

**Ministerieel besluit houdende de goedkeuring / gedeeltelijke goedkeuring /  
onthouding van goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan  
"Antwerpseweg" te Geel van de provincie Antwerpen.**

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN, BEGROTING, WERK,  
RUIMTELIJKE ORDENING EN SPORT

Gelet op Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.2 §1, 6° en 2.2.11;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van 17 december 1997, 19 maart 2004 en 25 februari 2011;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 1 oktober 2004 houdende de vaststelling van een gewestelijk stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2009 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009, 4 december 2009, 6 juli 2010, 7 juli 2010 en 24 september 2010;

Gelet op het koninklijk besluit van 28 juli 1978 houdende vaststelling van het gewestplan Herentals-Mol en latere wijzigingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen; gelet op het ministerieel besluit van 4 mei 2011 houdende goedkeuring van de partiële herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan;

Gelet op het besluit van de provincieraad van Antwerpen van 24 maart 2011 tot voorlopige vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg' te Geel;

Gelet op het ministerieel besluit van 4 juli 2011 houdende advies over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg' te Geel;

Gelet op het besluit van de provincieraad van de provincie Antwerpen van 14 december 2011 tot definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg' te Geel;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg' uitvoering geeft aan de bindende bepaling 42 van het provinciaal ruimtelijk structuurplan; dat hierin gesteld wordt dat de provincie in uitvoeringsplannen de kleinstedelijke gebieden afbakent in overleg met de gemeentebesturen en dat ze op dat moment het aantal toe te bedelen woningen en hectaren bedrijventerreinen in het proces in brengt;

Overwegende dat de deputatie besloten heeft het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan van 9 mei 2011 tot en met 7 juli 2011 aan een openbaar onderzoek te onderwerpen; dat tijdens het openbaar onderzoek 5 ontvankelijke adviezen en 7 ontvankelijke bezwaren werden ingediend;

Overwegende dat het advies van de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening van de provincie Antwerpen van 4 oktober 2011 de adviezen en bezwaren heeft gebundeld en behandeld; dat de commissie de adviezen en bezwaren voldoende in haar advies heeft verwerkt of weerlegd;

Overwegende dat naar aanleiding van de bezwaren en adviezen en het advies van de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening van de provincie Antwerpen een aantal wijzigingen werden aangebracht aan het voorlopig vastgestelde provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg'; dat deze wijzigingen op voldoende wijze tegemoet komen aan de geuite bezwaren en adviezen;

Overwegende dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de afbakening van de stedelijke gebieden als een elementaire beleidsmaatregel vooropstelt om de stedelijke leegloop en lintontwikkeling te stoppen, een aanbodbeleid inzake bijkomende woningen en ruimte voor economische activiteiten te kunnen realiseren en het buitengebied te vrijwaren voor stedelijke ontwikkeling; dat het PRUP 'Antwerpseweg' een herstructurering voorziet van een bestaand kleinhandelslint door een herbestemming naar zone voor grootschalige kleinhandel; dat de herbestemming in functie van kleinhandel op niveau van het kleinstedelijk gebied een provinciale taak betreft; dat deze optie in overeenstemming is met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid een watertoets vereist voor ruimtelijke uitvoeringsplannen; dat de toelichtingnota bij dit ruimtelijk uitvoeringsplan elementen van een watertoets bevat; dat hieruit kan worden besloten dat het plan verenigbaar is met het watersysteem en geen negatieve effecten heeft op de waterhuishouding;

Overwegende dat voldaan is aan de verplichtingen inzake de planmilieueffectrapport, passende beoordeling, ruimtelijk veiligheidsrapport en andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;

BESLUIT:

**Enig artikel.** Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" te Geel wordt goedgekeurd


Brussel,

10 APR. 2012

De Vlaamse Minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport



Philippe MUYTERS



# provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

PRUP AFBAKENING KLEINSTEDELIJK GEBIED GEEL –  
PRUP 7 Antwerpseweg

Toelichtingsnota  
Stedenbouwkundige voorschriften  
Grafisch plan

De Ruimtelijk planner:

S. Sneyers  
Coördinatie – ruimtelijk planner

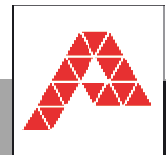
Gezien en definitief vastgesteld door de  
provincieraad van Antwerpen van 14 december 2011

De Provinciegriffier,

D. Toelen

De Voorzitter,

L. Neefs



PROVINCIE  
ANTWERPEN

## colofon

opdrachtgever:



Dienst Ruimtelijke Planning  
Provincie Antwerpen  
Koningin Elisabethlei 22, 2000 Antwerpen  
tel.: 03 240 66 00  
fax: 03 240 66 79  
[drp@admin.provant.be](mailto:drp@admin.provant.be)

contactpersoon:

Lutgarde Janssens, [lutgarde.janssens@admin.provant.be](mailto:lutgarde.janssens@admin.provant.be)  
tel.: 03 240 67 64

project:

fase:

datum:

Afbakening Kleinstedelijk Gebied Geel – PRUP 7 Antwerpseweg  
Definitieve vaststelling Provincieraad  
14 december 2011

opdrachthouder:



Dienstverlenende Vereniging  
Intergemeentelijke Samenwerking IOK  
Antwerpseweg 1, 2440 Geel – [www.iok.be](http://www.iok.be)

verantwoordelijke ruimtelijk planner:

Stijn Sneyers

coördinatie:

IOK plangroep

projectteam:

IOK plangroep  
IOK Technische Dienst  
IOK Juridische Dienst

ruimtelijke planning:

**Luk Helsen**, Liselotte Raes, Rhea Denissen, Greet De Ruyscher,  
Dirk Heylen, David Rombaut, Marijke Sannen, Stijn Sneyers, Danny  
Vaes, An Vandeplas, Johan Van Opstal

CAD-GIS:

secretariaat:

Dirk Poelmans, Tania Van Dooren, Anja Dello  
Annick Sprengers

# INHOUD

<b>DEEL 1</b>	<b>TOELICHTINGSNOTA.....</b>	<b>1</b>
1	Inleiding .....	3
1.1	Situering binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel .....	3
1.2	Doelstelling van het RUP.....	3
2	Planningscontext .....	4
2.1	Ruimtelijk beleidskader op gewestelijk niveau .....	4
2.2	Ruimtelijk beleidskader op provinciaal niveau.....	4
2.3	Ruimtelijk beleidskader op gemeentelijk niveau.....	4
2.4	Streefbeeldstudie N71-R14-N19 .....	5
3	Beschrijving van het plangebied .....	6
3.1	Bestaande feitelijke toestand .....	6
	3.1.1 Afbakening plangebied.....	6
	3.1.2 Beschrijving van de bestaande feitelijke toestand .....	6
	3.1.3 Kaarten en fotoreportage .....	9
3.2	Juridisch kader en planologische randvoorwaarden.....	9
4	Afwegingselementen en randvoorwaarden .....	12
4.1	Globale conclusie milieuscreening .....	12
4.2	Fysisch systeem .....	12
4.3	Fysisch systeem – elementen ten behoeve van de watertoets .....	12
4.4	Mobiliteit .....	13
4.5	Fauna en Flora.....	18
4.6	Landschap en erfgoed.....	18
4.7	Mens .....	18
5	Visie en ontwerp .....	20
5.1	Programma.....	20
5.2	Visie en concepten.....	20
	5.2.1 Visie.....	20
	5.2.2 Ruimtelijke krachtlijnen – concepten .....	20
	5.2.3 Inrichtingselementen - beeldkwaliteit .....	20
	5.2.4 Vertaling naar grafisch plan .....	21
6	Ruimtebalans.....	22
6.1	Ruimtebalans PRUP Antwerpseweg .....	22
6.2	Globale Ruimtebalans PRUP's afbakening KSG Geel .....	22
7	Register van percelen waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot planschade, planbaten of compensatie .....	24

7.1	Planschade .....	24
7.2	Planbaten .....	25
7.3	Bestemmingswijzigingscompensatie .....	27
8	Op te heffen voorschriften .....	27
9	Bijlagen.....	27
10	Kaarten .....	27
<b>DEEL 2</b>	<b>STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN .....</b>	<b>29</b>
1	Voorschriften.....	31
	Art. 1 Zone voor handelslint grootschalige handelszaken .....	31
	Art. 2 Zone voor openbare weg .....	43
	Art. 3 Reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen (overdruk) .....	44
	Art. 4 Keerpunt i.f.v. ventwegen (overdruk) .....	46
	Art. 5 Fietstunnel (overdruk) .....	46

## Lijst figuren

Figuur 1:	ligging van plangebied in de omgeving en op stratenplan.....	3
Figuur 2:	Streefbeeld N19-R14-N71, conform verklaard d.d. 19/02/2009.....	5
Figuur 3:	afbakening plangebied op gewestplan.....	6
Figuur 4:	Bestaande functies kleinhandelslint Antwerpseweg (voorstudie KSG Geel – GRS Geel) .....	7
Figuur 5:	Ligging plangebied PRUP Antwerpseweg op de luchtfoto (2007).....	7
Figuur 6:	provinciale landschapskaart onderzoeksgebied Antwerpseweg en omgeving.....	8
Figuur 7:	Ligging herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG).....	8
Figuur 8:	bestaande dwarsprofiel Antwerpseweg.....	9
Figuur 9:	Streefbeeldstudie N71-R14-N19 ter hoogte van het plangebied.....	15
Figuur 10:	Mogelijk dwarsprofiel – concept met fietsers op de ventweg .....	21



# DEEL 1 Toelichtingsnota





# 1 Inleiding

## 1.1 Situering binnen de afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel



Het plangebied van het PRUP is gelegen ten zuidwesten van het centrum van Geel, op de verbinding (Antwerpseweg/deel van de N19) tussen het centrum van Geel en de autosnelweg E313. Het plangebied van het PRUP is ligt buiten de westelijke ring rond Geel.

– Kaart 1: Topografische kaart

**Figuur 1: ligging van plangebied in de omgeving en op stratenplan**



## 1.2 Doelstelling van het RUP

Het Provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Antwerpseweg' wordt opgemaakt in kader van de afbakening van het Kleinstedelijk Gebied Geel.

Dit PRUP moet voorzien in een herstructurering van een bestaand kleinhandelslint door een herbestemming naar zone voor grootschalige kleinhandel (huidige bestemming is woongebied, KMO-zone en achterliggend agrarisch gebied). Bijzondere aandacht dient te gaan naar de mogelijke maatregelen die de toekomstige combinatie primaire weg-handelslint kunnen ondersteunen en die kunnen vastgelegd worden in het PRUP.

De ontsluitingsinfrastructuur wordt symbolisch aangeduid. Aanduiden van de handelszone met voorschriften die clustering verder in de hand werken. Garanties inbouwen voor bestaande, afwijkende functies.

