bovenlokaal niveau, hun rol moeten kunnen waarmaken zonder daarmee de draagkracht van aangrenzende gebieden te overschrijden.

De verdere uitwerking van N16, primaire weg categorie I, gebeurt op gewestelijk niveau. De gemeente Puurs heeft hierop dus geen impact. Toch brengt deze categorisering met zich mee dat aansluitpunten op deze weg moeten worden herbekeken. Voor N16 wordt geopteerd om de vier bestaande aansluitingen naar twee terug te brengen. De aansluiting Rotveld en de aansluiting Neerlichter worden tot de aansluiting 'bedrijventerreinen Puurs' teruggebracht. De twee andere bestaande aansluitingen (Eikevlietbaan en Kleine Amer) worden samengevoegd tot de aansluiting 'Puurs - Kalfort' (ontsluiting woongebied).



Bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Puurs – anno 2002- worden de gemeentelijke intenties voor het plangebied drie keer expliciet aangestipt.

- Bindende bepaling 10, differentiatie van bedrijventerreinen
De zone tussen N16 en N17 wordt voorgesteld als lokaal bedrijventerrein.
- Bindende bepaling 24, opvangen van lokale behoefte
In de programmatie selecteert de gemeente een gebied van maximum 5 ha, gelegen tussen N16 en N17, als lokaal bedrijventerrein.
- Bindende bepaling 31, opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zone tussen N16 en N17
De gemeente geeft aan voor deze zone een ruimtelijk uitvoeringsplan te zullen opmaken, met het oog op het realiseren van een lokaal bedrijventerrein.

4.3.2. Gedeeltelijke herziening gemeentelijk ruimtelijk structuurplan - 2012¹³

Het ruimtelijk structuurplan van de gemeente Puurs werd zoals hoger aangegeven goedgekeurd door de deputatie op 13 februari 2003. De gemeenteraad heeft tijdens de zitting van 20 maart 2008 beslist om een ontwerper aan te stellen voor de gedeeltelijke herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De dynamiek die Puurs kenmerkt op socio-economisch vlak brengt veranderingen met zich mee. Thans worden

¹³ Gedeeltelijke herziening van het GRS Puurs goedgekeurd door de deputatie op 7 juni 2012

verschillende deelonderzoeken uitgewerkt. De herziening van het GRS werd definitief vastgesteld door de Gemeenteraad op 29 maart 2012.

De herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan stelt:

“Binnen de taakstelling van het RSPA (planperiode 2001-2007) werd de gemeente Puurs aangeduid als structuur ondersteunend hoofddorp waarbij het de mogelijkheid kreeg een bijkomend lokaal bedrijventerrein van 5 ha te ontwikkelen. In het GRS 2003 wordt deze taakstelling dan ook ingevuld door de selectie van de locatie van het lokaal bedrijventerrein Winning en door aan te geven dat een RUP zal worden opgemaakt. (zie GRS 2003, bindende bepalingen nummer 24 en 31). Ondertussen werd het RUP lokaal bedrijventerrein Winning dan ook goedgekeurd op 23/12/2010.

In de herziening van het RSPA wordt gesteld dat in elk bedrijfsondersteunend hoofddorp een bijkomend lokaal bedrijventerrein kan worden gerealiseerd van 5 ha, de behoefte moet evenwel in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aangetoond worden:

Met het oog op de realisatie van het RUP lokaal bedrijventerrein Winning is een lijst opgemaakt van geïnteresseerde bedrijven die een perceel wensen te kopen. Momenteel is reeds duidelijk dat zeker niet al deze bedrijven op het lokaal bedrijventerrein Winning terecht kunnen. Op 1/9/2010 stonden er al een dertigtal bedrijven op de lijst van potentiële kandidaten. Rekening houdend met de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP lokaal bedrijventerrein Winning valt te concluderen dat slechts 20 bedrijven in aanmerking komen voor dit lokaal bedrijventerrein wat meer is dan het aantal bedrijfspercelen dat gerealiseerd kan worden in Winning. Het is bijgevolg nu al duidelijk dat niet alle geïnteresseerde lokale bedrijven op Winning terecht kunnen. Dit geeft naast de taakstelling binnen het bedrijfsondersteunend hoofddorp aan dat de behoefte groot is en dat het wenselijk is te bekijken op welke manier de gemeente op deze behoefte kan inspelen.”

Hierbij gaat men in het GRS uit van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan voor het plangebied van de Winning. De paragrafen uit het voorgaande gemeentelijk ruimtelijk structuurplan betreffende het planningsinitiatief voor de opmaak van een RUP Winning, werden geschrapt. In de herziening stelt men dat er nog voldoende noodzaak is voor het inrichten van bedrijvigheid binnen de gemeente Puurs. Het plangebied van de Winning wordt hierbij niet opgegeven als optie. Echter de herziening van het RUP blijkt noodzakelijk voor het realiseren van de vastgestelde bestemming.

Bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan Puurs – anno 2008 - worden de gemeentelijke intenties voor het plangebied één keer expliciet aangestipt.

- Bindende bepaling 10, differentiatie van bedrijventerreinen
 - Winning als lokaal bedrijventerrein.

De gemeente stelt voor om aan deze differentiatie ook duidelijke randvoorwaarden te koppelen met betrekking tot toelaatbare en gewenste activiteiten.

4.3.3. Mobiliteitsplan Klein-Brabant¹⁴

Het mobiliteitsplan Klein-Brabant geeft een visie op de mobiliteit van de gemeenten Puurs, Sint-Amands en Bornem.

Het plangebied grenst aan de N16 en N17. Deze wegen worden verschillende keren vermeld in het mobiliteitsplan Klein-Brabant. Hieronder worden de belangrijkste zaken weergegeven.

Toekomstvisie

Om het sluisverkeer op het lager wegennet tegen te gaan moet ingezet worden op een vlotte doorstroming en veilige kruispunten voor de N16 en N17.

¹⁴ Mobiliteitsplan Klein-Brabant herwerkte versie na PAC 7 juli 2011

Men wenst een multimodale knoop uit te bouwen ter hoogte van het knooppunt A12-N16-N17. Hier wordt een carpool- en pendelparking voorzien aansluitend op de (sneldienst op de) A12. Daarnaast wordt ook ruimte voorzien voor een fietsenstalling in relatie tot deze sneldienst en een vrachtwagenparking met voorzieningen.

Zowel individuele bedrijven als bedrijvenzones moeten op een zo direct mogelijke manier naar de A12, N16 of N17 ontsloten worden, waarbij de woonkernen zoveel mogelijk vermeden worden.

Openbaar vervoernetwerk

De verknoping tussen het openbaar vervoer op lokaal en bovenlokaal niveau gebeurt momenteel aan de stations van Boom, Puurs en Dendermonde. In de toekomst zal hier ook de multimodale knoop A12-N16-N17 bijkomen. Het lokale net moet er dus op gericht zijn passagiers op een zo efficiënt mogelijke manier naar één van deze knooppunten te vervoeren.

Naast de verbindingen op hoger niveau wil men ook inzetten op het woon-werkverkeer in de regio. De sterke clustering van industrie rondom de N16 maakt het mogelijk deze zones op een efficiënte manier te bedienen.

Het woon-werk verkeer naar de industriezones rondom de N16 is momenteel voornamelijk auto-gericht. Om het autobedrijf af te bouwen wil men inzetten op drie speerpunten:

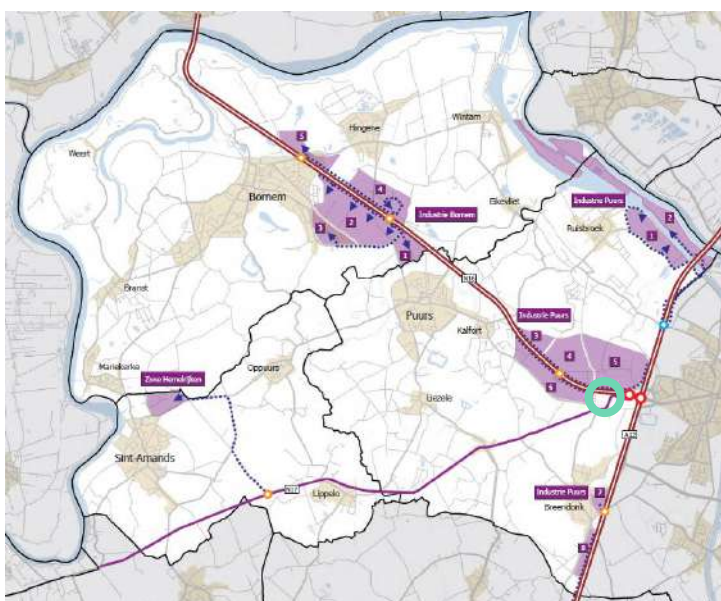
- Verbetering bediening met het openbaar vervoer
- Verbeterde toegankelijkheid met de fiets
- Campagnes bij bedrijven en bevolking.

Momenteel worden bijna alle industriezones binnen Klein Brabant met elkaar en met de belangrijkste woonkernen verbonden door lijn 252. Deze lijn rijdt de hele dag door met een uurfrequentie. In de toekomst kan de nieuwe verbinding Sint-Niklaas – Willebroek hier eveneens een zekere rol in spelen.

Om een optimale bediening te bereiken worden de haltes best afgestemd op de ongelijkvloerse kruisingen met de N16. De kruisingen ter hoogte van Klein Mechelen (toekomstig) en de A. Meermansdreef zijn hiervoor uitermate geschikt. Zij sluiten immers direct aan op de industriezones en op het fietsnetwerk. Daarnaast moet er gezocht worden naar een afstemming tussen de busbediening en de werktijden. Dit kan zowel door een lichte aanpassing van de dienstregeling als via een lichte aanpassing van de werktijden om beter in overeenstemming te zijn met trein- en busbediening.

Vrachtroutes

De N16 en de A12 worden geselecteerd als hoofdvrachtroutes voor de regio Klein Brabant. De N17 wordt geselecteerd als vrachtroute type I.



Figuur 37: Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer (Bron: Mobiliteitsplan Klein-Brabant)

-  Hoofdvrachtroute
-  Vrachtroute I
-  Lokale vrachtroute
-  Toegangspunt naar het macroniveau
-  Toegangspunt naar het lokaal niveau
-  Toegangspunt tot multimodaal knooppunt

Multimodale knoop A12-N16-N17

De knoop A12-N16-N17 vormt de belangrijkste toegang tot de regio Klein-Brabant voor personen- en vrachtwagentransport en heeft een belangrijke potentie als openbaar-vervoerknop.

De samenkomst van deze drie wegen, gecombineerd met de carpoolparking zorgen voor verkeer. Daarnaast wordt een deel van deze carpoolparking ingenomen door vrachtwagens – buiten het voor vrachtwagens gereserveerde gedeelte – waardoor de carpoolfunctie in het gedrang komt. AWW plant een grondige heraanleg van deze knoop.

In aansluiting op deze openbaar-vervoerknop wenst men een ruime parkeergelegenheid te creëren, die zowel dienst zal doen als park&ride dan als carpoolparking. Daarnaast dient uiteraard gezorgd te worden voor een vlotte ontsluiting per fiets. Er zijn aansluitingen mogelijk met de functionele fietsroute via de Rijweg en met de fietsostrade langs de spoorlijn 54 (Sint-Niklaas – Mechelen).

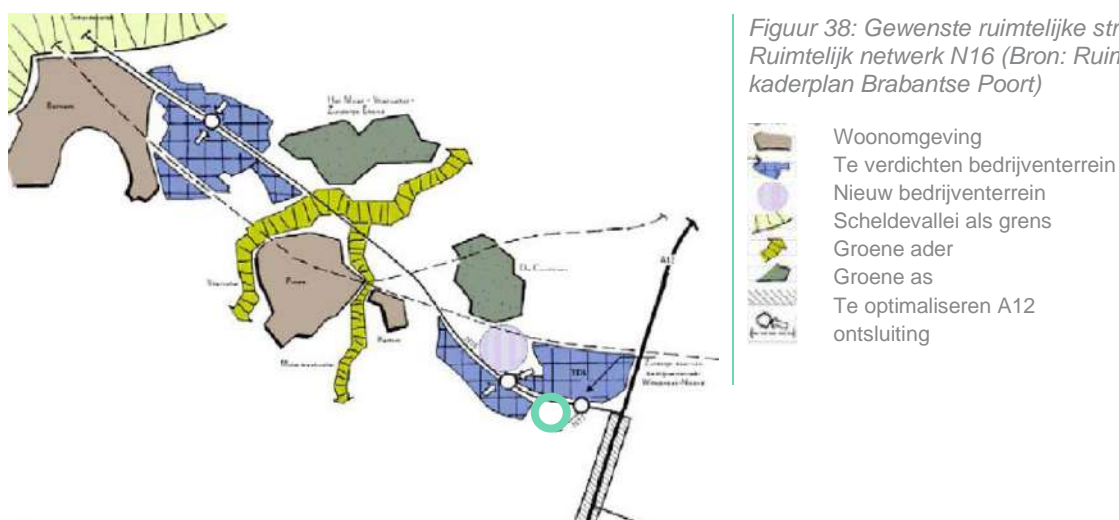
Ten slotte wil men ook de huidige functie als rustpunt voor vrachtwagenchauffeurs verder versterken.

Een dergelijke, goed uitgeruste knoop kan een belangrijke rol spelen in het streven naar duurzame mobiliteit.

Kaderplan¹⁵ Brabantse Poort

Het kaderplan voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Brabantse Poort is door de provincie Antwerpen opgemaakt in uitvoering van het RSPA. Het biedt een kader dat de provincie zowel op korte als op middellange termijn kan hanteren bij het opstarten van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en het evalueren van eventuele andere plannen en het resulteert in een actieprogramma waarin taken zullen voorkomen voor andere betrokken instanties (bijvoorbeeld Vlaamse overheid en gemeenten). Het kaderplan heeft een belangrijke ruimtelijk-economische focus, voornamelijk in functie van regionale bedrijventerreinen. De finaliteit is geen allesomvattend 'deelstructuurplan'.

Er is een ruimtelijke visie uitgewerkt tot op het niveau van deelruimten. N16 dient als een gelede werkboulevard ontwikkeld te worden. Een ruimtelijk netwerk bestaande uit een aaneengesloten band van bedrijventerreinen is niet wenselijk. Ruimte voor natuurlijke ontwikkeling binnen de Vlietvallei is gewenst. Bedrijvigheid kan er ontwikkelen binnen bedrijvenstrips. Concentratie van bedrijvigheid dient in het ruimtelijk netwerk N16 te gebeuren in de bedrijvenstrips van Bornem en Puurs. Deze terreinen dienen verder als gemengde bedrijventerreinen ontwikkeld te worden. Een beperkt aantal kruispunten geven toegang tot N16. Bedrijfskavels worden niet rechtstreeks ontsloten op N16. De terreinen gelegen aan het knooppunt van N16 en A12 kunnen zich verder in functie van transport en distributie specialiseren. Voor het woonlint op Puurs-Neerlichter en de ermee samenhangende slechte ontsluiting dient een oplossing gezocht te worden.



¹⁵ Een kaderplan is een toekomstbeeld over een bepaalde regio. Het is de bedoeling dat alle latere plannen van de provincie of haar partners (gemeentebesturen, Vlaamse overheid ...) binnen dit kader passen.

Streefbeeldstudie N16

In opdracht van de Vlaamse overheid (AWV thans MOW) werd een streefbeeld opgemaakt voor N16. Daarmee wordt nagegaan hoe men de uitbouw van deze weg met zijn functie als primaire weg categorie I kan vormgeven. De streefbeeldstudie is op 18 maart 2004 conform verklaard.

In het streefbeeld zijn volgende elementen van toepassing bij de vestiging van een lokaal bedrijventerrein langs N16, op de hoek met Dendermondsesteenweg (N17).

Bedrijvenszones als bakens

Bedrijven met een zichtlocatie langs N16 dienen er volgens het streefbeeld voor te zorgen dat het vanaf de weg zichtbaar gedeelte van de bedrijvenszones verzorgd en aantrekkelijk oogt. Bedrijven die zich langs N16 bevinden, moeten zich naar deze weg oriënteren. Dit kan bijvoorbeeld door:

- opslag in de ruimte tussen de weg en de bedrijfsgebouwen te vermijden
- kantoorruimten voor ontvangst van klanten en leveranciers aan de wegzijde te situeren.

Ontsluiting en knooppunten

In het streefbeeld wordt ervoor geopteerd om de regionale bedrijventerreinen van Puurs via een nieuw knooppunt ter hoogte van Brabantstraat te ontsluiten naar N16. Parallelwegen leiden het verkeer naar dit knooppunt. Parallelwegen voor de ontsluiting van bedrijventerreinen mogen geen verbinding vormen tussen de knooppunten op N16, om sluikverkeer over deze parallelwegen te vermijden.

Dendermondsesteenweg (N17) sluit via een ongelijkvloerse knoop aan op N16 (knooppunt 11). Het knooppunt wordt naar het westen verschoven om voldoende afstand te houden met het knooppunt met A12.

Het kruispunt ter hoogte van Neerlichter is afgeschaft en heeft plaats gemaakt voor een fiets- en voetgangerstunnel.

De wijze waarop het te ontwikkelen lokaal bedrijventerrein moet worden ontsloten is niet specifiek bepaald in het streefbeeld.

Het streefbeeld stelt voor om elk van de knooppunten op N16 vorm te geven rond het thema 'poort', 'landschap' of 'bedrijvigheid'. Het knooppunt N16 - N17 krijgt 'bedrijvigheid' als thema. De invulling kan gebeuren door middel van geometrische grondvlakken en kunstwerken om het contrast met de overige knooppunten te benadrukken.

5. ONDERZOEK EFFECTENRAPPORTAGE

5.1. Onderzoek Ruimtelijke Veiligheidsrapportage

5.1.1. Methodiek

Bij de opmaak van de startnota moet de initiatiefnemer van het RUP de RVR-toets¹⁶ doorlopen.

Via de RVR-toets kan worden nagaan of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied.

5.1.2. Onderzoek

Voor de RVR-toets zie bijlage 3.

5.1.3. Resultaat RVR-toets

Er bevinden zich GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.

De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.

5.1.4. Conclusie

Er moet **geen** RVR worden opgesteld. Het plan moet **niet** voorgelegd worden aan de dienst Veiligheidsrapportering.

5.2. Onderzoek Passende Beoordeling

5.2.1. Methodiek

Het Decreet Natuurbehoud, Afdeling 3 bis, Artikel 36ter § 3, bepaalt dat een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma's, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een **speciale beschermingszone**¹⁷ kan veroorzaken, dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone. (...) De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling.

5.2.2. Onderzoek

De afweging of een passende beoordeling al dan niet noodzakelijk is, gebeurt in een voortoets waarvoor momenteel een online instrument werd ontwikkeld. Het uittreksel van deze voortoets is toegevoegd aan de toelichtingsnota bijlage 5.

¹⁶ <https://www.milieuinfo.be/rvr/>

¹⁷ Gebied dat door een EU-lidstaat werd aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Deze gebieden zijn aangeduid om Europees beschermde habitattypes en soorten de kans te geven duurzaam te overleven en zo de Europese biodiversiteit te bewaren. Samen vormen ze het Natura 2000-netwerk. (https://www.natura2000.vlaanderen.be/begrippen/letter_s#Speciale_Beschermingszone)

Gebieden van het VEN en IVON

Naam	Gebied nr.	Type	Afstand
Coolhem	335	GEN	Ca. 1,6 km
Samenvloeiing Rupel-Dijle-Nete	338	GEN	Ca. 3,7 km



Figuur 39: Gebieden van het VEN en IVON (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt, geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Grote eenheid natuur
- Grote eenheid natuur in ontwikkeling
- natuurwervingsgebied

Speciale beschermingszones

Naam	Code	Type	Afstand
Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitaten	BE2100045	Habitatrichtlijngebied	Ca. 3,5 km
Schelde- en Durme-stuarium van de Nederlandse grens tot Gent	BE2300006	Habitatrichtlijngebied	Ca. 1,5 km



Figuur 40: Natura 2000 (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt, geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

- Vogelrichtlijngebieden
- Habitatrichtlijngebieden

5.2.3. Resultaat toetsing

Het plangebied is niet gelegen in of in de onmiddellijke nabijheid van een **speciale beschermingszone**.

De afstand tot de dichtstbijzijnde **speciale beschermingszone**, gekend als 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' bedraagt ca. 1,5 km.

Het habitatrictlijngebied situeert zich nabij het kasteel van Kolem. De speciale beschermingszone is aangeduid omwille van het voorkomen van volgende soorten en habitatten: estuaria, pioniersvegetaties, schorren, heide, open grasland, meren, ruigten, hooiland, eikenbossen, alluviale gronden, vissen en de kamsalamander.

Tussen het plangebied en de hierboven beschreven speciale beschermingszones zijn er geen directe relaties. Het plangebied ligt op een grote afstand van de SBZ's en is ervan gescheiden door bebouwing en diverse infrastructuur. Er zijn binnen het plangebied geen activiteiten, bebouwingen of verhardingen aanwezig die een impact zouden kunnen hebben op de soorten en habitatten van de speciale beschermingszones.

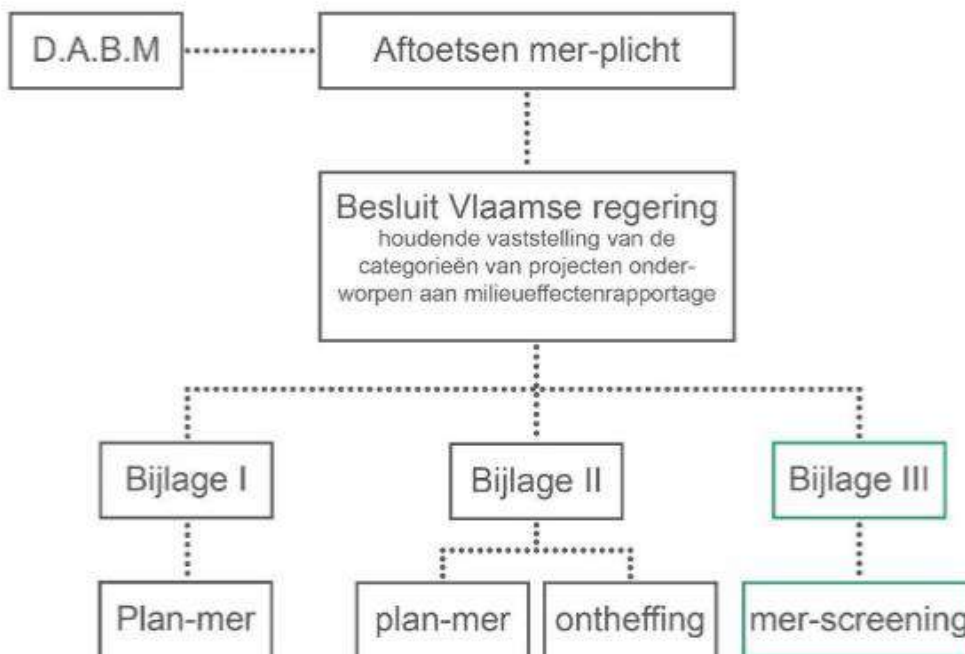
5.2.4. Conclusie

Aangezien het plangebied zich op een voldoende grote afstand van een **speciale beschermingszone** bevindt, en/of er binnen het plangebied geen ingrepen gepland zijn die een negatieve impact kunnen hebben op een **speciale beschermingszone** kan ervan worden uitgegaan dat er geen significante effecten op deze speciale beschermingszones zullen zijn. Een passende beoordeling moet bijgevolg niet worden opgesteld.

5.3. Onderzoek Milieueffectenrapportage

5.3.1. Methodiek

Alle ruimtelijke uitvoeringsplannen vallen onder de definitie van plan of programma volgens het D.A.B.M. Ruimtelijke uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project en vallen dus eveneens onder het toepassingsgebied volgens het D.A.B.M.



De project-mer-plicht wordt afgetoetst op basis van het besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, meer bepaald de bijlagen I, II en III aan het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004.

Voor het beoordelen van de milieueffecten van het planinitiatief wordt gekeken naar de **planologische toestand** van het plangebied. Voor de aftoetsing van het planinitiatief aan de planologische toestand dient gekeken te worden naar het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010.

Het RUP 'Winning-Herneming' realiseert geen bestemmingswijziging ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

Omwille van de aantasting van de wettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d. 23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), wordt de bestemmingswijziging van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Winning - Herneming' in de mer-screening eveneens afgetoetst aan de voorgaande juridische bestemming van het plangebied, zijnde de **gewestplan** bestemming.

Ten slotte wordt de mer-screening afgetoetst aan de **feitelijke toestand** van het terrein.

De beoordeling van de milieueffecten gebeurt dus vanuit drie invalshoeken

- a) Effectenbeoordelingen ten opzichte van de planologische referentie toestand
 1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010
 2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming
- b) Effectenbeoordelingen ten opzichte van de feitelijke referentie toestand

5.3.2. Onderzoek plan-MER-plicht

Aan de hand van de bestemmingscategorie van het RUP 'Winning - Herneming' wordt wel bijkomende bebouwing (m.n. bedrijfsinfrastructuur) beoogt t.o.v. de feitelijke toestand. Er worden ca. 16 lokale bedrijfspercelen beoogd (van max. 5.000m² perceel).

In het binnengebied is een lusvormige ontsluitingsinfrastructuur aanwezig die het plangebied ontsluit het RUP 'Winning - Herneming' voorziet eveneens de mogelijkheid tot de aanleg van wegenis. Het bedrijventerrein dient te ontsluiten naar de Dendermondsesteenweg (N17). Hierin wordt geen verschil beoogt met de feitelijke toestand en ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

Het bedrijventerrein wordt uitsluitend bestemd voor de vestiging van lokale bedrijven, die een verzorgend lokaal karakter hebben en, die wat schaal betreft, aansluiten bij de omgeving en beperkt zijn van omvang.

Sterk verkeersgenererende activiteiten, zoals transportbedrijven, logistieke bedrijven en inrichtingen met een uitgesproken publieksgericht karakter (bibliotheek, bank, hotel, motel, congrescentrum...), worden uitgesloten, met uitzondering van showrooms. Ook autonome kantoren worden expliciet uitgesloten. Kantoren zijn enkel toegelaten als nevenactiviteit. Het oprichten van SEVESO-inrichting zal niet worden toegestaan.

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 10 ha. Dit komt overeen met 0,02% van de totale oppervlakte van de gemeente Puurs-Sint-Amunds. Het gaat hier dus om een klein gebied. Gelet op bovenstaande kan men aldus stellen dat het gaat om een klein gebied op lokaal niveau.

5.3.3. Conclusie plan-MER plichtig

Het RUP vormt niet het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I of bijlage II van het project-mer-besluit van 10 december 2004.

Zo vormt het RUP **geen** kader voor het oprichten van:

- 10a) industrieterreinontwikkeling met een oppervlakte van 50 ha of meer.
- 10b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.

Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage III van het project-mer-besluit van 10 december 2004, m.n. 10a) industrieterreinontwikkeling (projecten die niet onder bijlage II vallen).

Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 10 ha. Dit komt overeen met 0,02% van de totale oppervlakte van de gemeente Puurs-Sint-Amunds. Het gaat dus om een klein gebied op lokaal niveau. Zoals beschreven in de richtlijn 2001/42EG van het Europees Parlement en de bepalingen van het DABM artikel 4.2.3.

Dit betekent dat een mer-screening moet worden uitgevoerd om na te gaan of het RUP een aanzienlijk milieueffect kan hebben.

5.3.4. Onderzoek plangebied

De bestaande toestand, juridische context en beleidscontext zijn terug te vinden onder hoofdstukken **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** tot 4. De elementen die niet in deze hoofdstukken aan bod kwamen en noodzakelijk zijn in kader van de beoordeling tot milieueffecten in het gebied worden hieronder weergegeven. Voor zowel de feitelijke als planologische toestand wordt per thema een beschrijving van de referentiesituatie en een beoordeling van de effecten als conclusie gegeven.

De conclusie wordt gegeven op basis van onderstaand beoordelingskader:

Indicator	Beoordeling
Significant positief effect	++
Beperkt positief effect	+
Geen effect / neutraal	0
Beperkt negatief effect	-
Significant negatief effect	--

5.3.5. Resultaat naar mogelijke milieueffecten

Juridische toestand en autonome ontwikkeling

Het plangebied is voor een groot deel bestemd als gebied voor lokale bedrijven en kmo's en deels bestemd als woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing, gebied voor wonen, lokaal bedrijventerrein en handel, voortuinstrook, buffergebied, parkgebied, gebied voor wegen en straten en gebied voor verbinding voor langzaam verkeer.

Volgens de huidige bestemmingen, zijnde het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010, zijn in het plangebied volgende activiteiten/constructies vergunbaar, mits ze in overeenstemming zijn met de goede ruimtelijke ordening.

- **Gebied voor lokale bedrijven en kmo's**
 - herlokalisatie van lokale bestaande zonevreemde bedrijven
 - lokale bedrijven gericht op: productie-, herstel-, opslag-, bewerking of verwerking van goederen, ontwikkelings- en/of onderzoeksactiviteiten en kleine transportbedrijven met beperkte distributie
 - kantoorachtigen, voor zover de kantoorfunctie maximaal 2/3de van de totale vloeroppervlakte van het bedrijf beslaat.
 - kleinschalige complementaire voorzieningen
- **Woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing**
 - wonen in ééngezinsgebouwen
 - gemeenschapsfunctie binnen het voormalig schoolgebouw.
- **Gebied voor wonen, lokaal bedrijventerrein en handel**
 - wonen in ééngezinsgebouwen
 - privé en openbare diensten, gemeenschapsvoorzieningen, zelfstandige beroepen
 - ambachten, handel, restaurants en cafés

- ontsluitingsmogelijkheden en nutsvoorzieningen, aanpalend aan de Schoubroek.
- **Voortuinstrook**
 - groene ruimte met landschappelijke en natuurlijke functie
 - de aanleg van waterbufferbekkens.
 - De aanleg van parkeerruimte in open lucht, mits gunstig advies van de wegbeheerder, is slechts toegelaten met een maximum van 50% van de oppervlakte van het gebied.
- **Buffergebied**
 - groene ruimte met bufferende, landschappelijke en natuurlijke functie.
- **Parkgebied**
 - Dit gebied is bestemd voor de ontwikkeling van een parkgebied met een sociale rust- en stiltefunctie.

De bestaande begraafplaats maakt een geïntegreerd deel uit van dit parkgebied. De volledige grafconcessies die op de begraafplaats werden verleend, blijven binnen dit parkgebied gehandhaafd.
- **Gebied voor wegen en straten**
 - Dit gebied is bestemd voor openbare wegenis toegankelijk voor zowel het niet-gemotoriseerd als het gemotoriseerd verkeer, inclusief verlichtingsapparatuur, wegwijzers, verkeersborden, schuilhuisjes en straatmeubilair, nutsvoorzieningen.
- **Gebied voor verbinding voor langzaam verkeer**
 - Dit gebied is bestemd voor openbare wegenis toegankelijk voor fietsers en voetgangers, en eventueel hulpdiensten, inclusief verlichtingsapparatuur, wegwijzers, verkeersborden en straatmeubilair.

Maar wordt omwille van de onwettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d.23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), de bestemmingswijziging van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Winning - Herneming' in de mer-screening eveneens afgetoetst aan de voorgaande juridische bestemming van het plangebied, zijnde de gewestplan bestemming.

Volgens de gewestplan bestemming zijn in het plangebied volgende activiteiten/constructies vergunbaar, mits ze in overeenstemming zijn met de goede ruimtelijke ordening:

- **woongebieden met landelijk karakter**
 - Dit gebied is bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.
- **agrarisch gebied**
 - Dit gebied is bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven.
- **bufferzones**
 - Dit gebied is bestemd voor het inrichten van een groene ruimte. Het gebied dient als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.
- **gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen**
 - Dit gebied is bestemd voor het inrichten van gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.

Naast de geldende regels m.b.t. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is eveneens volgende regelgeving relevant:

- Besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.
- Besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (Vlarem II)
- Het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en het Onroerenderfgoedbesluit van 16 mei 2014.

Effecten op de mens

1. Beschrijving referentiesituatie

- Het plangebied is gelegen op 2,1 km (in vogelvlucht) ten oosten van Kalfort en op 1,7 km (in vogelvlucht) ten westen van Willebroek, langs de N16 en N17.
- Het betreft een deels onbebouwd gebied bestemd voor lokale bedrijven cfr. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' dd. 23 december 2010 .
- Het gebied sluit aan op een (regionaal) bedrijventerrein, een klein woongebied met landelijk karakter, gelegen langs Neerlichter en de Dendermondsesteenweg (N17) en op een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.
- In het plangebied ligt een begraafplaats en loopt een voetweg (nr. 41).
- Op 13 september 2007 werd door de gemeenteraad beslist dat in het kader van het decreet op begraafplaatsen en lijkbezorging, er vanaf 1 januari 2008 niet meer mag worden begraven op deze begraafplaats.
- Er zijn geen indicaties dat het plangebied verontreinigd is.
- Er zijn geen SEVESO-inrichtingen in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied. De dichtstbijzijnde SEVESO-inrichting bevindt zich op ongeveer 3 km afstand van het plangebied. Het betreft het bedrijf Prayon. Dit is een hoogdrempelinrichting.
- Binnen de gewestplan bestemming wordt een kleine oppervlakte binnen het plangebied bestemd als agrarisch gebied, waarvan een gedeelte wegeenis. De landbouwgebruikskaarten van 2008 en 2017 tonen aan dat deze percelen niet meer gebruikt worden voor landbouw. Deze landbouwgebruikskaarten kan men terugvinden bij hoofdstuk 8 MOTIVATIE BESTEMMINGSWIJZIGING IN HERBEVESTIGDE AGRARISCH GEBIEDEN.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Ruimtelijke ordening

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen op het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Ruimtelijke ordening

Het RUP betreft een herbestemming van bufferzone en agrarisch gebied naar gebied voor lokale bedrijven t.o.v. de onderliggende gewestplanbestemming. Het verlies van deze bufferzone zal echter een beperkte impact hebben op de woonkwaliteit en gezondheid van de mens. Gelet dat de percelen met een agrarische

bestemming niet langer in landbouwgebruik zijn en de oppervlakte van deze agrarische bestemming beperkt is, zal de herbestemming van het plangebied geen effect hebben op landbouw.

Effectenbeschrijving en -beoordeling:

Tussen het nieuwe bedrijventerrein en de omliggende woningen wordt een voldoende brede en dichte buffer voorzien, zodat de woonkwaliteit maximaal kan worden bewaard. Daarnaast kan het bedrijventerrein zelf aanzien worden als buffer voor de geluidshinder komende van de drukke verkeersaders. De nieuwe bedrijfsgebouwen op het lokaal bedrijventerrein zullen een soort 'geluidsscherm' vormen waardoor omwonenden minder geluidshinder zullen ondervinden. Ook binnen het bedrijventerrein wordt er aandacht besteed aan groenaanleg (door vb. het aanplanten van bomenrijen, hagen,...) en waterhuishouding (grachten, infiltratie- en bufferbekken ...). Op die manier krijgt het bedrijventerrein een groen karakter en wordt een aangename werkomgeving gecreëerd.

Voor de inrichting van het gebied worden specifieke voorschriften opgenomen die het verplichtend maken om het gebied te ontwikkelen als een kwalitatief en duurzaam bedrijventerrein.

Omwille van emotionele redenen wordt de begraafplaats op een passende manier ingericht in het voorliggende RUP als parkgebied.

Veiligheid

Bedrijven die zich op het nieuwe bedrijventerrein willen vestigen, dienen een selectieprocedure te doorlopen, waarbij rekening gehouden wordt met de aard van de uitgeoefende activiteit. Hoogdrempelige en laagdrempelige SEVESO-bedrijven, milieubelastende bedrijven en bedrijven die door hun activiteiten hinder (geur, geluid, stof, trillingen, ...) voor omwonenden veroorzaken, worden expliciet uitgesloten.

Daarnaast worden er voor gezorgd dat fietsers en voetgangers het gebied op een veilige manier kunnen doorkruisen. Daar waar fietsers en voetgangers de N17 kruisen, zullen veilige oversteekplaatsen worden voorzien.

b) Feitelijke referentie

Ruimtelijke ordening

Het RUP maakt de realisatie van bebouwing binnen het plangebied mogelijk. In het plangebied is de noodzakelijke weginfrastructuur reeds grotendeels voorzien. In het plangebied is geen landbouwgebruik aanwezig.

Bij de realisatie van het bedrijventerrein zal een deel van de nog onbebouwde ruimte verdwijnen.

De effectenbeschrijving en – beoordeling van de feitelijke referentie situatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en -beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming.

3. Conclusie

Vanuit de discipline mens zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op de mens (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op de mens (planologische toestand/ Gewestplan)	-
Effecten op de mens (feitelijke toestand)	-

Effecten op de mobiliteit

1. Beschrijving referentiesituatie

- Het plangebied grenst onmiddellijk aan twee grote verkeersassen: N16 en N17.

- Het plangebied is voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar via de N16 aansluitend op de Dendermondsesteenweg (N17) en voor trage weggebruikers via voetweg nr. 41 aantakkend op Neerlichter en via het bestaande kerkhof aantakkend op Rijweg.
 - De N16 is ter hoogte van het plangebied geselecteerd als primaire weg. De weg kent een 2x2-profiel met een rijstrookbreedte van 3,5 m, waarvan een gedeelte door wegmarkeringen gearceerd is. Beide rijrichtingen worden fysiek van elkaar gescheiden door een middenberm (ca. 6 m).
 - De N17 is ter hoogte van het plangebied geselecteerd als secundaire weg type I. De weg kent een 1x1-profiel met een rijstrookbreedte van 3,5 m. beide rijrichtingen worden van elkaar gescheiden door een witte lijn.
- Aan de buitenzijden van de N16 bevinden zich vrijliggende enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2,3 m. deze fietspaden worden van de rijbaan gescheiden door een vangrail en groenstrook.
- Aan de buitenzijden van de N17 bevinden zich enkelrichtingsfietspaden met een breedte van 2,3 m.
- Op dinsdag 12 maart 2019 werd de rotonde geteld. Het ochtendpiek uur viel tussen 7u45 en 8u45 en het avondpiek uur viel tussen 16u30 en 17u30. Met behulp van de methode van Bovy kan de doorstroming op een rotonde geanalyseerd worden. Men berekent op alle takken een vlotte doorstroming, met een maximale verzadigingsgraad van 69% op de westelijke tak van de Dendermondsesteenweg in de ochtendspits.
- Binnen de studie van de knoop N16 x N17, werd een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd over de knoop N16-N17-A12 in 2017. Op basis van de HB-matrices werden stromendiagrammen opgemaakt voor de ochtend- en avondpiekperiode.
- Neerlichter heeft een breedte van ongeveer 11 m en wordt langs beide zijden geflankeerd door woningen. Het is een doodlopende straat waar in beide richtingen geparkeerd mag worden.
- De N17 – Rijksweg en Neerlichter zijn aangeduid als bovenlokale functionele fietsroute. De afstand tot de fietsostrade F18 en F 28 bedragen minder dan 1 km.
- Op de Atlas der Buurtwegen vinden we de N17 - Rijksweg (Route de Termonde à Malines), Neerlichter (Chemin nr. 3) en een voetweg doorheen het plangebied (Sentier nr. 41) terug. De voetweg werd recentelijk verlegd.
- De voetweg (Sentier nr. 41) werd in het binnengebied van het plangebied verlegd op basis van de stedenbouwkundige vergunning met dossiernummer 2012152.

2. Beoordeling milieueffecten

Het opmaken van een mobiliteitsstudie of MOBER in het kader van een RUP is decretaal niet geregeld. De verplichte opmaak van een mobiliteitsstudie vinden we enkel terug in het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 27/11/2015 waarin de dossiersamenstelling voor een aanvraag van een omgevingsvergunning wordt vastgesteld. In dit BVR is trouwens nergens sprake van een Mobiliteitseffectenrapport of MOBER, alhoewel deze term gangbaar is om dergelijke mobiliteitsstudies te duiden. Het Richtlijnenboek van het departement mobiliteit en openbare werken (MOW) maakt een onderscheid tussen (1) een strategisch MOBER in functie van beleidskwesties, (2) een plan-MOBER in functie van een RUP en (3) project-MOBER in functie van een omgevingsvergunningsaanvraag.

Volgens het Richtlijnenboek van MOW kan het nuttig zijn om bij niet MER-plichtige projecten, die toch een belangrijke impact hebben op mobiliteit, een plan-MOBER op te maken binnen de procedure van het RUP. De elementen opgenomen in een MER-screening volstaan immers niet altijd om de mobiliteitseffecten op een afdoende manier te kunnen beoordelen. Waardoor het soms aangewezen is om een plan-MOBER op te maken bij niet MER-plichtige activiteiten.

Een plan-MOBER wordt opgemaakt om de interactie tussen mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en ruimtelijk beleid op gewestelijk, regionaal of gemeentelijk niveau weer te geven. Het uitgangspunt is hierbij een ruimtelijk plan of gebied. Een plan-MOBER zal in congestiegevoelige gebieden ingezet worden wanneer verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied worden gepland met elk een eigen claim op de mobiliteitsontwikkeling.

Een plan-MOBER situeert zich voornamelijk op meso-niveau, dus in de ruimere omgeving van het geplande RUP of van de locatie-alternatieven van de nieuwe activiteit. Maar in tegenstelling tot een strategische MOBER is een plan-MOBER wel altijd plaatsgebonden en moet dus ook altijd een onderzoeksgebied ruimtelijk worden afgebakend.

De locatie van het plangebied is enerzijds qua ontsluiting en bereikbaarheid bijzonder goed gelegen maar wordt anderzijds ook gekenmerkt door een sterke verkeersdruk. Teneinde op een correcte inschatting hiervan te kunnen maken is een plan MOBER opgemaakt door Vectris. Bij de opmaak van de MOBER is ook rekening gehouden met de resultaten van de PAC d.d. 19/01/2012 en de opmerkingen die door de adviesinstanties (o.a. AWV en MOW) zijn geformuleerd.

De plan MOBER is tot stand gekomen in samenspraak met MOW en AWV en is afgerond in augustus 2019.

De resultaten van de plan MOBER bevestigen de eerdere conclusie in de startnota d.d. 22/05/2018 dat er op vlak van mobiliteit geen aanzienlijk negatieve effecten zijn.

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Het RUP betreft een herbestemming van bufferzone naar gebied voor lokale bedrijven t.o.v. de onderliggende gewestplanbestemming. Het voorzien van een zone voor lokale bedrijvigheid zal echter een beperkte impact hebben op de mobiliteitsbewegingen in en rondom het plangebied.

Het bedrijventerrein zal aansluiten op de N17. De huidige weginfrastructuur is momenteel niet voorzien op de aansluiting van het nieuwe bedrijventerrein.

Effecten beschrijving en -beoordeling:

Uit de plan MOBER (2019) komt dat tijdens het ochtendpiek uur maximaal 126 autoverplaatsingen (113 in en 13 uit) en 19 fietsverplaatsingen en tijdens het avondpiek uur 90 autoverplaatsingen (12 in en 78 uit) en 13 fietsverplaatsingen worden gegenereerd. Bij een maximale invulling van het lokaal bedrijventerrein zijn er 338 autoparkeerplaatsen en 54 fietsparkeerplaatsen nodig op de kmo-zone.

Uit de gegevens van de plan MOBER p.33 en p.35 kan het aantal parkeerplaatsen per 100m² verrekend worden. De maximale bebouwbare oppervlakte (bruto) kantoorachtigen bedraagt 1711m². Dit dient vermenigvuldigd te worden met 7 zijnde het maximum aantal bouwlagen. De tabel op pagina 33 toont dat in dit maximaal scenario 287 autoparkeerplaatsen ingericht dienen te worden (bezoekers + werknemers). Voor kantoorachtigen wordt minimaal 2,4 parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlakte voorzien.¹⁸

Dezelfde berekening wordt toegepast voor de KMO zone waar minimaal 0,3 parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlakte voorzien wordt.¹⁹

De sensitiviteittoets van het plan MOBER berekent 2 scenario's. Scenario A veronderstelt dat 100% van het bijkomend verkeer gegenereerd door het inrichten van het bedrijventerrein afwikkelt naar het zuiden, over de rotonde. Op basis van de tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang van de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Hierbij treden steeds slechts kleine (<15s) wachttijden op. De maximale verzadigingsgraad, op de rotonde, tijdens het ochtendpiek uur bedraagt 81% en tijdens het

¹⁸ $(287pp / (1711m^2 \times 7)) * 100 = 2,39 \text{ pp} / 100m^2$

¹⁹ $(5pp / (1711m^2)) * 100 = 0,3 \text{ pp} / 100m^2$

avondpiek van 62%. De verzadigingsgraad blijft echter nog onder 85%; De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld, het effect is hierbij niet significant negatief.

Scenario B veronderstelt dat 100% van het bijkomend verkeer gegenereerd door het inrichten van het bedrijventerrein afwikkelt naar het noorden, over de knoop N16-N17. Op basis van de tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Ter hoogte van de toegang met de site wordt door de middenberm met linksafslagstrook vanuit het zuiden de verkeersafwikkeling van en naar de site bevorderd. De linksafslagstrook zorgt er ook voor dat verkeer op de Dendermondsesteenweg niet wordt opgehouden en dat ten noorden van het kruispunt een middenberm ontstaat waar voetgangers en fietsers in twee keer veilig kunnen oversteken.. De procentuele toename van verkeersstromen op de knoop is beperkt tot maximaal +3,3% waardoor het effect op de knoop niet significant negatief beoordeeld wordt.

De bedrijven die zich zullen vestigen hebben een lage tot gemiddelde verkeersgenererende werking. Het merendeel van de bedrijven is eerder klein te noemen (tot max. 10 werknemers). De toegestane activiteiten worden ook in de toekomst beperkt. Bedrijven met grote verkeersgenererende werking (zoals logistieke bedrijven of overslagbedrijven) zijn niet toegestaan. De parkeerdruk moet volledig worden opgevangen binnen de contour van het plangebied.

Het RUP zet in op een duurzame modal split en stimuleer in de stedenbouwkundige voorschriften de opmaak van een bedrijfsvervoerplan en legt verordenend een minimale hoeveelheid fietsenstaplplaatsen vast.

b) Feitelijke referentie

In het plangebied bevindt zich een lusvormige ontsluitingsweg om toekomstige bedrijven in het plangebied te ontsluiten. Deze weg takt aan op de N17 (Dendermondsesteenweg). Door de realisatie van het RUP zullen in het plangebied bijkomende vervoersbewegingen ontstaan. Volgens de Projectnota module 14 zal dit geen significant effect naar de omliggende wegen genereren. Dit wordt nogmaals onderzocht in de mobiliteitsstudie. Ook hieruit blijkt dat er geen significant effect naar de omliggende wegen wordt gegenereerd.

De huidige weginfrastructuur is momenteel niet voorzien op de aansluiting van het nieuwe bedrijventerrein en het bijkomende (vracht-) verkeer.

Momenteel zijn er geen verbindingen voor langzaam verkeer aanwezig in het binnengebied. Voetweg nr. 41, die zorgde voor een trage wegverbinding doorheen het plangebied, werd verlegd op basis van de vergunning met dossiernummer 2012152. Door de uitspraak van de RvVB (RvVb/A/1718/0248 d.d. 21/11/2017) kan geen nieuwe verbinding aangelegd worden. Met dit RUP wordt mogelijk gemaakt om de trage wegverbinding opnieuw te realiseren. Fietsers en voetgangers zullen zo het bedrijventerrein op een veilige manier kunnen doorkruisen. Daarnaast wordt voorzien in een veilige oversteekplaat met middenberm over de N17. Wat de veiligheid van de zwakke weggebruikers zal verhogen. Ook wordt de gracht ter hoogte van de oversteekplaats overwelft zodat niet omgelopen dient te worden om de voetweg te bereiken. Een tweede verbinding voor langzaam verkeer kan gerealiseerd worden naast het kerkhof.

De zijweg aansluitend op Neerlichter, volgens plan behorend tot voetweg nr. 41, bestaat enkel uit een fundering. De achterliggende garages zijn daardoor moeilijk bereikbaar. Met dit RUP wordt hiervoor een oplossing geboden. Het RUP zet tevens in op een duurzame modal split en stimuleert in de stedenbouwkundige voorschriften de opmaak van een bedrijfsvervoerplan en legt verordenend een minimale hoeveelheid fietsenstaplplaatsen vast.

De effectenbeschrijving en -beoordeling van de feitelijke referentiesituatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en -beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming.

3. Conclusie

Vanuit de discipline mobiliteit zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op de mobiliteit (planologische toestand/ RUP)	0

Effecten op de mobiliteit (planologische toestand/ Gewestplan)	-
Effecten op de mobiliteit (feitelijke toestand)	-

Effecten op het water

1. Beschrijving referentiesituatie

- Het plangebied maakt deel uit van het Beneden-Scheldenbekken. Het gehele plangebied stroomt af naar de Leibeek, een waterloop van 2^{de} categorie, die ten noorden en westen van het plangebied stroomt en wordt beheerd door de Polder Vliet en Zielbeek.
- Het plangebied is volgens de watertoetskaart (2017) niet gelegen in een mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied.
- Het plangebied is grotendeels gecategoriseerd als infiltratiegevoelig. Het terrein gelegen binnen het plangebied is niet erosiegevoelig. Het plangebied is matig gevoelig (type 2 – licht geel) voor grondwaterstroming.
- Binnen het plangebied werden geen metingen gedaan betreffende waterkwaliteit van oppervlaktewaters of waterbodems.
- Door de vernietiging van de vergunning²⁰ zijn niet alle werken op het terrein uitgevoerd. Zo is de ophoging van het terrein niet volledig uitgevoerd en zijn de benodigde infrastructuren die zorgen voor een afdoende infiltratie en buffering van hemelwater niet voltooid. Dit resulteerde afgelopen winter (2018) in wateroverlast.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de waterkwaliteit van oppervlaktewaters en bodemwaters te verwachten.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Het RUP realiseert een bestemmingswijziging, ten opzichte van de gewestplanbestemming, die bijkomende bebouwing mogelijk maakt. Een groot deel van het plangebied wordt herbestemd van buffergebied naar zone voor lokaal bedrijventerrein, kmo's en kantoorachtigen. Echter een deel van het buffergebied wordt herbestemd tot groenstrook of buffergebied, waardoor bebouwing in deze delen van het plangebied uitgesloten blijft.

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor de realisatie van het bedrijventerrein en de bedrijfsgebouwen impliceert dat de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater moet worden nageleefd. De volledig gescheiden riolering moet uitgevoerd worden conform art. 6.2.2.1.2§3 van Vlarem II.

Hemelwater komende van dakoppervlakken en verhardingen moet maximaal worden opgevangen, hergebruikt en/of geïnfiltrerd op het eigen perceel.. Er wordt voor geadviseerd om hemelwater komende van

²⁰ Stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning d.d. 26/10/2015 (dossiernummer: 2012152)

de noodoverlopen zoveel mogelijk collectief te infiltreren via een open grachtenstelsel en wadi's. Deze grachten en wadi's bevinden zich in de nabijheid van de bedrijfskavels (op openbaar domein gekoppeld aan de wegenis, in buffergebied of groenstrook). De overlopen van de hemelwaterputten worden aangesloten op deze open grachten en wadi's zodat hemelwater maximaal ter plaatse kan infiltreren. Daar waar infiltratie niet mogelijk is (ter hoogte van de niet-infiltratiegevoelige bodems) dient gebufferd te worden en moet hemelwater vertraagd worden afgevoerd. Langs de bodem en oevers van de grachten zal het hemelwater maximaal kunnen infiltreren zodat enkel overtollig hemelwater wordt afgevoerd naar het collectieve infiltratie- en bufferbekken. Het grachtenstelsel zorgt voor de aanvoer van hemelwater naar het infiltratie -en bufferbekken. Zowel binnen het bedrijventerrein als in de groene bestemmingen (vb. buffergebied en groenstrook) kunnen voorzieningen in functie van de infiltratie en buffering van hemelwater worden voorzien. Voor de infiltratie en buffering van hemelwater worden in dit RUP aldus voldoende mogelijkheden voorzien om de benodigde infiltratie en buffering te realiseren. Veranderingen in de waterhuishouding ten gevolge van dit project zullen dan ook geen significant effect uitoefenen op de integrale waterhuishouding.

De aanleg van de riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlare II en de code van goede praktijk voor ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen.

Binnen het bedrijventerrein zal het rioleringsstelsel gescheiden worden aangelegd. Ook de nieuwe gebouwen zullen verplicht moeten voorzien in een gescheiden rioleringsstelsel. De DWA-leidingen in het binnengebied wateren af naar de riolering in de omliggende straten. De RWA-leidingen wateren bij voorkeur af naar een open gracht en van daaruit naar het infiltratie- en bufferbekken.. Neerlichter is reeds voorzien van een gescheiden rioleringsstelsel, evenals het deel van de Dendermondsesteenweg vanaf de begraafplaats richting Neerlichter. Het gehele bedrijventerrein zal op de bestaande gescheiden riolering worden aangesloten.

Aan de instroom van de infiltratievoorzieningen dient een KWS afscheider met sedimentvang en coalescentiefilter voorzien te worden indien de verhardingen potentieel verontreinigd zijn. Deze dienen te voldoen aan EN 858 en DIN 1999, teneinde de infiltratiecapaciteit en de kwaliteit van het grondwater en het oppervlaktewater te beschermen.

De watertoets concludeert dat het RUP bijkomende bebouwingmogelijkheden realiseert ten opzichte van de bestaande juridische toestand. De aard van de bebouwing en de inrichting van het gebied wordt gewijzigd. In het plan worden de mogelijkheden voor opvang, infiltratie en buffering van hemelwater gevrijwaard en wordt geconcludeerd dat bij de omgevingsvergunningaanvraag kan worden voldaan aan de bepalingen van het decreet integraal waterbeleid. Ongeacht de conclusie in het RUP dient voor elk concreet project te worden onderzocht in welke mate deze een (schadelijk) effect kan hebben op de waterhuishouding.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de waterkwaliteit van oppervlaktewaters en bodemwaters te verwachten.

b) Feitelijke referentie

In het plangebied is momenteel een infiltratie- en bufferbekken aanwezig, parallel lopend met de N16.

De infiltratie- en buffervoorziening, alsook de grachten, wadi's en rioleringsinfrastructuur zijn wegens stopzetting van de werken (ten gevolge van de uitspraak van de RvVB (RvVB/A/1718/0248 d.d. 21/11/2017) inzake de vergunning voor de infrastructuurwerken) niet volledig afgewerkt. Momenteel loopt het gebied daardoor gedeeltelijk onder water. Dit is echter slechts een tijdelijke situatie die louter en alleen ontstaan is ten gevolge van het feit dat de werken op het terrein zoals voorzien in de vernietigde stedenbouwkundige vergunning slechts gedeeltelijk konden worden uitgevoerd. Na goedkeuring van onderhavig RUP zal opnieuw een omgevingsvergunning worden aangevraagd met het oog op het voltooiën van de infrastructuurwerken. Het verlenen van een omgevingsvergunning voor de realisatie van het bedrijventerrein en de bedrijfsgebouwen impliceert dat de gewestelijke verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater steeds moet worden nageleefd. De infrastructuurwerken zullen na het bekomen van de omgevingsvergunning onmiddellijk worden hervat, waarbij de nodige voorzieningen inzake waterhuishouding worden gerealiseerd, en de tijdelijke wateroverlast definitief wordt verholpen.

Daarnaast wordt met het RUP de aanleg van extra grachten mogelijk gemaakt wat zal zorgen voor een betere afwatering van het gebied.

De watertoets concludeert dat het RUP bijkomende bebouwingmogelijkheden realiseert ten opzichte van de bestaande juridische toestand. De aard van de bebouwing en de inrichting van het gebied wordt gewijzigd. In het plan worden de mogelijkheden voor opvang, infiltratie en buffering van hemelwater gevrijwaard en wordt geconcludeerd dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag kan worden voldaan aan de bepalingen van het decreet integraal waterbeleid. Ongeacht de conclusie in het RUP dient voor elk concreet project te worden onderzocht in welke mate deze een (schadelijk) effect kan hebben op de waterhuishouding.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de waterkwaliteit van oppervlaktewaters en bodemwaters te verwachten. Ten opzichte van de feitelijke referentie-situatie treedt er door de uitvoering van de bestemmingswijziging zelfs een positief effect op wat betreft het aspect wateroverlast.

3. Conclusie

Vanuit de discipline water zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten. In tegenstelling wordt zelfs een verbetering verwacht ten opzichte van de feitelijke referentiesituatie.

	Beoordeling
Effecten op het water (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op het water (planologische toestand/ Gewestplan)	0
Effecten op het water (feitelijke toestand)	+

Effecten op de bodem

1. Beschrijving referentiesituatie

- Op de bodemtypekaart worden vier types bodem weergegeven: het gaat voornamelijk om vochtig zand (blauw). In het noorden van het plangebied worden vochtig zandleem (donker geel) en nat zandleem (oranje) aangeduid. De bebouwde delen worden aangeduid als antropogeen (grijs).
- Het gebied staat gekend als matig gevoelig op vlak van grondwaterstroming. Ingrepen in de ondergrond zullen geen grote effecten hebben op de grondwaterstromingsrichting.
- Er zijn geen indicaties dat het plangebied verontreinigd is.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de bodem te verwachten.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Het RUP realiseert een bestemmingswijziging, ten opzichten van de gewestplanbestemming, die bijkomende bebouwing mogelijk maakt. Een groot deel van het plangebied wordt herbestemd van buffergebied naar zone voor lokaal bedrijventerrein, kmo's en kantoorachtigen. De aanleg van wegenis, openbaar domein en gebouwen zal enkel een effect hebben op de bovenste lagen van de bodem.

De aanleg van ondergrondse constructies kan eventueel een grondbemaling met zich meebrengen. Indien men van plan is te bemalen moet minstens een melding volgens Vlarem (klasse 3) van de activiteiten

gebeuren. Ze kan eventueel vergunningsplichtig zijn en zelfs MER-plichtig naargelang de ligging en het debiet per dag.

Het bodemdecreet, in voege sinds 1 juni 2008, is integraal van toepassing.

Men kan daarbij stellen dat er slechts een plaatselijk effect zal optreden in de bodem, hetgeen niet aanzienlijk negatief beoordeeld wordt.

b) Feitelijke referentie

In het plangebied werd een ontsluitingsweg aangelegd volgens de vergunning met dossiernummer 2012152.

Het RUP maakt de realisatie van bijkomende bebouwing binnen het plangebied mogelijk. In het plangebied is de noodzakelijke weginfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer reeds voorzien en werden reeds eerder graafwerken uitgevoerd.

3. Conclusie

Vanuit de discipline bodem zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op de bodem (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op de bodem (planologische toestand/ Gewestplan)	-
Effecten op de bodem (feitelijke toestand)	0

Licht-, geluid- en trillingshinder

1. Beschrijving referentie

- In het binnengebied van het plangebied is momenteel geen enkele vorm van verlichting aanwezig, uitgezonderd de straatverlichting bij omliggende wegen (N16, N17 en Neerlichter).
- Er is geluidshinder veroorzaakt door het verkeer op de N16 en N17.
- Het wegdek van de N16 is geasfalteerd. De maximumsnelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt 90 km/u. het wegdek van de N17 is ook geasfalteerd. De maximumsnelheid ter hoogte van het plangebied is 50 km/u en 70 km/u.
- Het plangebied grenst aan woningen gelegen langs de N17 en Neerlichter en aan een terrein van AWV in het oosten langs de N17.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Licht, geluid en trillingen

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect van lucht-, geluid- en trillingshinder te verwachten.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Licht

Het RUP realiseert een bestemmingswijziging, ten opzichten van de gewestplanbestemming, die bijkomende bebouwing mogelijk maakt. Een groot deel van het plangebied wordt herbestemd van buffergebied naar zone voor lokaal bedrijventerrein, kmo's en kantoorachtigen.

In het RUP zal verlichting worden toegestaan in functie van gebruik en veiligheid.

Het beheersen van lichthinder wordt reeds afgedwongen d.m.v. bestaande regelgeving (VLAREM II). Algemeen geldt dat de exploitant de nodige maatregelen moet treffen om lichthinder te voorkomen. Het gebruik en de intensiteit van lichtbronnen in open lucht dient beperkt tot de noodwendigheden inzake uitbating en veiligheid. Niet-functionele lichtoverdracht naar de omgeving dient maximaal beperkt te worden door de conceptie van de verlichting. De richting van klemtoonverlichting is beperkt tot de inrichting of de onderdelen ervan en lichtreclame mag de normale intensiteit van de openbare verlichting niet overtreffen. Zogenaamde sky-tracers (= bewegende of stilstaande krachtige lichtbundels gericht naar de hemel om de aandacht op een inrichting te vestigen) worden verboden.

Daarnaast zullen in het RUP bepalingen opgenomen worden om lichthinder verder te beperken. Alle verlichtingsarmaturen moeten op die manier zijn opgebouwd dat niet-functionele lichtoverdracht naar de omgeving maximaal wordt beperkt. Klemtoonverlichting mag enkel gericht zijn op de inrichting of onderdelen ervan. Het bedrijventerrein bevindt zich op voldoende afstand van woningen zodat de omwonenden geen lichthinder ondervinden.

Alle visuele reclames en publiciteitsmaatregelen zijn beperkt tot de bekendmaking van de bedrijvigheid op die plaats uitgeoefend of de bekendmaking van goederen die op die plaats te koop of te huur zijn. Eventuele verlichting is niet flikkerend en niet schreeuwerig (max. 200 lux op de reclames en de gevel) en mag de eventuele bewoners op de verdiepingen niet hinderen. Er mag geen gebruik gemaakt worden van producten die de lichtweerkaatsing versterken.

Geluid

In het bedrijventerrein zou geluidshinder kunnen optreden als gevolg van de toenemende verkeersbewegingen en de bedrijfsactiviteit zelf. De omliggende bestaande functies zullen hiervan weinig hinder ondervinden, aangezien ze gescheiden worden door een dichte groenbuffer of op een afstand van de weg- en bedrijfsinfrastructuur zijn gelegen. Het wegverkeer op de nabijgelegen N16 en N17 zorgen reeds voor een geluidsbelasting van ca. 55-64 dB ter hoogte van de bebouwing langs de N17 en Neerlichter. Het beperken van de maximale toegelaten snelheid (50 km/u) binnen het bedrijventerrein en de aanleg van stillere wegverharding zal deze hinder verder beperken tot een aanvaardbaar niveau binnen het bedrijventerrein zelf.

Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein voor gemotoriseerd verkeer werd geopteerd om de ontsluitingsweg zo ver mogelijk van de woningen te voorzien zodat de geluidshinder voor de woningen beperkt blijft.

Effecten beschrijving en – beoordeling:

Bij de selectie van bedrijven die zich op het toekomstig bedrijventerrein kunnen vestigen, wordt rekening gehouden met de hinder die ze teweeg brengen. Hinderlijke activiteiten worden geweerd.

Bovendien wordt er tussen de omliggende woningen en het bedrijventerrein een dichte buffer van 15m gerealiseerd, waardoor eventuele geluidshinder zelden of nooit de woningen zal bereiken. Bijkomend kan het bedrijventerrein gezien worden als een extra buffering tussen de N16 en de woningen langs Neerlichter en Dendermondsesteenweg.

De bestaande milieuwetgeving (VLAREM II) houdt eveneens normen in m.b.t. geluidsbeheersing.

De activiteiten die via het RUP worden toegelaten, zijn relatief geluidsarm en brengen geen specifieke geluidshinder met zich mee. Er is dus geen negatief effect op geluid te verwachten.

Trillingen

Effecten beschrijving en – beoordeling:

Zwaar verkeer kan trillingshinder veroorzaken. De omliggende bestaande functies zullen geen rechtstreekse hinder ondervinden aangezien ze niet onmiddellijk langs de nieuwe ontsluitingsweg zijn gelegen. Het beperken van de maximale toegelaten snelheid (50 km/u) binnen het bedrijventerrein en de

aanleg van stillere wegverharding zal deze hinder verder beperken tot een aanvaardbaar niveau binnen het bedrijventerrein zelf.

b) Feitelijke referentie

Licht

In het binnengebied van het plangebied is momenteel geen verlichting aanwezig. Langs de randen van het plangebied (N16, N17 en neerlichter) zijn verlichtingspalen aanwezig. Door de opmaak van het RUP 'Winning – Herneming' wordt bijkomende lichtinfrastructuur mogelijk gemaakt in het plangebied.

Het beheersen van lichthinder wordt reeds afgedwongen d.m.v. bestaande regelgeving (VLAREM II). Daarnaast zullen in het RUP bepalingen opgenomen worden om lichthinder verder te beperken.

Geluid

Het plangebied ligt ingesloten tussen twee verkeersaders, de N16 en N17. Daarnaast liggen er ten noorden en westen van het plangebied regionale bedrijventerreinen. Deze zaken veroorzaken geluidshinder in het plangebied. Met het RUP 'Winning – Herneming' zal extra bebouwing en een groenbuffer in het binnengebied gerealiseerd worden. Deze extra bebouwing en groenbuffer kunnen het geluid komende van de N16 en N17 helpen beperken ten opzichte van de bestaande woningen langs Neerlichter en de N17. Dit zal er voor zorgen dat de woonkwaliteit van de omwonenden erop vooruit gaat.

In het bedrijventerrein zou dan weer extra geluidshinder kunnen optreden als gevolg van de verkeersbewegingen en de bedrijfsactiviteit zelf. De omliggende bestaande functies zullen hiervan weinig hinder ondervinden aangezien ze gescheiden worden door een dichte groenbuffer of op een afstand van de weg- en bedrijfsinfrastructuur zijn gelegen. Daarnaast wordt de toegang voor gemotoriseerd verkeer zo ver mogelijk van de bestaande woningen voorzien.

Het wegverkeer op de nabijgelegen N16 en N17 zorgen reeds voor een geluidsbelasting van ca. 55-64 dB ter hoogte van de bebouwing langs de N17 en Neerlichter. Het beperken van de maximale toegelaten snelheid (50 km/u) binnen het bedrijventerrein en de aanleg van stillere wegverharding zal deze hinder verder beperken tot een aanvaardbaar niveau binnen het bedrijventerrein zelf.

De effectenbeschrijving en -beoordeling van de feitelijke referentie situatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en – beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming.

Trillingen

De effectenbeschrijving en -beoordeling van de feitelijke referentie situatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en -beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

3. Conclusie

Vanuit de discipline hinder zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op licht geluid en trillingshinder (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op licht geluid en trillingshinder (planologische toestand/ Gewestplan)	0
Effecten op licht geluid en trillingshinder (feitelijke toestand)	0

Effecten op het landschap, cultureel erfgoed en archeologie

1. Beschrijving referentie

- Het plangebied is niet gelegen binnen een relictzone, noch binnen een ankerplaats.
- Het plangebied is niet gelegen in een beschermd landschap of dorpsgezicht.
- In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten.
- In het plangebied zijn 3 bunkers vastgesteld als bouwkundig relict. De meest westelijke bunker werd afgebroken (vergunning met dossiernummer 2012152), waardoor slechts 2 bunkers aanwezig zijn op het terrein.
- In het plangebied bevindt zich volgens het CAI²¹ een archeologische vindplaats.
- In het plangebied heeft een archeologisch vooronderzoek plaatsgevonden, in uitvoering van de vergunning met dossiernummer 2012152. Hierin werden verschillende bewoningssporen uit de metaaltijden ontdekt en in het westelijk deel van het terrein sporen uit de late middeleeuwen. Uit het vooronderzoek werd beslist dat een vervolgonderzoek dient te gebeuren. Enkel het natuurwetenschappelijk onderzoek dient nog te gebeuren. Het plangebied werd vrijgegeven.
- Ten noorden en westen van het plangebied bevindt zich een industriegebied en steenwegen (N16 ontstaan na 1850 en Dendermondsesteenweg aangelegd tussen 1775-1850).
- Het plangebied is momenteel redelijk open. Het zicht wordt in het zuiden en oosten begrensd door woningen, in het noorden door industrie en een bomenrij en in het oosten door een terrein van AWV, een tankstation en enkele handelszaken.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Landschap, cultureel erfgoed en archeologie

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect op het landschap, cultureel erfgoed en de archeologie te verwachten.