## 2 Planningscontext

### 2.1 Ruimtelijk beleidskader op gewestelijk niveau

- Delen van de gemeente Geel worden geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied. Een structuurondersteunend kleinstedelijk gebied kan beschouwd worden als 'goed uitgerust'. De afbakening van de kleinstedelijk gebieden gebeurt door de provincie in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de stad Geel.
- Geel behorend tot het stedelijk netwerk op Vlaams niveau 'De Kempische As'. De rol van het gebied ligt vooral in zijn industrieel-economische functie en in de ontwikkeling van de elkaar aanvullende (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten die door landschappelijke troeven kunnen worden gevaloriseerd. De ontwikkelingsperspectieven, relevant voor PRUP Antwerpseweg zijn:
  - De voorzieningen dienen zoveel mogelijk afgestemd te worden op het belang van het stedelijk gebied.
  - De kleinhandel dient gebundeld te worden.
  - Er moet extra aandacht worden besteed aan de zorg voor collectieve en openbare ruimten.
  - Stedelijke natuurelementen dienen behouden en verder ontwikkeld te worden.
  - Het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen moet afgestemd worden op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.
- Als stedelijk gebied wordt Geel aangeduid als economisch knooppunt.
- Weginfrastructuur van belang voor PRUP Woon-werkpark:
  - R14, N19: Primaire weg II: heeft als hoofdfunctie een verzamelende functie op Vlaams niveau.
  - N19 en N71: Primaire weg I: heeft als hoofdfunctie een verbindende functie op Vlaams niveau,

### 2.2 Ruimtelijk beleidskader op provinciaal niveau

- De afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel is opgenomen in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (RSPA) en wordt met het PRUP uitgevoerd (bindende bepaling nr.42: "de provincie bakt in uitvoeringsplannen de kleinstedelijke gebieden af. Zij doet dit in overleg met de gemeentebesturen. Op dat moment brengt zij het aantal toe te bedelen woningen in het proces in".

- Het kleinstedelijk gebied Geel is onderdeel van de Kempische as. Om deze rol waar te maken is het nodig het kleinstedelijk gebied te verdichten. Dat houdt de omvorming in van de 'open structuur' tot een sterke kleinstedelijke structuur binnen de ring rond Geel. Het kleinhandelslint langs N19 moet bij deze structuur worden betrokken.
- Structuurbepalende elementen van provinciaal niveau die relevant zijn voor PRUP Antwerpseweg zijn:
  - het kleinhandelslint langs N19 tussen Geel centrum en het Albertkanaal
- Antwerpseweg (N19) wordt beschouwd als een kleinhandelsconcentratie die vermoedelijk ruimtelijk samenhangt met een stedelijk gebied (type II). Het ontwikkelingsperspectief hiervan moet binnen het afbakingsproces bepaald worden.

### 2.3 Ruimtelijk beleidskader op gemeentelijk niveau

#### ***Algemene ontwikkelingsperspectieven, relevant voor PRUP Antwerpseweg (macro-/mesoschaal)***

- Binnen het RSPA wordt er voor kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten (pakket 3) een taakstelling voorzien. Vanuit het GRS worden de volgende voorwaarden gekoppeld (suggestief):
  - Bijkomende bedrijvigheid in de buurt van de kern van Geel ontwikkelen: binnen afbakening kleinstedelijk gebied Geel.
  - Bijkomende handelsbedrijvigheid moet ontsloten worden via de Antwerpseweg.
  - Bijkomende bedrijvigheid moet in evenwicht zijn met haar omgeving (wonen, recreatie, natuur, landbouw, beperkt ruimtegebruik,...): leefbaarheid staat voorop.
- Het PRUP Antwerpseweg ligt volgens het GRS in de hoofdruimte 'Geel en omgeving'. Hier worden volgende ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld m.b.t. het PRUP Antwerpseweg:
  - Antwerpseweg met duidelijke afbakening en mengvorm KMO – kleinhandel, niet concurrentieel met de centrumhandel (suggestie naar provincie).
- Vandaag is de Antwerpseweg op het gewestplan deels woonzone en deels KMO-zone. Binnen de KMO-zone liggen er een aantal zaken met een zuivere handelsfunctie zonder bedrijvigheid (moeilijkheden op vlak van stedenbouwkundige vergunningen). Binnen de woonzone liggen tevens een aantal bedrijven (moeilijkheden door beperkte diepte van woonzone). Binnen het GRS wordt er voorgesteld om deze om te vormen tot één zone met een mengvorm van KMO- en kleinhandel (complementair aan centrum).

**In het GRS worden specifieke ontwikkelingsperspectieven m.b.t. de Antwerpseweg gegeven (microschaal)**

- Afbakeningsdeel kleinstedelijk gebied: er wordt voorgesteld om de as Antwerpseweg tot aan Vogelzang, mee op te nemen in het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Geel.
- Afbakeningsdeel buitengebied: de kern van Punt wordt voorgesteld als behorende tot het buitengebied (vanaf grens Vogelzang).
- De as, bepaald door de Antwerpseweg wordt verder ontwikkeld (zijnde het deelgebied dat voorgesteld wordt als behorende tot het kleinstedelijk gebied) als een kleinhandelslint met integratie van reeds bestaande en/of geplande elementen (mengvorm handel en KMO). Bij wijze van RUP zal een aantal bestemmingsbeperkingen voorgesteld moeten worden teneinde te vermijden dat de toe te laten handelsactiviteiten in dit gebied geen negatieve concurrentie kunnen veroorzaken voor het detailhandelsareaal van het centrum van Geel.
- Echter moet de N19 doorgaand verkeer (verbeterde structurering primaire weg N19, zoals voorgesteld in streefbeeld) toelaten en worden de handelszaken enkel via parallelwegen ontsloten. (zie voorstellen zoals besproken in verkeers- en vervoersstructuur).
- Bestaande zichten naar het achterliggende landschap moeten behouden blijven.
- De kleine landschapselementen in het achterliggende landschap moeten versterkt worden zodoende de visuele hinder naar de Antwerpseweg vanuit het achterland beperkt blijft.

## 2.4 Streefbeeldstudie N71-R14-N19

**Figuur 2: Streefbeeld N19-R14-N71, conform verklaard d.d. 19/02/2009**



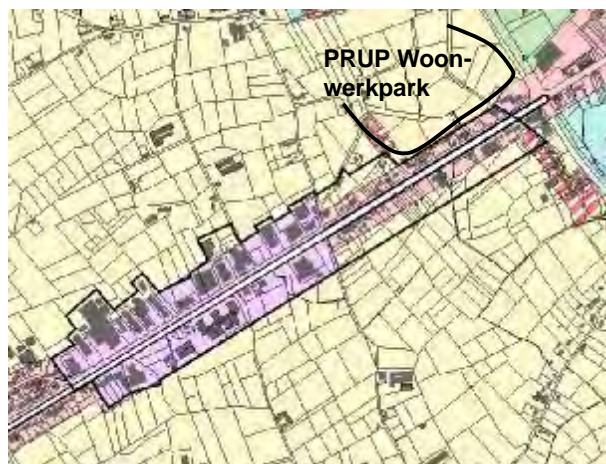
Het streefbeeld voor de N19/R14/N71 voorziet voor de N19 2x2 rijstroken, waarbij langs weerszijden tussen de R14 en Klaverhei ventwegen voorzien worden om de lokale functies te bedienen. Gekoppeld hieraan worden een aantal kruispunten met de N19 geknipt, waaronder het kruispunt met Kremer. Tussen R14 en Klaverhei, die ongelijkgronds aangesloten worden, blijft enkel de aansluiting met Wolfsbossen behouden, eveneens als ongelijkgrondse kruising. Ter hoogte van Kremer wordt aanvullend nog een fietserstunnel onder de N19 door voorzien.

## 3 Beschrijving van het plangebied

### 3.1 Bestaande feitelijke toestand

#### 3.1.1 Afbakening plangebied

**Figuur 3: afbakening plangebied op gewestplan**



Het plangebied is afgebakend volgens de gegevens uit vooronderzoek van de Afbakening van het KSG Geel, en bevat de bestemmingen woongebied, gebied voor KMO en ambachtelijke bedrijven en agrarisch gebied zoals voorzien op het gewestplan. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ongeveer 40 ha.

Voor de afbakening van het plangebied werd uitgegaan van een 100m-grens ten opzichte van de Antwerpseweg (huidige diepte van de KMO-zone). Deze diepte wordt noodzakelijk geacht in functie van de gewenste ontwikkelingen (grootschalige detailhandel). Bestaande bedrijven waarvan de bebouwing nu al (deels) dieper zit dan de 100 m worden meegenomen in het RUP (+ ruimte voor een buffer), indien het vergunde bebouwing betreft.

Ter hoogte van de straat Vogelzang, volgt de grens van het PRUP en van het kleinstedelijk gebied de gewestplangrens tussen het woongebied van Vogelzang en de KMO-zone op de Antwerpseweg.

De afbakening van het plangebied is in de meeste gevallen gedaan tot op een perceelsgrens. Indien hierdoor kleine restzones KMO-zone cf. gewestplan behouden blijven (grootte-orde maximaal 10-15 meter), gaat dit over bestaande niet-ingevulde stukken van. Op deze stukken heeft het PRUP geen invloed. Deze restzones bezitten ook geen waarde meer om in functie van bedrijvigheid nog in te vullen en zullen net als hun huidig gebruik landbouw blijven.

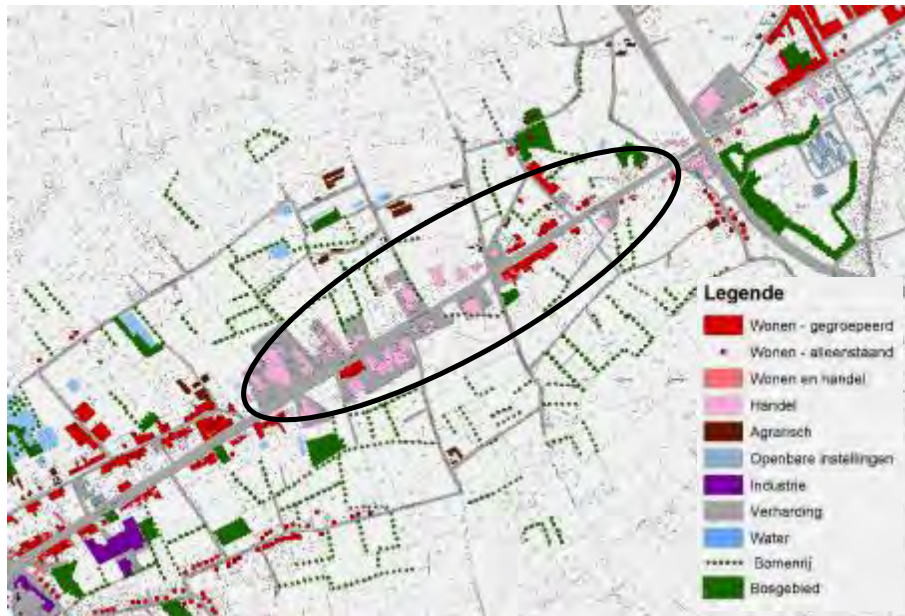
Het kruispunt N19-R14 (met omliggende eigendommen) werd niet mee opgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit kruispunt zal wellicht in een latere fase aangepakt worden. Indien MOW-AWV een duidelijke toekomstvisie heeft voor het kruispunt en indien voor de heraanpassing van het kruispunt een ruimtelijk uitvoeringsplan vereist is, zal dit plan opgemaakt worden volgens de voorziene procedures.

Het ontbreken van een visie en een juridische regeling voor de locatie waar de Antwerpseweg aansluit op de stedelijke ring volgt niet uit het PRUP "Antwerpseweg", maar volgt uit het feit dat over de toekomstvisie voor het kruispunt nog geen duidelijkheid bestaat.