2. Ten opzichten van de voorgaande gewestplanbestemming

Landschap

De randen van het plangebied worden gevormd door een groene buffer die in de buurt van bestaande woningen visueel zeer dicht wordt aangeplant. Naar de N16 en het oostelijk deel van de N17 toe wordt een groenstrook voorzien waarin een aangepaste aanplanting voorzien wordt. Door de realisatie van het bedrijventerrein en de aanplanting van een buffer rondom de bedrijven zal het landschap een meer gesloten karakter krijgen. Rondom het plangebied zijn woningen, verkeersassen en een bedrijventerrein aanwezig. Dit maakt de omgeving van het plangebied zeer gesloten waardoor geen aanzienlijk negatief effect op het landschap wordt verwacht.

Cultureel erfgoed

²¹ Geraadpleegd op 14/02/2018

In het plangebied zijn drie bunkers vastgesteld als bouwkundig relict. De meest westelijke bunker werd gesloopt (vergunning met dossiernummer 2012152). De twee nog aanwezige bunkers worden behouden en moeten in het ontwerp van het bedrijventerrein worden geïntegreerd.

Archeologie

De herontwikkeling van het plangebied kan een impact hebben op het archeologische erfgoed dat mogelijks aanwezig is in de ondergrond. Hierbij kan reeds worden verwezen naar het Onroerend erfgoeddecreet, Afdeling 4 'Archeologisch onderzoek bij vergunningsplichtige ingrepen in de bodem'. Voorafgaand aan een vergunningsaanvraag zal een archeologienota moeten worden opgemaakt met de bevindingen uit het archeologisch onderzoek. Naar aanleiding van de vernietigde vergunning (dossiernummer 2012152) werd in het plangebied reeds een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Het plangebied werd vrijgegeven door het Agentschap Onroerend Erfgoed.

b) Feitelijke referentie

Het plangebied heeft een open karakter met beperkte bebouwing en vegetatie. De randen van het plangebied zullen gevormd worden door een groene buffer die in de buurt van bestaande woningen visueel zeer dicht zal worden aangeplant. Daarnaast zullen verschillende bomenrijen in het plangebied aangeplant worden. Naar de N16 en het oostelijk deel van de N17 toe wordt een groenstrook voorzien waarin een aangepaste aanplanting voorzien wordt. Door de realisatie van het bedrijventerrein en de aanplanting van een buffer rondom de bedrijven zal het landschap een meer gesloten karakter krijgen. Rondom het plangebied zijn woningen, verkeersassen en een bedrijventerrein aanwezig. Dit maakt de omgeving van het plangebied zeer gesloten waardoor geen aanzienlijk negatief effect op het landschap wordt verwacht.

Cultureel erfgoed

In het plangebied zijn twee bunkers aanwezig die werden vastgesteld als bouwkundig relict. Een derde bunker werd omwille van de ongunstige ligging verwijderd op basis van de vergunning met dossiernummer: 2012152. De twee nog aanwezige bunkers worden behouden en zullen in het ontwerp van het bedrijventerrein worden geïntegreerd.

Archeologie

In het plangebied werd een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd²². Hieruit bleek dat er verschillende bewonerssporen uit de metaaltijden, sporen uit de late middeleeuwen/ nieuwe tijd, een mogelijke loopgraaf en een eventuele voorloper van de buurtweg aanwezig zijn. De opgravingen in het kader van het archeologisch onderzoek werden reeds uitgevoerd.

3. Conclusie

Vanuit de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zijn in geen van de voorgestelde scenario's negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op landschap, cultuur erfgoed en archeologie (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op landschap, cultuur erfgoed en archeologie (planologische toestand/ Gewestplan)	0
Effecten op landschap, cultuur erfgoed en archeologie (feitelijke toestand)	0

²² KMO-Zone De Winning in Puurs: Een bureauonderzoek, verkennend booronderzoek en archeologische prospectie met ingreep in de bodem (Bron: J.A.G. van Rooij en P.L.M. Hazen)

Effecten op de biodiversiteit (fauna en flora)

1. Beschrijving referentie

- Het betreft een deels onbebouwd terrein bestemd als lokaal bedrijventerrein. Op de perceelsgrenzen langs de N16 en tussen het woongebied en bedrijventerrein komen enkele bomenrijen voor.
- Het plangebied wordt volgens de BWK versie 2 in het noorden en oosten voor een groot deel gecategoriseerd als biologisch waardevol en voor een klein deel als complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen:
 - Soortenrijk permanent cultuurgrasland + bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix sp.*) (hp* + kbs)
 - Populierenbestand op vochtige bodem met ondergroei van kruiden of ruigtevegetatie (lhi)
 - Opslag van allerlei aard (sz)
 - Loofhoutaanplant (exclusief populier) + Amerikaanse eik (*Quercus rubra*) (n + quer)
 - Soortenarm permanent cultuurgrasland + bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg (*Salix sp.*) (hp + kbs)
- Op basis van de vergunning voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning (dossiernummer: 2012152) werd een deel van de vegetatie verwijderd om later gecompenseerd te worden in de groenbuffer. Slechts een beperkt aantal van de biologisch waardevolle elementen zijn nog aanwezig in het plangebied. Het betreft een bomenrij met dominantie van (al dan niet geknotte) wilg. Deze blijft behouden.
- Het plangebied is niet gelegen binnen of nabij VEN-, IVON-, habitat- of vogelrichtlijngebieden of natuurgebieden (gewestplan). De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' bevindt zich op ca. 1,5 km van het plangebied.
- De bunkers binnen het plangebied bevinden zich tussen 2 forten waar vleermuis-foerageerruimtes werden vastgesteld.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de biodiversiteit te verwachten.

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

Effectenbeschrijving en -beoordeling:

Bij de inrichting van het bedrijventerrein gaat er de nodige aandacht naar het voorzien van kleine landschapselementen en diverse groenstructuren, zodat de biodiversiteit op peil gehouden kan worden en de migratie van soorten niet belemmerd wordt (oa. vleermuisvriendelijke maatregelen). Aan de bedrijven wordt tevens opgelegd dat zij een bepaald percentage (10%) van de niet bebouwbare oppervlakte van het bedrijfskavel moeten beplanten met bodembedekkers, struiken hagen en bomen.

Het toekomstige bedrijventerrein zal worden voorzien van groene elementen, een open bufferbekken, bufferzones en grachten binnen het plangebied, wat de migratie van soorten en de biodiversiteit ten goede zal komen. Tevens blijven de bestaande bunkers in het plangebied behouden.

b) Feitelijke referentie

In het plangebied is slechts in beperkte mate groen aanwezig. Het betreft een bomenrij parallel met de N16, loodrecht op de N16 achter de woningen aan Neerlichter en een bomenrij in de bocht van de N17. De overige vegetatie in het plangebied werd gekapt²³. Hierdoor zijn een groot deel van de, op de biologische waarderingskaart, aangeduide waardevolle elementen niet meer aanwezig in het plangebied. De elementen vandaag nog aanwezig blijven behouden. Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) gaf op de vergunning een voorwaardelijk gunstig advies waarbij de te kappen vegetatie gecompenseerd dient te worden in de aan te leggen groenbuffer.

Door de uitspraak van de RvVb d.d. 21/11/2017 werd de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar tot verlening van de vergunning vernietigd. Hierdoor is het onmogelijk de groenbuffer aan te leggen en het verwijderde groen te compenseren.

De effectenbeschrijving en -beoordeling van de feitelijke referentie situatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en -beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

3. Conclusie

Vanuit de discipline fauna en flora zijn in geen van de voorgestelde scenario's aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten. Op basis van de feitelijke referentiesituatie is zelfs een positief effect te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op biodiversiteit (planologische toestand/RUP)	0
Effecten op biodiversiteit (planologische toestand/Gewestplan)	-
Effecten op biodiversiteit (feitelijke toestand)	+

Effecten op luchtkwaliteit

1. Beschrijving referentie

- Het plangebied is gelegen in een zone die volgens het geoloket van de Vlaamse Milieumaatschappij²⁴ in het laatste uur een PM₁₀ tussen 31 en 40 µg/m³, een PM_{2,5} tussen 26 en 35 µg/m³ en een NO₂ tussen 0 en 20 µm³ aangeeft.
- Het betreft een deels onbebouwd terrein voor lokale bedrijven en kmo's.
- Het gebied sluit aan op een (regionaal) bedrijventerrein, woongebied met landelijk karakter, gelegen langs de Dendermondsesteenweg (N17) en Neerlichter, een gebied voor wonen, lokaalbedrijventerrein en handel.

2. Beoordeling milieueffecten

a) Planologische referentie

1. Ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010

Het RUP betreft geen bestemmingswijziging t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010 gelegen binnen het plangebied. Er zijn dan ook geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten t.o.v. dit RUP.

Er is bijgevolg geen negatief effect op de luchtkwaliteit te verwachten.

²³ Stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning d.d. 26/10/2015 (dossiernummer: 2012152)

²⁴ <https://www.vmm.be/data/luchtkwaliteit-in-je-eigen-omgeving/>

2. Ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

De milieukwaliteitsnormen voor lucht worden beschreven in VLAREM II. Hieronder worden de normen gegeven voor de meest relevante stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (VLAREM-bijlage 2.53.11 en 2.5.3.14). er worden immissiegrenswaarden gegeven enerzijds voor jaargemiddelden en anderzijds (behalve bij PM_{2,5}) voor dag- of uurgemiddelden (aantal toegelaten overschrijdingen per jaar). Fijn stof is één van de meest schadelijke stoffen die luchtverontreiniging veroorzaken. Fijn stof is afkomstig van verschillende bronnen. De industrie stoot fijn stof uit, maar ook dieselwagens zijn een belangrijke oorzaak.

Tabel 3: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II en Europese dochterrichtlijnen

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarden µg/m ³	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	kalenderjaar	40	-
Fijn stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	25 (20 in 2020)	-

Effectenbeschrijving en – beoordeling:

Er kunnen effecten optreden n.a.v. de constructiefase en de werkingsfase en eventueel bijkomend verkeer. De bestaande milieuwetgeving (VLAREM II) houdt normen in m.b.t. luchtkwaliteit. Deze voorschriften zijn verankerbaar op vergunningenniveau.

Bij de selectie van bedrijven die zich op het toekomstig bedrijventerrein kunnen vestigen, zal tevens rekening worden gehouden met de hinder die ze teweeg brengen. Hinderlijke activiteiten (o.a. bedrijven met grote verplaatsingsbehoefte, bedrijfsactiviteiten met hoge emissies, ...) worden geweerd.

Daarnaast kunnen in het RUP nog maatregelen genomen worden om de negatieve impact (t.g.v. energiebehoefte) te beperken (o.a. compacte bebouwingsvorm en koppelbouw). Tevens dient een oordeelkundige inplanting en keuze van groenstructuren worden nagestreefd die kan bijdragen tot minder hinder en een betere luchtkwaliteit.

De immissiegrenswaarden van de VLAREM II, voor NO_x (200µg/m³), worden volgens het geoloket van de Vlaamse Milieu Maatschappij niet bereikt (NO₂: 0-20 µg/m³) voor de omgeving van het bedrijventerrein Winning, waarbij het luchtvervuilende aspect van de transportsector voornamelijk een effect heeft op de NO_x waarden²⁵. Omwille van de beperkte toename van mobiliteit door de herbestemming van het plangebied, zoals nader toegelicht onder de discipline mobiliteit, zullen geen significant negatieve effecten ten opzichte van lucht(vervuiling) optreden.

De grenswaarde voor PM₁₀ (40µg/m³) en PM_{2,5} (25 µg/m³) worden niet bereikt.

b) Feitelijke referentie

Het RUP maakt de realisatie van bijkomende bebouwing en de afwerking van de weginfrastructuur binnen het plangebied mogelijk. In het plangebied is de noodzakelijke weginfrastructuur reeds voorzien.

²⁵ zie figuur Figuur 35: Luchtkwaliteit stikstofdioxide (NO₂) (Bron: Vlaamse Milieu Maatschappij. Luchtkwaliteit .geraadpleegd op 24/07/2019, van <http://www.vmm.be/data/stikstofdioxide-no2-jaargemiddelde>)

De effectenbeschrijving en -beoordeling van de feitelijke referentie situatie is verder identiek aan de effecten beschrijving en -beoordeling ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming.

3. Conclusie

Vanuit de discipline lucht zijn geen aanzienlijk negatieve milieueffecten te verwachten.

	Beoordeling
Effecten op luchtkwaliteit (planologische toestand/ RUP)	0
Effecten op luchtkwaliteit (planologische toestand/ Gewestplan)	-
Effecten op luchtkwaliteit (feitelijke toestand)	-

5.3.6. Conclusie

Cumulatieve effecten ten gevolge van het RUP

Dit initiatief zal geen cumulatieve effecten generen.

Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied is gesitueerd dicht bij de grens met Willebroek. Aangezien er werd geconcludeerd dat er geen aanzienlijke milieueffecten zullen optreden, kan in alle redelijkheid worden besloten dat er ook geen grensoverschrijdende effecten zullen optreden n.a.v. het RUP 'Winning-Herneming'.

Milieueffecten

Op basis van de reeds beschikbare informatie kan worden besloten dat ten gevolge van het RUP 'Winning - Herneming' **geen aanzienlijk negatieve milieueffecten** te verwachten zijn.

1. Planologische toestand ten opzichte van RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010.

	Beoordeling
Effecten op de mens	0
Effecten op mobiliteit	0
Effecten op water	0
Effecten op de bodem	0
Effecten op licht-, geluid- en trillingshinder	0
Effecten op landschap, cultureel erfgoed en archeologie	0
Effecten op de biodiversiteit	0
Effecten op luchtkwaliteit	0

2. Planologische toestand ten opzichte van de voorgaande gewestplanbestemming

	Beoordeling
Effecten op de mens	-
Effecten op mobiliteit	-

Effecten op water	0
Effecten op de bodem	-
Effecten op licht-, geluid- en trillingshinder	0
Effecten op landschap, cultureel erfgoed en archeologie	0
Effecten op de biodiversiteit	-
Effecten op luchtkwaliteit	-

3. Feitelijke toestand

	Beoordeling
Effecten op de mens	-
Effecten op mobiliteit	-
Effecten op water	+
Effecten op de bodem	0
Effecten op licht-, geluid- en trillingshinder	0
Effecten op landschap, cultureel erfgoed en archeologie	0
Effecten op de biodiversiteit	+
Effecten op luchtkwaliteit	-

6. ONTHEFFING PLAN-MER EN RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

6.1. Ontheffing plan-MER

De scopingsnota van het RUP Winning herneming is door het CBS goedgekeurd op 19/03/2019. Op 20/03/2019 is de scopingsnota RUP Winning herneming bezorgd aan de dienst MER, in kader van het ontvangen van een mer-beoordeling.

Op 2/05/2019 formuleert de dienst MER opmerkingen bij de scopingsnota, waarop wijzigingen aan de scopingsnota worden uitgevoerd.

De aangepaste versie van de scopingsnota is door het CBS goedgekeurd op 08/10/2019. Op 20/11/2019 is de aangepaste scopingsnota RUP Winning herneming bezorgd aan de dienst MER. Op 26/11/2019 werd het advies van de dienst mer ontvangen. Het advies stelt: *“Op basis van bovenstaande motivering bepaalt team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP”*

6.2. Ruimtelijk veiligheidsrapport

De RVR toets voor het plangebied RUP Winning-herneming werd ontvangen en toegevoegd als bijlage 3. Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst veiligheidsrapportering en er dient geen ruimtelijk veiligheidsrapport te worden opgemaakt.

7. INSTRUMENTARIUM

7.1. RUP

Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:

- welke activiteiten er mogen plaatsvinden,
- waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften gebouwen en constructies in een bepaalde zone moet voldoen,
- hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.²⁶

7.2. Recht van voorkoop

Het recht van voorkoop is een wettelijk recht dat de houder van dat recht de mogelijkheid geeft om gronden en gebouwen die verkocht worden, bij voorrang op de kandidaat-koper aan te kopen, voor dezelfde prijs en onder dezelfde voorwaarden.

De Vlaamse overheid en de lokale overheden (provincies, gemeenten, intercommunales, ...) hebben in bepaalde gebieden een 'recht van voorkoop'. Als een overheid dat recht uitoefent, verwerft zij dus in de plaats van de kandidaat-koper de aangeboden onroerende goederen. Zij koopt dan tegen de prijs en de voorwaarden van de kandidaat-koper.

Rechten van voorkoop zijn voor overheidsinstellingen een instrument om hun opdracht van openbaar nut te realiseren op hun werkingsdomeinen (o.a. natuurbehoud, ruimtelijke ordening, woonbeleid, waterbeleid, scheepvaart, enz...)

In een gebied waar het voorkooprecht speelt, mag een eigenaar alleen verkopen nadat hij de begunstigen van het voorkooprecht de gelegenheid heeft gegeven hun recht uit te oefenen.²⁷

Er zal een recht van voorkoop worden opgelegd aan de percelen 547g6 en 546t die bestemd worden als lokaal bedrijventerrein. Het recht van voorkoop wordt opgelegd op desbetreffende percelen om uitvoering te kunnen geven aan de bestemming en overdrukken dewelke binnen deze percelen op het grafisch plan worden weergegeven. De begunstigde in eerste rangorde is IGEMO.

²⁶ <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan>

²⁷ <https://www.vlaanderen.be/nl/bouwen-wonen-en-energie/kopen-en-verkopen/het-recht-van-voorkoop>

8. MOTIVATIE BESTEMMINGSWIJZIGING IN HERBEVESTIGDE AGRARISCH GEBIEDEN.

In het RUP worden bestemmingswijzigingen doorgevoerd binnen het herbevestigd agrarisch gebied, ten opzichten van de gewestplanbestemming.

Volgens de omzendbrief RO/2010/01 betreffende het ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn, is er in de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen principieel de beleidsmarge om – na grondige afweging – bestemmingswijzigingen door te voeren in herbevestigd agrarisch gebied.

De mogelijke planologische omzetting van deze gebieden kadert zich binnen het geplande RUP 'Winning-herneming'. De landbouwgebruikspcelenkaart (2017) toont dat het landbouwareaal in en rondom het plangebied voornamelijk bestaat uit grasland, landbouwinfrastructuur en maïs. De percelen aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied, binnen het plangebied worden niet meer gebruikt voor agrarische activiteiten. Een historische versie van de landbouwgebruikspcelenkaart (2008) toont eveneens dat op de percelen aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied, geen landbouwgebruik gekend is.

De kaart van herbevestigde agrarische gebieden geeft aan dat 0,6 ha herbevestigd agrarisch gebied gesitueerd is binnen het plangebied. Deze aanduiding wordt weergegeven voor de percelen 538H2, 544C; 545F en een gedeelte van het openbaar domein.

Perceel 538H2 kent een omgevings- en milieuvergunning voor het inrichten van een tankstation daterende voor het ontstaan van de omzendbrief. Tevens dateert het openbaar domein uit een periode voor de omzendbrief. De gezamenlijke oppervlakte van beide uitzonderingen wordt daarbij afgehouden van het totale herbevestigd agrarisch gebied. Bij de inwerkingtreding van het RUP wordt ca; 0,12 ha herbevestigd agrarisch gebied herbestemd.



Figuur 41: Gebieden aangeduid als HAG (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt. geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

Onderzoek naar de impact op de agrarische structuur

De percelen aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied worden niet meer gebruikt voor agrarische activiteiten. Onderstaande kaart toont de landbouwgebruikspcelen (2017). Hierop wordt duidelijk dat het respectievelijk herbevestigd agrarisch gebied geen landbouwgebruik meer kent.

Daarnaast situeren de percelen 544C en 545F zich binnen het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

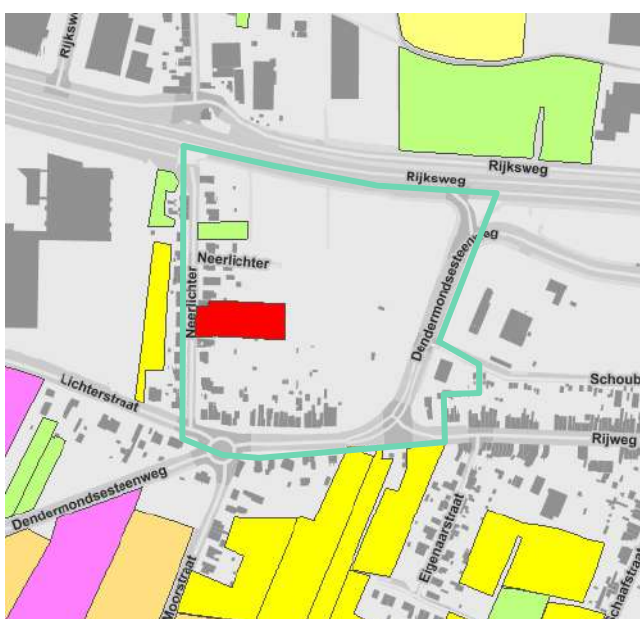
Voor de beoordeling van de impact op de agrarische structuur wordt gekeken naar de planologische toestand van het plangebied. Voor de aftoetsing van het planinitiatief aan de planologische toestand dient gekeken te worden naar het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' d.d. 23 december 2010.

Het RUP 'Winning-herneming' realiseert **geen** bestemmingswijziging ten opzichte van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning.'

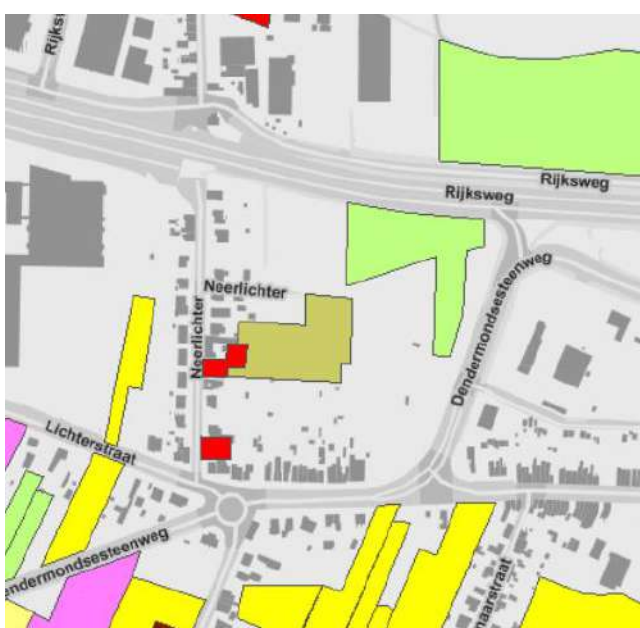
Omwille van de aantasting van de wettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d. 23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad van Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), wordt de bestemmingswijziging van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Winning-Herneming' in de mer-screening eveneens afgetoetst aan de voorgaande juridische bestemming van het plangebied, zijnde de gewestplan bestemming

Binnen het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' worden geen agrarische bestemmingen weergegeven. Er kan aldus aangenomen worden dat de impact op de agrarische structuur daarbij onbestaand is.

Binnen de gewestplan bestemming word slechts een kleine oppervlakte binnen het plangebied bestemd als agrarisch gebied, waarvan een gedeelte wegenis. Gelet op de beperkte nauwkeurigheid van het gewestplan, schaal 1/25.000, wil dit zeggen dat bij de gewestplancontouren rekening dient gehouden te worden met een foutmarge van 10 tot 20 meter. Gelet op deze nauwkeurigheidsgraad en de afgesplitste ligging van de percelen bestemd als agrarisch gebied ten opzichte van het agrarisch gebied ten zuiden van de Rijksweg, kan aldus aangenomen worden dat de impact op de agrarische structuur daarbij onbestaand is.



Figuur 42: Landbouwgebruikspcelen 2017 (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt. geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)



Figuur 43: Landbouwgebruikspcelen 2008 (Bron: Vlaamse overheid. Geopunt. geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

Onderzoek planologische ruil

In navolging van de omzendbrief wordt onderzocht welke potentiële compensatiegebieden er te vinden zijn op het grondgebied van Puurs-Sint-Amands om het planologisch evenwicht te herstellen. Gelet op de kleine oppervlakte van het betrokken herbevestigd agrarisch gebied wordt ervanuit gegaan dat een grote selectie van potentiële compensatiegebieden kan worden teruggevonden.

Echter gelet op de onbestaande impact op de agrarisch structuur worden deze gebieden niet verder onderzocht.

Onderzoek naar mogelijke flankerende maatregelen.

Op 3 juni 2005 legde de Vlaamse Regering de methodiek vast voor de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen in het kader van het behoud van de belangrijkste landbouwgebieden. Op basis van de ruimtelijke visie omtrent landbouw, natuur en bos herbevestigde de Vlaamse regering 538 000 ha agrarisch gebied.

De bijhorende omzendbrief stelt dat: *“Binnen de vastgelegde perimeters worden de bestemmingen van de bestaande rechtsgeldige gewestplannen, algemene (APA) en bijzonder plannen van aanleg (BPA), de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen door de Vlaamse Regering beleidsmatig herbevestigd. De beslissing heeft uitsluitend betrekking op agrarische, natuur-, bos- en overige groengebieden op de bestaande rechtsgeldige plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen die liggen binnen de perimeter op de kaarten. De beslissing heeft geen betrekking op alle andere bestemmingen (woongebied, recreatiegebieden, industriegebied, ...) op de gewestplannen, de gemeentelijk plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen die binnen deze perimeters liggen, tenzij expliciet anders vermeld. Dit impliceert ook dat de rechtsgeldige gemeentelijke plannen van aanleg die een van het gewestplan afwijkende bestemming hebben onverminderd van kracht blijven.”*

Ter hoogte van het plangebied Winning werd een klein gedeelte aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied. Gelet op de schaal en planologische situatie kan geoordeeld worden dat inname van het HAG onbestaand is en geen flankerende maatregelen voorzien dienen te worden. De totale oppervlakte herbevestigd agrarisch gebied te Puurs-Sint-Amands betreft ongeveer 1 772 ha. Het herbevestigd agrarisch gebied gesitueerd in het plangebied (0,12 ha) maakt slechts 0,007% van het totale HAG, gesitueerd in Puurs-Sint-Amands, uit.

Planningsinitiatief behoort tot de principiële beleidsruimte van de omzendbrief RO/2010/01

Het betreffende RUP beroept zich op de beleidsruimte volgens omzendbrief RO/2010/01 waarbij gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen een bestemmingswijziging kunnen doorvoeren na grondige afweging.

9. VERTALING NAAR STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN GRAFISCH PLAN

9.1. Contour RUP

De contour van het RUP valt niet volledig samen met de bestaande administratieve perceelsgrenzen, maar volgt uit of is gebaseerd op de contour van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'. Hierbij wordt getracht om zoveel mogelijk de huidige kadastrale grenzen (GRB, adp, wgo) te volgen.

Binnen de contouren van het RUP zijn volgende administratieve percelen volledig of gedeeltelijk gelegen: Afdeling 2, sectie C, 538k², 538t, 538e², 538l², 538m², 538h², 538d², 537n, 538c², 527f, 539a, 542c, 552c, 547e, 545b, 543c, 544c, 545f, 546s, 546d, 547m⁸, 547h⁸, 547y⁷, 547l⁸, 547c⁸, 547w⁷, 547d⁸, 547s⁷, 547r⁷, 547g⁷, 547e⁷, 547e⁸, 547r⁸, 547x⁷, 547g⁴, 547g⁶, 546t, 546w, 546x, 545h, 547d⁷, 547f⁸, 547k⁸, 547r⁴, 547t⁷, 547s⁵, 547k⁴, 547v⁵, 547z⁷, 547t⁵, 547f⁶, 547k⁶, 547p⁷, 547h⁷, 547a⁵, 547v⁷, 547n⁷, 547m⁷, 547s⁶, 547l⁷, 547k⁷, 547l⁶, 547h⁶, 547k⁵, 547b⁸, 547a⁸, 547m⁶, 551a², 551x, 551y, 551z, 551d², 551e², 547v⁶, 547w⁶ en 547c⁶.

9.2. Bestemmingszones en globale inrichtingsprincipes

Binnen het RUP worden bestemmingszones onderscheiden die resorteren onder de gebiedscategorie woongebied, bedrijvigheid, overig groen en lijninfrastructuur.

9.2.1. Woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing. (art. 2.0)

Er wordt een woongebied afgebakend waarbinnen wonen in ééngezinshuizen en gemeenschapsfuncties binnen het voormalige schoolgebouw zijn toegelaten als hoofdfunctie. Het inrichten van nevenfuncties is er toegelaten voor maximum 100m² en maximum 50% van de vloeroppervlakte van het hoofdgebouw en beperkt tot de gelijkvloers. De toegelaten functies zijn afhankelijk van hun ligging binnen het plangebied en betreffen: privé en openbare diensten, gemeenschapsvoorzieningen, zelfstandige beroepen, kantoorfunctie, ambacht, Andere functies dan de woonfunctie mogen in geen geval de draagkracht van de omgeving overschrijden of de woonbestemming in de omgeving in het gedrang brengen. Het inrichten van meergezinshuizen is niet toegestaan binnen deze bestemmingszone. Het woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing omschrijft inrichtingsvoorschriften die de bebouwingwijze, plaatsing/afmetingen van de gebouwen, dakvormen, verhardingen en kavelvoorschriften bepalen.

Een meldingsplicht wordt opgelegd voor van het hoofdgebouw vrijstaande niet voor verblijf bestemde bijgebouwen, met inbegrip van carports, in de zijtuin tot op 3 meter van de perceelsgrenzen of in de achtertuin tot op 1 meter van de perceelsgrenzen. De vrijstaande bijgebouwen kunnen in de achtertuin ook op of tegen de perceelsgrens geplaatst worden als ze tegen een bestaande scheidingsmuur opgericht worden en als de bestaande scheidingsmuur niet gewijzigd wordt. De totale oppervlakte blijft beperkt tot maximaal 40m² per goed, met inbegrip van alle bestaande vrijstaande bijgebouwen. De maximale hoogte is beperkt tot 3,5m.

9.2.2. Gebied voor wonen, lokale bedrijven en handel. (art. 3.0)

Er wordt een woongebied afgebakend waarbinnen wonen in ééngezinshuizen, privé en openbare diensten, gemeenschapsvoorzieningen, zelfstandige beroepen, ambacht, handel, restaurants & cafés, ontsluitingsmogelijkheden en nutsvoorzieningen aanpalende aan de Schoubroekstraat mogelijk zijn. Bestaande hoofdzakelijk vergunde of vergund geachte gebouwen met een andere functie kunnen worden onderhouden, in stand gehouden en verbouwd worden binnen het bestaande vergunde of vergund geachte volume. Nieuwe functies dewelke sterk verkeer aantrekkende activiteiten betreffen, zijn niet toegelaten. Het inrichten van meergezinshuizen is niet toegestaan binnen deze bestemmingszone. Het gebied voor wonen, lokale bedrijven en handel omschrijft inrichtingsvoorschriften die de bebouwingwijze, plaatsing/afmetingen van de gebouwen, dakvormen, verhardingen en kavelvoorschriften bepalen.

Binnen de bestemmingszone situeert zich een benzinestation. Gelet op de bestaande hoofdzakelijk vergunde of vergund geachte gebouwen en functie van het benzinestation, is het in stand houden en/of verbouwen van het benzinestation op de hoek van de Dendermondsesteenweg-Rijweg expliciet mogelijk. Verbouwingen dienen zich te beperken binnen het bestaande vergunde of vergund geachte volume, tenzij uitbreidingen om te kunnen voldoen aan voorwaarden tot verlenging van de milieuvergunning of voorwaarden opgelegd door de sociale inspectie noodzakelijk worden geacht.

9.2.3. Gebied voor lokale bedrijven en kmo's (art. 4.0)

Er wordt een gebied voor lokale bedrijven en kmo's afgebakend waarbinnen de herlokalisatie van lokale bestaande zonevreemde bedrijven en lokale bedrijven gericht op de productie-, herstel-, opslag-, bewerking- of verwerking van goederen, ontwikkelings- en/of onderzoeksactiviteiten, kleine transportbedrijven met beperkte distributie als hoofdfunctie zijn toegelaten binnen de gehele bestemmingszone. Kantoorachtigen en kleinschalige complementaire voorzieningen als hoofdfunctie zijn toegelaten binnen de representatieve landmark. Kantoorachtigen zijn bedrijven in gebouwen met de uiterlijke vorm van een kantoor maar met een functie en/of hoofdactiviteit die niet gericht is op hoofdzakelijk administratieve dienstverlening. Het totaal van de productieruimten, onderzoeksruimten en/of werkplaatsen die onderdeel uitmaken van het bedrijf moet minstens 1/3^{de} van de vloeroppervlakte beslaan. Het verordenend voorschrift waarbij kantoorachtigen tot maximaal 2/3^{de} van de totale oppervlakte van het bedrijf worden toegestaan vindt zijn oorsprong in het maximaal toelaatbare mobiliteitsprofiel van het bedrijventerrein. Het inrichten van een woning voor directie of bewakingspersoneel is beperkt toegestaan als nevenfunctie. Evenals de noodzakelijke bij de hoofdbestemming horende kantoren, lokalen voor administratie, ontvangstruimten, verkoop ruimten, sanitaire voorzieningen, sociale uitrusting en andere voorzieningen in functie van de bedrijfsactiviteit. De vloeroppervlakte van de nevenfuncties (exclusief wonen voor directie of bewakingspersoneel) blijft beperkt tot maximum 25% van de totale vloeroppervlakte van de bedrijfsgebouwen, behalve bij garagewerkplaatsen mag de toegelaten nevenfunctie 50% bedragen. Neven- en hoofdfuncties dienen steeds met elkaar verbonden te blijven, zij zijn complementair. Het verdelen of afsplitsen van een deel van de gebouwen waarin de nevenfunctie is ondergebracht, is verboden. De hoofd- en nevenfuncties zijn toegelaten voor zover ze geen abnormale hinder, met inbegrip van water-, bodem-, en luchtverontreiniging, geluidshinder, stank en trillingen veroorzaken voor de omgeving. Alle werken handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Het inrichten van hotel-, motel- en congressentrumaccommodatie, discotheken, recreatieve bedrijven, supermarkten, afval en/of -verwerking, schrootopslag en/of – verwerking, verwerking en bewerking van mest of slib, grondbewerkingsbedrijven, logistieke bedrijven, met uitzondering van bestaande, lokale vervoersondernemingen die naar het terrein herlocaliseren, autonome kantoren, groot- en/of kleinhandel als hoofdactiviteit en het inrichten van SEVESO activiteiten zijn expliciet verboden functies. Het gebied voor lokale bedrijven en kmo's bepaalt inrichtingsvoorschriften betreffende het totaalconcept en inrichtingsplan, de globale samenhang in de ontwikkeling van een bedrijfsperceel, verhardingen, bebouwingswijze, plaatsingswijze en afmetingen van de gebouwen en verkavelingsvoorschriften. Een symbolische aanduiding bepaalt de ligging van een representatieve landmark. Dit gebouw heeft een minimale hoogte van 18m en een maximale hoogte van 30 m hoogte en dit gebouw heeft een maximale netto bebouwbare vloeroppervlakte van 7665m² ²⁸ Dit gebouw moet wat betreft volume en architectuur een landmark vormen. Bij de inrichting van het bedrijventerrein moeten de bestaande bomenrij en/of knotbomenrij, indicatief en symbolisch aangeduid op het grafisch plan, behouden blijven. De bomenrijen worden aangeplant, vervangen of gehandhaafd met een streekeigen en standplaatsgeboden boomsoorten.