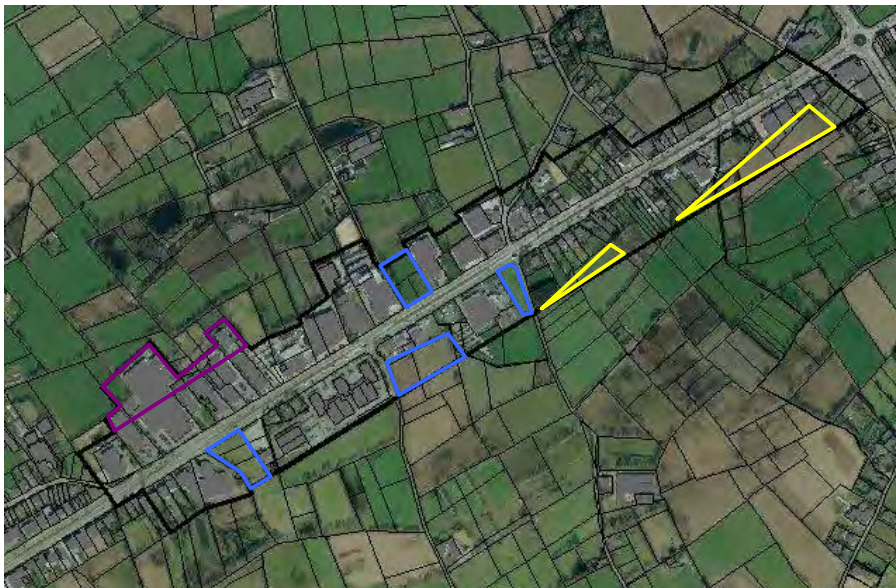
#### 3.1.2 Beschrijving van de bestaande feitelijke toestand

De betreffende zone langs de Antwerpseweg bevat diverse functies en functioneert al grotendeels als handelslint. Naast zuivere kleinhandel komen ook woningen, woningen met kleinhandelsfunctie, grootschaligere handel, kleinhandel met atelier (productieruimte), bedrijvigheid met verkoopfunctie (garages), en diensten voor. Het gaat o.a. over: sanitair/verkoop van badkamers, interim-kantoor, elektronica-componenten, verkoop matrassen en lattenbodems, teak meubelen, speelgoedwinkel, verf en behang, papierhandel, kledingwinkels (C&A, E5), interieurinrichting, schoenwinkel, elektrische huishoudtoestellen (Harense Smid), autobanden, Hubo, verkoop kachels, antiek, verlichtingswinkel, supermarkt (Colruyt), computerwinkel, dierenspeciaalzaak, TV en hifi (Eldi), keukens, bank, frituur, automaat wegrestaurant, autogarages, tuincentrum.

**Figuur 4: Bestaande functies kleinhandelslint Antwerpseweg (voorstudie KSG Geel – GRS Geel)**



De handel en bedrijvigheid zijn geconcentreerd binnen de gewestplanbestemming



KMO (centrale deel van het lint), maar komt ook meer noordoostelijk (aansluiting met de R14/ring) voor.

Bijkomend is er de functie van de N19/Antwerpseweg (2x1 met middenberm), een primaire weg waar doorstroming van het verkeer belangrijk is (richting E313), maar welke conflicteert met het bestemmingsverkeer in functie van de activiteiten langs de N19.

In het plangebied zijn een 20-tal woningen aanwezig. In de KMO-zone cf. het gewestplan zijn een 4-tal zones nog niet ingevuld en op dit moment in landbouwgebruik (blauwe zones in Figuur 5). Het achterliggend agrarische gebied cf. het gewestplan ten zuiden van de Antwerpseweg wordt voor een beperkt deel effectief voor landbouw gebruikt (gele zones in Figuur 5). In het plangebied zijn een beperkt aantal natuurelementen aanwezig (bosperceel, kleine landschapselementen).

Het achterliggend agrarische gebied ten noorden van de Antwerpseweg bevat enkele zonevreemde functies (paarse zones in Figuur 5).

**Figuur 5: Ligging plangebied PRUP Antwerpseweg op de luchtfoto (2007)**

#### **Ruimtelijke kenmerken**

- De N19 functioneert als een ongestructureerd handelslint langs een primaire weg waar naast zuivere kleinhandel ook woningen, woningen met kleinhandelsfunctie, kleinhandel met atelier (productieruimte), bedrijvigheid met verkoopfunctie en bedrijvigheid voorkomen. Een deel van het achterliggende agrarisch gebied is in landbouwgebruik (ten zuiden van de Antwerpseweg), een deel is al ingenomen door de bedrijven (ten noorden van de Antwerpseweg). Een aantal percelen in woongebied zijn onbebouwd, een aantal percelen zijn in agrarisch gebruik.
- Praktisch alle functies hebben een individuele, rechtstreekse toegang tot de N19.
- De bouwtypologie en inplanting van de gebouwen verschilt van perceel tot perceel.
- Op de N19 is er een conflict tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer in functie van de activiteiten langs de Antwerpseweg.

Zie ook beschrijving van de bestaande feitelijke toestand.

#### **Fysisch systeem**

Het onderzoeksgebied is niet in een watergevoelig gebied gelegen, er worden geen problemen verwacht m.b.t. de watertoets.

### Natuur en landschap

Het betreffende gebied is grotendeels bebouwd en,/of verhard. Er zijn geen specifieke natuurwaarden.

De Landschapskaart van de Provincie Antwerpen geeft visueel waarneembare landschapselementen en landschapskenmerken met (cultuur)historische invalshoek weer op één kaartbeeld.

**Figuur 6: provinciale landschapskaart onderzoeksgebied Antwerpseweg en omgeving**



Volgende elementen worden weergegeven voor het onderzoeksgebied:

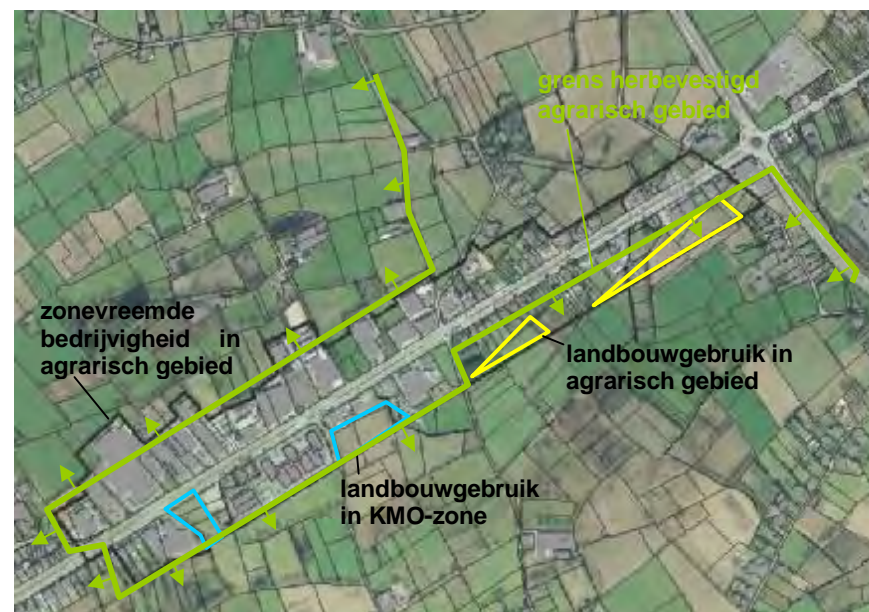
- fysisch systeem: kleine beken
- natuur- en cultuurlandschap: plaggenbodems
- nederzittingsgeografie: op de rand van agglomeratie Geel
- Antwerpseweg: steenweg 1775-1850

Het betreffende gebied is grotendeels bebouwd. Het achterliggend landschap is wel waardevol (landbouwgebied met houtkanten en bomenrijen op de perceelsgrenzen).

### Landbouw

Een deel van het achterliggende agrarisch gebied is in landbouwgebruik (ten zuiden van de Antwerpseweg), een deel is al ingenomen door de bedrijven (ten noorden van de Antwerpseweg).

**Figuur 7: Ligging herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG)**



In functie van de percelen in landbouwgebied wordt in Figuur 7 de ligging van de Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG's) weergegeven. Hieruit blijkt dat twee zones in landbouwgebruik in het HAG ligt, evenals de achterliggende uitbreiding bij twee bedrijven ten noorden van de Antwerpseweg.

### Wonen

In het plangebied zijn een 20-tal woningen aanwezig. In de bestaande toestand is er voor de bewoners van het gebied door het doorgaande verkeer en de inrichting van het gebied hinder op het vlak van geluid, trillingen, licht, lucht,...

De bestaande woonkwaliteit van de woningen aan de Antwerpseweg/N19 is niet ideaal. Er is de doortocht van veel en zwaar verkeer en alle perceelssluitingen geven rechtstreeks uit op de Antwerpseweg/N19.

### Bereikbaarheid

#### Multimodale ontsluitingsmogelijkheden

- De N19/Antwerpseweg is een primaire weg I die net voorbij Geel punt aantakt op de E313. Anderzijds is er een aantakking op de R14 en de N71.
- Langs de N19 lopen enkele buslijnen op de verbinding Aarschot-Turnhout. Binnen het onderzoeksgebied liggen op 3 plaatsen bushaltes (telkens langs weerszijde van de Antwerpseweg).
- Langs de Antwerpseweg loopt een functionele fietsroute. Langs Standonk, tussen de bestemmingen woongebied en KMO-zone loopt dwars over de Antwerpseweg een recreatieve fietsroute.
- In de MER-screening werd berekend dat, rekening houdend met realisatie van de fly-over te Geel-West, de nieuwe noord-zuidverbinding N19g in de Kempen, en minder hindermaatregelen i.f.v. de fly-over, zich beperkte afwikkelingsproblemen stellen op de N19 komende vanaf de E313 in de rijrichting van Geel-centrum. De verzadigingsgraad overschrijdt hier niet de 80%. Dit impliceert een vertraagde doorstroming op de N19 richting Geel-centrum.

#### Dwarsprofiel Antwerpseweg

- Het dwarsprofiel van de Antwerpseweg heeft (gemiddeld) ongeveer een breedte van 35m, en is als volgt opgebouwd:
- 2x2-weg met middenberm (de 2 rijstroken zijn per rijrichting, behoudens nabij de kruispunten, teruggebracht naar 1 rijstrook)
- langs weerszijden van de weg een aanliggende strook met parkeermogelijkheid (langsparkeren) en bushaltes
- langs weerszijden van de weg ligt een daarnaast een vrijliggend eenrichtingsfietspad

De naastliggende figuur maakt dit duidelijk.

### 3.1.3 Kaarten en fotoreportage

- Kaart 2: Orthofoto
- Kaart 3: fysisch systeem

**Figuur 8: bestaande dwarsprofiel Antwerpseweg**



## 3.2 Juridisch kader en planologische randvoorwaarden

In onderstaande tabel op volgende bladzijde zijn het juridisch kader en de planologische randvoorwaarden opgenomen.

- Kaart 5: bestaande juridische toestand: sectoraal-juridisch kader



Juridisch kader en planologische randvoorwaarden	Relevante elementen voor het PRUP
<b>Planologische randvoorwaarden</b>	
Gewestplan	Binnen de grenzen van het plangebied zijn volgende bestemmingen, volgens het gewestplan Herentals-Mol, aanwezig: woongebied, gebied voor KMO en ambachtelijke bedrijven en agrarisch gebied.
RUP/BPA	/
Verkavelingen	Er liggen verschillende verkavelingen langs de Antwerpseweg (dossiernr. gemeente): – 1596 (langs Maal) – 1222 – 1551 en 1551C – 1283 – 468 – 0036 (vervallen) – 0045 – 0567
<b>Mobiliteit</b>	
Buurtwegen	– Buurtweg nr. 39 (maal) – Buurtweg en voetweg nr. 112 – Buurtweg nr. 42 (Standonk en Vogelzang) – Buurtweg nr.34 (Meeuwstraat) – Buurtweg nr. 146 (Wolfsbossen)
Rooilijnen	
<b>Landbouw</b>	
Ruilverkaveling	/
Afbakening natuurlijke en agrarische structuur	Een deel van de gronden in het onderzoeksgebied is in landbouwgebruik (6 zones), 2 ervan liggen in HAG. Twee zones in HAG bestaan momenteel uit bestaande uitbreidingen achteraan bestaande bedrijven.
<b>Landschap</b>	
Beschermd monument	/
Beschermd landschap, dorpsgezicht,	/

Juridisch kader en planologische randvoorwaarden	Relevante elementen voor het PRUP
stadsgezicht	
Erfgoedlandschappen	Het onderzoeksgebied bevat zowel sterk potentiële (gunstige profielen, gunstige drainage en bewaringstoestand) als zwak potentiële terreinen (natte terreinen met slechte bewaring). Ten zuiden van de N19 werd begraving uit de metaaltijden vastgesteld. Indien werken worden uitgevoerd dan is een oriënterend vooronderzoek aangewezen.
Inventaris onroerend erfgoed	/
<b>Natuur</b>	
Vogelrichtlijngebied	/
Habitatrichtlijngebied	/
Gebieden van VEN/IVON	/
Natuurresevaten	/
<b>Fysisch systeem</b>	
Waterloop	/
Beschermingszone grondwaterwinning	/
Overstromingsgevoelig gebied	/
<b>Andere</b>	
Voorkooprecht	/
Ruimtelijke veiligheidsrapportage	Het onderzoeksgebied is gelegen in de mogelijke invloedssfeer (2 km) van twee hoogdrempelige SEVESO-bedrijven langs het Albertkanaal (Transfurans Chemical en Praxair). Aangezien verwacht wordt dat deze bedrijven een omgevingsveiligheidsrapport hebben opgesteld, wordt ook verwacht dat de effecten ten opzichte van het onderzoeksgebied bij de dienst VR gekend zijn

## 4 Afwegingselementen en randvoorwaarden

Het merendeel van de afwegingselementen en randvoorwaarden wordt aangereikt vanuit de conclusies van de planMER-screening. In deze conclusies van de screening worden, indien relevant, mitigerende maatregelen vermeld, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen 'maatregelen', die als essentieel worden beschouwd, en 'aanbevelingen'. In de planMER-screening wordt geen uitspraak gedaan over het gekozen instrument dat de implementatie van de essentiële maatregelen of aanbevelingen kan garanderen (tenzij hierover in deze fase al uitsluitend kan zijn). M.b.t. de doorvertaling van de maatregelen en aanbevelingen naar de PRUP-fase wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de essentiële maatregelen doorvertaald worden in de stedenbouwkundige voorschriften van het PRUP, voor zover deze een ruimtelijke component hebben. Indien dit niet het geval is dan wordt ervan uitgegaan dat de nodige stappen (binnen een ander beleidsdomein) worden genomen. Deze stappen worden opgenomen in de toelichtingsnota bij het PRUP in overleg met de bevoegde instantie.

Hieronder wordt een overzicht gegeven, met eerst de globale conclusies van de milieuscreening (op basis van conclusies MER-cel) en later een focus per thema.

### 4.1 Globale conclusie milieuscreening

Door het PRUP Antwerpseweg wordt een zone die feitelijk al een handelszone is, juridisch herbestemd naar deze bestemming. Tegelijk wordt de zone ruimtelijk geherstructureerd zodat op termijn een meer kwalitatief en duurzaam ruimtegebruik tot stand kan komen.

Door realisatie van het RUP worden geen significante negatieve effecten op het milieu verwacht.

Bijkomend kan de ontsluiting verbeterd worden indien ventwegen voorzien worden die het bestemmingverkeer scheiden van het doorgaand verkeer (de ruimte hiervoor wordt voorzien in het PRUP, de aanleg is een gewestelijke bevoegdheid). In vergelijking met de referentiesituatie worden daarom eerder positieve effecten verwacht.

De beslissing van de dienst MER is in bijlage bij het RUP gevoegd. De screeningsnota is raadpleegbaar via de website van de dienst MER ([www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)).

Bij de onderstaande disciplines, die overeenkomen met de onderzochte disciplines in de screening, worden de maatregelen en aanbevelingen uit de screening opgesomd. De maatregelen uit screening zijn in het RUP ingewerkt.

## 4.2 Fysisch systeem

### *Conclusie uit screening*

Er zijn geen significante effecten te verwachten op het milieu, mits inachtnaam van de volgende maatregelen:

- Het onderzoeksgebied is matig gevoelig voor grondwaterstromingen. Bij vergunningverlening dient te worden toegekeken dat de grondwaterstromingen niet belemmerd worden. Voor ondergrondse constructies dient te worden toegezien dat deze volledig ondoorlatend worden voorzien, zodanig dat er geen permanente bemaling ontstaat. Door naleving van de watertoets worden hiervoor geen problemen verwacht.

### *Bijkomende aanbevelingen*

Bij herstructurering van de zone kunnen in het PRUP bovendien bijkomend sowieso voorwaarden worden opgelegd m.b.t. de afvoer van hemelwater (conform de geldende reglementeringen hieromtrent).

### *Doorvertaling van de conclusies van de planMER-screening naar het PRUP - motivatie*

Alle voorwaarden m.b.t. het watersysteem worden – voor zover passend binnen een RUP - verordenend opgelegd in het PRUP. De belangrijkste is:

- dat de voorwaarden inzake integraal waterbeheer verordenend worden vastgelegd

De overige aspecten dienen gestuurd vanuit een flankerend beleid, zoals ook aangegeven in de screening.

## 4.3 Fysisch systeem – elementen ten behoeve van de watertoets

Een gedetailleerde analyse in functie van de watertoets is uitgevoerd onder de disciplines bodem/water van de planMER-screening. Voor de belangrijkste conclusies met doorvertaling naar het PRUP wordt verwezen naar punt 4.2.

Of het afleveren van vergunningen en de bouwwerken die hiermee gepaard gaan (aanleg nieuwe infrastructuur) een impact heeft naar watersysteem, dient bij een vergunningsaanvraag in functie van de watertoets verder worden bekeken. Verwacht wordt dat dit enkel tijdelijke effecten zullen zijn.

Op basis van de getoetste elementen en watertoetskaarten kan voor de voorziene ingrepen een gunstige beoordeling gebeuren met betrekking tot de watertoets, mits

het in acht nemen van de aangehaalde aanbevelingen en randvoorwaarden m.b.t. het naleven van de regelgeving terzake.

## 4.4 Mobiliteit

### **Conclusie uit de planMER-screening**

Er zijn geen significante effecten te verwachten op het milieu, mits inachtneming van de volgende maatregelen:

- Realisatie van de acties uit het conform verklaarde streefbeeld N19/R14/N71 vormen een absolute voorwaarde voor een verdere invulling van het kleinhandelslint. Hetzelfde geldt voor de vooropgestelde ingrepen op de R14.
- De verdere invulling van PRUP Antwerpseweg wordt eveneens gekoppeld aan noodzakelijke infrastructurele maatregelen op de R14 (cfr. cumulatief effect mobiliteit).
- Vermits de realisatie hiervan wellicht op langere termijn zal gebeuren, is het van belang dat op korte termijn de ontwikkelingen op Antwerpseweg in de hand worden gehouden (bijv. spreiden van de verkeersdruk - bijv. handelszaken die buiten de piekmomenten kunnen werken).

Verder kunnen volgende aanbevelingen gedaan worden om (niet-significante) effecten verder te milderen:

- Er dient specifieke aandacht te gaan naar de locatiekeuze, inrichting en veiligheid van de ventwegen (aantakingspunten, keerpunten, onderdoorgangen) op de Antwerpseweg. De ruimte hiertoe moet voorzien worden in het PRUP zodat toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen de aanleg van de ventwegen niet hypothekeren.
- De infrastructuur voor bushaltes en fietspaden moet maximaal geïntegreerd worden in het ontwerp van Antwerpseweg.
- Gemeenschappelijk gebruik van infrastructuur wordt gestimuleerd, bijv. parkings voor een cluster van handelszaken/bedrijven.
- De inrichtingseisen voor de hoofdweg en ventweg worden afgestemd op het gebruik ervan.
- Versterken van alternatieve vervoerswijzen op schaal van het gehele kleinstedelijke gebied Geel.

### **Beknopte kwantificering van de mobiliteitsproblematiek en gewijzigde ontsluiting cf de screening**

#### *Kwantificering mobiliteitsproblematiek*

Ongeveer 10 ha bruto langs de Antwerpseweg (binnen het PRUP Antwerpseweg) bestaat uit vrijliggende of deels vrijliggende percelen, welke op termijn ontwikkeld kunnen worden. In de MER-screening werd berekend dat bij een volledige invulling met handelsfuncties (worst case) er een bijkomende verkeersintensiteit van 1890 pae/u in de avondspits zou zijn (ter vergelijking: in de huidige situatie is er een intensiteit van ruim 2.000 pae/u in de avondspits). In de MER-screening wordt expliciet opgemerkt dat deze verkeergeneratie geldt bij een maximale ontwikkeling van het PRUP. Het PRUP Antwerpseweg wordt immers opgemaakt in functie van de bevestiging van het bestaande handelslint, waarbij een eventuele verdichting van het handelslint mogelijk is. In de praktijk zal de verdichting echter een geleidelijk proces zijn (op (zeer) lange termijn) waarbij mogelijk de volledige verdichting zoals theoretisch berekend niet gehaald wordt (bewijs hiervan is het aantal nog niet ingevulde percelen).

Vermits echter in de referentiesituatie (die al wel rekening houdt met de realisatie van de N19g, de Fly-over en de minder hindermaatregelen) de limiet voor een vlotte afwikkeling op de N19 vanaf de E313 richting Geel al bereikt is, betekent dit dat de restcapaciteit richting Geel maatgevend is voor beide richtingen en dat het kleinhandelslint met de huidige kruispuntconfiguraties en lichtenregelingen slechts een beperkte ontwikkelingsmarge heeft.

De MER-screening stelt dat de realisatie van de acties uit het conform verklaarde streefbeeld N19/R14/N71 een absolute voorwaarde vormen voor een verdere invulling van het kleinhandelslint. Deze acties betreffen de realisatie van ventwegen en het reduceren van de uitwisselingspunten tussen N19 en de ventwegen tot 3 (ongelijkgrondse) punten: R14, Klaverhei en Wolfsbossen.