Binnen het gebied voor lokale bedrijven en kmo's worden aan de hand van overdrukken een groenstrook (Art. 4.1) en een buffergebied (Art. 4.2) ingericht. De hoofdfunctie van de groenstrook betreft een groene ruimte met landschappelijke en natuurlijke functie en de aanleg van waterbufferbekkens. De aanleg van parkeerruimte in open lucht is slechts toegelaten met een maximum van 50% van de oppervlakte van het gebied. De opslag van goederen in open lucht is expliciet verbonden binnen deze overdruk. De hoofdfunctie van het buffergebied betreft een groene ruimte met bufferende, landschappelijke en natuurlijke functie. De

²⁸ Zoals toegepast in de mobiliteitsstudie van De Winning Puurs-Sint-Amunds (2019)

opslag van goederen in open lucht is expliciet verboden. Het gebied moet als groene ruimte worden aangelegd en gehandhaafd door middel van de aanplanting van een heerstermassief met streekeigen hoogstammen.

9.2.4. Parkgebied (Art.5.0)

Dit gebied is bestemd voor de ontwikkeling van een parkgebied met een sociale rust- en stiltefunctie. De bestaande begraafplaats maakt een geïntegreerd deel uit van dit parkgebied. De volledige grafconcessies die op de begraafplaats werden verleend, blijven binnen dit parkgebied gehandhaafd. De inrichtingsvoorschriften van de bestemming leggen verordenend vast dat dat het voorzien van verlichtingsapparatuur, wegwijzers, verkeersborden, straatmeubilair en installaties behorende bij de ondergrondse nutsleidingen zijn toegelaten voor zover dit gebundeld met andere infrastructuren en ingepast in de globale aanleg als park gebeurt. In het parkgebied is de aanleg van parkeerruimte verboden.

9.2.5. Gebied voor wegen en straten (Art. 6.0)

Deze bestemming ressorterend onder de gebiedscategorie lijninfrastructuur is bestemd voor openbare wegenis toegankelijk voor zowel het niet-gemotoriseerd als het gemotoriseerd verkeer, inclusief verlichtingsapparatuur, wegwijzers, verkeersborden, nutsvoorzieningen, schuilhuisjes en straatmeubilair.

9.2.6. Lijninfrastructuur (Art. 7.0)

Volgende lijninfrastructuur wordt in het RUP Winning-herneming onderscheiden;

- Interne ontsluiting (art. 7.1)
De intern ontsluiting van het bedrijventerrein is vrij te bepalen in functie van de optimale indeling en ontsluiting van het bedrijventerrein, en de verkeersveiligheid. Deze dient aan te sluiten op de Dendermondsesteenweg, ter hoogte van de indicatieve aanduiding op het grafisch plan.
- Verbindingen voor langzaam verkeer (art. 7.2)
Deze verbinding voor langzaam verkeer is bestemd voor de realisatie en instandhouding van een verbinding voor langzaam verkeer en eventueel hulpdiensten, inclusief verlichtingsapparatuur, wegwijzers en straatmeubilair. De verbinding voor langzaam verkeer die aansluit op Neerlichter mag worden gebruikt door wagens voor bestemmingsverkeer van en naar de direct aanpalende percelen in woongebied (cfr. Art. 2.0); Deze verbindingen voor langzaam verkeer hebben een minimale verharde en obstakelvrije breedte van 3,00m en een maximale breedte van 6m. De verhardingen worden uitgevoerd in hoogwaardige (half-) waterdoorlatende bestratingsmaterialen.
- Verbinding voor achter ontsluiting (art.7.3)
De indicatief en symbolisch aangeduide verbinding voor achterontsluiting moet grenzen aan de zone van het 'woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing' (cfr. Art. 2.0). De wegenis is toegankelijk voor het gemotoriseerd verkeer van aangelanden, als voor fietsers en voetgangers, inclusief verlichtingsapparatuur, wegwijzers en verkeersborden. De verbinding voor achterontsluiting heeft een minimale obstakelvrije breedte van 3m en een maximale breedte van 6m. De verbinding voor achterontsluiting wordt ontsloten via de interne wegenis van het gebied voor lokale bedrijven en kmo's (Cfr. Art. 4.0).

9.2.7. Recht van voorkoop (Art. 8.0)

Op de percelen in deze overdruk is een recht van voorkoop van toepassing overeenkomstig Art. 2.4.1 en art. 2.4.2 van de VCRO. Voorkooprecht wordt gegeven aan de intercommunale IGEMO.

10. LIMITATIEVE OPGAVE VAN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Omwille van de aantasting van de wettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d. 23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), wordt de limitatieve opgave van voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Winning - herneming' en die opgeheven worden zowel afgetoetst aan het gewestplan als aan het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

10.1. Gewestplan 15 Mechelen

Door de goedkeuring van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door de bevoegde overheid worden volgende bestemming en bijhorende bestemmingsvoorschriften van het Gewestplan 15. Mechelen (d.d. 5/08/1976) gelegen binnen de grenzen van dit RUP, opgeheven en vervangen door de bestemmingsvoorschriften van dit gemeentelijk RUP:

- **Art. 1.0. Woongebieden:** De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.

Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

- **Art. 1.2.2. Woongebieden met een landelijk karakter:** De woongebieden met landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.
- **Art. 4.1. Agrarische gebieden:** 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. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.
- **Art. 4.5. Bufferzones:** De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.
- **Art. 6.2. Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen**

10.2. RUP lokaal bedrijventerrein Winning (dd. 23/12/2010)

- Art. 1. Afbakening plangebied RUP lokaal bedrijventerrein Winning.
- Art. 2. Woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing.
- Art. 3. Gebied voor wonen, lokale bedrijven en handel.
- Art. 4. Gebied voor lokale bedrijven en KMO's
- Art. 5. Voortuinstrook
- Art. 6. Buffergebied
- Art. 7. Parkgebied
- Art. 8. Gebied voor wegen en straten

- Art. 9. Gebied voor verbinding voor langzaam verkeer

11. RUIMTEBALANS

Ten gevolge van het RUP 'Winning - herneming' wordt de oorspronkelijke bestemming van het gebied aangepast in overeenstemming met de huidige of toekomstige gebruiksfunctie.

Omwille van de aantasting van de wettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d. 23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), wordt de ruimtebalans zowel afgetoetst aan het gewestplan als aan het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

De totale oppervlakte van het RUP 'Winning - herneming' bedraagt ca 10,3 ha. Op het gewestplan is daarvan ca. 2,7 ha bestemd voor wonen (woongebied en woongebied met landelijk karakter), ca. 0,5 ha landbouw, ca. 6,4 ha voor overig groen (bufferzone) en ca. 0,5 ha voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen.

Aan de hand van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is ca. 2,9 ha bestemd voor wonen (woongebied voor aaneengesloten, gegroepeerde of vrijstaande bebouwing en gebied voor wonen, lokale bedrijven en handel), ca. 0,07 ha voor overig groen (pakgebied), ca. 4,7 ha voor bedrijvigheid (gebied voor lokale bedrijven en kmo's, voortuinstrook en buffergebied) en ca. 2,5 ha voor lijninfrastructuur (gebied voor wegen en straten en gebied voor verbinding voor langzaam verkeer).

Het RUP 'Winning – herneming' herbestemt het gebied naar 3,08 ha ressorterend onder de gebiedscategorie wonen, 0,12 ha ressorterend onder de gebiedscategorie overig groen, 4,69 ha ressorterend onder de gebiedscategorie bedrijvigheid en 2,34 ha ressorterend onder de gebiedscategorie lijninfrastructuur.

Tabel 4: Ruimtebalans RUP 'Winning – herneming'

Gewestplan		RUP Lokaal Bedrijventerrein Winning'		RUP 'Winning - herneming	
Gebiedscategorie	Opp.	Gebiedscategorie	Opp.	Gebiedscategorie	Opp.
Wonen	27.095 m ²	Wonen	29.400 m ²	Wonen	30.810 m ²
Landbouw	5.426 m ²	-	-	-	-
Overig groen	64.603 m ²	Overig groen	700 m ²	Overig groen	1.218 m ²
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	5.416 m ²	-	-	-	-
-	-	Bedrijvigheid	47.400 m ²	Bedrijvigheid	46.914 m ²
-	-	Lijninfrastructuur	24.900 m ²	Lijninfrastructuur	23.458 m ²
TOTAAL	102.598 m²	TOTAAL	102.400 m²	TOTAAL	102.400 m²

12. WATERTOETS

De watertoets is een instrument waarmee de overheid die beslist over een vergunning, een plan of een programma inschat welke de impact ervan is op het watersysteem. Het resultaat van de watertoets wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of in de goedkeuring van het plan of het programma. Sinds 1 maart 2012 is een aangepast uitvoeringsbesluit watertoets in werking. Dit besluit werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 14 oktober 2011.

De watertoets gaat na of er sprake kan zijn van een schadelijk effect zoals vermeld in artikel 3§2,17° van het Decreet Integraal Waterbeleid: *“ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit.”*

12.1. Watertoetskaart

De kaart van de overstromingsgevoelige gebieden moet sinds 1 maart 2012 (datum inwerkingtreden aangepast uitvoeringsbesluit) verplicht geraadpleegd worden bij het toepassen van de watertoets. Het al dan niet gelegen zijn in overstromingsgevoelig gebied bepaalt immers mee of de adviesvraag aan de waterbeheerder verplicht is of niet.




De watertoetskaart met overstromingsgevoelige gebieden toont waar er in Vlaanderen overstromingen mogelijk zijn. De kaart maakt een onderscheid tussen effectief overstromingsgevoelige gebieden (donkerblauw) en mogelijk overstromingsgevoelige gebieden (lichtblauw).

- Effectief overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden die recent overstroomd zijn of gebieden die een aanzienlijke kans hebben om te overstroomd.
- Mogelijk overstromingsgevoelige gebieden zijn gebieden waar alleen overstromingen mogelijk zijn bij zeer extreme weersomstandigheden of falen van waterkeringen zoals bij dijkbreuken.

Het plangebied is niet gelegen in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 44: Watertoetskaart 2017
(Bron: Vlaamse overheid. Geopunt.geraadpleegd op 13/03/2019, van www.geopunt.be)

	Niet overstromingsgevoelig
	Effectief overstromingsgevoelig
	Mogelijk overstromingsgevoelig

12.2. Afweging activiteit t.o.v. watertoetskaart

Het plangebied is vandaag braakliggend.. Het plangebied bevindt zich in een bebouwde omgeving gekenmerkt door de aanwezigheid van woningen, bedrijvigheid en wegeninfrastructuur. Er zijn geen indicaties dat de toegelaten activiteiten (hoofdzakelijk wonen en bedrijvigheid) in het plangebied niet verenigbaar zijn met de hydrologische toestand van de omgeving.

12.3. Juridisch-beleidsmatig kader

Voor de waterhuishouding van het gebied dienen de volgende verordeningen, handleidingen en maatregelen in acht genomen:

- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozingen van afvalwater en hemelwater;
- Algemene maatregelen volgens het decreet Integraal Waterbeleid;
- Code van Goede Praktijk bij het ontwerp van rioleringsystemen, meer bepaald wat betreft buffering (Vaes et al., 2004);

Hierbij is het algemene uitgangsprincipe dat hemelwater in eerste instantie zoveel mogelijk gebruikt wordt. In tweede instantie moet het resterende gedeelte van het hemelwater worden geïnfiltreerd of gebufferd, zodat in laatste instantie slechts een beperkt debiet vertraagd wordt afgevoerd. In onderstaande paragrafen wordt dit verder onderzocht.

12.4. Afvalwater

In het zoneringsplan²⁹, goedgekeurd bij ministerieel besluit d.d. 07/08/2008, kan nagegaan worden welke deelgebieden van het RUP gelegen zijn in een zone die of aansluitbaar is op de gemeentelijke afvalwaterriolering, of waar de nodige voorzieningen collectief zullen worden aangelegd, of waar het afvalwater individueel behandeld moet worden.

Gebieden die zich niet in één van bovenstaande zones bevinden worden verondersteld in een gebied te liggen waar de principes van 'Individueel te optimaliseren buitengebied' geldt. In het kader van een omgevingsvergunningaanvraag in deze gebieden kan echter aan de rioolbeheerder gevraagd worden om de toestand in het gebied te (her)evalueren.



Figuur 45: Zoneringsplan
(Bron: Vlaamse milieu maatschappij.
Zoneringsplan, geraadpleegd op 13/03/2018,
van www.vmmm.be)

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

Het plangebied situeert zich in het collectief te optimaliseren buitengebied. In het collectief te optimaliseren buitengebied is momenteel geen mogelijkheid om aan te sluiten op een openbare riolering die verbonden is met een operationele waterzuiveringsinstallatie. In deze zone wordt op termijn wel een collectieve zuivering van het afvalwater (via riolering) voorzien. In afwachting van de aanleg van riolering moet het afvalwater minstens voorbehandeld worden in een septische put. De septische put moet in dat geval zowel het grijs afvalwater (bad, douche, wasmachine, keuken) als het zwart afvalwater (toilet) verwerken. Wanneer de privéwaterafvoer dan wordt aangesloten op de aangelegde riolering, kan de put (indien toegelaten door de rioolbeheerder) geheel of gedeeltelijk worden kortgesloten.

²⁹ <http://geoloket.vmm.be/zoning>

12.5. Hergebruik regenwater

In overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening voor hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen, en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater dienen in bepaalde gevallen hemelwaterputten voorzien te worden. Het volume van de hemelwaterputten moet in verhouding staan tot de horizontale dakoppervlakte en verharde grondoppervlakte. Bij nieuwbouw of herbouw van een eengezinswoning met een oppervlakte groter dan 40 m², moet het volume van de regenwaterput minstens 5000 liter zijn. Bij verbouwing (renovatie) of uitbreiding van een woning is installatie van een regenwaterput niet verplicht. Bij nieuwbouw of herbouw van minstens één ander gebouw dan een eengezinswoning met een dakoppervlakte groter dan 100 m², moet het volume van het regenwatersysteem 50 liter per vierkante meter dakoppervlakte zijn. Het maximum is 10.000 liter. Afwijken van de maximale inhoud van 10.000l is mogelijk, mits een gemotiveerde afwijkingsaanvraag wordt ingediend. In de praktijk zal bij het berekenen van een groter volume dan 10.000l een gedetailleerde inschatting van het hergebruik gemaakt worden door de aanvrager. Bij elke vergunningsaanvraag zal getoetst worden of het project voldoet aan deze verordening.

12.6. Infiltratie

Bij de aanleg van water infiltrerende verharding, infiltratiebekkens of grachten, dient rekening gehouden te worden met enkele aandachtspunten. Als het grondwater relatief ondiep staat, is infiltratie niet altijd effectief. Vaak gaat het om laaggelegen valleigebieden waar er grondwaterkwel optreedt. Dit komt voor op plaatsen waar er een opwaartse grondwaterstroming plaatsvindt onder druk van aansluitende hoge gelegen grondwaterlagen. Daarnaast vormen gronden die op zich weinig doorlatend zijn ook een probleem. Om deze informatie te bundelen werd in kader van de watertoets een kaart gemaakt met infiltratiegevoelige bodems. Deze kaart bakent de gebieden af waar verwacht wordt dat infiltratie mogelijk is, aangezien het gaat om waterdoorlatende gronden (geen zware klei, klei, leem en stenige gronden) en de waterstand niet te hoog staat (drainageklasse a, b, c en d).³⁰



*Figuur 46: Infiltratiegevoelige bodems
(Bron: geopunt.be)*

Bij de aanleg van verharde oppervlakken met een beperkt risico op verontreiniging moet in de mate van het mogelijke gebruik worden gemaakt van waterdoorlatende verharding. Het hemelwater afkomstig van daken wordt beschouwd als niet of nauwelijks verontreinigd en komt zeker in aanmerking voor infiltratie. Voor

³⁰ Watertoets bij ruimtelijk plannen, integraal waterbeleid.

bepaalde verharde oppervlakken, in essentie wegen en parkings, moet absoluut rekening worden gehouden met het risico op verontreiniging. Bij openbare wegen is met een hoge verkeersintensiteit moet het afstromende water eerst worden gezuiverd. Bij de lokale ontsluitingswegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt het echter niet noodzakelijk geacht om het hemelwater te zuiveren vooraleer het geloosd wordt in het oppervlaktewatersysteem.

12.7. Buffervoorziening

Indien niet alle hemelwater kan infiltreren, moet er een buffering worden voorzien met vertraagde afvoer. Als een buffervoorziening moet aangelegd worden overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, § 2 bedraagt het buffervolume van de buffervoorziening minimaal 25 liter per vierkante meter afwaterende oppervlakte, bepaald op de wijze vermeld in artikel 10, § 3 & 4.

Als de afwaterende oppervlakte groter is dan 2.500 vierkante meter wordt de buffervoorziening uitgerust met een vertraagde afvoer met een maximaal ledigingsdebiet van 20 liter per seconde en per aangesloten hectare.

12.8. Waterhuishouding binnen het plangebied

Het RUP voorziet bijkomende bebouwing en de aanleg van wegenis. Gelet op de mogelijkheden die het RUP biedt inzake hemelwateropvang en de wettelijke bepalingen die verbonden zijn aan het aanvragen van een vergunning kan worden gesteld dat moet worden voldaan aan de bepalingen van het decreet integraal waterbeleid. Voor de aanleg van niet-bebouwde delen van het plangebied is de toegelaten hoeveelheid te verharde oppervlakte in de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggende RUP beperkt. De verhardingen worden, in de mate van het mogelijke, voorzien in waterdoorlatende materialen.

Opdat het project geen nadelige effecten zou veroorzaken op het waterhuishoudingsstelsel door de toename in verhard oppervlak wordt daarnaast onderstaande maatregelen genomen in overeenstemming met de geldende normen. Binnen het bedrijventerrein is de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel alvast voorzien. Ook de bedrijven zullen een gescheiden rioleringsstelsel moeten voorzien.

Er wordt voor geopteerd om het hemelwater afkomstig van de bedrijfspercelen zoveel mogelijk op eigen terrein te laten infiltreren door de aanleg van parkings in waterdoorlatende materialen en het voorzien van een minimaal percentage aan onverharde, groene ruimte waar hemelwater komende van kleine verhardingen (vb. voetgangerstoegang) rechtstreeks kan infiltreren in de naastgelegen groenzone. Aan de bedrijven wordt opgelegd om een hemelwaterput te voorzien overeenkomstig de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. De bedrijven dienen het opgevangen hemelwater zo veel mogelijk te hergebruiken. De noodoverloop van de hemelwaterput wordt conform de verordening aangesloten op een infiltratie- of buffervoorziening.

Er wordt voor geopteerd om hemelwater komende van de noodoverlopen zoveel mogelijk collectief te infiltreren via een open grachtenstelsel en wadi's. Deze grachten en wadi's bevinden zich in de nabijheid van de bedrijfskavels (op openbaar domein gekoppeld aan de wegenis, in buffergebied of groenstrook). De overlopen van de hemelwaterputten worden aangesloten op deze open grachten en wadi's zodat hemelwater maximaal ter plaatse kan infiltreren. Daar waar infiltratie niet mogelijk is (ter hoogte van de niet-infiltratiegevoelige bodems) dient gebufferd te worden en moet hemelwater vertraagd worden afgevoerd. .. Langs de bodem en oevers van de grachten zal het hemelwater maximaal kunnen infiltreren zodat enkel overtollig hemelwater wordt afgevoerd naar het collectieve infiltratie- en bufferbekken. Het grachtenstelsel zorgt voor de aanvoer van hemelwater naar het infiltratie- en bufferbekken. Zowel binnen het bedrijventerrein als in de groene bestemmingen (vb. buffergebied en groenstrook) kunnen voorzieningen in functie van de infiltratie en buffering van hemelwater worden voorzien.

Voor de infiltratie en buffering van hemelwater worden in dit RUP aldus voldoende mogelijkheden voorzien om de benodigde infiltratie en buffering te realiseren in de verschillende bestemmingszones. Veranderingen

in de waterhuishouding ten gevolge van dit project zullen dan ook geen significant effect uitoefenen op de integrale waterhuishouding.

12.9. Besluit

Het RUP realiseert bijkomende bebouwingsmogelijkheden ten opzichte van de bestaande juridische toestand. De aard van de bebouwing en de inrichting van het gebied wordt gewijzigd. In het plan worden de mogelijkheden voor opvang, infiltratie en buffering van hemelwater gevrijwaard en wordt geconcludeerd dat bij de omgevingsvergunningsaanvraag kan worden voldaan aan de bepalingen van het decreet integraal waterbeleid.

Ongeacht de conclusie in het RUP dient voor elk concreet project te worden onderzocht in welke mate deze een (schadelijk) effect kan hebben op de waterhuishouding.

Naast de bepalingen van dit RUP blijven de bepalingen van bestaande en toekomstige stedenbouwkundige of politieverordeningen met betrekking tot het rioleringsbeleid onverminderd van kracht.

13. REGISTER VAN PERCELEN WAAROP DE REGELING VAN PLAN-SCHADE, PLANBATEN, KAPITAALSCHADE OF GEBRUIKERSSCHADE VAN TOEPASSING KAN ZIJN

Een nieuw plan dat een grond een nieuwe of aangepaste bestemming geeft, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

In overeenstemming met artikel 2.2.5. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie.

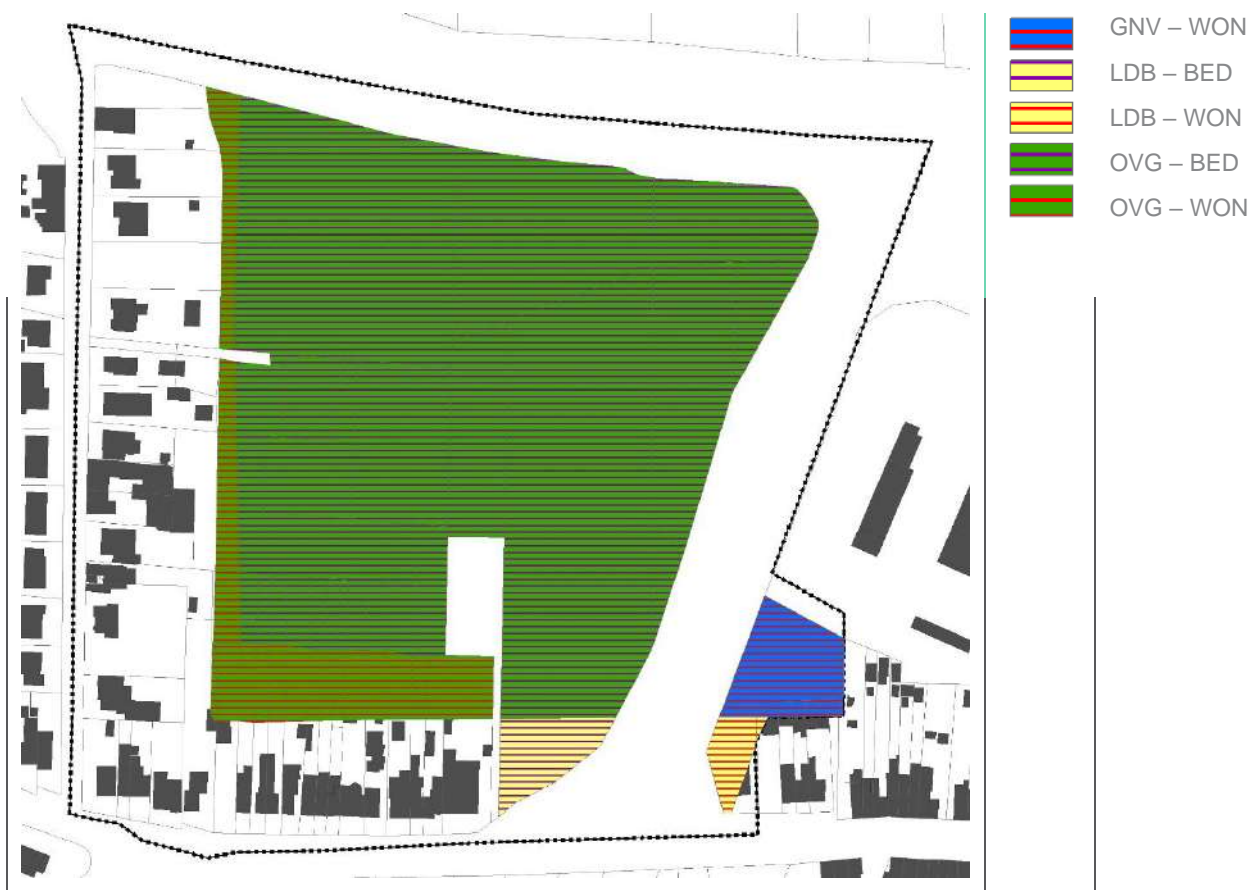
Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, noch naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing, noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen.

Dit register bevat de percelen of delen van percelen waarop mogelijk een vergoedingsregeling van toepassing is. De toepassingsmodaliteiten, uitzonderingsgronden en vrijstellingen worden vermeld in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, art. 2.6.1 tot 2.6.7 en in het decreet Grond- en pandenbeleid art. 6.2.1 en 6.3.

Omwille van de aantasting van de wettigheid van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Lokaal bedrijventerrein Winning' (d.d. 23/12/2010), zoals beoordeeld door de Raad voor Vergunningenbetwistingen op 21 november 2017 (RvVb/A/1718/0248), wordt de bestemmingswijziging van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Winning - Herneming' voor de opmaak van het register van planbaten, planschade en kapitaalschade afgetoetst aan de voorgaande juridische bestemming van het plangebied, zijnde de gewestplan bestemming en aan het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning'.

Binnen het plangebied is er in principe sprake van volgende planbaten t.o.v. de **gewestplanbestemming**:

- 'groen' (in casu bufferzone) wordt omgezet naar 'bedrijvigheid'
- 'groen' (in casu bufferzone) wordt omgezet naar 'wonen'
- 'landbouw' wordt omgezet naar 'bedrijvigheid'
- 'landbouw' wordt omgezet naar 'wonen'.
- 'gemeenschaps- en nutsvoorzieningen' wordt omgezet naar 'wonen'.



Figuur 47: Deze kaart is het register zoals bedoeld artikel 2.2.5. §1, eerste lid, 9° en 10° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold voor de bestemmingswijziging (gewestplan) digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

Binnen het plangebied is er in principe sprake van volgende planbaten t.o.v. het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning':

- 'bedrijvigheid' (in casu bufferzone) wordt omgezet naar 'wonen'



Figuur 48: Deze kaart is het register zoals bedoeld artikel 2.2.5. §1, eerste lid, 9° en 10° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold voor de bestemmingswijziging (RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning') digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.

14. BIJLAGEN

14.1. Bijlage 1: Stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen

Tabel 5: overzicht stedenbouwkundige vergunningen of omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen.

Dossiernummer	Omschrijving	Adres	Beslissing
2009134	plaatsen smeedijzeren hekwerk in de voortuin	Rijweg 134	Vergunning
2008113	aanbouwen afdak	Rijweg 114	Vergunning
199773	verbouwen woning	Rijweg 132	Vergunning
1993219	het bouwen van een tuinhuis	Neerlichter 32	Vergunning
1995220	bouwen woning	Neerlichter 34	Vergunning
197466	bouwen van een woning	Neerlichter 4	Vergunning
196248	bouwen van een dienststation met woongelegenheden, tentoonstellingszaal voor autovoertuigen, werkplaats met tentoonstellingszaal voor caravanings	Rijweg 110	Vergunning
20027	oprichten garage bij woning en uitbreiding keuken	Rijweg 134	Vergunning
201426	bouwen woning	Rijweg 138	Vergunning
1994141	verbouwen woning	Rijweg 118	Vergunning
2005101	verbouwen woning	Rijweg 122	Vergunning
199738	plaatsen tuinhuisje	Rijweg 120	Vergunning
2008151	het aanleggen van een terras met tuinhuis, plaatsen nieuwe scheidingsmuur in betonplaten, aanleggen oprit en voetpadje in klinkers	Rijweg 134	Vergunning
20055	bouwen van een rijwoning	Rijweg 122a	Vergunning
19903	verbouwen woonhuis	Neerlichter 10	Vergunning
200112	plaatsen van een veranda 19,5 m ²	Neerlichter 10	Vergunning
2005142	verbouwen woning	Neerlichter 36	Vergunning
198586	omvormingscabine	Neerlichter +10	Vergunning
200968	bouwen woning en garagegebouw en zwembad	Pullaar 257	Vergunning
1999167	bouwen veranda	Neerlichter 20	Vergunning
1992168	verbouwen van een woning	Rijweg 114	Vergunning
200566	plaatsen van een carport met berging en een houten scheidingswand	Rijweg 112	Vergunning
199847	bouwen woning + berging	Neerlichter 20	Vergunning
199753	oprichten herdenkingsmuur op kerkhof	Rijweg ZN	Vergunning

199464	vervangen van een luifel bij benzinestation en nieuwe buitenaanleg	Rijweg 110	Vergunning
1981122	luifel + 2 prijs borden	Rijweg 110	Vergunning
199281	verbouwen van bestaande verkoopsruimte	Rijweg 110a	Vergunning
196769	opbouwen van een woongelegenheid boven toonzaal	Rijweg 110	Vergunning
198775	woning	Rijweg 112	Vergunning
199211	woning	Neerlichter 32	Vergunning
19866	verbouwen 2 woningen tot 1 huis	Rijweg 114	Vergunning
1999247	bouwen tuinhuis	Rijweg 114	Vergunning
196578	bouwen van een woning	Rijweg 116	Vergunning
2008134	vervangen garagepoort door raam	Neerlichter 10	Vergunning
196256	bouwen van een landhuis	Neerlichter 18	Vergunning
199064	afbraak gedeelte schuur	Neerlichter 32-34-36	Vergunning
1985138	verbouwen woning	Rijweg 132a	Vergunning
1999135	kappen garagepoort in voorgevel woning	Rijweg 130A	Vergunning
197743	Bouwen van een woning	Neerlichter 12	Vergunning
201339	slopen woning met bijgebouwen	Rijweg 138	Vergunning
2007139	aanbouwen van een veranda van 12m ² en het verbinden van de hoofdbouw en de achterbouw door middel van een muur	Rijweg 136	Vergunning
1988199	vernieuwen bestaande afsluiting	Rijweg ZN	Weigering
196254	bouwen woning	Rijweg 130	Vergunning
2006247	verbouwen van driegevelwoning tot handelspand en duplexwoning, plaatsen verlicht reclamebord en het tijdelijk gebruik van een tuinhuisje als bureel	Neerlichter 38	Vergunning
2012152	realisatie van bedrijventerrein Winning	Rijweg 114	Vergunning
2014133	aanleggen bijkomende verharding in de voortuin	Rijweg 134	Vergunning
2015138	aanleg nieuwe wegenis en riolering ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Winning	Rijweg +130	Vergunning
20165	bouwen van een eengezinswoning	Neerlichter 38	

Tabel 6: Stedenbouwkundige attesten

Dossiernummer	Onderwerp	Datum beslissing	Beslissing
199623	Verbouwing-en verfraaiingswerken	1997-02-03	Positief
20036	verbouwing bestaande woningen afbraak bestaande woningen en nieuwbouw	2004-04-19	Positief

20068	perceel vrijstaande bebouwing	2006-09-25	Positief
199713	bouwgrond voor vrijstaande woning	1997-07-08	Positief
200014	afsplitsing perceel grond voor gesloten bebouwing	2001-01-15	Positief

14.2. Bijlage 2: Milieuvergunningen of omgevingsvergunningen voor de exploitatie van ingedeelde inrichtingen

Tabel 7: Overzicht milieuvergunningen

Dossiernummer	Onderwerp	Datum beslissing	Beslissing
199678	Hoogspanningstransformatoren	1996-02-26	Gunstig
200728	verkooppunt en ontleendienst van kampeerwagens	2007-09-03	Gunstig
1997187	school	1998-01-13	Gunstig
199415	benzinstation	1994-08-30	Gunstig
201331	tankstation	2013-09-12	Gunstig
19949	benzinstation	1994-06-21	Gedeeltelijk gunstig
199854	tuinbouwbedrijf	1998-03-16	Gunstig
200822	landbouwbedrijf	2008-11-17	Gunstig
201330	landbouwbedrijf	2014-02-24	Ongunstig
20088	landbouwbedrijf	2008-06-02	Gedeeltelijk gunstig
20087	landbouwbedrijf	2008-02-18	Gunstig
201431	rundveebedrijf	2015-02-12	Ongunstig
201656	landbouwbedrijf	2016-10-31	Gunstig
201755	inrichting werf KMO-zone De Winning	2017-09-25	Gunstig

Tabel 8: Overzicht VLAREM

Dossiernummer	Onderwerp	Datum beslissing	Beslissing
199077	landbouwbedrijf	1991-07-30	Gunstig
19811	propaangastank	1981-02-10	
19588	transformatiecabine	1958-11-07	Gunstig
198016	propaangastank	1980-12-09	Gunstig
199137	schrijnwerkerij		
19626	tankstation	1962-11-27	
199039	landbouwbedrijf	1991-07-30	
19379	petroleum	1937-09-29	Gunstig
197826	veeteelt	1978-03-21	

19369	benzinetank	1937-09-22	Gunstig
-------	-------------	------------	---------

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de gemeente Puurs

uw bericht van
07/05/2018

uw kenmerk

ons kenmerk
RVR-AV-0769

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Winning - Herneming"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 07/05/2018, met ref. RVR-AV-0769), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, gezien het verbod opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. De dienst Veiligheidsrapportering adviseert om dit verbod in de S.V. als volgt te formuleren:

"De inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is niet toegelaten."