#### *Effect van een gewijzigde ontsluiting op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid*

Deze wijziging van de ontsluiting van Antwerpseweg/N19, heeft volgend effect op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid:

- Het voorzien van ventwegen langs de N19 wijzigt het huidige ontsluitingssysteem in die zin dat het bestemmingsverkeer (in functie van de handelszone) ruimtelijk gescheiden wordt van het doorgaand verkeer op de Antwerpseweg. Deze ingreep creëert een gunstigere verkeerskundige situatie ten opzichte van de referentiesituatie:
- De doorstroming op de hoofdweg kan beter gegarandeerd worden, omdat het bestemmingsverkeer hier wordt weggehaald. Het systeem zorgt dus potentieel voor een betere verkeersafwikkeling op de Antwerpseweg.
- Door het PRUP wordt een verhoging van de verkeersveiligheid verwacht. Het bestemmingsverkeer (met afslaan bewegingen van en naar de functies langs

- de N19) wordt gescheiden afgewikkeld van het doorgaand verkeer, zodat het aantal potentiële conflictpunten tussen beide herleidt wordt tot de aantakingspunten van de ventwegen op de Antwerpseweg. Momenteel zijn er over de hele lengte van de Antwerpseweg potentieel conflicten tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer mogelijk doordat quasi elk perceel een rechtstreekse erfonthuizing heeft. Ook voor de fietsers langs de Antwerpseweg wordt, door een oordeelkundige inpassing van de fietspaden in het ontwerp, een verhoging van de verkeersveiligheid (betere bescherming) verwacht. De bushaltes moeten eveneens in het totaalontwerp geïntegreerd worden, waarbij de beveiliging van de busgebruiker een belangrijk aandachtspunt is.
- Op de ventwegen en de 'hoofdweg' kunnen aparte snelheidsregimes en inrichtingen voorzien worden. Een groenstructuur kan de verschillende onderdelen van de weg (hoofdweg, ventweg, fietspaden,...) belijnen en/of verbinden. Doordat op de ventwegen de snelheid minder van belang is, kan de inrichting meer afgestemd worden op de aanliggende functies (de focus hoeft niet hop het verkeerskundige karakter te liggen), wat de verkeersleefbaarheid ten goede komt.
  - Momenteel bestaat het dwarsprofiel van de Antwerpseweg uit een 2x2 rijweg (waarvan per rijrichting meestal 1 rijstrook beschikbaar is) met middenberm en gescheiden fietspaden. In uitvoering van het PRUP zal een 2x2 (met middenberm) voorzien worden, met daarnaast een systeem met ventwegen (met tussen de ventweg en de 'hoofdweg' eveneens een berm).

#### *Parkeren cf de screening*

Het aantal te voorziene parkeerplaatsen is moeilijk in te schatten, vermits dit sterk afhankelijk is van het type grootschalige kleinhandel (bijv. grootschalige kleinhandel dat eerder lagere of net hogere verkeersintensiteiten genereert; mogelijk vallen piekmomenten van verschillende grootschalige kleinhandelszaken niet samen,...). Parkings in functie van bedrijvigheid worden maximaal gemeenschappelijk voorzien. Bij realisatie moeten de nodige parkeerplaatsen op eigen perceel voorzien worden (bij voorkeur gemeenschappelijk in bijv. een ondergrondse parking bij grotere projecten of bijv. 2 aan 2 of per cluster op de perceelsgrens zodat dubbel gebruik mogelijk wordt en ruimte wordt uitgespaard.). In ieder geval is het niet de bedoeling dat de parkeerdruk wordt opgevangen op het openbaar domein.

#### ***Voorafgaande beschouwingen m.b.t. de complexiteit van de mobiliteitsproblematiek***

Het is onmogelijk om een eenduidige relatie te leggen tussen mogelijke ontwikkelingen binnen het PRUP Antwerpseweg enerzijds en mobiliteitseffecten anderzijds. De mobiliteitsproblematiek is immers afhankelijk van zoveel interne en externe factoren dat een genuanceerde benadering op zijn plaats is. Volgende beschouwingen zijn daarbij van belang:

- in een milieu-effectenscreening wordt uitgegaan van een worstcasescenario, omdat dan maximale effecten kunnen gemeten worden

- zo werd geen rekening gehouden met een mogelijke wijziging in modal shift richting alternatieve vormen van vervoer)
- de in de screening berekende verkeergeneratie geldt bij een maximale ontwikkeling (volledige verdichting) van het PRUP. In praktijk zal de verdichting echter een geleidelijk proces zijn, waarbij mogelijk de volledige verdichting zoals theoretisch berekend niet gehaald wordt (tenzij op (zeer) langer termijn).
- de mobiliteitseffecten zijn het gevolg van cumulatieve effecten van alle potentiële ontwikkelingen die binnen het KSG Geel mogelijk zijn. Afhankelijk van het tijdstip waarop deze andere ontwikkelingen effectief gerealiseerd worden (voor of na ontwikkelingen in het PRUP Antwerpseweg), zal respectievelijk minder of meer ontwikkeld kunnen worden in het PRUP Antwerpseweg.
- Een integrale ontwikkeling van het PRUP Antwerpseweg hangt af van infrastructuurwerken waarvan de sleutel tot het uitvoeren noch bij de ontwikkelaar, noch bij de opdrachtgevende overheid ligt (de Antwerpseweg en de R14 zijn gewestwegen). Deze afhankelijkheid geldt dus ook voor de realisatie van de provinciale taakstelling m.b.t. kleinhandelsconcentraties in het stedelijk gebied Geel (en hiermee samenhangend het kunnen garanderen van tewerkstelling), conform de selectie in het RSP-A.

Een exemplarische oefening (simulatie) van ontwikkelingsscenario is wel mogelijk maar zal steeds moeten uitgegaan van hypothesen.

#### ***Simulatie van een mogelijk ontwikkelingsscenario gekoppeld aan specifieke ingrepen op basis van de conclusies van de planMER-screening***

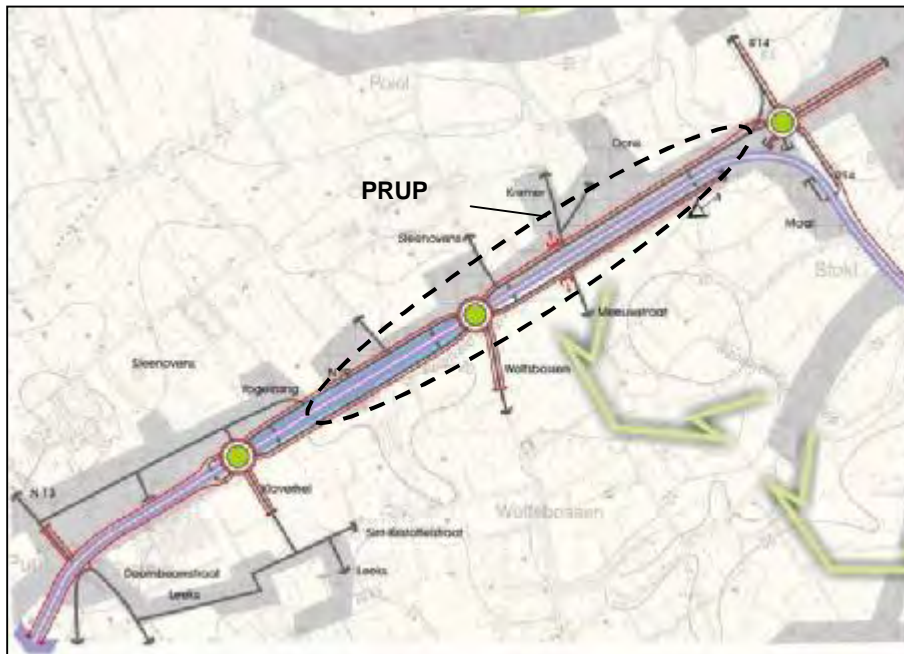
De hieronder gemaakte simulatie van de ontwikkeling van het PRUP Antwerpseweg hanteert onder meer volgende uitgangspunten:

- er wordt uitgegaan van een worstcase (abstractie makend van een potentiële wijziging in modal shift en van een geleidelijke lange termijnverdichting van het handelslint);
- er wordt rekening gehouden met de selectie als kleinhandelsconcentratie cf het RSP-A;
- er wordt rekening gehouden met eventuele uitbreidingsbehoeften op korte termijn van bestaande activiteiten;
- er wordt van uitgegaan dat de cumulatieve overige ontwikkelingen niet allemaal voor de ontwikkeling van de ontwikkelingen in het PRUP Antwerpseweg zullen gebeuren;

In de simulatie worden 2 niveaus van infrastructurele ingrepen voorzien:

- Ingrepenniveau 0 (komt overeen met de inrichting van de Antwerpseweg op ogenblik van in werking treden van voorliggend PRUP):
  - De Antwerpseweg is een 2x1-weg
  - Kruispunten zijn gelijkgronds
- Ingrepenniveau 1 (komt neer op een realisatie van de streefbeeldstudie van de R14-N19-N71 (zie Figuur 9 hieronder))
  - Omvorming van de Antwerpseweg tot een 2x2-weg met ventwegen.
  - Het kruispunt met Wolfsbossen wordt uitgevoerd als ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer met aansluitingen op de N19, en met een ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising met de N19
  - Kremer/Meeuwstraat, Steenovens, Standonk en Vogelzang sluiten gelijkvloers aan op de ventwegen (niet rechtrees op de N19)
  - Ter hoogte van het kruispunt met Meeuwstraat en Kremer wordt een ongelijkvloerse kruising in functie van fietsers aangelegd.

**Figuur 9: Streefbeeldstudie N71-R14-N19 ter hoogte van het plangebied**



Aan elk van de ingrepenniveaus kan een specifieke 'toegelaten' toename van de verkeersintensiteit gekoppeld worden en daarbij horende ontwikkeling van (delen van) het PRUP Antwerpseweg.

Vanuit de afweging tussen beperking milieu-/mobiliteitseffecten enerzijds en de taakstelling van het KSG Geel anderzijds (socio-economische aspecten) kunnen volgende ontwikkelingen als maatgevend beschouwd worden voor elk van de ingrepenniveaus:

Ontwikkelingsmogelijkheden bij ingrepenniveau 0

- De uitbreiding binnen de zone van Art. 1, buiten de overdruk van Art. 1.1, wordt beperkt gezien het feit dat een andere ontsluiting dan langs de Antwerpseweg niet mogelijk is. Voor het deel van de zone van Art. 1 buiten de overdruk van Art. 1.1 geldt dat de (potentiële) verhoging van de door het bedrijf veroorzaakte verkeersdynamiek als gevolg van een uitbreiding beperkt moet blijven tot 10%.
- Voor de zone van Art. 1.1 (zie overdruk op grafisch plan) geldt dat de (potentiële) verhoging van de door het bedrijf veroorzaakte verkeersdynamiek als gevolg van een uitbreiding eveneens beperkt moet blijven tot 10%. Ruimere uitbreidingen zijn echter mogelijk binnen de zone van Art. 1.1, gekoppeld aan de voorwaarde dat deze bedrijven kunnen ontsluiten via de achterkant. Dit laatste geldt niet zolang de nodige infrastructuur die deze nieuwe ontsluiting mogelijk maakt, nog niet is aangelegd. De ontsluiting langs de achterkant wordt mogelijk gemaakt in het PRUP Woon-werkpark, dat tegelijk met voorliggend PRUP wordt opgemaakt in het kader van het KSG Geel.