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

²Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer

RUP titel RUP Winning - Herneming

Initiatiefnemer gemeente Puurs

Plangebied



Toets uitgevoerd op 07/05/2018

Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?

Antwoord Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.

Vraag Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?

Antwoord Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.

Vraag Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?

Antwoord Nee, want er is een expliciet verbod op de inplanting van Seveso-inrichtingen opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

14.4. Bijlage 4: Advies Agentschap Natuur en Bos bij vergunningsaanvraag (dossiernummer: 2012152)



Ruimte Vlaanderen - Antwerpen
t.a.v. Ellen Van De Water
Lange Kievitstraat 111-113 bus 52
2018 Antwerpen



R.O. Antwerpen
15-09-2015
599.950

uw kenmerk
8.00/12030/825.2

Ons kenmerk
ROC/15-04154
COMP/15/0298/AN
Telefoonnummer
03/224.63.14

Bijlagen
2
Datum
10/09/2015

Vragen naar / e-mail
Schiene Willems
aves.ant.anb@ine.vlaanderen.be

Betreeft: Adviesaanvraag stedenbouwkundige vergunning – ontbossing

Aanvrager van de vergunning:
Intergemeentelijke vereniging IGEMO
Schoutestraat 2
2800 Mechelen

Via Peter De Bruyne (algemeen directeur)

Ligging: Puurs, Antwerpen, Afd. 2, Sectie C, nr. 539 a; 543 c; 544 c; geen nummer

Ontvangen op: 12/08/2015

Geachte ,

In toepassing van art.90 bis, §1, 2^{de} lid van het Bosdecreet vroeg u advies over de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning met referentienummer 8.00/12030/825.2.

Uit het dossier kan afgeleid worden dat de aanvrager een oppervlakte van 3179 m² wenst te ontbossen voor industrie of KMO .

Volgens het geldende ruimtelijk uitvoeringsplan liggen de betrokken percelen in bedrijventerrein (Ruimtelijke Uitvoeringsplan Winning)

Tijdens een terreincontrole werd vastgesteld dat en Volgens onze gegevens:

- het terrein ten dele bebost is zoals gedefinieerd in het bosdecreet, meer bepaald op de percelen 539a, 543c, 544c en aangrenzend perceel zonder nummer;
- Het terrein omvat talrijke waardevolle kleine landschapselementen die ten gevolge van de ontwikkeling van het bedrijventerrein verloren gaan;
- Op het terrein bevinden zich verschillende bunkers. Hiervan wordt één gesloopt. Mogelijk heeft de te slopen bunker een belang voor vleermuizen;
- Het terrein wordt gekenmerkt door waardevol permanent grasland

Advies m.b.t. de stedenbouwkundige aanvraag:

De ontbossing en de voorgestelde werken zijn verenigbaar met de bestemmingsvoorschriften. Het betreft een beperkte ontbossing die wordt gecompenseerd in de bufferzones van het terrein zelf. De impact van deze velling op de groenstructuur blijft in die zin beperkt.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein heeft tot gevolg dat verschillende waardevolle kleine landschapselementen, bunkers en waardevol grasland wordt vernietigd. Het geniet de voorkeur dit maximaal te compenseren in de groene zones van het bedrijventerrein.

Volgens het Agentschap voor Natuur en Bos is er voor het uitvoeren van de geplande werken een ontbossing nodig van 3260 m².





Het niet-ontboste gedeelte van het perceel met opp. 840 m² dient als bos te behouden blijven, inclusief de struik- en kruidlaag; het Bosdecreet is er bijgevolg van toepassing, wat betekend dat:

- Kappingen enkel kunnen uitgevoerd worden mits machtiging van het Agentschap voor Natuur en Bos;
- Er geen constructies mogen opgericht en/of geplaatst worden (zoals ondermeer: tuinornamenten, tuinhuisen, barbecues en speeltoestelen);
- Er geen ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, de kruid- of boomlaag kunnen uitgevoerd worden, ook niet voor tuinaanleg of het onderhouden van grasperk;
- Er geen dieren mogen gehouden worden binnen de omheiningen in het bos;
- Er geen aanplantingen kunnen gebeuren met sierplanten en/of exoten;
- Het inheems loofhout/naaldhout in de struik- of kruidlaag zich ongehinderd moet kunnen ontwikkelen;

Beoordeling boscompensatievoorstel:

Het compensatievoorstel wordt goedgekeurd.

Het dossier is bij het Agentschap voor Natuur en Bos geregistreerd onder het nummer **COMP/15/0298/AN**.

Besluit:

Om bovenvermelde redenen geeft het Agentschap voor Natuur en Bos een voorwaardelijk Positief advies voor de aangevraagde ontbossing en **keurt het compensatievoorstel goed:**

Volgende **voorwaarden** moeten in de stedenbouwkundige vergunning worden opgenomen:

Voorwaarden:

- Het verlies aan kleine landschapselementen wordt maximaal gecompenseerd op het bedrijventerrein zelf;
- De waterpartijen op het bedrijventerrein worden aangelegd volgens de regels van de natuurtechnische milieubouw (NTMB) met voldoende afgeschuinde oevers, natuurlijke oeverversteviging, inplanting riet, ...
- Voorafgaan aan het slopen of aanpassingswerken van de bunker(s) wordt gecontroleerd of deze een belang hebben voor vleermuizen. Indien de aanwezigheid van vleermuizen wordt vastgesteld dient voor milderende maatregelen te worden afgestemd met ons agentschap;

Voorwaarden in het kader van art. 90bis van het Bosdecreet:

- De te ontbossen oppervlakte bedraagt 3260 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
- **De resterende bosoppervlakte (840 m²) moet ALS BOS behouden blijven.** Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren."
- Het inplantingsplan, bebossingsplan en bebossingsvoorstel goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos dient deel uit te maken van de stedenbouwkundige vergunning.
- De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: COMP/15/0298/AN



- De compenserende bebossing op het perceel/de percelen 2° afdeling, sectie C, nr. 552 C te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 K 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 B 6 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 S 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 R 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 G 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 E 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 V 4 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 W 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 Y 6 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 Z 6 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 Y 7 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 C 3 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 T 6 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 547 G 6 te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 546 T; te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 546 S te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 545 F; te Puurs; 2° afdeling, sectie C, nr. 544 C te Puurs over een oppervlakte van 5155m² dient uitgevoerd te worden binnen 2 jaar vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning. De compenserende bebossing zal uitgevoerd worden door de vergunninghouder/een derde. De vergunninghouder verbindt er zich toe om minstens binnen 30 dagen voordat de compenserende bebossing wordt uitgevoerd dit aan het Agentschap voor Natuur en Bos te melden.
- Indien de vergunninghouder/derd om bepaalde redenen niet in staat is de compenserende bebossing binnen de 2 jaar na vergunningverlening te realiseren dient de vergunninghouder de compensatie uit te voeren door betaling van een bosbehoudsbijdrage (4770 m² x 1,98 €/m² = 9444,60 euro) binnen de 3 jaar na vergunningverlening.
- Wanneer de compenserende bebossing volledig is uitgevoerd, kan de vergunninghouder hiervan een attest bekomen bij de provinciale afdeling van het Agentschap voor Natuur en bos

Als bijlage vindt u het door het Agentschap voor Natuur en Bos goedgekeurd compensatievoorstel, dat integraal moet deel uitmaken van de stedenbouwkundige vergunning.

Wanneer u als vergunningverlenende instantie het advies van Agentschap voor Natuur en Bos niet wenst te volgen en de ontbossing voor een andere oppervlakte wenst toe te staan dan vermeld in het goedgekeurde compensatievoorstel, dan moet u voorafgaand aan het verlenen van de vergunning het compensatievoorstel opnieuw aan ANB voorleggen, met de vraag om het aan te passen naar de gewenste bosoppervlakte. Het is belangrijk dat de te compenseren bosoppervlakte overeenstemt met de vergunde te ontbossen oppervlakte. **De vergunningverlenende instantie heeft zelf niet de bevoegdheid om het compensatievoorstel aan te passen.**

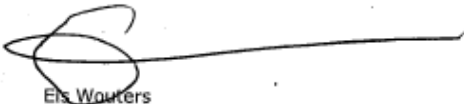
Belangrijk:

Om een correcte inning van de bosbehoudsbijdrage en controle op de compenserende bebossingen mogelijk te maken is het belangrijk dat de vergunningverlenende instantie een afschrift van haar beslissing bezorgt aan het Agentschap voor Natuur en Bos.

Wij willen ook melden dat alle van nature in het wild levende vogelsoorten beschermd zijn in het Vlaamse Gewest op basis van het Soortenbesluit van 15 mei 2009. De bescherming heeft onder meer betrekking op de nesten van deze vogelsoorten (artikel 14 van het Soortenbesluit). Bij het uitvoeren van werken in de periode 1 maart – 1 juli moet men er zich van vergewissen dat geen nesten van beschermde vogelsoorten beschadigd, weggenomen of vernield worden. Als nesten in het gedrang komen dient de aanvrager contact op te nemen met het Agentschap voor Natuur en Bos.

Met hoogachting,

Voor het Agentschap voor Natuur en Bos,



Els Wouters

Leidinggevende Adviezen en Vergunningen Antwerpen

AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS • PROVINCIALE DIENST ANTWERPEN • GEBOUW ANNA BIJNS, LANGE KIEVITSTRAAT 111/113 BUS 63, 2018 ANTWERPEN
 TEL. 03 224 62 62 • FAX 03 224 60 90 • E-MAIL ANT.ANB@VLAANDEREN.BE • WEB: WWW.NATUURENBOS.BE



14.1. Bijlage 5: Voortoets, passende beoordeling

Voortoets rapport

Datum: 13/08/2018



Voortoets detail informatie

Voortoets versie:2.10.1

Algemene vragenlijst versie:20/03/2013

Informatie gebruiker

Naam:IGEMO

E-mail:sigrid.palmers@igemo.be

Telefoonnummer:013294750

Uw referentie:

Opmerkingen:

Informatie initiatiefnemer

Naam:IGEMO

Adres:Rijksweg20 te Puurs

E-mail:sigrid.palmers@igemo.be

Telefoonnummer:013294750

Het resultaat van uw Voortoets



Er is geen risico op betekenisvolle aantasting van de actuele en mogelijke toekomstige habitats (voorlopige zoekzones) in habitatrictlijngebied. De uitwerking van een passende beoordeling is niet nodig voor habitats in habitatrictlijngebied.

Dit rapport is het eindresultaat van de Voortoets. U kunt het toevoegen aan de vergunningsaanvraag of gebruiken bij overleg tussen de initiatiefnemer en het ANB. Voorlopig worden in de depositiescan alleen directe effecten en de reikwijdte van de depositie via lucht weergegeven en dit alleen op habitats binnen habitatrictlijngebied. De berekening van de reikwijdte van de andere effecten volgt in de voortoets in 2013.

Dit rapport geeft ook alleen de project-eigen effecten weer. Cumulatieve effecten werden niet in rekening gebracht en zijn onderwerp van een mogelijke passende beoordeling. Let op: de resultaten van de Voortoets zijn niet geldig als het een activiteit betreft van bijlage I of bijlage II van het project-MER-besluit. De resultaten van de voortoets gelden niet voor soorten en niet voor vogelrichtlijngebieden.

Geplande activiteit: omgevingsvergunningplichtige inrichtingen

De activiteitengroep omvat de inrichting van industriële gebieden en omgevingsvergunningen (zowel ingedeelde inrichting of activiteiten als stedenbouwkundige handelingen) in het kader van hinderlijke inrichtingen.

De activiteitengroep omvat zowel ingedeelde inrichting of activiteiten (klasse 1 en 2), opgenomen in de indelingslijst van VLAREM II, Bijlage 1, tenzij in een andere activiteitengroep vermeld, als stedenbouwkundige handelingen in het kader van de ingedeelde inrichting of activiteiten. Voor VLAREM activiteiten zie volgende website (<http://www.lne.be/themas/vergunningen/regelgeving/>).

Direct effect

Het projectgebied overlapt niet met een actueel en/of mogelijk toekomstig habitat (voorlopige zoekzone) binnen SBZ. Dit betekent dat er geen direct ruimteslag optreedt.

Direct ruimteslag



Indirecte effecten

Eutrofiëring via de lucht

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nuleffectwaarde (uitgedrukt in kg N/ha/jaar) die voorgesteld wordt op onderstaande kaart.



Kaart legende: Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

1. emissie details: NH3 0 kg/jaar, SO2 0 kg/jaar, NOx 1014 kg/jaar, Autoweg 2 km, 500 lichte voertuigen per dag, 100 zware voertuigen per dag

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nul-effectwaarde (uitgedrukt in kg ZEQ/ha/jaar) die voorgesteld wordt op onderstaande kaart.



Kaart legende Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

T. emissie details NH3 0 kg/jaar SO2 0 kg/jaar NOX 1014 kg/jaar Autoweg 2 km 500 lichte voertuigen per dag
100 zware voertuigen per dag

Vragenlijst informatie

1: Vindt in het project een vegetatiewijziging plaats? Niet beschikbaar

2: Omvat het project een grondwaterwinning door injectie? Niet beschikbaar

3: Vinden in het projectgebied grondwerken plaats, waardoor de topografie wijzigt? Niet beschikbaar

4: Wordt een tijdelijke of permanente bemaling ingesteld? Niet beschikbaar

5: Wordt in het project de aanleg of uitbreiding van een gebouw of verharding gerealiseerd? Niet beschikbaar

6: Worden drainagesystemen met een stelsel van ondergrondse buizen of parallelle grachten verwijderd, aangepast of aangelegd? Niet beschikbaar

7: Wordt in het project ander water dan zuiver regenwater geloosd (lozing van een waterzuivering is geen zuiver regenwater)? Niet beschikbaar

8: Wordt er grondwater uit een pompput gepompt? Niet beschikbaar

9: Worden in het project niet-verharde percelen gebruikt, aangelegd of aangepast waarop bemesting, herbiciden of bestrijdingsmiddelen worden toegepast? (zoals onverharde paden, bermen, grasvelden, boomgaarden, evenementenweides, landbouwpercelen)

10: Worden nieuwe grachten aangelegd, bestaande gedempt of aangepast?

11: Worden de waterpeilen in grachten permanent of tijdelijk gewijzigd?

12: Worden in het project werkzaamheden uitgevoerd aan een oppervlaktewaterlichaam (waterloop, kanaal, meer, ...) of aan de oevers ervan?

13: Zijn er vanuit het project emissies naar de omgeving?

14: Zijn er vanuit het project emissies die bijdragen aan concentraties fijn stof?

15: Zijn er vanuit het project emissies van zware metalen?

Overzicht habitattypen in Vlaanderen

Geen habitattype:

gh - geen habitat

Regionaal belangrijke biotopen:

rbbsb - zilte plassen

rbbyas - soortenrijk grote vossenstaartgrasland

rbbhc - regionaal belangrijk biotoop dotterbloemgrasland

rbbhf - regionaal belangrijk biotoop moeraspirearuigte met graslandkenmerken

rbbsm - soortenrijk kamgrasgrasland

rbbsc - regionaal belangrijk biotoop grote zeggenvegetaties

rbbsr - regionaal belangrijk biotoop rietland en andere Phragmition -vegetaties

rbbsa - regionaal belangrijk biotoop kleine zeggenvegetaties (BWK msl niet vervat in overgangsveen (7140))

rbbsf - regionaal belangrijk biotoop moerasbos van breedbladige wilgen

rbbsg - brem- en gaspeldoornstruwelen

rbbsm - regionaal belangrijk biotoop gagelstruweel, niet vervat in habitattypen t.g.v. hun ondergroei

rbbsp - regionaal belangrijk biotoop vochtig wilgenstruweel op venige en zure grond

rbbsp - regionaal belangrijk biotoop doornstruwelen van leemhoudende gronden

rbbsz - regionaal belangrijk biotoop zilverschoongrasland zonder zilte elementen

Habitattype

1130 - Estuaria

1130_vg - De vaargeul in het estuarium

1140 - Bij eb droogvallende slikwadden en zandplaten

1310 - Eénjarige pioniervegetaties van slik- en zandgebieden met *Salicornia* spp. en andere zoutminnende soorten

1310_pol - Binnendijks gelegen zeekraalvegetaties

1310_zk - Buitendijks laag schor met zeekraalvegetaties

1310_zv - Buitendijks hoog schor met zeevetmuurvegetaties (*Saginion maritima*)

1320 - Schorren met slijkgrasvegetatie (*Spartinion maritima*)

1330 - Atlantische schorren (*Galouca-Puccinellietalia maritima*)

1330_da - Buitendijkse schorren

1330_hpr - Binnendijks gelegen zilte graslanden

1330_mz - Buitendijkse schorren met enkel heen

1330_bin - Binnendijkse zilte vegetaties, niet gelegen in zilt grasland

2110 - Embryonale wandelende duinen

2120 - Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* ('witte duinen')

2130 - Vastgelegde kustduinen met kruidvegetatie ('grijze duinen')

2130_had - Duingraslanden van kalkarme milieus

2130_hd - Duingraslanden van kalkrijke milieus
2150 - Atlantische vastgelegde ontkalkte duinen (*Calluna-Ullicetae*)
2160 - Duinen met *Hypophae rhamnoides*
2170 - Duinen met *Salix repens* ssp. *argentea* (*Salicion arenaria*)
2180 - Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied
2190 - Vochtige duinvalleien, subtype "Overige waterrijke vegetaties in de duinen"
2190_mp - Vochtige duinvalleien, subtype "Duinpannen met kalkminnende vegetaties"
2210 - Psammofiele heide met *Calluna* en *Genista*
2230 - Open grasland met *Corynephorus*- en *Agrostis*-soorten op landduinen
2230_bu - Buntgrasverband
2230_dw - Dwerghaververband
2110 - Mineraalarme oligotrofe wateren van de Atlantische zandvlakten
2130 - Oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot het *Littorelletalia uniflorae* en/of *Isoëto-Nanojuncetetae*
2130_aom - Oeverkruidgemeenschappen (*Littorelletetae*)
2130_na - oevers van tijdelijke of permanente plassen of poelen met eenjarige dwergbiezenvegetaties (*Isoëto-Nanojuncetetae*)
2140 - Kalkhoudende oligo-mesotrofe stilstaande wateren met benthische *Chara* spp. vegetaties
2150 - Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type *Magnopotamion of Hydrocharition*
2160 - Dystrofe natuurlijke poelen en meren
2200 - Submontane en laagland rivieren met vegetaties behorend tot het *Ranunculion fluitantis* en het *Callitriche-Batrachion*
2270 - Rivieren met slikoevers met vegetaties behorend tot het *Chenopodiëtum rubri* p.p. en *Bidention* p.p.
4010 - Noord-Atlantische vochtige heide met *Erica tetralix*
4030 - Droge Europese heide
2120 - *Juniperus communis*-formaties in heide of kalkgrasland
0210 - Kalkminnend of basifiel grasland op rotsbodem behorend tot het *Alyssa-Sedion albi*
0210 - Kalkminnend grasland op dorre zandbodem
0210 - Droge half-natuurlijke graslanden en struikvormende-facies op kalkhoudende bodems (*Festuca Brometalia*)
0210_hk - kalkgrasland (*Gentiano-Koelerietum*)
0210_sk - kalkrijke zomen en struwelen in contact/complex met 0210_hk of met herkenbaar kalkgrasland verleden
0230 - Soortenrijke heischraal graslanden op arme bodems van berggebieden (en van submontane gebieden in het binnenland van Europa)
0230_ha - Soortenrijke graslanden van het struisgrasverband
0230_hma - Vochtig heischraal grasland
0230_hn - Droog heischraal grasland
0230_hnk - Heischraal grasland met kalkminnende soorten (*Betonica-Brachypodietum*)
0410 - Grasland met *Molinia* op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem (*Molinion caeruleae*)
0410_ma - Basenrijke *Molinion*-graslanden (Blauwgraslanden s.s.)
0410_ve - Basenarme *Molinion*-graslanden, inclusief het Veldrusttype
0430 - Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland, en van de montane en alpiene zones
0430_bz - Boszomen
0430_hf - Vochtige tot natte moerasspirearuigten
0430_hw - Verbond van harig wilgenroosje
0430_mr - Rietlanden met echte heemst, moeraslathyrus en/of moerasmelkdistel
0510 - Laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis*)
0510_hu - Laaggelegen schraal hooiland: glanshaververband; excl. onderstaande types
0510_hua - Verbond van grote vossenstaart, associatie van Weidekerveltorkruid
0510_huk - Kalkrijk kamgrasland (*Gallio-Trifolietum*)
0510_hus - Grote pimpernelgraslanden
7110 - Actief hoogveen
7140 - Overgangs- en trilveen
7140_bas - Basenrijk trilveen met ronde zegge
7140_cl - Verlandingsvegetaties van draadzegge in voedselarme, zure vennen
7140_meso - Basenarm tot matig basenrijk, zuur tot circum-neutraal laagveen
7140_mrd - Moerassvaren- en/of (veen)mosrijke rietlanden op drijftillen
7140_oli - Nette heide en venoevers met hoogveensoorten
7150 - Slenken in veengronden met vegetatie behorend tot het *Rhynchosporion*
7210 - Kalkhoudende moerassen met *Cladium mariscus* en soorten van het *Caricion davalliana*
7220 - Kalktufbronnen met tufsteenformatie (*Cratoneurion*)
7230 - Alkalisch laagveen
0110 - Beukenbossen van het type *Luzulo-Fagetum*
0120 - Atlantische zuurminnende beukenbossen met *Ilex* en soms ook *Taxus* in de ondergroei (*Quercion robur-petraeae* of *ilici-Fagenion*)
0130 - Beukenbossen van het type *Asperulo-Fagetum*
0130_end - Beukenbossen van het type *Asperulo-Fagetum*, subtype Atlantisch neutrofiel beukenbos
0130_fm - Beukenbossen van het type *Asperulo-Fagetum*, subtype Midden-Europees neutrofiel beukenbos
0130 - Midden-Europese kalkrijke beukenbossen behorende tot het *Cephalanthero-Fagion*
0130_sk - Midden-Europese kalkrijke beukenbossen behorende tot het *Cephalanthero-Fagion*, struweelfase
0160 - Sub-Atlantische en midden-Europese winterreikenbossen of eikenhaagbeukbossen behorend tot het *Carpinion-betuli*
0190 - Oude zuurminnende eikenbossen op zandvlakten met *Quercus robur*

Q1EQ - Bossen op alluviale grond met *Alnion glutinosa* en *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)
Q1EQ_sf - Zachthoutooibos
Q1EQ_va - Beekbegeleidend vogelkers-essenbos en essen-iepenbos
Q1EQ_vc - Goudveil-essenbos
Q1EQ_vf - Beekbegeleidend vogelkers-essenbos en essen-iepenbos
Q1EQ_vm - Mesotroof broekbos
Q1EQ_vn - Ruigte-elzenbos (*Filipendulo-Alnetum*)
Q1EQ_vg - Oligotroof broekbos inclusief elzen-berkenbroekbos en berkenbroekbos
Q1EQ - Gemengde oeverformaties met *Quercus robur*, *Ulmus laevis* en *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* of *Fraxinus angustifolia*, langs de grote rivieren (*Ulmion minoris*)
habitattype_bos: onder aanplant of met boomopslag

14.1. Bijlage 6: mer-ontheffing

	Vlaanderen is omgeving	Vlaamse Overheid, Departement Omgeving
		Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten
		Milieueffectrapportage
		Koning Albert II-laan 20 bus 8
		1000 Brussel
		T 02/553 80 79
		mer@vlaanderen.be
		www.omgevingvlaanderen.be
Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Winning – Herneming in Puurs-Sint-Amands		
Dossiernummer: SCRI18072		

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De gemeente Puurs-Sint-Amands stelt een RUP op om het bestaande RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' te vervangen. Het gaat om een gebied van ca. 10 ha (totale plangebied) gelegen tussen N16 en N17. Op 21 november 2017 oordeelde de Raad voor Vergunningsbetwistingen dat de wettigheid van het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' is aangetast door de onwettigheid van de beslissing van de dienst MER. Om het RUP 'Lokaal bedrijventerrein Winning' te remediëren heeft de gemeente Puurs besloten om een nieuw RUP voor het plangebied op te maken. Team Mer ontving op 20-3-2019 de resultaten van de participatie, de adviezen en de scopingnota (versie 13 maart 2019). Bij deze versie van de scopingnota had de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage nog enkele vragen/opmerkingen. De belangrijkste opmerking was dat uit het dossier niet bleek dat het MOBER voorgelegd was aan departement MOW en Agentschap Wegen en Verkeer. Er werden daarom aanpassingen/aanvullingen gevraagd op 2-5-2019. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 8-10-2019 (versie 2 oktober 2019). Op 20-11-2019 werd het verslag van de plenaire vergadering van 7-11-2019 bezorgd, inclusief de adviezen van departement MOW en Agentschap Wegen en Verkeer op het voorontwerp RUP. Uit deze documenten blijkt dat beide instanties akkoord gaan met het MOBER.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4, §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1 tot en met 4.2.3. DABM.

Meerdere adviezen en inspraakreacties bevatten zowel opmerkingen en vragen over het plan zelf als over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten. In hoofdstuk 8 en 9 van de scopingnota werd aangegeven hoe er omgegaan werd met de inspraakreacties en adviezen. De wijzigingen in de tekst van de scopingnota zelf werden benoemd en gemarkeerd.

Zoals eerder geschreven, zijn behalve de in de scopingnota opgenomen adviezen ook de adviezen van departement MOW en Agentschap Wegen en Verkeer i.f.v. de plenaire vergadering relevant. Hieruit blijkt dat zij akkoord gaan met het MOBER, dat nog niet opgenomen was in de startnota, en dat zij de conclusie ondersteunen dat het RUP geen aanzienlijk negatieve effecten heeft op mobiliteit.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Getekend door: Liesl Vanautgaerden (Signa)
Getekend op: 2019-11-25 21:53:51 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed

Liesl Vanautgaerden

Liesl Vanautgaerden
Directiehoofd Gebiedsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten
Departement Omgeving

14.2. Bijlage 7: MOBER

IGEMO

MOBER DE WINNING PUURS-SINT-AMANDS



MAART 2019

INHOUD

1 / ADMINISTRATIEVE GEGEVENS	6
1.1 / VERGUNNINGSAANVRAAG	6
1.2 / MOBER	6
1.3 / CONTACTGEGEVENS INITIATIEFNEMER	6
1.4 / SITUERING	7
1.5 / PROJECT	9
2 / PLANNINGSCONTEXT	10
2.1 / INTERGEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN KLEIN-BRABANT	10
2.2 / GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	12
2.3 / STREEFBEELD N16 EN SCHETSONTWERP KRUISPUNT N16-N17	14
2.4 / MOBER PFIZER	14
2.5 / MER RUP LICHTERSTRAAT	14
3 / BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	15
3.1 / LANGZAAM VERKEER	15
3.2 / OPENBAAR VERVOER	18
3.3 / GEMOTORISEERD VERKEER	21
4 / MOBILITEITSPROFIEL	30
4.1 / KMO-ZONE (EXCLUSIEF ZONE LANDMARK)	30
4.2 / LANDMARK	32

4.3 / TOTAAL	36
5 / MOBILITEITSEFFECTEN	37
5.1 / PARKEERBALANS	37
5.2 / ROUTEKEUZE EN TOEDELING AAN HET NETWERK	38
5.3 / VERKEERSAFWIKKELING	39
5.4 / VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	45
6 / MILDREND EN VERBETERENDE MAATREGELEN	46
6.1 / INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN	46
6.2 / FLANKERENDE MAATREGELEN	48
6.3 / PROJECTWIJZIGINGEN	49
7 / SENSITIVITEITSTOETS	50
7.1 / SCENARIO A	50
7.2 / SCENARIO B	52
8 / BESLUIT	53

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

FIGUREN

Figuur 1: Ligging macroschaal	7
Figuur 2: Ligging microschaal	8
Figuur 3: Inplantingsplan.....	9
Figuur 4: Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer (kaart 5 intergemeentelijk mobiliteitsplan).....	11
Figuur 5: Kaart 30 uit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs: poorten in Puurs.....	13
Figuur 6: Uittreksel Atlas van Buurtwegen.....	15
Figuur 7: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (bron geoloket provincie Antwerpen).....	16
Figuur 8: Telling fietsers: van Neerlichter naar Pullaar (van zuid naar noord).....	17
Figuur 9: Telling fietsers van Pullaar naar Neerlichter (noord naar zuid).....	17
Figuur 10: Netwerk trein.....	18
Figuur 11: Uittreksel Netplan de Lijn Bornem – Puurs – Sint-Amands.....	19
Figuur 12: Suggestie wegencategorisering – intergemeentelijk mobiliteitsplan.....	21
Figuur 13: Telling rotonde aan N183 – N17 OSP en ASP (2011).....	22
Figuur 14: Methode van Bovy - huidige situatie (2011).....	23
Figuur 15: Telling rotonde aan N183 – N17 OSP en ASP (2019).....	24
Figuur 16: Methode van Bovy - huidige situatie (2019).....	25
Figuur 17: Resultaten HB-onderzoek 2017 (bron: AWW).....	26
Figuur 18: Telling kruispunt N16 – N17 OSP (2u) en ASP (2u) (2019).....	27
Figuur 19: COCON kruispunt N16 – N17 – huidige situatie – ochtendspits.....	28
Figuur 20: Traagheidskaarten in osp (9u00) en asp (17u00).....	29
Figuur 21: Mobiliteitsprofiel KMO-zone.....	31

Figuur 22: Mobiliteitsprofiel kantoorachtigen (7 verdiepingen) landmark	33
Figuur 23: Mobiliteitsprofiel kantoorachtigen (6 verdiepingen) landmark	34
Figuur 24: Mobiliteitsprofiel KMO landmark	35
Figuur 25: Totaal verkeersgeneratie.....	36
Figuur 26: Totale parkeervraag.....	36
Figuur 27: Totale parkeerbalans	37
Figuur 28: Routekeuze en toedeling	38
Figuur 29: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in OSP (zonder en met linksafslagstrook) – obv telling 2011	39
Figuur 30: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met linksafslagstrook) – obv telling 2011.....	40
Figuur 31: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019.....	40
Figuur 32: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP - 2011	41
Figuur 33: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP - 2019	42
Figuur 34: COCON kruispunt N16 – N17 – toekomstige situatie – ochtendspits.....	43
Figuur 35: Groei verkeersstromen knoop N16-N17.....	44
Figuur 36: Oversteekbaarheid ontsluitingsweg project.....	45
Figuur 37: Kruispuntaanpassing aansluiting site	46
Figuur 38: Voetweg.....	47
Figuur 39: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets A.....	51
Figuur 40: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets A.....	51
Figuur 41: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets B.....	52
Figuur 42: Groei verkeersstromen knoop N16-N17 – sensitiviteitstoets B.....	52

1 / ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

1.1 / VERGUNNINGSAANVRAAG

IGEMO liet dit mobiliteitseffectenrapport (MOBER) opmaken in het kader van de herneming van het RUP De Winning.

1.2 / MOBER

Voor het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, 250 woongelegenheden, 7.500m² bvo handel, horeca, kantoren of diensten of 15.000m² bedrijvigheid is volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 2009 *betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning* een mobiliteitsstudie vereist.

Deze MOBER werd opgemaakt conform Bijlage IV van voornoemd besluit en het '*Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies: MOBER en mobiliteitstoets*' van de Vlaamse Overheid.

1.3 / CONTACTGEGEVENS INITIATIEFNEMER

Sigrid Palmers
Sigrid.Palmers@igemo.be
www.igemo.be

1.4 / SITUERING

De projectsite is gelegen in Puurs-Sint-Amands, langs de N16 Rijksweg, met een toegang vanaf de N17 Dendermondsesteenweg. Het project dat voorligt betreft het inrichten van een lokaal bedrijventerrein en de herneming van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.



Figuur 1: Ligging macroschaal



Figuur 2: Ligging microschaal

1.5 / PROJECT

Het project bestaat uit verschillende gebouwen met een maximale bebouwbare oppervlakte van 18.695 m². Het terrein is 4.7 ha groot. De oppervlakten kunnen nog licht wijzigen.



Figuur 3: Inplantingsplan

2 / PLANNINGSCONTEXT

2.1 / INTERGEMEENTELIJK MOBILITEITSPAN KLEIN-BRABANT

Beleidsplan april 2011

De N16 wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als primaire weg type I.

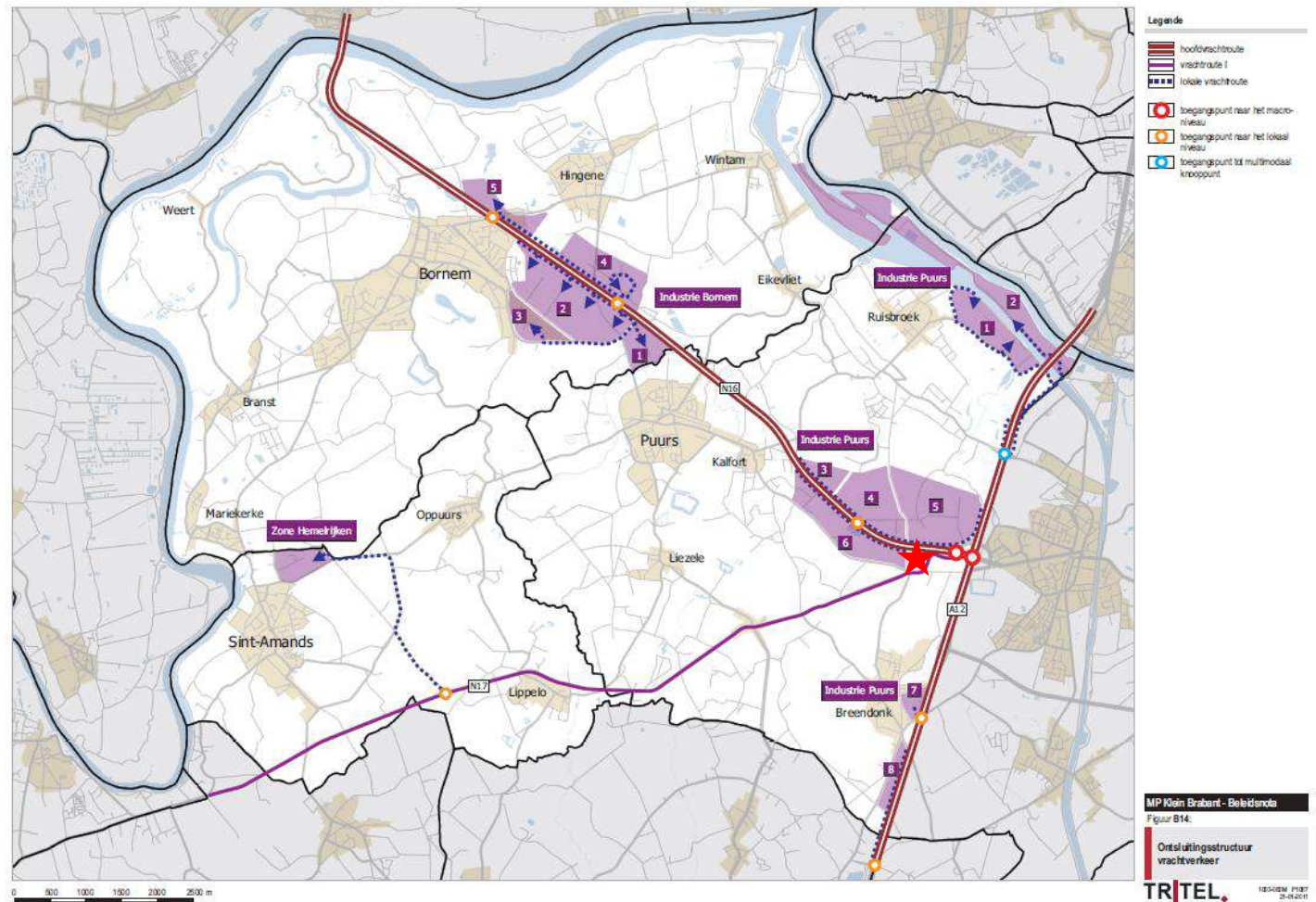
In het intergemeentelijk mobiliteitsplan wordt gesteld dat de doorstroming op de N16, A12 en N17 dient verbeterd te worden om bovenlokaal verkeer op deze wegen te houden. Er moet dus dringend werk gemaakt worden van de capaciteitsverhoging van de kruispunten op deze wegen door de in de streefbeeld van de A12 en de N16 voorziene omvorming tot ongelijkgrondse kruispunten. Voor de N17 moet de toegang tot de N16 verbeterd worden eveneens via een ongelijkgrondse oplossing.

Waar fietsroutes belangrijke verkeerswegen kruisen, dient extra aandacht te gaan naar de veiligheid voor fietsers. Een mooi voorbeeld zijn ongelijkvloerse oversteken van de N16. Bij de verdere realisatie van het streefbeeld van de N16 en de A12 zullen deze principes verder aangehouden worden

De hinder die geparkeerde vrachtwagens in de woonwijken met zich meebrengen, moet worden weggewerkt. Hiervoor moet een vrachtwagenparking instaan. De huidige vrachtwagenparking nabij de knoop N16-A12 is gelegen op een geschikte locatie.

Om deze connectie optimaal te benutten, wenst men een multimodale knoop uit te bouwen ter hoogte van het knooppunt A12-N16-N17. Hier wordt een carpool- en pendelparking voorzien aansluitend op de (sneldienst op de) A12. Daarnaast wordt ook ruimte voorzien voor een fietsstalling in relatie tot deze sneldienst en een vrachtwagenparking met voorzieningen

De bedrijvigheid dient zoveel mogelijk gebundeld te worden op locaties die vlot ontsloten kunnen worden naar het hoger wegennet. Zo wordt overlast in de kernen vermeden. Zowel individuele bedrijven als bedrijvzones moeten op een zo direct mogelijke manier naar de A12, N16 of N17 ontsloten worden, waarbij de woonkernen zoveel mogelijk vermeden worden. Een duidelijke bewegwijzering moet het gebruik van de gewenste routes aanmoedigen.



Figuur 4: Ontsluitingsstructuur vrachtverkeer (kaart 5 intergemeentelijk mobiliteitsplan)

2.2 / GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Definitief vastgesteld door gemeenteraad maart 2012

Puurs¹ ligt in het hart van de Vlaamse Economische Ruit, een economisch knooppunt tussen de grootsteden Antwerpen, Leuven, Gent en Brussel. Door deze centrale positie in Vlaanderen heeft Puurs een belangrijke ligging inzake bedrijvigheid en heeft het een groot lokaal en strategisch belang. Omwille van de belangrijke centrale positie in Vlaanderen heeft de provincie Antwerpen Puurs een taakstelling gegeven d.m.v. het Kaderplan van de Brabantse poort. Puurs is hier geselecteerd als economisch knooppunt en moet ruimte creëren voor bijkomende bedrijvigheid. Hierbij treden steeds nieuwe innames op van open ruimte i.f.v. industrie. De gemeente Puurs neemt hierbij een duidelijk standpunt in dat ze niet akkoord is met deze evolutie. In de Brabantse Poort zijn in de voorbije periode al voldoende bedrijventerreinen gerealiseerd. Indien de provincie het gebied toch verder wenst te ontwikkelen dringt de gemeente aan op een aantal randvoorwaarden.

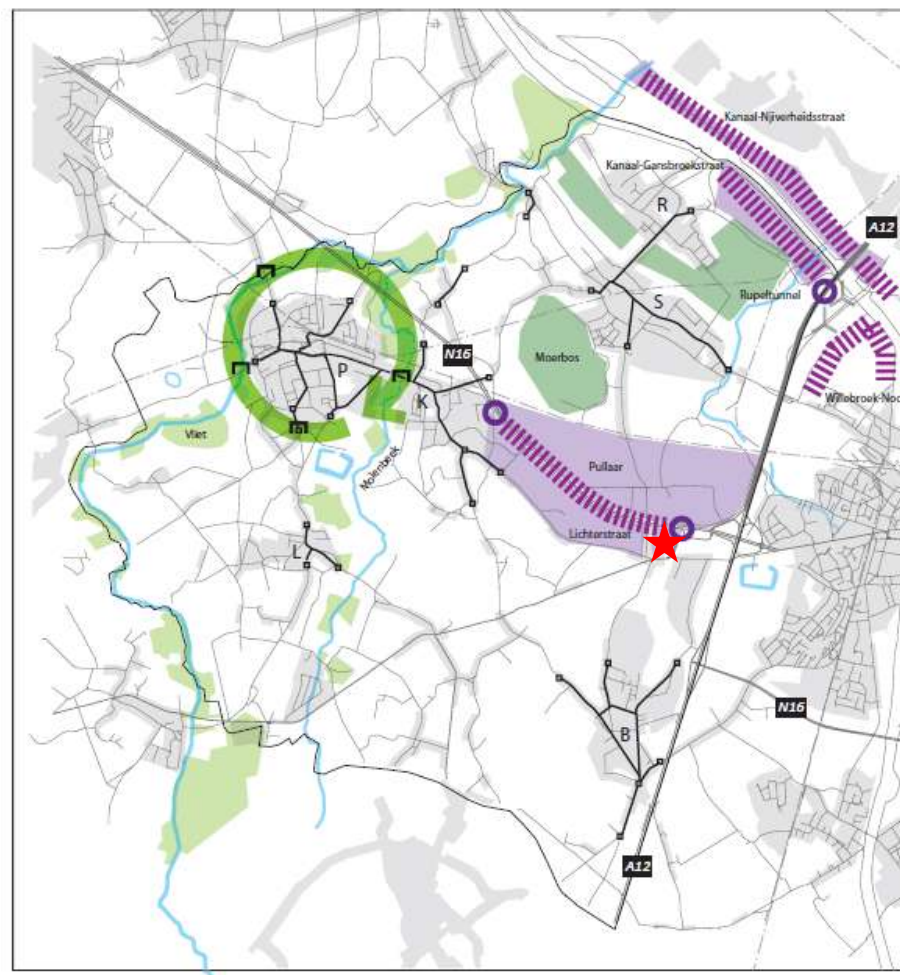
De windturbines aan de Rupeltunnel zijn niet toevallig ingeplant, ze markeren namelijk de entree tot de Brabantse Poort. De twee windturbines aan de Rupeltunnel (met elk een tophoogte van 140m) staan gepositioneerd op het kruispunt van bedrijvigheid langsheen de A12 en het Zeekanaal. Langsheen de N16 worden de industriezones Lichterstraat en Pullaar gemarkeerd a.d.h.v. twee toegangspoorten. Ter hoogte van het kruispunt met de N17 zal op het lokaal bedrijventerrein Winning een hoog gebouw van circa 30 meter deze poort markeren. De tweede poort zal gevormd worden door windturbines te plaatsen ter hoogte van het kruispunt met de A. Meersmanskreef. De poorten krijgen hierdoor een landmark functie dat men zich in een industriezone begeeft. De poorten krijgen hierdoor een landmarkfunctie op schaal van de Brabantse Poort.

¹ Puurs is inmiddels gefusioneerd tot Puurs-Sint-Amands.

Kaart 30: POORTEN IN PUURS

-  poorten naar de industriezones
-  poorten naar het landschap
-  poorten naar de woonkernen
- P: Puurs
- K: Kalfort
- L: Liezele
- R: Ruisbroek
- S: Ruisbroek-Sauvegarde
- B: Breendonk

bron: eigen verwerking



Figuur 5: Kaart 30 uit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Puurs: poorten in Puurs

2.3 / STREEFBEELD N16 EN SCHETSONTWERP KRUISPUNT N16-N17

Het kruispunt N16-N17 zal worden aangepast om de doorstroming te verbeteren. Er zijn reeds nieuwe plannen in opmaak, maar deze zijn nog **vertrouwelijk**. Binnen dit onderzoek zijn telgegevens beschikbaar (zie verder).

2.4 / MOBER PFIZER

In de MOBER van de uitbreidingsprojecten op de site van Pfizer, worden verschillende berekeningen gedaan, maar de verkeersafwikkeling speelt zich af op de N16.

Er zijn geen effecten te verwachten op het kruispunt N17-toegang De Winning.

2.5 / MER RUP LICHTERSTRAAT

In de mer van het RUP Lichterstraat (sportinfrastructuur) worden gegevens over parkeerbezetting meegegeven en een analyse van de verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat het verkeer eerder via het noorden zal rijden, en dus niet via het zuiden, langheen de rotonde N16-N183 (Lichterstraat).

Deze bijkomende verkeersbewegingen zullen dus nagenoeg geen impact hebben op de verder onderzochte kruispunten.

3 / BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

3.1 / LANGZAAM VERKEER

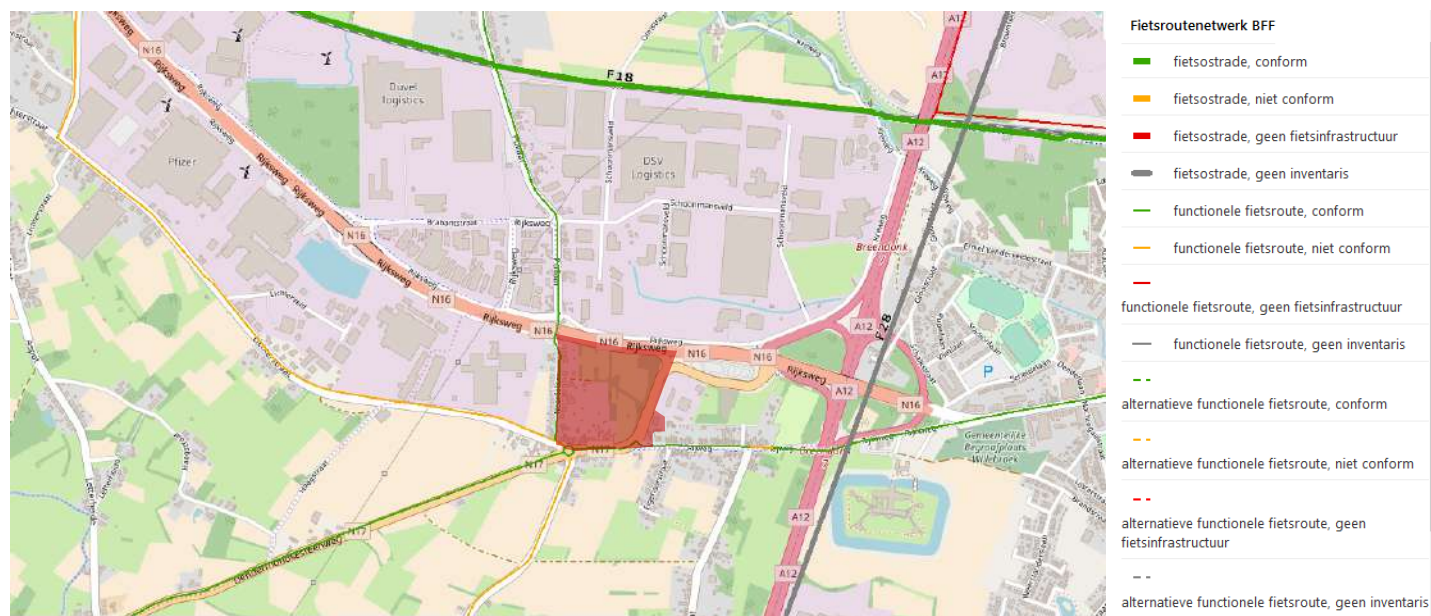
NETWERK

Volgens de Atlas van de Buurtwegen liep er een trage weg (sentier nr. 41) doorheen het projectgebied; aan de oostkant van de N17 is deze sentier opgenomen in het reguliere wegennet (Schoubroek). Het verleggen van deze buurtweg is reeds vergund (zie verder).

Vanaf Neerlichter is er nog een doodlopende weg richting projectsite, die een overblijfsel is van deze trage weg. Dit deel is vergund. Er loopt echter geen voetweg meer door de site.



Figuur 6: Uittreksel Atlas van Buurtwegen



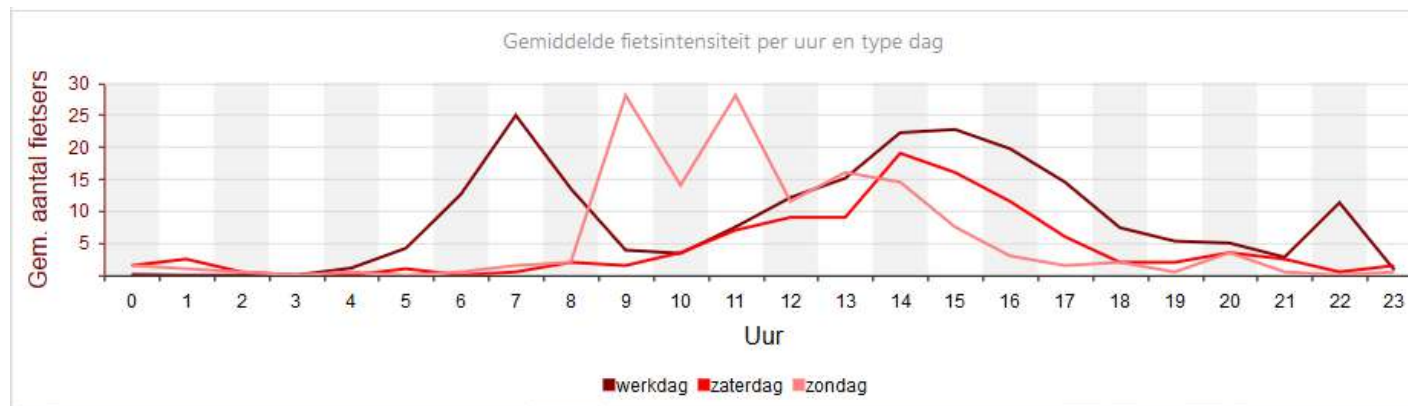
Figuur 7: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (bron geoloket provincie Antwerpen)

INFRASTRUCTUUR

De fietsostrade langs de spoorlijn is conform de voorschriften uit het vademecum fietsvoorzieningen. Ook het fietspad langs Pullaar – Pullaarsteenweg (dubbelrichting aan de oostkant van de weg) is conform. Het fietspad langs Lichterstraat (dubbelrichting aan noordkant) en A. Meersmansdreef is volgens het geoloket niet conform. Langs de N17 Dendermondsesteenweg is de fietsinfrastructuur eveneens conform.

GEBRUIK

Er gebeurde een tijdelijke telling van fietsers in de fietstunnel onder de N16 tussen Pullaar en Neerlichter (2016). In de ochtend- en avondpiek werden telkens ongeveer 50 fietsers geteld in beide richtingen samen.



Figuur 8: Telling fietsers: van Neerlichter naar Pullaar (van zuid naar noord)



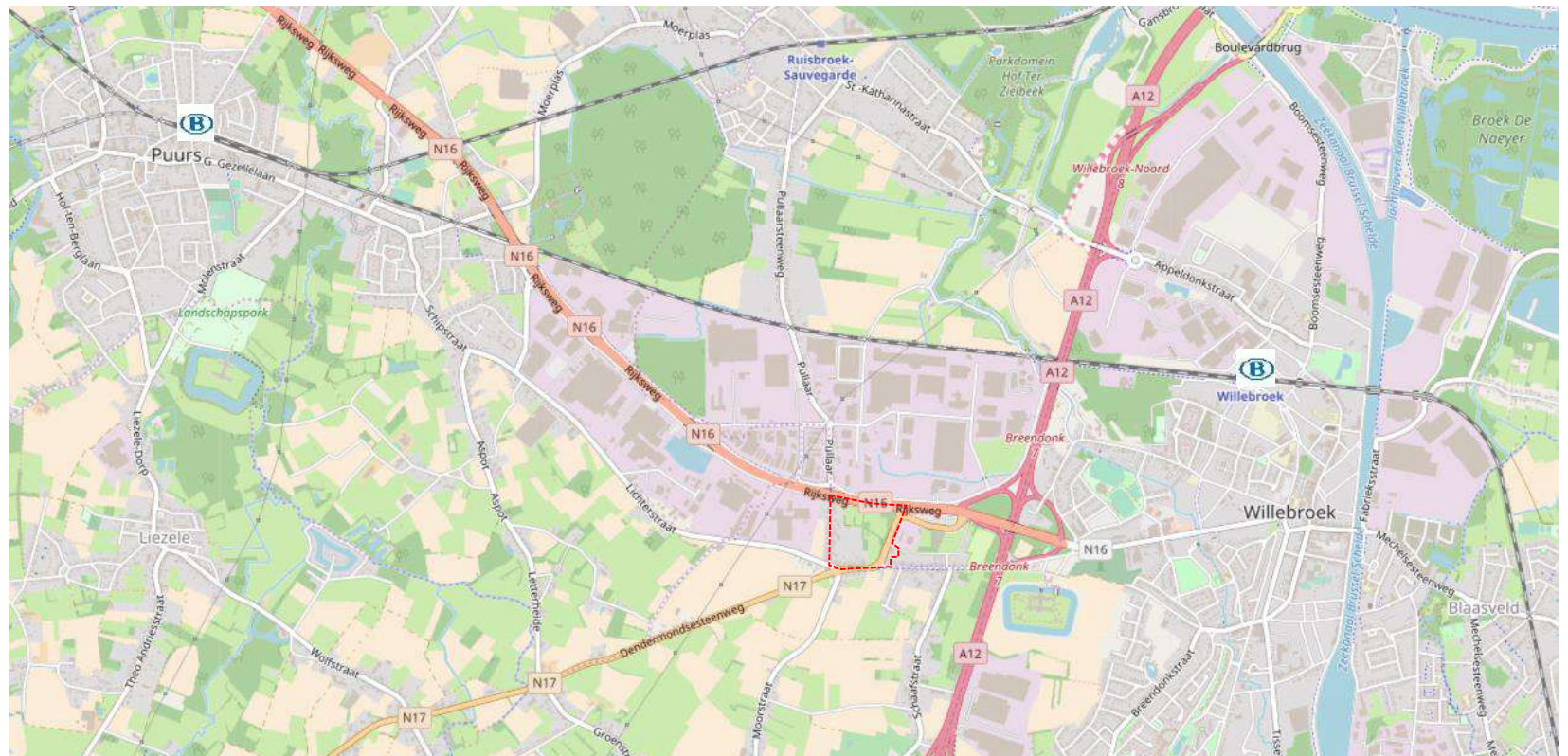
Figuur 9: Telling fietsers van Pullaar naar Neerlichter (noord naar zuid)

3.2 / OPENBAAR VERVOER

NETWERK

Trein

Het projectgebied ligt net ten zuiden van de spoorlijn tussen Puurs-Sint-Amands en Willebroek. Het station van Puurs ligt op 4,3 km fietsafstand van het projectgebied en bedient 6 treinen per uur (richting Leuven, Essen, Roosendaal, Sint-Niklaas en Mechelen). Het station van Willebroek ligt op 2,6 km fietsafstand en bedient 4 treinen per uur (richting Leuven, Sint-Niklaas en Mechelen).



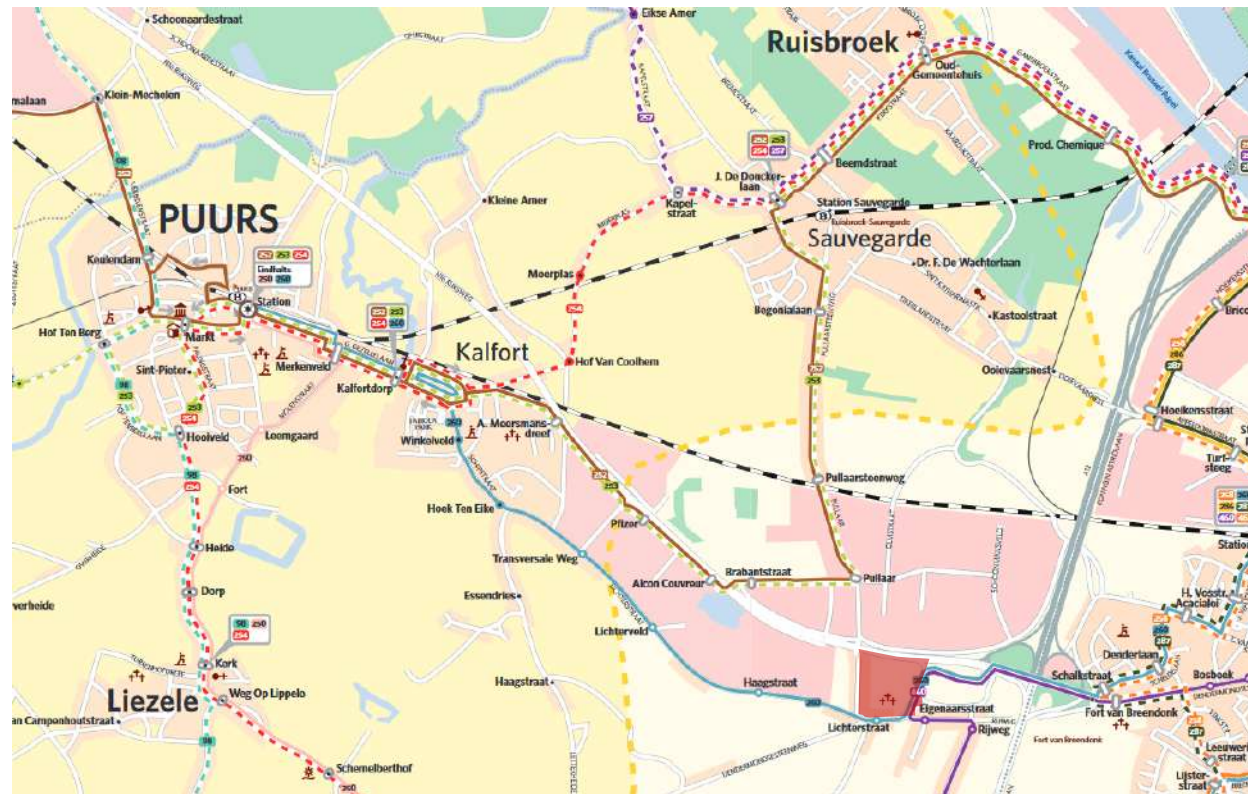
Figuur 10: Netwerk trein

Bus

Het busaanbod in de omgeving van het projectgebied bestaat uit de lijnen 260 en 460. De lijnen komen vanuit Willebroek toe en splitsen net voorbij de projectsite. Lijn 460 gaat naar het zuiden en lijn 260 gaat richting Puurs:

- Lijn 260: Brussel – Puurs: tijdens de spits een rit om het half uur, buiten de spits één rit per uur.
- Lijn 460 Brussel - Boom heeft één rit per uur, met 's ochtends extra ritten naar Brussel en 's avonds extra ritten naar Boom.

De dichtstbijzijnde halte voor lijn is Lichterstraat, voor lijn 460 is dat Eigenaarsstraat.



Figuur 11: Uittreksel Netplan de Lijn Bornem – Puurs – Sint-Amands

INFRASTRUCTUUR

Het station van Puurs ligt op ongeveer 4,5 km van de projectsite en is uitgerust om personen met een beperkte mobiliteit te ontvangen. De loketten zijn open tijdens de week van 05.45u tot 13u en tijdens het weekend van 06.45u tot 14u. Het station is voorzien van een betaalautomaat heeft een gratis parking en gratis fietsenstalling. In het station Puurs is er één trein per uur richting Leuven, Sint-Niklaas en Antwerpen – Roosendaal (extra aanbod tijdens piekuren).

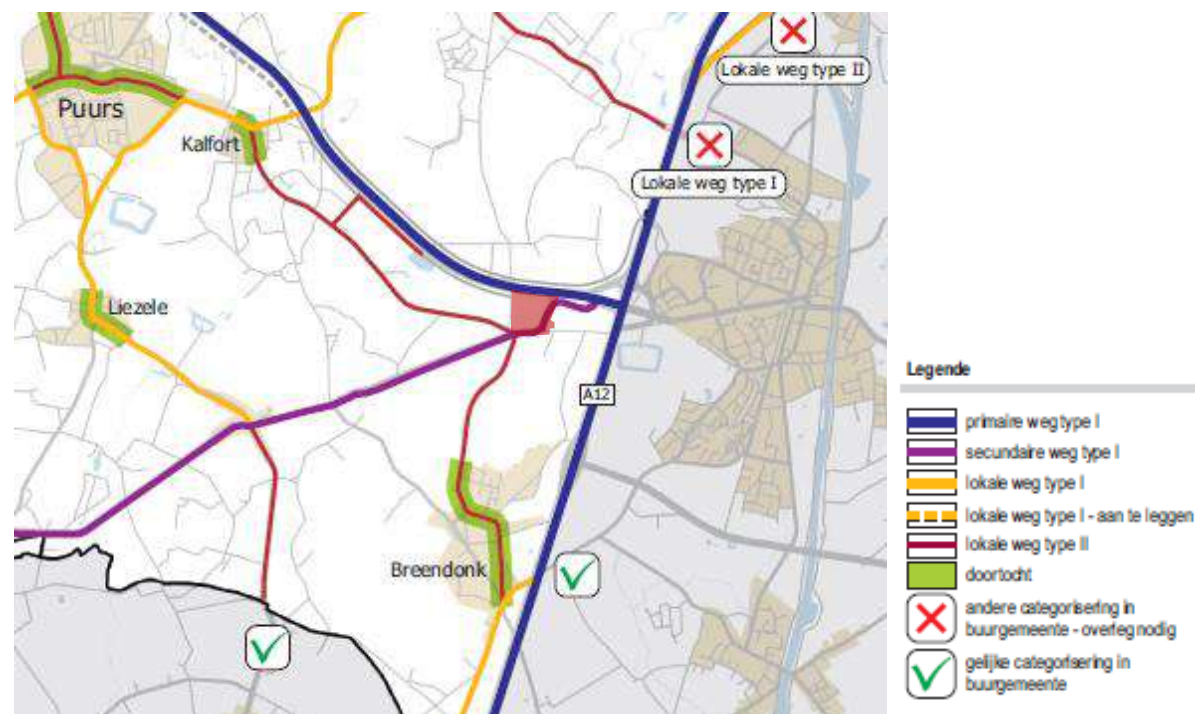
GEBRUIK

Volgens de telgegevens van 2015 had het station Puurs 1200 opstappende reizigers tijdens de week.

3.3 / GEMOTORISEERD VERKEER

NETWERK

N16 Rijksweg is een primaire weg type I. De N149 – Coolhemstraat is een lokale weg type I. De N183 – Lichterstraat is een lokale weg type II. De N17 Dendermondsesteenweg is een secundaire weg type I.



Figuur 12: Suggestie wegcategorisering – intergemeentelijk mobiliteitsplan

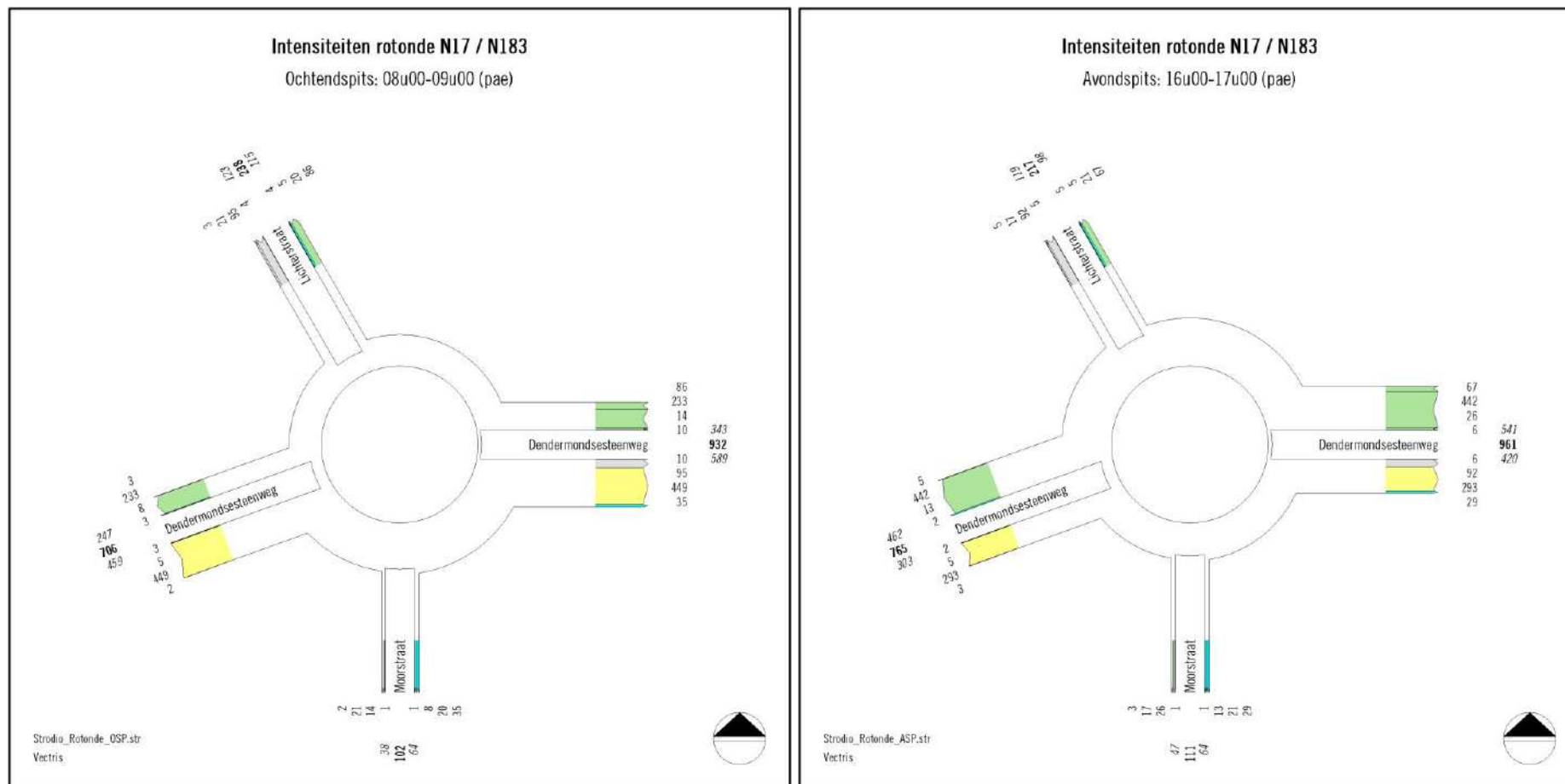
INFRASTRUCTUUR

N 16 – Rijksweg is een 2x2 weg met een niet overrijdbare middenberm. Aan beide zijden zijn parallelwegen aanwezig.

N17 Dendermondsesteenweg is ter hoogte van de projectsite een 2x1 met een verbrede middenberm om in- en uitrijden van Schoubroek te vergemakkelijken. Aan Rijweg is een afslagstrook voorzien, met ervoor en erna een niet-overrijdbare middenberm.

GEBRUIK ROTONDE (2011)

In 2011 werden door AWW tellingen gedaan aan de rotonde van N17 Dendermondsesteenweg met N183 – Lichterstraat.



Figuur 13: Telling rotonde aan N183 – N17 OSP en ASP (2011)

Met behulp van de methode van Bovy kan de doorstroming op een rotonde geanalyseerd worden. Volgende tabellen geven de doorstroming in het ochtend- en avondpiek uur. Er is een optimale doorstroming zolang de verzadigingsgraad (Xen) onder de 80% blijft. We berekenen dus op alle takken een vlotte doorstroming, met maximale verzadigingsgraad van 40% op de oostelijke tak van de Dendermondssesteenweg in de avondspits.

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	279	1252	498	10	25	2	0
Dendermondse W	212	1312	1064	35	43	3	0
Moorstraat	553	1009	173	6	37	3	0
Derdermondse O	216	1308	962	26	36	3	0

Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	485	1069	324	11	37	3	0
Dendermondse W	278	1253	826	24	37	3	0
Moorstraat	402	1143	228	6	28	3	0
Derdermondse O	171	1348	1172	40	46	3	0

Verklaring van de symbolen:

Qci	intensiteit van het verkeer op de ring ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Qex	intensiteit van het verkeer dat de rotonde verlaat voor de toerit in kwestie (pae per uur)
Qen	intensiteit van het verkeer dat de rotonde oprijdt via de toerit in kwestie (pae per uur)
a	factor die rekening houdt met de invloed van Qex
b	factor die rekening houdt met het aantal rijstroken op de ring van de rotonde
g	factor die rekening houdt met de verdeling van het verkeer Qen over het aantal beschikbare rijstroken
Qco	intensiteit van het conflacterend verkeer ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Cen	capaciteit van de toerit (pae per uur)
Cri	capaciteit van de rotonde ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Xen	de verzadigingsgraad in procent van de toerit (procent)
Xri	verzadigingsgraad in procent van de ring na toerit in kwestie (procent)
Den	gemiddelde wachttijd op de toerit in kwestie (in seconden per pae)
Nen	gemiddeld aantal wachtende voertuigen op de toerit in kwestie (in pae)

Figuur 14: Methode van Bovy - huidige situatie (2011)

Met behulp van de methode van Bovy kan de doorstroming op een rotonde geanalyseerd worden. Volgende tabellen geven de doorstroming in het ochtend- en avondpiek uur. We berekenen dus op alle takken een vlotte doorstroming, met maximale verzadigingsgraad van 69% op de westelijke tak van de Dendermondsesteenweg in de ochtendspits.