Ontwikkelingsmogelijkheden bij ingrepenniveau 1

- een volledige realisatie van het PRUP Antwerpseweg (zone van Art. 1 op het grafisch plan) is mogelijk

#### **Doorvertaling van de conclusies van de planMER-screening naar het PRUP - motivatie**

*Interpretatie van de conclusies uit de planMER-screening:*

Voor een gunstige beoordeling in de planMER-screening is het noodzakelijk dat aanzienlijke negatieve mobiliteitseffecten vermeden worden. Beoordelingsaspecten daarbij zijn zowel *doorstroming* als *verkeersleefbaarheid*. In termen van ruimtelijke ordening (ruimtelijke draagkracht) kan dit vertaald worden als het bereiken van een evenwichtige afstemming tussen mobiliteitsprofiel van de activiteiten en bereikbaarheidsprofiel van de locatie(s).

Vaststelling is dat in de referentiesituatie (actuele toestand) het verzadigingspunt voor doorstroming reeds bereikt of nagenoeg bereikt is, i.c. op de kruispunten, die als het meest kritisch kunnen beschouwd worden (vooral voor verkeer afkomstig van de E313 richting Geel).

Dat betekent dat door extra verkeersgeneratie als gevolg van nieuwe ontwikkelingen al snel maatregelen noodzakelijk zijn om mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar te blijven afstemmen. Maatregelen kunnen zowel genomen worden aan de vraagzijde als aan de aanbodzijde:

- Eerste spoor, maatregelen aan de vraagzijde: maatregelen die leiden tot een verminderen van de mobiliteitsvraag. Concreet komt dit neer op het realiseren van een modal shift, waarbij een deel van het autoverkeer afgewenteld wordt naar alternatief vervoer, hetzij openbaar vervoer, hetzij traag verkeer (fiets, voet).
- Tweede spoor, maatregelen aan de aanbodzijde: dit komt neer op infrastructurele maatregelen die de capaciteit van de Antwerpseweg en z'n kruispunten verhogen, en het doorgaand verkeer scheiden van het bestemmingsverkeer.

In de praktijk zal meestal een combinatie van beide sporen aan de orde zijn.

#### *Factoren die meespelen in doorvertaling naar RUP en/of flankerend beleid*

Voorafgaand aan de doorvertaling dienen volgende vaststellingen op basis van de planMER-screening in acht genomen:

- In de planMER-screening werd in functie van het vermijden van aanzienlijke effecten en rekening houdend met cumulatieve effecten, een simulatie gemaakt op basis van het tweede spoor. Daarbij werd een relatie gelegd tussen diverse ingrepenniveaus enerzijds en diverse ontwikkelingsniveaus anderzijds. Deze doorrekening maakte daarbij abstractie van een actief beleid op het eerste spoor, waarmee voor een bepaalde ontwikkeling – al dan niet in combinatie met het tweede spoor – eenzelfde effect zou kunnen bereikt worden. In de milieueffectenrapportage is het immers gebruikelijk dat uitgegaan wordt van een worst-casebenadering.
- Tevens moeten de gekozen infrastructurele ingrepen beschouwd worden als exemplarisch, omdat uiteraard ook een ander pakket aan infrastructurele maatregelen met dezelfde capaciteitsverhoging kan leiden tot afstemming tussen mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel.
- Tenslotte is het duidelijk dat de vereiste ingrepen in functie van een capaciteitsverhoging gerealiseerd moeten worden op voldoende ruime schaal om effectief te zijn. Daarbij zijn dus ook ingrepen buiten het plangebied onvermijdelijk. Zo is de Antwerpseweg deel van de primaire wegverbinding N71-R14-N19, waarvoor in een streefbeeldstudie over het gehele tracé noodzakelijke ingrepen worden voorgesteld om de doorstroming te garanderen. Het PRUP Antwerpseweg maakt maar een klein onderdeel uit van het gehele tracé.
- De bevoegdheid om de noodzakelijke ingrepen te realiseren ligt bij het Vlaamse Gewest, in de hoedanigheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit initiatiefrecht dient als kader meegenomen bij de uitwerking van het RUP in functie van het creëren van voldoende rechtszekerheid van grondeigenaars.

Rekening houdend met hogere aandachtspunten moet de nodige omzichtigheid aan de dag gelegd worden bij de doorwerking van de conclusies van de planMER-screening naar het RUP.

Een rechtstreekse en eenduidige doorvertaling van deze exemplarische oefening uit de screening in het RUP lijkt alleszins niet aangewezen. In de praktijk zal de afstemming tussen bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel moeten gestuurd worden door een combinatie van maatregelen vanuit het ruimtelijke ordeningsbeleid enerzijds en vanuit een flankerend (mobiliteits-)beleid anderzijds.

Wat betreft maatregelen binnen het ruimtelijke ordeningsbeleid kan nog een onderscheid gemaakt worden tussen doorvertaling in het RUP en sturing vanuit het vergunningenbeleid.

#### *Sturing via maatregelen die verankerd worden in het RUP*

In het RUP worden zowel toelichtend als verordenend bepalingen opgenomen die erop wijzen dat mobiliteit een kritische parameter is voor de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Daarbij wordt ook expliciet verwezen naar de resultaten van de planMER-screening.

- verordenend vastleggen van een “mobiliteitstoets”:
 

“Elke vergunningsaanvraag wordt beoordeeld op de toename van de verkeersdynamiek als gevolg van de voorziene activiteiten. In functie van een gunstige beoordeling inzake mobiliteit moet het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd zijn op het bereikbaarheidsprofiel.”
- Toelichtend worden volgende elementen uitgewerkt
  - Het bereiken van de afstemming tussen bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel kan gebeuren door maatregelen aan de vraagzijde of maatregelen aan de aanbodzijde (of een combinatie van beide) zoals hoger verduidelijkt.
  - Ter illustratie wordt het maatregelenpakket uit de planMER-screening toegelicht, waarbij aan elk ingrepenniveau een specifiek ontwikkelingsniveau wordt gekoppeld. Deze infrastructurele maatregelen moeten als voorbeeld beschouwd worden en zijn vervangbaar door alternatieve infrastructurele maatregelen.
  - De afstemming tussen bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel moet voldoende blijken uit de vergunningsaanvraag. De opmaak van een MOBER kan daarbij nuttig zijn voor grotere projecten.
  - Er wordt meer informatie gegeven over welke parameters nuttig kunnen zijn om te kwantificeren en een goede beoordeling mogelijk te maken.

#### *Sturing via het vergunningenbeleid*

Door het opleggen van de “mobiliteitstoets” als expliciete beoordelingsgrond bij vergunningen, wordt de laatste stap van doorvertaling van de conclusies van planMER-screening doorgeschoven naar de vergunningverlening. Door in het RUP een

duidelijk beoordelingskader te voorzien, wordt hierbij voldoende rechtszekerheid geboden.

Een belangrijk voordeel is dat op evenwaardige manier ruimte gegeven wordt aan alle soorten maatregelen (zowel via de vraag- als via de aanbodzijde). Dit kan bijvoorbeeld handelszaken stimuleren om openingsuren of piekmomenten van verkoop te sturen buiten de woon-werkspits.

Een tweede voordeel is dat op het moment van de aanvraag rekening kan gehouden met de meest actuele toestand wat betreft reeds gerealiseerde mobiliteitsmaatregelen en dit zowel op het eerste spoor als op het tweede spoor.

#### *Sturing via maatregelen in een flankerend beleid*

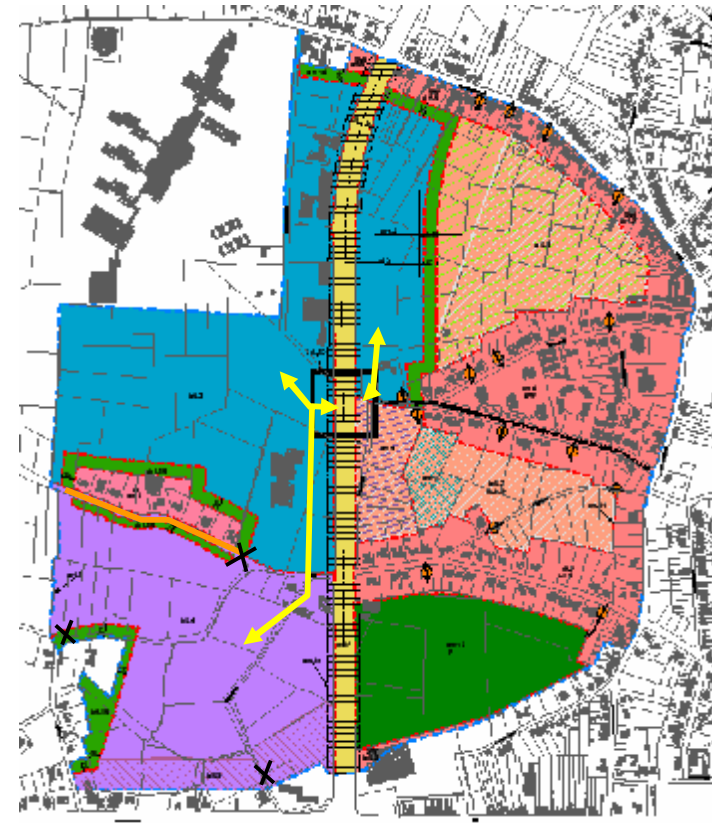
Op langere termijn lijkt een minimale tot doorgedreven aanpassing van de verkeersinfrastructuur op de Antwerpseweg onvermijdelijk, ongeacht de inspanningen die geleverd worden inzake het realiseren van een modal shift. Dit hangt samen met de wegcategorisering van de wegen op het tracé R14–N19–N71, gericht op doorstroming op bovenlokaal niveau.

De vereiste ingrepen in functie van een capaciteitsverhoging moeten gerealiseerd worden op voldoende ruime schaal om effectief te zijn. Daarbij zijn dus ook ingrepen buiten het plangebied en vanuit verschillende bevoegdheden onvermijdelijk. Om die reden kunnen de maatregelen niet of maar in zeer beperkte mate verankerd worden in het ruimtelijke ordeningsbeleid en moeten ze gerealiseerd worden via het mobiliteitsbeleid. De bevoegdheid voor ingrepen op de N19 ligt bij het Vlaamse niveau.

#### **Aanvulling: ontsluiting buitenkant ring**

Wat betreft de ontsluiting buitenkant ring: het PRUP woonwerkpark zal volledig ontsloten worden via de R14, meer bepaald via de nieuwe kruising van de bereikbaarheidsas met de R14 (artikel 15). Het gaat dus niet over rechtstreekse erfontsluitingen. Vanop de kruising van de bereikbaarheidsas met de R14 zal interne wegenis voorzien worden voor de ontsluiting van het werkgedeelte en de school buiten de ring. Een rechtstreekse ontsluiting van het PRUP Woonwerkpark op de Antwerpseweg is niet toegelaten. Dit kan bijv. gerealiseerd worden door de verbinding via Ossenbruul, Standonk en Poiel te knippen voor gemotoriseerd verkeer en/of voor doorgaand verkeer). Op die manier wordt de ontsluiting van de woningen langs Poiel, Kremer en Standonk losgekoppeld van de ontsluiting van het 'werkgedeelte' buiten de ring. Sluipverkeer wordt zo onmogelijk gemaakt. Fiets- en voetverbindingen tussen Standonk, Poiel, Ossenbruul en het bedrijventerrein worden wel voorzien.

Dit principe, het scheiden van het verkeer in functie van het woonwerkpark en van het verkeer in functie van de woningen langs Poiel, Standonk en Kremer, wordt hieronder conceptueel weergegeven.