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	358	1182	621	19	36	3	0
Dendermondse W	330	1207	1111	69	75	7	2
Moorstraat	999	612	125	13	65	8	0
Dendermondse O	360	1180	929	44	56	4	1

Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	575	989	749	52	68	7	1
Dendermondse W	656	917	639	47	68	7	1
Moorstraat	838	755	137	10	55	5	0
Dendermondse O	310	1225	1056	53	62	5	1

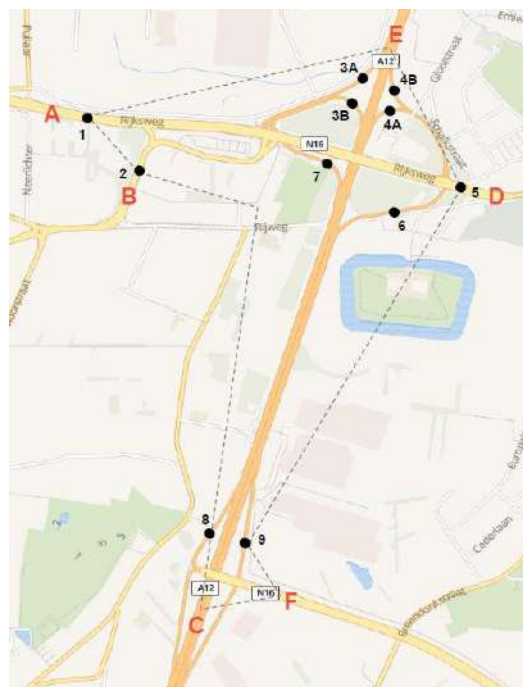
Verklaring van de symbolen:

Qci	intensiteit van het verkeer op de ring ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Qex	intensiteit van het verkeer dat de rotonde verlaat voor de toerit in kwestie (pae per uur)
Qen	intensiteit van het verkeer dat de rotonde oprijdt via de toerit in kwestie (pae per uur)
a	factor die rekening houdt met de invloed van Qex
b	factor die rekening houdt met het aantal rijstroken op de ring van de rotonde
g	factor die rekening houdt met de verdeling van het verkeer Qen over het aantal beschikbare rijstroken
Qco	intensiteit van het conflacterend verkeer ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Cen	capaciteit van de toerit (pae per uur)
Cri	capaciteit van de rotonde ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Xen	de verzadigingsgraad in procent van de toerit (procent)
Xri	verzadigingsgraad in procent van de ring na toerit in kwestie (procent)
Den	gemiddelde wachttijd op de toerit in kwestie (in seconden per pae)
Nen	gemiddeld aantal wachtende voertuigen op de toerit in kwestie (in pae)

Figuur 16: Methode van Bovy - huidige situatie (2019)

GEBRUIK N16 – N17 (2017)

Binnen de studie van de knoop N16 x N17, werd een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd over de knoop N16 – N17 – A12 in 2017. Volgende tabellen geven de HB-matrices voor de ochtend- en avondpiekperiode weer.



DI 13 JUNI 2017 - 7:00-9:00 UUR

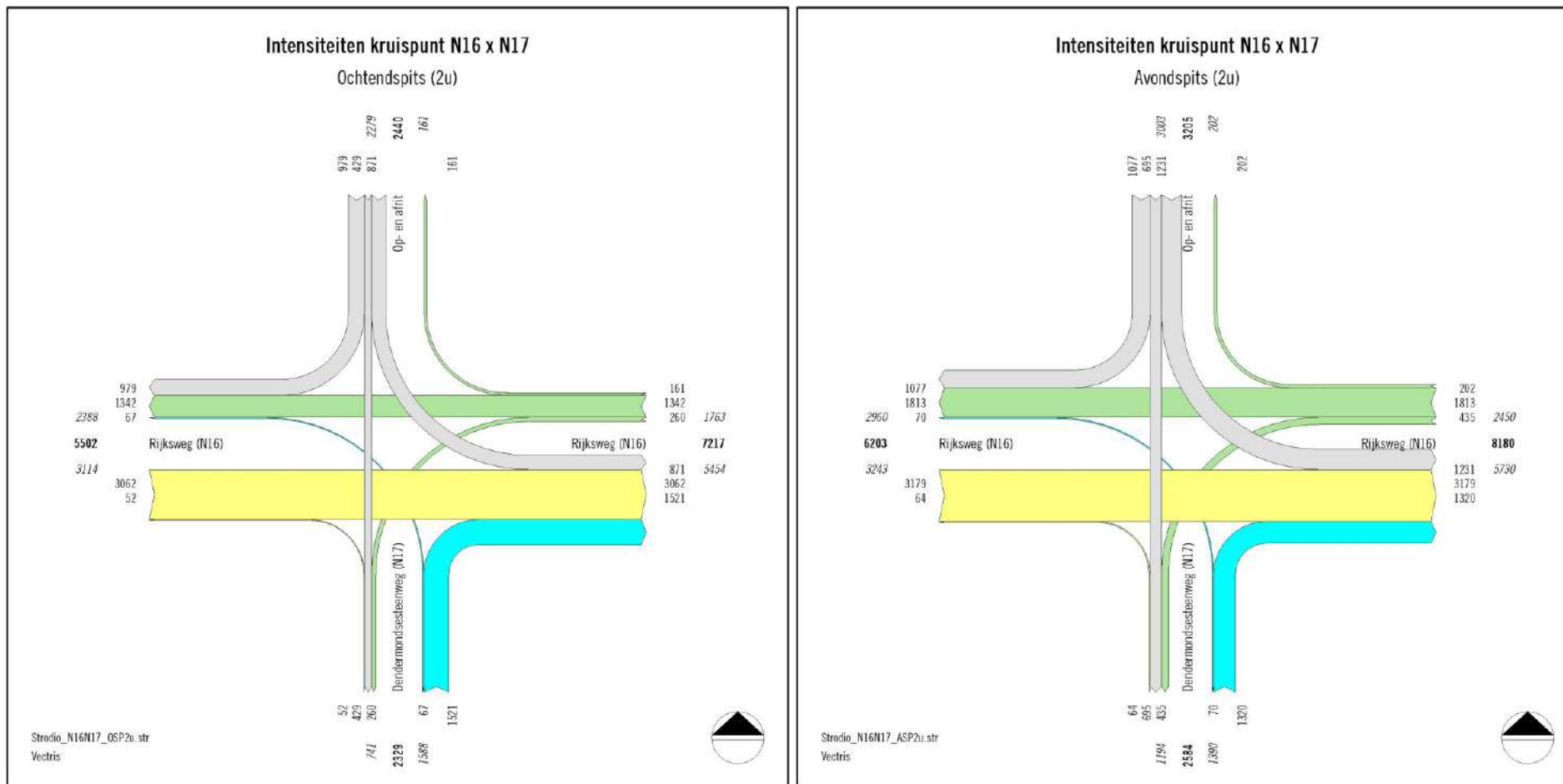
	Naar	A	B	C	D	E	F	Overig	Tot
Van									
A	N16 komende van Puurs		103	1140	235	1089	546	229	3342
B	N183 komende van Dendermonde	67		163	157	1025	176	77	1665
C	A12 komende van Brussel	764	80	28	116		3	540	1531
D	N183 komende van Willebroek	199	75	101		363	26	140	904
E	A12 komende van Antwerpen	979	429	6	270	54	541	543	2822
F	N16 komende van Mechelen	379	105	3	32	647		236	1402
Overig		54	28	97	32	98	30		
Totaal		2442	820	1538	842	3276	1322		

DI 13 JUNI 2017 - 16:00-18:00 UUR

	Naar	A	B	C	D	E	F	Overig	Tot
Van									
A	N16 komende van Puurs		127	909	318	1238	650	675	3917
B	N183 komende van Dendermonde	70		153	189	732	246	28	1418
C	A12 komende van Brussel	1033	82	43	257		27	270	1712
D	N183 komende van Willebroek	284	162	98		364	29	110	1047
E	A12 komende van Antwerpen	1077	695	4	374	33	820	243	3246
F	N16 komende van Mechelen	496	191	5	99	526		134	1451
Overig		324	66	87	32	111	52		
Totaal		3284	1323	1299	1269	3004	1824		

Figuur 17: Resultaten HB-onderzoek 2017 (bron: AWW)

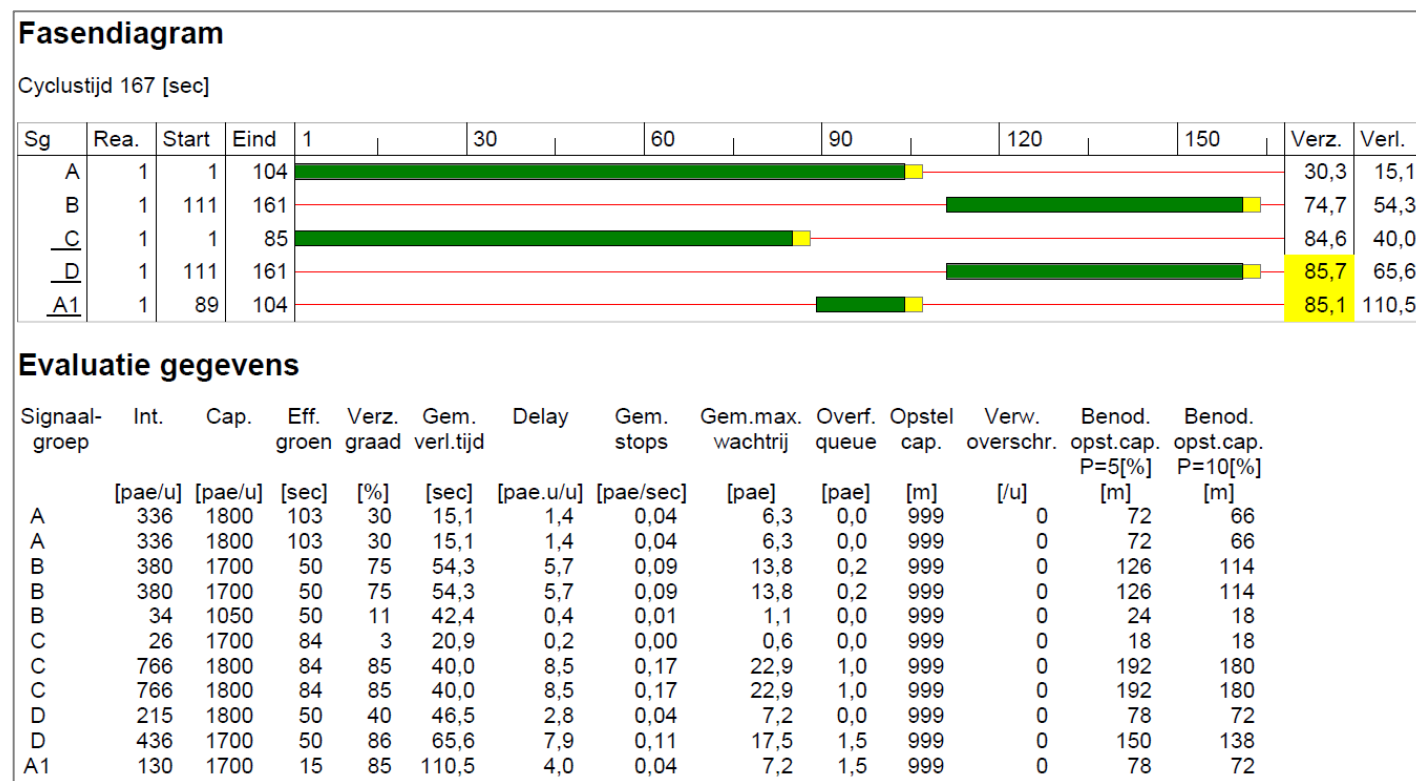
Op basis van de HB-matrices werden stromendiagrammen opgemaakt voor de ochtend- en avondpiekperiode (telkens twee uur).



Figuur 18: Telling kruispunt N16 – N17 OSP (2u) en ASP (2u) (2019)

Met behulp van het softwareprogramma COCON kan een optimale lichtenregeling worden berekend voor dit kruispunt. Hierbij wordt gekeken naar de bestaande infrastructuur. De voorgestelde lichtenregeling bestaat uit twee fasen met een tussenfase voor de linksaf vanuit het oosten. De rechtsaf vanaf het noorden voegt in buiten de lichtenregeling (oranje knipperlicht).

Voor de ochtendspits werd een lange cyclustijd van 167 seconden berekend. Voor de avondspits kon COCON geen ideale cyclus berekenen doordat het kruispunt verzadigd is. De rechtsafslaande bewegingen vanuit het noorden zullen gebruik maken van de hiaten in de verkeersstromen door de lichtenregeling.



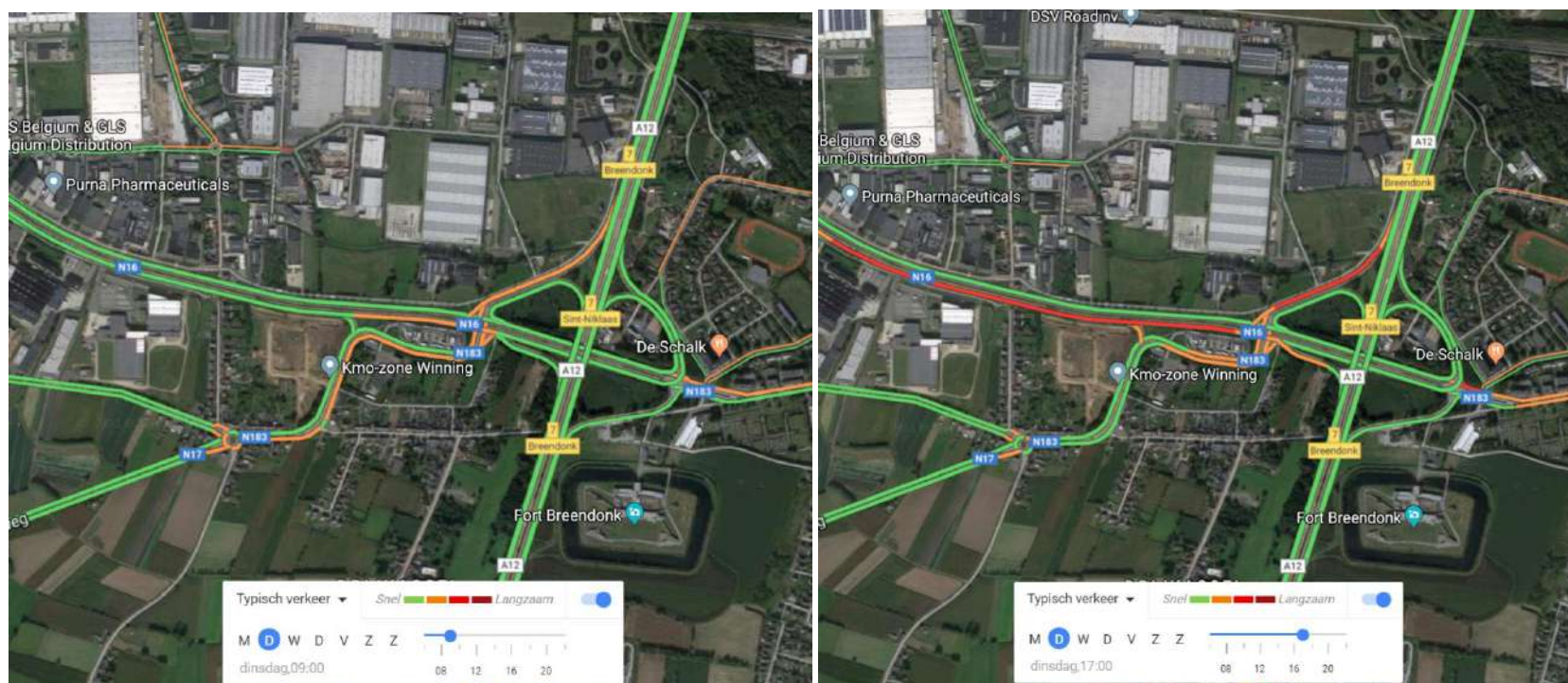
Figuur 19: COCON kruispunt N16 – N17 – huidige situatie – ochtendspits

TRAAGHEIDSKAARTEN

Binnen Google Maps is het mogelijk om typische vertragingen te raadplegen per tijdstip. Er wordt een beeld meegegeven op het einde van de twee piekuren om de maximale wachtrij te weten. Er zijn vier kleurcodes, waarbij groen een vlotte doorstroming is, oranje licht vertraagd verkeer, rood vertraagd verkeer en donkerrood sterke vertragingen.

In de ochtendpiekperiode is er enkel licht vertraagd verkeer op enkele takken. Het projectgebied zal nog steeds vlot bereikbaar zijn vanuit het oosten en westen. Vanuit het noorden zal mee aangeschoven worden op de afrit 7 en vanuit het zuiden zal er ter hoogte van de site op de Dendermondsesteenweg licht vertraagd verkeer zijn. In de avondpiekperiode is er op de Dendermondsesteenweg minder vertraagd verkeer waardoor uitrijdend verkeer richting de N16 vrij vlot kan invoegen.

Noot: in de toekomst zijn er dus plannen om deze knoop te optimaliseren (zie planningscontext).



Figuur 20: Traagheidskaarten in osp (9u00) en asp (17u00)

4 / MOBILITEITSPROFIEL

Het mobiliteitsprofiel schetst de verkeersgeneratie van het project. Hierbij wordt de vraag aan mobiliteit onderzocht. In totaal wordt er een maximaal bebouwbare oppervlakte van 18.695 m² voorzien, waarop atelier, kantoor, soc. ruimten, showroom of bedrijfswoning mag gerealiseerd worden.

Type bedrijven: bouwbedrijf, grondwerker, productie van machines, software, autogarage, beschutte werkplaats, eventorganisatie, sanitair, schilderwerken, projectontwikkeling, dakwerken, ...

Het project bestaat uit twee zones. De grootste zone is de KMO-zone met 16.984 m² bebouwbare oppervlakte. Daarnaast is er nog de zone met de landmark van 1.711 m² bebouwbare oppervlakte die uit meer verdiepen zal bestaan en waar kantoorachtigen of een mix van kantoorachtigen en KMO op het gelijkvloers zal komen.

4.1 / KMO-ZONE (EXCLUSIEF ZONE LANDMARK)

In principe is het niet mogelijk om van ha-oppervlakte om te zetten naar bruto vloeroppervlakte. Bij KMO is het echter wel zo dat de footprint van de gebouwen vrijwel overeenkomt met de bruto vloeroppervlakte. Er wordt daarom een berekening gemaakt op basis van de beschikbare kencijfers in het Richtlijnenhandboek 2018. Op het einde van de berekening wordt nog vergeleken met kencijfers uit de praktijk.

Van de bruto bebouwbare oppervlakte is gemiddeld 81% netto bebouwd (bron: Richtlijnenboek, p.187), wat neerkomt op 13.757 m² bvo. Nog volgens het Richtlijnenboek zijn er 61 werknemers per ha die voor 80% aanwezig zijn (bron: Richtlijnenboek p.188). Hierdoor komen we uit op 67 VTE. Deze werknemers maken dagelijks twee verplaatsingen (in en uit).

Van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt (bron: Richtlijnenboek p.190) 16.5% in het ochtendpiekuur (30% van de ingaande en 3% van de uitgaande) en 12.5% in het avondpiekuur (3% van de ingaande en 22% van de uitgaande), wat neerkomt op 22 en 17 verplaatsingen tijdens de respectievelijke piekuren.

Uit de Vlaamse statistieken van woon-werkverkeer, weten we dat (van de werknemer van bedrijven groter dan 100 werknemers (bron: Federale Diagnostiek)) in Puurs 76% met de auto gaat, 3% met het openbaar vervoer en 13% met de (brom)fiets. Hierdoor weten we dat tijdens het ochtendpiekuur 17 autoverplaatsingen (15 in en 2 uit) en 3 fietsverplaatsingen zijn en tijdens het avondpiekuur 13 autoverplaatsingen (2 in, 11 uit) en 2 fietsverplaatsingen. De werknemers zullen 51 autoparkeerplaatsen en 9 fietsparkeerplaatsen nodig hebben.

Het Richtlijnenboek stelt dat 20 tot 35% van het aantal autoverplaatsingen bijkomend vrachtverkeer is bij bedrijventerreinen. Dit komt neer op 47 vrachtverplaatsingen per dag. Het aandeel tijdens de piekuren is lager, namelijk tussen de 6 en 11% (we nemen gemiddeld 9%). Hierdoor komen we uit op 8 pae-verplaatsingen (4 in en 4 uit) in de piekuren. Er zal per bedrijf plaats moeten voorzien worden om te kunnen leveren.

In totaal zullen er tijdens het ochtendpiek uur 25 pae-verplaatsingen (19 in en 6 uit) en 3 fietsverplaatsingen zijn en tijdens het avondpiek uur 21 pae-verplaatsingen (6 in en 15 uit) en 2 fietsverplaatsingen.

In Hoogveld (Dendermonde) werden tellingen uitgevoerd aan de verschillende bedrijfstoegangen. Afhankelijk van de invulling van het bedrijf werd er in het ochtendpiek uur 6 tot 13 pae per bha gegenereerd. Dit wil zeggen dat voor deze site (4.4 ha excl. landmark) 26 tot 57 pae-verplaatsingen gegenereerd worden in de ochtendpiekperiode. Dit is 1.04-2.28 keer groter dan initieel berekend. Of maximaal 32 extra pae-bewegingen in de ochtendspits en 27 extra pae-bewegingen in de avondspits. Deze berekening wordt meegenomen in de sensitiviteitstoets.

KMO										
16984	m ² bebouwbare oppervlakte (bruto)		81%	bruto-netto-verhouding		13757	m ² bebouwbare oppervlakte (netto)			
WERKNEMERS			BEZOEKERS			TOTAAL				
AANTAL PERSONEN										
48,80	VTE per 10,000 m ² netto		35%	aandeel zwaar verkeer tov autoverkeer						
67	VTE		23	bezoekers per dag		91	personen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG										
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per bezoeker						
134	verplaatsingen per dag		47	verplaatsingen per dag		181	verplaatsingen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTEND- EN AVONDSPITSUUR										
16,5%	12,5% aandeel in ochtend- en avondspitsuur		9,0%	9% aandeel in ochtend- en avondspitsuur						
22	17 verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		4	4 verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		26	21 verplaatsingen in OSP en ASP			
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT										
76%	autobestuurder		200,00%	autobestuurder (omzetten naar pae)						
3%	openbaar vervoer		0,00%	openbaar vervoer						
13%	(brom)fiets		0,00%	(brom)fiets						
17	13 autoverplaatsingen		8	8 autoverplaatsingen		25	21 autoverplaatsingen in OSP en ASP			
1	1 OV-verplaatsingen		0	0 OV-verplaatsingen		1	1 OV-verplaatsingen in OSP en ASP			
3	2 (brom)fietsverplaatsingen		0	0 (brom)fietsverplaatsingen		3	2 (brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP			
AANTAL PARKEERPLAATSEN										
51	aantal autoparkeerplaatsen						51	aantal autoparkeerplaatsen		
9	aantal fietsparkeerplaatsen						9	aantal fietsparkeerplaatsen		

Figuur 21: Mobiliteitsprofiel KMO-zone

De 67 werknemers (VTE) zullen met een modal split van 76% autogebruik (als bestuurder) 51 autoparkeerplaatsen nodig hebben en met een fietsgebruik van 13% zullen zij 9 fietsparkeerplaatsen nodig hebben.

4.2 / LANDMARK

Idealiter wordt de landmark volledig gebruikt door kantoren. Met een maximale hoogte van 30 m, zullen er dan 7 verdiepingen kunnen gerealiseerd worden. Indien dit echter te veel verkeer zou genereren, wordt geopteerd om op het gelijkvloers KMO te voorzien en nog 6 verdiepingen kantoor te voorzien.

4.2.1 / Volledig kantoorachtigen

De berekening voor de kantoorachtigen gebeurt analoog als die van de KMO-zone. De bruto-netto-verhouding is 80% volgens het Richtlijnenboek (bebouwbare oppervlakte én bvo naar nvo), waardoor we voor 7 verdiepingen uitkomen op 7665 m² (bron: projectontwikkelaar).

Onder kantoorachtigen verstaan we 2/3^e kantoorruimte en 1/3^e productieruimte (waaronder we ruimten met veel technische installaties en kleine opslag verstaan). Voor kantoren rekenen we met 13 m² netto oppervlakte per werknemer en een aanwezigheidspercentage van 80% (door deeltijds werken en zakelijke verplaatsingen) en voor productieruimte rekenen we met 1 VTE per 100 m² nvo (bron: schatting VECTRIS op basis van praktijk en ervaring). Hierdoor komen we voor kantoorachtigen uit op 4.43 VTE per 100 m². Dit zijn dan 340 VTE (49 VTE per verdiep).

We werknemers maken dagelijks 2 verplaatsingen (in en uit) en dit voor 17.5% tijdens het ochtendpiek uur (34% in en 1% uit) en 11.5% tijdens het avondpiek uur (1% in en 22% uit). Volgens de Vlaamse statistieken van woon-werkverkeer, weten we dat in Puurs 76% met de auto gaat, 3% met het openbaar vervoer en 13% met de (brom)fiets. We komen hierdoor uit op tijdens het ochtendpiek uur 90 autoverplaatsingen (87 in en 3 uit) en 15 fietsverplaatsingen en tijdens het avondpiek uur 59 autoverplaatsingen (3 in en 56 uit) en 10 fietsverplaatsingen. De werknemers zullen (340 x 76%) 258 parkeerplaatsen en (340 x 13%) 44 fietsparkeerplaatsen nodig hebben.

Het aantal bezoekers per werknemers is gemiddeld 22%, wat neerkomt op dagelijks 74 bezoekers. Zij maken ook 2 verplaatsingen per dag en dit voor 9% in het ochtendpiek uur (11% in en 7% uit) en 8% in het avondpiek uur (5% in en 11% uit). De modal split wordt gebaseerd op de locatie, wat voor deze zakelijke verplaatsingen neerkomt op 77% met de auto en 3% met OV en fiets. Hierdoor komen we uit op 10 autoverplaatsingen (6 in en 4 uit) en 0 fietsverplaatsingen in het ochtendpiek uur en 9 autoverplaatsingen (3 in en 6 uit) en 0 fietsverplaatsingen in het avondpiek uur. Met een rotatie van 2 bezoekers per parkeerplaats per dag, komen we uit op 29 autoparkeerplaatsen en 1 fietsparkeerplaatsen voor de bezoekers.

In totaal zullen er tijdens het ochtendpiek uur 101 autobewegingen (93 in en 7 uit) en 16 fietsbewegingen worden gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 69 autoverplaatsingen (6 in en 62 uit) en 11 fietsverplaatsingen.

KANTOORACHTIGEN										
1711	m ² bebouwbare oppervlakte (bruto)		80%	bruto-netto-verhouding		7665	m ² bebouwbare oppervlakte (netto)			
WERKNEMERS					BEZOEKERS		TOTAAL			
AANTAL PERSONEN										
4,43	VTE per 100 m ² netto		22%	aandeel bezoekers per werknemer						
340	VTE		74	bezoekers per dag		414	personen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG										
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per bezoeker						
679	verplaatsingen per dag		149	verplaatsingen per dag		828	verplaatsingen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTEND- EN AVONDSPITSUUR										
17,5%	11,5%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur		9,0%	8,0%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur				
119	78	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		13	12	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		132	90	verplaatsingen in OSP en ASP
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT										
76%	autobestuurder		77,00%	autobestuurder (omzetten naar pae)						
3%	openbaar vervoer		3,00%	openbaar vervoer						
13%	(brom)fiets		3,00%	(brom)fiets						
90	59	autoverplaatsingen		10	9	autoverplaatsingen		101	69	autoverplaatsingen in OSP en ASP
4	2	OV-verplaatsingen		0	0	OV-verplaatsingen		4	3	OV-verplaatsingen in OSP en ASP
15	10	(brom)fietsverplaatsingen		0	0	(brom)fietsverplaatsingen		16	11	(brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP
AANTAL PARKEERPLAATSEN										
			2	rotatie						
258	aantal autoparkeerplaatsen		29	aantal autoparkeerplaatsen		287	aantal autoparkeerplaatsen			
44	aantal fietsparkeerplaatsen		1	aantal fietsparkeerplaatsen		45	aantal fietsparkeerplaatsen			

Figuur 22: Mobiliteitsprofiel kantoorachtigen (7 verdiepingen) landmark

4.2.2 / Kantoorachtigen en KMO op gelijkvloers

Wanneer het gelijkvloers KMO-zone wordt, zijn er nog 6 verdiepingen die **kantoorachtig** zullen zijn. Analoog aan vorige berekening, maar met een oppervlakte die 1/7^e kleiner is, komen we uit op 86 autoverplaatsingen en 14 fietsverplaatsingen in het ochtendpiek uur en 59 autoverplaatsingen en 9 fietsverplaatsingen in het avondpiek uur.

KNATOORACHTIGEN										
1711	m ² bebouwbare oppervlakte (bruto)		80%	bruto-netto-verhouding		6570	m ² bebouwbare oppervlakte (netto)			
WERKNEMERS				BEZOEKERS			TOTAAL			
AANTAL PERSONEN										
4,43	VTE per 100 m ² netto		22%	aandeel bezoekers per werknemer						
291	VTE		64	bezoekers per dag		355	personen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG										
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per bezoeker						
582	verplaatsingen per dag		127	verplaatsingen per dag		710	verplaatsingen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTEND- EN AVONDSPITSUUR										
17,5%	11,5%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur		9,0%	8,0%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur				
102	67	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		11	10	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		113	77	verplaatsingen in OSP en ASP
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT										
76%	autobestuurder			77,00%	autobestuurder (omzetten naar pae)					
3%	openbaar vervoer			3,00%	openbaar vervoer					
13%	(brom)fiets			3,00%	(brom)fiets					
77	51	autoverplaatsingen		9	8	autoverplaatsingen		86	59	autoverplaatsingen in OSP en ASP
3	2	OV-verplaatsingen		0	0	OV-verplaatsingen		3	2	OV-verplaatsingen in OSP en ASP
13	9	(brom)fietsverplaatsingen		0	0	(brom)fietsverplaatsingen		14	9	(brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP
AANTAL PARKEERPLAATSEN										
				2	rotatie					
221	aantal autoparkeerplaatsen			25	aantal autoparkeerplaatsen			246	aantal autoparkeerplaatsen	
38	aantal fietsparkeerplaatsen			1	aantal fietsparkeerplaatsen			39	aantal fietsparkeerplaatsen	

Figuur 23: Mobiliteitsprofiel kantoorachtigen (6 verdiepingen) landmark

Voor de KMO-zone op het gelijkvloers gebruiken we ook dezelfde berekening als voorgaand. Hierdoor komen we uit op 3 autoverplaatsingen en 0 fietsverplaatsingen in het ochtendpiek uur en 2 autoverplaatsingen en 0 fietsverplaatsingen in het avondpiek uur.

KMO										
1711	m ² bebouwbare oppervlakte (bruto)		81%	bruto-netto-verhouding		1386	m ² bebouwbare oppervlakte (netto)			
WERKNEMERS				BEZOEKERS			TOTAAL			
AANTAL PERSONEN										
48,80	VTE per 10,000 m ² netto		35%	aandeel zwaar verkeer tov autoverkeer						
7	VTE		2	bezoekers per dag		9	personen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN PER DAG										
2	verplaatsingen per werknemer per dag		2	verplaatsingen per bezoeker						
14	verplaatsingen per dag		5	verplaatsingen per dag		18	verplaatsingen per dag			
AANTAL VERPLAATSINGEN IN OCHTEND- EN AVONDSPITSUUR										
16,5%	12,5%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur		9,0%	9%	aandeel in ochtend- en avondspitsuur				
2	2	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		0	0	verplaatsingen in ochtend- en avondspitsuur		3	2	verplaatsingen in OSP en ASP
VERPLAATSINGEN PER MODAL SPLIT										
76%	autobestuurder		200,00%	autobestuurder (omzetten naar pae)						
3%	openbaar vervoer		0,00%	openbaar vervoer						
13%	(brom)fiets		0,00%	(brom)fiets						
2	1	autoverplaatsingen		1	1	autoverplaatsingen		3	2	autoverplaatsingen in OSP en ASP
0	0	OV-verplaatsingen		0	0	OV-verplaatsingen		0	0	OV-verplaatsingen in OSP en ASP
0	0	(brom)fietsverplaatsingen		0	0	(brom)fietsverplaatsingen		0	0	(brom)fietsverplaatsingen in OSP en ASP
AANTAL PARKEERPLAATSEN										
5	aantal autoparkeerplaatsen						5	aantal autoparkeerplaatsen		
1	aantal fietsparkeerplaatsen						1	aantal fietsparkeerplaatsen		

Figuur 24: Mobiliteitsprofiel KMO landmark

4.3 / TOTAAL

4.3.1 / Verkeersgeneratie

Volgende tabel geeft de verkeersgeneratie van de totale site weer. Worst case (kantoren 7 verdiepingen) wordt er tijdens het ochtendpiek uur 126 autoverplaatsingen (112 in en 13 uit) en 19 fietsverplaatsingen gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 90 autoverplaatsingen (12 in en 77 uit) en 13 fietsverplaatsingen.

AUTOVERPLAATSINGEN	Scenario: KMO + landmark kantoren (7 verd)	Scenario: KMO + landmark kantoren (6 verd) + KMO (1 verd)
OSP	$25 + 101 = 126$	$25 + 86 + 3 = 114$
ASP	$21 + 69 = 90$	$21 + 59 + 2 = 82$
FIETSVRPLAATSINGEN		
OSP	$3 + 16 = 19$	$3 + 14 + 0 = 17$
ASP	$2 + 11 = 13$	$2 + 9 + 0 = 11$

Figuur 25: Totaal verkeersgeneratie

4.3.2 / Parkeervraag

Volgende tabel geeft de parkeervraag van de totale site weer. Worst case (kantoren 7 verdiepingen) zijn er 338 autoparkeerplaatsen en 54 fietsparkeerplaatsen nodig op de site.