Op welke manier de lokale wegen Poiel, Kremer en Standonk verder aansluiten op Antwerpseweg en/of R14 moet in overleg met Geel bekeken worden. Standonk en Kremer kunnen aansluiten op de Antwerpseweg. Voor de aansluiting van Poiel zijn er verschillende mogelijkheden (bijv. Poiel sluit aan op de interne wegenis van het bedrijventerrein (welke op zich wel aansluit op de R14). De toegang tot Poiel vanop de wegenis van het bedrijventerrein is enkel voor bewoners. Deze selectieve toegang kan op verschillende manieren gerealiseerd worden (bebording: tonnagebeperking en/of enkel plaatselijk verkeer, een slagboom of verdwijnpaal die enkel door bevoegden (de bewoners) kan bediend worden). Een andere mogelijkheid is dat Poiel via een ongelijkvloerse kruising (tunnel/brug) verbonden wordt met het deel Poiel binnenkant ring (eventueel enkel voor fietsers).



## 4.5 Fauna en Flora

### **Conclusie uit screening**

Wat betreft fauna en flora wordt geen significante effecten verwacht. Het betreffende gebied is grotendeels bebouwd en/of verhard. In vergelijking met het nulalternatief is de evolutie gelijkaardig, behoudens het feit dat de structurering van de zone door het PRUP op een meer rationele wijze kan gebeuren.

### **Doorvertaling van de conclusies van de planMER-screening naar het PRUP - motivatie**

M.b.t. fauna en flora gelden geen specifieke maatregelen of aanbevelingen.

Niettemin worden in het PRUP verordenend opgelegd dat aanplantingen met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten moet gebeuren.

De overige aspecten dienen gestuurd vanuit een flankerend beleid, zoals ook aangegeven in de screening.

## 4.6 Landschap en erfgoed

### **Conclusie uit screening**

Wat betreft landschap worden geen significante effecten verwacht.

Wat betreft erfgoed kan gesteld worden dat het onderzoeksgebied zowel sterk potentiële (gunstige profielen, gunstige drainage en bewaringstoestand) als zwak potentiële terreinen (natte terreinen met slechte bewaring) bevat. Ten zuiden van de N19 werd begraving uit de metaaltijden vastgesteld. Indien werken worden uitgevoerd dan dienen volgende acties ondernomen te worden:

- Afspraken met de archeologisch bevoegde diensten dienen daartoe op voorhand gemaakt te worden. De diensten moeten op de hoogte gebracht worden van planning en aanvang van werken, dit zo ver mogelijk voor de aanvang, en betrokken bij de werfvergaderingen. Na deze contacten kunnen de terreinen geselecteerd worden die door een vooronderzoek moeten geëvalueerd worden.
- Een oriënterend vooronderzoek kan hier reeds informatie bieden over de bodembewaring. Indien deze gunstig is dient een vooronderzoek te worden uitgevoerd.

### **Doorvertaling van de conclusies van de planMER-screening naar het PRUP - motivatie**

M.b.t. landschap en erfgoed gelden geen specifieke maatregelen of aanbevelingen, behoudens de geldende regelgeving m.b.t. archeologisch erfgoed.

De overige aspecten dienen gestuurd vanuit een flankerend beleid, zoals ook aangegeven in de screening.

## 4.7 Mens

### **Conclusie uit screening**

Er zijn geen significante effecten m.b.t. discipline mens te verwachten door de goedkeuring van het PRUP.

### **Landbouw**

Een deel van de gronden in het onderzoeksgebied is in landbouwgebruik (6 zones), 2 ervan liggen in HAG (zie ook hieronder). Twee zones in HAG bestaan momenteel uit bestaande uitbreidingen achteraan bestaande bedrijven.

Er wordt van uitgegaan dat het effect van het verlies aan zones in landbouwgebruik niet significant is. Het betreffen immers individuele zones met beperkte oppervlakte die insnijden in een hardere structuur (nl. de bebouwing en activiteiten langs de Antwerpseweg). Het zijn zones in de rand van een ruimer gebied in landbouwgebruik. In het kader van compact ruimtegebruik is het beter om deze zones aan te snijden dan een gaaf openruimtegebied te gaan herbestemmen in functie van kleinhandel.

De (beperkte) 'uitstulpingen' in het agrarisch gebied ten noorden van de Antwerpseweg bestaan uit vergunde uitbreidingen bij bestaande bedrijven. Het opnemen van deze 'uitstulpingen' binnen het PRUP gaat om de bestending van de bestaande, vergunde situatie. Een compensatie, zoals gevraagd wordt in de omzendbrief 2010/01 is aldus niet van toepassing.

### **Landbouw - Ligging in HAG**

Gedeelten van dit plangebied zijn gelegen in Herbevestigd agrarisch gebied (HAG).

De beleidsvisie van de Vlaamse Regering met betrekking tot deze gebieden is vastgelegd in een omzendbrief RO/2010/01 van mei 2010

Door de herbevestiging van het agrarisch gebied wordt landbouwgrond planologisch verankerd. De Vlaamse Regering stelt dat binnen deze gebieden – gezien de herbevestiging van de agrarische gebieden deel uitmaakt van de uitvoering van de bindende bepalingen van het RSV – gemeentelijke en provinciale planningsinitiatieven geen betekenisvolle afbreuk mogen doen aan de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische macrostructuur.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de overheid die een planningsinitiatief neemt om de bestemmingen van een herbevestigd agrarisch gebied te wijzigen in de mate van het mogelijke en bij voorkeur binnen hetzelfde planningsinitiatief, de nodige acties opneemt om het planologisch evenwicht te herstellen. Afwijken van het algemeen uitgangspunt kan enkel mits uitdrukkelijke en grondige motivatie door de ini-

tiatiefnemer. Volgens deze omzendbrief dienen provinciale opties ook steeds getoetst worden aan de ruimtelijke doelstellingen op Vlaams niveau HAG. Hierbij moeten volgende elementen zeker aan bod komen:

*Onderzoek naar alternatieve locaties buiten HAG + verantwoording waarom deze niet weerhouden worden*

Het PRUP Antwerpseweg wordt opgemaakt in functie van een herstructurering van een bestaand kleinhandelslint en het realiseren van mogelijkheden in functie van mobiliteit. Het gaat dus om een bestaande toestand die planologisch wordt veranderd en waarvoor logische grenzen worden gekozen. De Antwerpseweg is een doorgaande weg tussen enerzijds de E313 en het centrum van Geel, maar zorgt ook tot de verbinding tussen de E313 en een groot deel van de regio omwille van de aantakking op de ring van Geel. Het onderzoeken van een nieuwe, alternatieve locatie voor dit soort van activiteiten is niet evident en werd in het kader van dit PRUP niet onderzocht omwille van de bestaande, ook voor het grootste gedeelte vergunde toestand.

*Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur*

Binnen de grenzen van het PRUP Antwerpseweg zijn 4 landbouwers actief, waarvan 2 landbouwers voor meer dan 20% van hun gronden. Deze gebruiksgronden worden voornamelijk gebruikt in functie van tijdelijk grasland, maïs en aardappelen.

De delen van dit PRUP die binnen HAG gelegen zijn, zijn enerzijds voor het zone-eigen maken van een aantal bedrijven ten noorden van de Antwerpseweg. Deze herbestemming houdt geen aantasting in van het ruimtelijk functioneren van de agrarische structuur in omdat het gaat om een bestemming van niet in landbouw gebruik zijnde delen.

Anderzijds wordt in het PRUP ten zuiden van de Antwerpseweg een bredere strook voorzien in functie van grootschalige handelszaken, dan nu met harde functies is bestemd cf. gewestplan. Daar wordt een zone van 100 meter afgebakend, terwijl in het gewestplan maar 50m was voorzien in functie van harde functies. De inname van deze bijkomende ruimte betekent bij volledige invulling een beperkte aantasting van de agrarische structuur in dit gebied.

*Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw zoals bv. bruikbare ruitgrond, planologische ruil,...*

De inname van HAG binnen het PRUP Antwerpseweg is ongeveer 8,1 ha. Voor deze zone werd gezocht naar een planologische ruil binnen het planningsproces voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel. Voorkeur ging daarbij naar het zone-eigen maken van zonevreemde landbouw.

In het PRUP Kievermont worden 10 ha 97 a militair gebied omgezet naar landbouwgebied. Het gaat daar om bestaande landbouwgebieden, ook aansluiten bij HAG, maar die nog niet deze bestemming hadden.

Aangezien de oppervlakte bijkomend agrarisch gebied binnen het PRUP Kievermont, in hetzelfde planningsproces, groter is dan de herbestemming van HAG binnen het PRUP Antwerpseweg, wordt geacht dat er voldoende planologische ruil is voorzien binnen het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Geel.

### **Economie**

De handelszaken en bedrijven zullen beter en vooral veiliger bereikbaar worden (zie ook mobiliteit).

### **Wonen**

- In de voorschriften van het PRUP zal de volledige zone rond de Antwerpseweg herbestemd worden naar zone voor grootschalige kleinhandel. Er wordt geen ruimte geboden voor bijkomende woningen. Voor bestaande woningen wordt een overgangsbepaling ingevoerd. Dit betekent dat de bewoners van de bestaande woningen zullen kunnen blijven wonen (in gelijkaardige, reeds hinderlijke omstandigheden. De woonkwaliteit wijzigt aldus niet significant.
- Een toename van geluidshinder wordt niet verwacht, vermits in de bestaande toestand het handelslint ook al voor het grootste gedeelte ingevuld is.
- De bestaande woonkwaliteit van de woningen aan de Antwerpseweg is niet ideaal. Voor de bewoners langs de N19 wordt enerzijds een meer verkeersveilige en meer verkeersleefbare zone verwacht, anderzijds een verbetering van de belevingswaarde door herstructurering van het handelslint. Bij deze herstructurering is het de bedoeling dat een meer kwalitatieve en duurzame invulling van het handelslint tot stand kan komen (betrekken van het achterliggende landschap op specifieke punten, een rationele ordening met gemeenschappelijke voorzieningen voor een cluster van functies,...).

### **Doorvertaling van de conclusies van de planMER-screening naar het PRUP - motivatie**

Alle voorwaarden m.b.t. mens worden – voor zover passend binnen een RUP - verordenend opgelegd in het PRUP. De belangrijkste zijn:

- het feit dat voor woningen die zonevreed worden na in werking treden van het PRUP de geldende wetgeving m.b.t zonevreedde woningen van toepassing is
- dat verordenend voorschriften gelden die het handelslint herstructureren, zodat de belevingswaarde verbeterd

De overige aspecten dienen gestuurd vanuit een flankerend beleid, zoals ook aangegeven in de screening.¶

## 5 Visie en ontwerp

### 5.1 Programma

- herstructurering van een bestaand kleinhandelslint
- ventwegen voorzien op de Antwerpseweg

### 5.2 Visie en concepten

#### 5.2.1 Visie

In functie van een verbeterde doorstroming op de Antwerpseweg (naar de E313 – Antwerpseweg als onderdeel van de N19) wordt gestreefd naar een ontsluiting door middel van ventwegen, met verknoping op de Antwerpseweg. Uit de streefbeeldstudie van de N19-R14-N71 blijkt een systeem met ventwegen ruimtelijk mogelijk te zijn.