PARKEERVRAAG	Scenario: KMO + landmark kantoren (7 verd)	Scenario: KMO + landmark kantoren (6 verd) + KMO (1 verd)
AUTO	$51 + 287 = 338$	$51 + 246 + 5 = 302$
FIETS	$9 + 45 = 54$	$9 + 39 + 1 = 49$

Figuur 26: Totale parkeervraag

5 / MOBILITEITSEFFECTEN

5.1 / PARKEERBALANS

Er worden in dit stadium van het project nog geen parkeerplaatsen uitgetekend. Wel weten we dat er volgens de berekening 338 autoparkeerplaatsen en 54 fietsparkeerplaatsen nodig zijn.

Er is geen parkeernorm beschikbaar voor bedrijventerreinen.

PARKEERBALANS	BEREKENDE VRAAG (max)	PARKEERNORM	PARKEERAANBOD
AUTO	338	-	Nog onbekend
FIETS	54	-	Nog onbekend

Figuur 27: Totale parkeerbalans

5.2 / ROUTEKEUZE EN TOEDELING AAN HET NETWERK

Het hoger wegennet ligt ten noorden van de site. We veronderstellen dat het grootste deel normaal naar het noorden (N16) zal rijden. Ter hoogte van de knoop N16 x N17 heeft AWV een nieuwe ongelijkgrondse knoop gepland. Hier zijn geen tellingen van beschikbaar.

Om de doorstroming op de rotonde te berekenen in het zuiden, schatten we worst case dat er toch 1/3^e naar het zuiden gaat. We kijken verder enkel naar het scenario met 7 verdiepingen kantoren in de landmark. Er wordt tijdens het ochtendpiek uur 126 autoverplaatsingen (112 in en 13 uit) gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 90 autoverplaatsingen (12 in en 77 uit).



Figuur 28: Routekeuze en toedeling

5.3 / VERKEERSAFWIKKELING

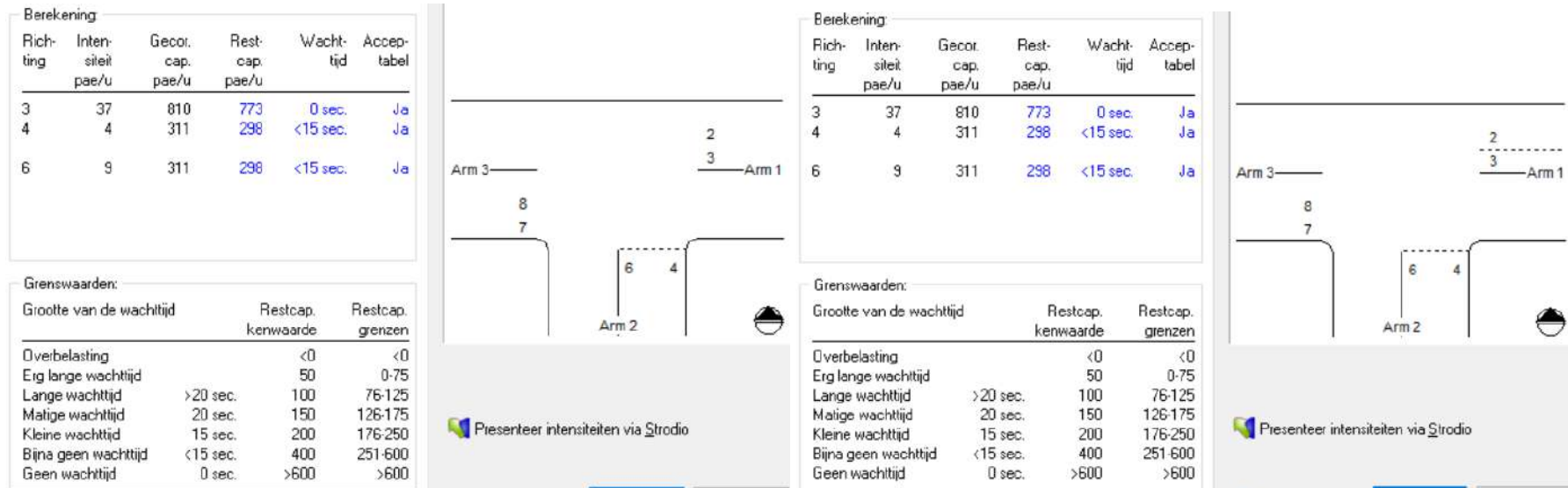
De drie kruispunten kunnen worden nagekeken op vlak van doorstroming, namelijk het kruispunt aan de ingang van de KMO-zone, de rotonde in het zuiden en de knoop N16-N17 in het noorden.

5.3.1 / Toegang site

Met behulp van de methode van Harders kan de doorstroming op een voorrangeregeld kruispunt worden berekend.

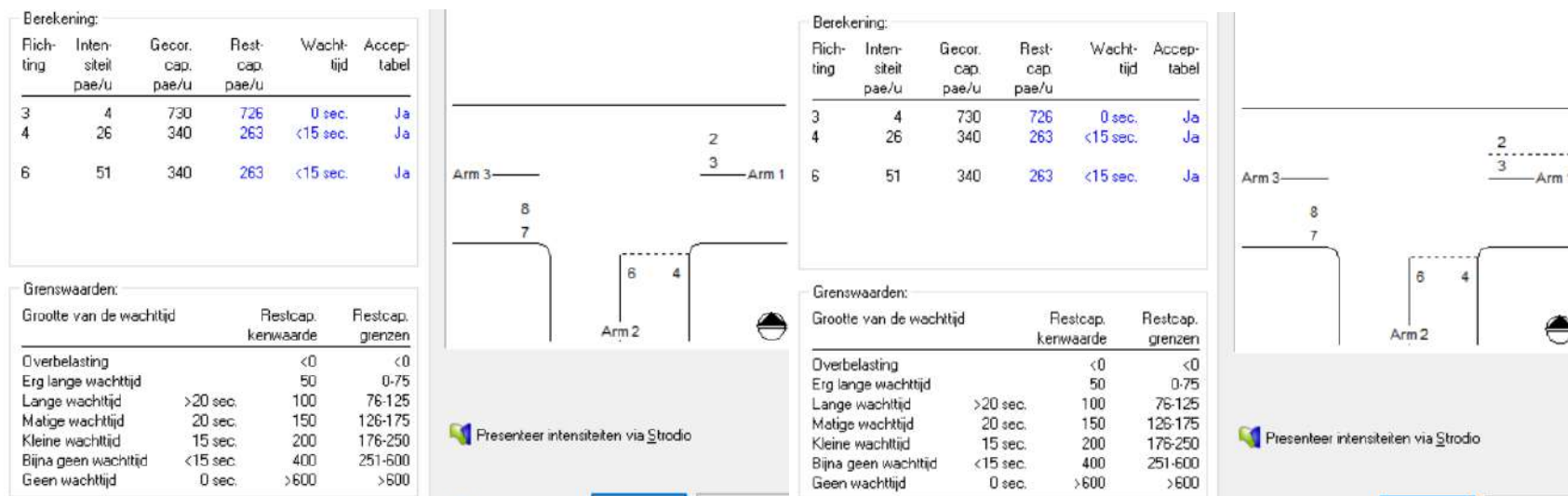
OBV CIJFERS ROTONDE 2011

In het ochtendpiek uur zijn er geen wachttijden gemeten op de Dendermondsesteenweg (richting 3). Dit komt omdat vanuit het noorden een kleine tegenstroom (343 pae) moet gekruist worden. De linksafslagstrook is dus in principe niet nodig, maar zal voor een nog vlottere doorstroming zorgen op de Dendermondsesteenweg. Wat betreft het uitgaand verkeer, meten we (<15sec) bijna geen wachttijd.



Figuur 29: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in OSP (zonder en met linksafslagstrook) – obv telling 2011

Ook in het avondpiek uur zal het ingaand verkeer niet moeten wachten. Voor het uitgaand verkeer zijn ook hier bijna geen wachttijden (<15sec) berekend. Het is dus niet nodig om een aparte links- en rechtsafslagstrook te voorzien op de site.



Figuur 30: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met linksafslagstrook) – obv telling 2011

OBV CIJFERS ROTONDE 2019

Op basis van de nieuwe tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat de ingaande bewegingen geen verkeersafwikkelingsproblemen kennen. De links-uit-beweging is echter moeilijker. Door het voorzien van een middenberm, verloopt dit echter wel vlot.

	OSP		ASP	
	Zonder afslagstrook	Met middenberm	Zonder afslagstrook	Met middenberm
Richting 3 (linksaf naar site)	0 sec	0 sec	0 sec	0 sec
Richting 4 (rechtsaf uit site)	> 20 sec	< 15 sec	> 20 sec	< 15 sec
Richting 6 (linksaf uit site)	> 20 sec	< 15 sec	> 20 sec	< 15 sec

Figuur 31: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019

5.3.2 / Rotonde

OBV CIJFERS ROTONDE 2011

De maximale verzadigingsgraad stijgt tijdens het ochtendpiek uur van 35 naar 38% en tijdens het avondpiek uur van 40 naar 42%. Deze stijgingen zijn niet groot en de verzadigingsgraad van de rotonde blijft nog ver onder 85%. De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld.

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	282	1249	493	10	25	2	0
Dendermondse W	213	1311	1086	38	46	3	0
Moorstraat	588	977	164	7	39	3	0
Derdermondse O	227	1298	949	27	37	3	0

Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	510	1047	312	11	38	3	0
Dendermondse W	286	1246	820	25	37	3	0
Moorstraat	405	1140	226	6	28	3	0
Derdermondse O	172	1347	1182	42	48	3	0

Verklaring van de symbolen:	
Qci	intensiteit van het verkeer op de ring ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Qex	intensiteit van het verkeer dat de rotonde verlaat voor de toerit in kwestie (pae per uur)
Qen	intensiteit van het verkeer dat de rotonde oprijdt via de toerit in kwestie (pae per uur)
a	factor die rekening houdt met de invloed van Qex
b	factor die rekening houdt met het aantal rijstroken op de ring van de rotonde
g	factor die rekening houdt met de verdeling van het verkeer Qen over het aantal beschikbare rijstroken
Qco	intensiteit van het conflicterend verkeer ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Cen	capaciteit van de toerit (pae per uur)
Cri	capaciteit van de rotonde ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Xen	de verzadigingsgraad in procent van de toerit (procent)
Xri	verzadigingsgraad in procent van de ring na toerit in kwestie (procent)
Den	gemiddelde wachttijd op de toerit in kwestie (in seconden per pae)
Nen	gemiddeld aantal wachtende voertuigen op de toerit in kwestie (in pae)

Figuur 32: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP - 2011

OBV CIJFERS ROTONDE 2019

De maximale verzadigingsgraad stijgt tijdens het ochtendpiek uur van 69 naar 73% en tijdens het avondpiek uur van 53 naar 56%. Deze stijgingen zijn niet groot en de verzadigingsgraad van de rotonde blijft nog onder 85%. De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld.

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	362	1178	618	19	36	3	0
Dendermondse W	331	1206	1123	73	78	8	2
Moorstraat	1034	581	121	14	67	8	0
Derdermondse O	372	1170	921	45	57	4	1

Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	600	967	733	53	70	7	1
Dendermondse W	664	910	638	48	68	7	1
Moorstraat	842	752	137	10	55	5	0
Derdermondse O	311	1224	1067	56	64	5	1

Verklaring van de symbolen:

Qci	intensiteit van het verkeer op de ring ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Qex	intensiteit van het verkeer dat de rotonde verlaat voor de toerit in kwestie (pae per uur)
Qen	intensiteit van het verkeer dat de rotonde oprijdt via de toerit in kwestie (pae per uur)
a	factor die rekening houdt met de invloed van Qex
b	factor die rekening houdt met het aantal rijstroken op de ring van de rotonde
g	factor die rekening houdt met de verdeling van het verkeer Qen over het aantal beschikbare rijstroken
Qco	intensiteit van het conflacterend verkeer ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Cen	capaciteit van de toerit (pae per uur)
Cri	capaciteit van de rotonde ter hoogte van de toerit in kwestie (pae per uur)
Xen	de verzadigingsgraad in procent van de toerit (procent)
Xri	verzadigingsgraad in procent van de ring na toerit in kwestie (procent)
Den	gemiddelde wachttijd op de toerit in kwestie (in seconden per pae)
Nen	gemiddeld aantal wachtende voertuigen op de toerit in kwestie (in pae)

Figuur 33: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP - 2019

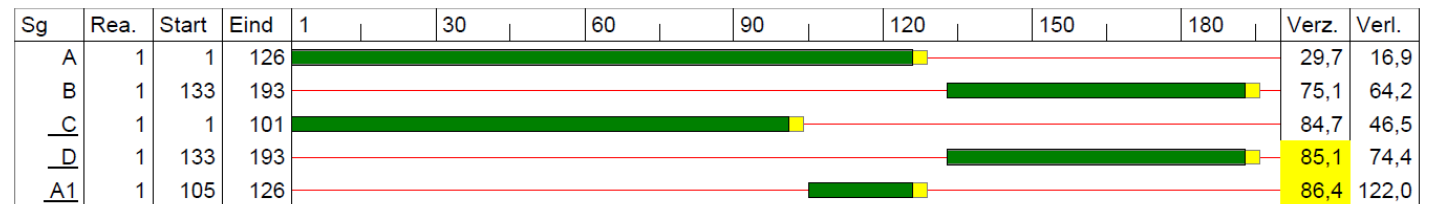
5.3.3 / Knoop N16-N17

Met behulp van het softwareprogramma COCON kan ook voor de toekomstige situatie een optimale lichtenregeling worden berekend voor dit kruispunt. Hierbij wordt gekeken naar de bestaande infrastructuur. De voorgestelde lichtenregeling bestaat uit twee fasen met een tussenfase voor de linksaf vanuit het oosten. De rechtsaf vanaf het noorden voegt in buiten de lichtenregeling (oranje knipperlicht). De rechtsafslaande bewegingen vanuit het noorden zullen gebruik maken van de hiaten in de verkeersstromen door de lichtenregeling.

Voor de avondspits kon COCON al geen ideale cyclus berekenen voor de huidige situatie doordat het kruispunt verzadigd is. Voor de ochtendspits werd een lange cyclustijd van 167 seconden berekend in de huidige situatie. In de toekomstige situatie werd een cyclus van 199 sec berekend.

Fasendiagram

Cyclustijd 199 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Benod. opst.cap. P=10[%] [m]
A	336	1800	125	30	16,9	1,6	0,04	7,3	0,0	999	0	78	72
A	336	1800	125	30	16,9	1,6	0,04	7,3	0,0	999	0	78	72
B	385	1700	60	75	64,2	6,9	0,09	16,6	0,2	999	0	144	138
B	385	1700	60	75	64,2	6,9	0,09	16,6	0,2	999	0	144	138
B	34	1050	60	11	50,2	0,5	0,01	1,3	0,0	999	0	24	24
C	31	1700	100	4	25,1	0,2	0,00	0,8	0,0	999	0	24	18
C	766	1800	100	85	46,5	9,9	0,17	27,1	0,9	999	0	222	210
C	766	1800	100	85	46,5	9,9	0,17	27,1	0,9	999	0	222	210
D	256	1800	60	47	56,6	4,0	0,05	10,4	0,0	999	0	102	96
D	436	1700	60	85	74,4	9,0	0,11	20,4	1,3	999	0	174	162
A1	155	1700	21	86	122,0	5,3	0,05	9,7	1,7	999	0	96	90

Figuur 34: COCON kruispunt N16 – N17 – toekomstige situatie – ochtendspits

Voorgaande berekeningen geven de invloed van de bijkomende bewegingen op de verkeerslichtenregeling. Er is in parallel met deze MOBER echter een studie bezig rond de optimalisatie van de knoop N16-N17-A12. We kunnen er vanuit gaan dat ontwikkelingen in de omgeving worden opgevangen in de doorstromingsanalyse van de toekomstige kruispuntvarianten. Daarom wordt de groei aan verkeersstromen op het kruispunt ook bestudeerd.

Op het huidig kruispunt rijden er in het ochtendpiek uur 4372 pae en in het avondpiek uur 5043 pae (zie stromendiagrammen in bereikbaarheidsprofiel voor twee uur). De groei van 84 bijkomende pae in het ochtendpiek uur en 59 pae in het avondpiek uur, zal zorgen van een groei van +1.1% tot 1.9% bijkomende verkeersstromen op het kruispunt.

Knoop N16-N17	OSP (1u)			ASP (1u)		
	Huidig	Bijkomend	Toekomstig	Huidig	Bijkomend	Toekomstig
Totaal aantal pae	4372	+84	4456 (+1.9%)	5043	+59	5102 (+1.1%)

Figuur 35: Groei verkeersstromen knoop N16-N17

5.4 / VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID

De verkeersleefbaarheid in een bedrijvenzone wordt bepaald aan de hand van de oversteekbaarheid. Door het beperkt aantal verkeersstromen, is de gemiddelde wachttijd tussen 0 en 5 sec wat een vlotte oversteekbaarheid is.

Wachttijd:	
Gemiddelde wachttijd: 3 sec. (0 - 5 sec.)	
Kwalificatie:	
Gemiddelde wachttijd	Kwalificatie
0 - 5 sec.	goed
5 - 10 sec.	redelijk
10 - 15 sec.	matig
15 - 30 sec.	slecht
> 30 sec.	zeer slecht

Figuur 36: Oversteekbaarheid ontsluitingsweg project

Ter hoogte van het kruispunt met de Dendermondsesteenweg wordt er aandacht besteed aan de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Er dient aandacht te worden besteed aan zichtbaarheid ter hoogte van kruispunten en toegangen van de verschillende bedrijven.

6 / MILDERENDE EN VERBETERENDE MAATREGELEN

Volgende maatregelen zijn suggesties om de te verwachten mobiliteitseffecten (groot of klein) zoveel mogelijk te beperken. Deze kunnen zowel verkeerstechnisch als flankerend zijn, als ingrijpen op de omvang van het project. Milderende en verbeterende maatregelen zijn maatregelen die niet alleen vanuit de projectontwikkelaar dienen verwezenlijkt te worden. Het zijn 'tips' voor duurzame mobiliteit of voor een betere doorstroming.

6.1 / INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN

6.1.1 / Aansluiting Dendermondsesteenweg

Bij het opstellen van de start- en projectnota werd een plan uitgewerkt voor de aansluiting van de site. Deze zorgt voor een optimale doorstroming doordat er een linksafslagstrook wordt voorzien. Wachtende voertuigen hinderen daarbij het doorgaande verkeer niet. Via het middeneiland dat ten noorden van het kruispunt wordt gecreëerd door de linksafslagstrook ten zuiden, kunnen fietsers en voetgangers de Dendermondsesteenweg in twee keer de weg veilig oversteken.



Figuur 37: Kruispuntaanpassing aansluiting site

6.1.2 / Aansluiting N16-N17

Zoals uit de planningscontext is gebleken zijn er plannen opgemaakt voor het opwaarderen van het kruispunt N17-N16. Aangezien het nog geen concrete uitvoeringsplannen zijn, kunnen de voorstellen nog niet openbaar gemaakt. Wat wel nog zal gebeuren, is dat men via een microsimulatie het voorstel zal doorrekenen om de afwikkelingscapaciteit te beoordelen. Dit valt echter buiten de scope van het RUP Winning. Het plan initiatief (ontwikkeling bedrijventerrein) kan hierin geen wijzigingen realiseren.

6.1.3 / Voetweg

Ten westen van het projectgebied wordt de bestaande voetweg verder uitgewerkt zodat voor langzaam verkeer een autoluwe route wordt gestimuleerd. Op die manier sluit het bedrijventerrein rechtstreeks aan op Neerlichter en kan men via de fietstunnel onder de N16 aantakken op de fietssnelweg langs de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas.



Figuur 38: Voetweg

6.1.4 / Parkeren

Elk bedrijf zal op eigen terrein voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen moeten voorzien. Ook moeten leveringen kunnen gebeuren opdat het verkeer op de ontsluitingsweg niet wordt gehinderd. Wat betreft de landmark met kantoren mag worden aangenomen dat dit geen klassieke nine tot five jobs zijn. Het zullen eerder kantooractiviteiten zijn met werknemers die dienstverplaatsingen moeten maken of kantoorjobs met meer flexibele uren. Zo kunnen de begin en vertrekuren van de kantoren worden afgestemd op de file uren zodat men vroeger of later vertrekt van de file. Om te vermijden dat iedereen met zijn eigen wagen naar het kantoor komt, kan men ook elektrische dienstvoertuigen aanbieden.

6.2 / FLANKERENDE MAATREGELEN

Ondanks het feit dat het bedrijventerrein op een autolocatie is gelegen zijn er ook heel wat kansen om tot een duurzame modal split te komen. Het bedrijventerrein sluit aan op bovenlokale functionele fietsroutes Lichterstraat, Dendermondsesteenweg en Pullaar. Via deze laatste route kan men ook aansluiten op de fietssnelweg langs de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas. Deze route wordt de komende jaren verder uitgebouwd tot een volwaardige fietssnelweg. Onder de N16 is in het verlengde van Neerlichter en Pullaar een fietstunnel aangelegd. Gezien het toenemende gebruik van de elektrische fiets mag worden aangenomen dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor de fiets kan groeien. Vooral de combinatie trein en fiets kan voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein zorgen. Het is daarbij aangewezen om bij de stations van Puurs en Willebroek een stelplaats van **blue bike** te voorzien. In de gemeente Bornem werden recent **elektrische deelfietsen** ter beschikking gesteld. Het betreft hier nog maar een testcase, maar die bij gunstige evaluatie eventueel ook zou kunnen worden onderzocht of dit kan worden toegepast in het station van Puurs en Willebroek.

Het treinstation van Puurs ligt op 4,3 km fietsafstand van het terrein van de Winning en het treinstation van Willebroek ligt op 2,6 km fietsafstand (10 minuten fietsen) van het terrein van de Winning. Met een elektrische fiets wordt de reistijd nog korter.

De bedrijven ondersteunen het gebruik van de fiets door fietsvergoedingen aan te bieden en douches en kleedruimtes te voorzien in het bedrijf.

In de toekomst komt daar ook nog de **sneltram langs de A12** bij in het aanbod rond openbaar vervoer. De halte van de sneltram zal op ongeveer 500m loopafstand liggen van het bedrijventerrein De Winning. De sneltram A12 zal ervoor zorgen dat medewerkers die op de as tussen Brussel en Antwerpen wonen, gemakkelijk de auto zullen kunnen thuis laten door de halte aan de N16.

Het bedrijventerrein wordt tot slot ook bediend door de bussen 260 en 460 die elk op hun beurt zijn verbonden met het station van Puurs en Willebroek. In het ontwerp van de nieuwe toegang tot het bedrijventerrein is voorgesteld om de **bushalte te koppelen aan de directe toegang tot het bedrijventerrein**. Hierdoor wordt ook de loopafstand vanaf de halte naar het bedrijventerrein ingekort.

Er kan voor de bedrijven die op de site zullen komen een **sitevervoersplan** opgemaakt worden om duurzame verplaatsingen te promoten. Het voordeel van een sitevervoersplan in plaats van verschillende bedrijfsvervoersplannen, is het schaalvoordeel. Dit kan ook met de andere bedrijven in de omgeving worden uitgewerkt.

6.3 / PROJECTWIJZIGINGEN

Niet van toepassing.

7 / SENSITIVITEITSTOETS

Wijzigingen in aannames zijn mogelijk op drie vlakken: (1) de verkeersproductie en –attractie, (2) de vervoerswijze en (3) de routekeuze. Aangezien er mogelijkheden zijn tot hogere en lagere autogeneratie, worden verschillende scenario's bekeken.

7.1 / SCENARIO A

Wat betreft het **mobiliteitsprofiel** wordt gewerkt met de nieuwe kencijfers uit het Richtlijnenboek van 2018 wat betreft het aantal werknemers voor KMO en kantoren. Wat betreft het aantal werknemers voor de kantoorachtigen wordt reeds een hoog aantal werknemers per oppervlakte gerekend (7.7 werknemers per 100 m² bvo in plaats van de vroegere 4-6 werknemers per 100 m² bvo).

Wat betreft de KMO-zone, kunnen we een **alternatieve rekenmethode** gebruiken op basis van kencijfers van AWV/WVI om na te gaan of de berekende verkeersgeneratie in de juiste grootteorde ligt. De KMO-zone is 1.7 ha groot. Deze stelt dat er (maximaal²) 172 pae-bewegingen worden gegenereerd per hectare per dag. Waardoor we uitkomen op 292 pae-bewegingen per dag. Met een piekuuraandeel van 12.5% in het ochtendpiek uur en 16.5% in het avondpiek uur (bron: Richtlijnenboek p.190), komen we dan uit op 22 tot 48 pae-bewegingen in de piekuren. Op basis van praktijkcijfers van Hoogveld (Dendermonde) komen we uit op 48 tot 57 pae-verplaatsingen. Ten opzichte van de 25 en 21 pae-bewegingen in de respectievelijke piekuren, komt er dan maximaal 32 en 27 pae-bewegingen bij.

Er worden dan tijdens het ochtendpiek uur 158 autoverplaatsingen (142 in en 16 uit) gegenereerd en tijdens het avondpiek uur 117 autoverplaatsingen (16 in en 101 uit).

Voor de **routekeuze**, kan maximaal uitgegaan worden van 100% richting het zuiden over de rotonde opdat de doorstroming van de rotonde kan getest worden.

² Andere praktijkcijfers spreken van 116-138 pae-bewegingen per ha

TOEGANG SITE

Op basis van de nieuwe tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondsesteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat het groot aantal ingaande linksafbewegingen voor kleine wachttijden zorgt. De rechts-uit-bewegingen verlopen vlot.

	OSP		ASP	
	Zonder afslagstrook	Met middenberm	Zonder afslagstrook	Met middenberm
Richting 3 (linksaf naar site)	< 15 sec	< 15 sec	0 sec	0 sec
Richting 4 (rechtsaf uit site)	0 sec	0 sec	< 15 sec	< 15 sec
Richting 6 (linksaf uit site)	0 sec	0 sec	0 sec	0 sec

Figuur 39: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets A

ROTONDE

De maximale verzadigingsgraad stijgt tijdens het ochtendpiek uur van 35 naar 81% en tijdens het avondpiek uur van 40 naar 62%. De verzadigingsgraad van de rotonde blijft echter nog onder 85%. De rotonde zal dus nog steeds vlot kunnen worden afgewikkeld (gemiddelde wachtrij is maximaal 3 overtuigen op de westelijke tak in de ochtendspits).

Rotonde OSP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	373	1168	606	19	37	3	0
Dendermondse W	335	1203	1151	81	85	12	3
Moorstraat	1134	492	112	16	73	10	0
Derndermondse O	403	1142	900	47	60	5	1

Rotonde ASP	Qco pae/h	Cen pae/h	Cri pae/h	Xen %	Xri %	Den s/pae	Nen pae
Lichterstraat	671	904	691	56	74	8	1
Dendermondse W	686	890	636	50	71	8	1
Moorstraat	853	742	135	10	56	6	0
Derndermondse O	314	1221	1095	62	69	6	1

Figuur 40: Verkeersafwikkeling rotonde toekomst in OSP en ASP – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets A

7.2 / SCENARIO B

Voor de **vervoerswijzekeuze** werd gebruik gemaakt van cijfers specifiek uit Puurs voor de werknemers en cijfers specifiek op basis van type gebied voor de zakelijke verplaatsingen. We gaan er vanuit dat het autogebruik in de toekomst enkel zal dalen door in te zetten op een duurzame maatregelen. De komst van de sneltram aan de A12 met halte aan de N16 zal hier zeker een invloed op hebben. Hierdoor zal het aantal autobewegingen en het aantal berekende autoparkeerplaatsen dalen en zullen er meer fietsparkeerplaatsen moeten worden voorzien. Deze verbetering wordt niet meegenomen als sensitiviteitstoets want dit is een verbetering.

Voor de **routekeuze**, kan maximaal uitgegaan worden van 100% richting het noorden over de knoop N16-N17.

TOEGANG SITE

Op basis van de nieuwe tellingen van de rotonde, wordt het kruispunt aan de toegang op de Dendermondssteenweg geëvalueerd. Het is duidelijk dat het groot aantal uitgaande linksafbewegingen voor wachttijden zorgt. Dit wordt verholpen met de middenberm. De rechts-in-bewegingen verlopen vlot.

	OSP		ASP	
	Zonder afslagstrook	Met middenberm	Zonder afslagstrook	Met middenberm
Richting 3 (linksaf naar site)	0 sec	0 sec	0 sec	0 sec
Richting 4 (rechtsaf uit site)	0 sec	0 sec	0 sec	0 sec
Richting 6 (linksaf uit site)	> 20 sec	15 sec	> 20 sec	15 sec

Figuur 41: Verkeersafwikkeling toegang toekomst in ASP (zonder en met middenberm) – obv telling 2019 – sensitiviteitstoets B

KNOOP N16-N17

Aangezien de knoop N16-N17 in een parallelle studie zal worden geoptimaliseerd en uit voorgaande berekeningen blijkt dat het kruispunt op of over de grens van verzadiging zit, wordt enkel naar de groei van de verkeersstromen op dit kruispunt gekeken. Volgende tabel geeft aan dat er een groei van +1.8% tot +3.3% is. Dit is dus een beperkte groei van verkeersstromen op het kruispunt. In een verzadigd systeem heeft dit echter wel invloed op de doostroming.

Knoop N16-N17	OSP (1u)		ASP (1u)	
	Huidig	Toekomstig	Huidig	Toekomstig
Totaal aantal pae	4372	4498 (+2.8%)	5043	5133 (+1.8%)
Totaal aantal pae in verkeerslichtenregeling	3802	3928 (+3.3%)	4404	4494 (+2.0%)

Figuur 42: Groei verkeersstromen knoop N16-N17 – sensitiviteitstoets B

8 / BESLUIT

Het project is gelegen op een auto-locatie aan de N17 en N16, nabij de A12. De knoop N16 x N17 XA12 kent vandaag wel congestieproblemen. Op basis van recente verkeerstellingen (HB-onderzoek in 2017 en telling rotonde 2019) kon een goed beeld gevormd worden over de huidige verkeersafwikkeling.

De ontwikkeling van een KMO zone zal in totaal tijdens het ochtendpiek uur 25 pae-verplaatsingen (19 in en 6 uit) en 3 fietsverplaatsingen genereren. Tijdens het avondpiek uur zullen er 21 pae-verplaatsingen (6 in en 15 uit) en 2 fietsverplaatsingen worden gegenereerd. Bij een KMO-zone is het aantal werknemers per oppervlakte lager dan bij een kantorenzone. Het aantal autobewegingen is er dan ook vrij beperkt en kan vandaag perfect worden afgewikkeld via de Dendermondsesteenweg. Er zijn geen significante problemen te verwachten. Indien er ook een landmark met kantoorachtigen wordt voorzien zal het project (met 7 verdiepingen kantoorachtigen in de landmark) tijdens het **ochtendpiek uur 126 pae-verplaatsingen** (113 in en 13 uit) en 19 fietsverplaatsingen en tijdens het **avondpiek uur 90 pae-verplaatsingen** (12 in en 78 uit) en 13 fietsverplaatsingen genereren. Er zijn geen significante problemen te verwachten.

Hoewel de verkeersstromen op de **rotonde** tussen 2011 en 2019 sterk gegroeid zijn, zullen de bijkomende verkeersstromen van het project kunnen afgewikkeld worden op de rotonde volgens de verschillende berekeningen. Ter hoogte van de **toegang met de site** werd voorgesteld een middenberm met linksafslagstrook vanuit het zuiden te voorzien. Dit zal de verkeersafwikkeling van en naar de site bevorderen volgens de verschillende berekeningen. De linksafslagstrook zorgt er ook voor dat verkeer op de Dendermondsesteenweg niet wordt opgehouden en dat ten noorden van het kruispunt een middenberm ontstaat waar voetgangers en fietsers in twee keer veilig kunnen oversteken. De **knoop N16-N17** is in de huidige situatie bijna of helemaal verzadigd. Bijkomende verkeersstromen zullen dus een effect hebben op de knoop. Er zijn plannen om de knoop N16-N17-A12 te verbeteren. De procentuele toename van verkeersstromen op de knoop is echter beperkt tot maximaal +3.3% (sensitiviteitstoets B).

Ondanks het feit dat het bedrijventerrein op een autolocatie is gelegen zijn er ook heel wat **kansen** om tot een **duurzame modal split** te komen. Het bedrijventerrein sluit aan op bovenlokale functionele fietsroutes Lichterstraat, Dendermondsesteenweg en Pullaar. Via deze laatste route kan men ook aansluiten op de fietssnelweg langs de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas. Deze route wordt de komende jaren verder uitgebouwd tot een volwaardige fietssnelweg. Onder de N16 is in het verlengde van Neerlichter en Pullaar een fietstunnel aangelegd. Gezien het toenemende gebruik van de elektrische fiets mag worden aangenomen dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein voor de fiets kan groeien. Vooral de combinatie trein en fiets kan voor een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein zorgen. Het is daarbij aangewezen om bij de stations van Puurs en Willebroek een stelplaats van blue bike te voorzien. In de gemeente Bornem werden recent elektrische deelfietsen ter beschikking gesteld. Dit zou ook voor Puurs en Willebroek kunnen worden voorgesteld. Het treinstation van Puurs ligt op 4,3 km van het terrein van de Winning en het treinstation van Willebroek ligt op 2,6 km fietsafstand (10 minuten fietsen) van het terrein van de Winning. Met een elektrische fiets wordt de reistijd nog korter. In de toekomst komt daar ook nog

de sneltram langs de A12 bij in het aanbod rond openbaar vervoer. De halte van de sneltram zal op ongeveer 500m loopafstand liggen van het bedrijventerrein De Winning. Bij de ontwikkeling van de landmark met kantoorachtigen kan het best ook worden gezocht naar gebruikers die buiten de klassieke kantooruren vallen, zodat de piekbelasting tijdens de ochtend - en avondspits kan worden beperkt.