Daarnaast wordt het handelslint (feitelijke toestand) juridisch effectief bestemd tot handelszone. Tegelijk wordt geopteerd voor een herstructurering van het lint, waarbij clustering van de handelsactiviteiten beoogd wordt. De gewenste invulling is een mengvorm van in hoofdzaak grootschalige handel en KMO-activiteiten met een nood aan een grotere toonzaalfunctie. Bedrijvigheid op bovenlokaal niveau is niet aangewezen in deze zone, noch grootschalige kleinhandel die concurrentieel is met het handelsapparaat in Geel-centrum. De handelsfunctie dient beperkt te blijven tot complementaire activiteiten, die omwille van hun grootschaligheid, aard of mobiliteitsgenererende karakter moeilijk ingeplant kunnen worden binnen het centrumgebied. Het moet dus gaan om handelszaken met een verkoopsoppervlakte groter dan 1000 m<sup>2</sup> (ondergrens). Het is echter ook niet de bedoeling dat hier shoppingcentra worden gerealiseerd. Daarom wordt eveneens 5000 m<sup>2</sup> als maximale oppervlakte per gebouw gehanteerd (als bovengrens). Handelszaken die beschouwd worden in het centrum thuis te horen, en dus niet toegelaten zijn binnen het PRUP, zijn o.a.: een interim-kantoor, een speelgoedwinkel, een papierhandel, kledingwinkels, een schoenwinkel, een computerwinkel, een bank, ... (tenzij deze specifiek dienstverlenend zijn aan de hoofdfuncties).

Bij de herstructurering kunnen bestaande woningen en (afwijkende) functies geïntegreerd worden, eventueel met een overgangsmaatregel. Horeca en diensten kunnen toegelaten worden, onderschikt en ondersteunend aan de handel van het handelslint. Nieuwe woningen kunnen niet gerealiseerd worden, tenzij gekoppeld aan de handels- of bedrijfsactiviteit.

#### 5.2.2 Ruimtelijke krachtlijnen – concepten

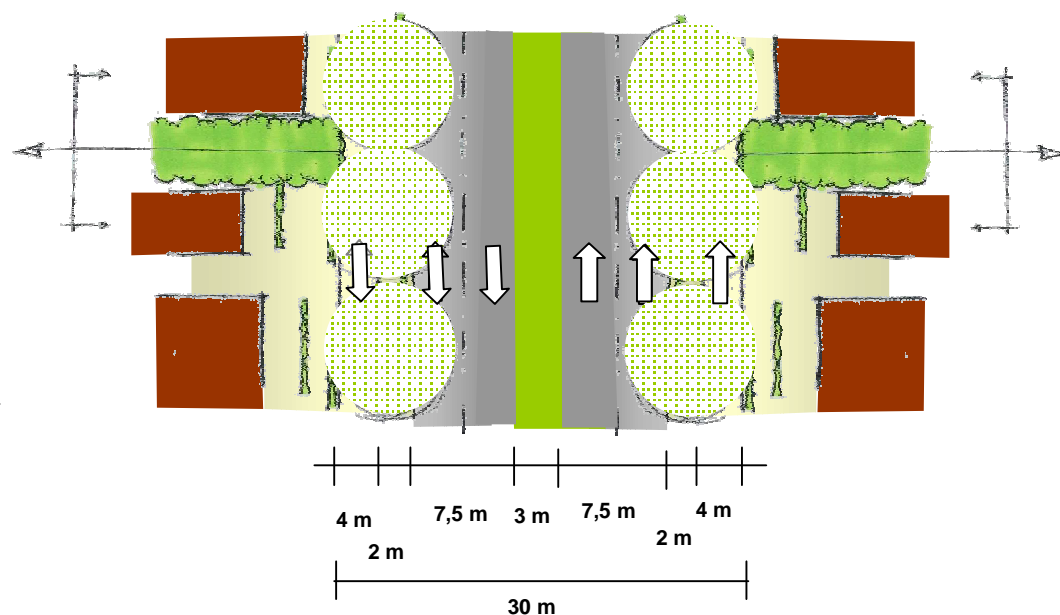
- Door middel van een reorganisatie van de strip wordt zowel de doorstroming van de primaire ontsluitingsweg als de verhoging van de beeldkwaliteit beoogd.
- In functie van een verbeterde doorstroming op de Antwerpseweg (primaire I) wordt gestreefd naar een ontsluiting door middel van ventwegen met verknoping op de Antwerpseweg (of een realisatie van een ontsluitingsweg aan de achterzijde van het handelslint voor de zone grenzend aan PRUP Woon-werkpark; d.i. zone van Art. 1.1 op het grafisch plan).
- De ontsluiting van het doorgaand verkeer wordt gescheiden georganiseerd van bestemmingsverkeer in functie van het handelslint.
- Er wordt geopteerd voor de herstructurering van het lint waarbij clustering van de activiteiten beoogd wordt.
- Gemeenschappelijk gebruik van infrastructuur, bijv. parkings voor een cluster van bedrijven.
- Relatie met het achterliggend landschap behouden op enkele strategische punten
- Oversteekbaarheid garanderen

#### 5.2.3 Inrichtingselementen - beeldkwaliteit

Door het PRUP ontstaat er een aangename omgeving. Waar het lint van de Antwerpseweg momenteel een uitgesproken verkeerskundige omgeving is waarbij de functies onmiddellijk aansluiten op een weg met doorstroming als hoofdfunctie, kan door het PRUP de ruimte gecompartmenteerd worden, zodat de functies aansluiten op een ventweg, waar enkel bestemmingsverkeer is (lagere snelheid, aangepaste inrichting).

Voor de Antwerpseweg wordt een systeem met ventwegen voorzien. De noodzakelijke ruimte hiervoor (voor ventwegen, keerpunten, onderdoorgangen,...) wordt voorzien, zodat toekomstige ontwikkelingen de aanleg van deze ventwegen niet hypothekeren.

**Figuur 10: Mogelijk dwarsprofiel – concept met fietsers op de ventweg**



Een mogelijk voorstel van dwarsprofiel is als volgt opgebouwd (zie Figuur 10):

- 2x2-weg met middenberm
- groenzone (met hagen) tussen de 'hoofdweg' en de ventwegen
- ventwegen worden eveneens als fietsweg gebruikt (lage snelheid – 30 km/u)
- Het parkeren gebeurt buiten de zone van de ventwegen.
- Gebouwen mogen ingeplant worden op minimum 5 m van de rand van de weg (ventweg).

Voor dit profiel is een wegbreedte van 30 m nodig.

Er wordt duidelijk gesteld dat deze figuur een mogelijk dwarsprofiel weergeeft (ontwerpoefening) welke binnen de reservatiestrook zou kunnen gerealiseerd worden. In principe kan de volledige weg dus passen binnen 30 meter (opm. dit is een concept waarbij fietser mee op de ventweg rijden. Dit concept kan als een minimum dwarsprofiel voor de wegvakken beschouwd worden. Ter plaatse van kruisingen of

keerpunten zal echter meer ruimte noodzakelijk zijn dan deze 30m, voor de knooppunten moet dus een ruimere reservatie voorzien worden).

De bevoegde wegbeheerde MOW-AWV vraagt om een reservatiestrook van 60m te voorzien om deze zone voor te behouden voor de toekomst. De bestaande gebouwen binnen deze zone kunnen behouden blijven tot de wegbeheer heeft bepaald (op basis van een concreet ontwerp) of het bestaande gebouw al of niet kan behouden blijven om dit ontwerp uit te voeren. Er kunnen echter geen nieuwe vergunningen meer worden afgeleverd om binnen deze zone bebouwing te voorzien. De voorschriften stellen dit als volgt: 'De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing met dien verstande dat geen nieuwe constructies of uitbreidingen van bestaande constructies kunnen vergund worden. Onderhoudswerken, aanpassingen binnen het bestaande volume zijn wel mogelijk.' Bij aanleg van de concrete weg binnen de reservatiestrook wordt bepaald welke bestaande gebouwen behouden kunnen blijven.

#### 5.2.4 Vertaling naar grafisch plan

Zie toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften.

## 6 Ruimtebalans

### 6.1 Ruimtebalans PRUP Antwerpseweg

Huidige bestemming		Opp (m <sup>2</sup> )
Categorie	Bestemming	
Wonen	Woongebied (gewestplan)	7 ha 52 a
	Woongebied met landelijk karakter	0 ha 31 a
Landbouw	Agrarisch gebied (gewestplan)	9 ha 51 a
Bedrijvigheid	Ambachtelijke bedrijven en KMO's	20 ha 44 a
Lijninfrastructuur	Bestaande autosnelweg	3 ha 85 a
Totaal		41 ha 63 a
Bestemming RUP		Opp (m <sup>2</sup> )
Categorie	Bestemming	
Bedrijvigheid	Art 1 – zone voor handelslint grootschalige handelszaken	35 ha 65 a
Lijninfrastructuur	Art 2 – zone voor openbare weg	5 ha 98 a
Totaal		41 ha 63 a
BALANS		Opp (m <sup>2</sup> )
Wonen		- 7 ha 83 a
Bedrijvigheid		+ 15 ha 21 a
Landbouw		- 9 ha 51 a
Lijninfrastructuur		+ 2 ha 13 a

Bron: Digitaal berekend op basis van bestemmingsplan in Autocad

### 6.2 Globale Ruimtebalans PRUP's afbakening KSG Geel

In onderstaande tabel wordt de globale ruimtebalans weergegeven van alle PRUP's, opgemaakt in het kader van het proces afbakening kleinstedelijk gebied Geel:

- PRUP 1 afbakeningslijn
- PRUP 2 Brukel
- PRUP 3 Laar
- PRUP 4 Gansakker
- PRUP 5 Woon-werkpark
- PRUP 6 Kievermont
- PRUP 7 Antwerpseweg
- PRUP 8 Regionale Ontsluiting

Huidige bestemming		Opp (m²)
Categorie	Bestemming	
Wonen	Woongebied (gewestplan)	33 ha 72 a
	Woonuitbreidingsgebied (gewestplan)	62 ha 35 a
	Woongebied met landelijk karakter (gewestplan)	2 ha 97 a
	TOTAAL	99 ha 04 a
Landbouw	Agrarisch gebied (gewestplan)	38 ha 14 a
Overig groen	Parkgebied (gewestplan)	37 ha 01 a
	Bufferzone (gewestplan)	2 ha
	TOTAAL	39 ha 01 a
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	Zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (gewestplan)	28 ha 99 a
Militair gebied	Militair gebied	73 a 48 a
Bedrijvigheid	Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's	20 ha 44 a
Lijninfrastructuur	Bestaande autosnelweg	3 ha 85 a
Bestemming RUP		Opp (m²)
Categorie	Bestemming	
Wonen	Zone voor stedelijk wonen	32 ha 74 a
	Zone voor stedelijke woonprojecten	32 ha 37 a
	Zone voor wonen	5 ha 83 a
	projectzone voor stedelijk wonen met belangrijke groene dooradering	11 ha 53 a
	TOTAAL	82 ha 47 a
Landbouw	Zone voor landbouw	10 ha 97 a
Overig groen	parkgebied	34 ha 25 a
	Groenzone	3 ha 45 a
	Groenzone en wegenis	0 ha 84 a
	Zone voor stadsrandbos – natuur en bosontwikkeling	31 ha 70 a
	TOTAAL	70 ha 54 a

Bedrijvigheid	Zone voor handelslint grootschalige handelszaken	35 ha 65 a
	zone voor innovatieve en hoogtechnologische bedrijvigheid, incubatie- en innovatiecentrum	31 ha 20 a
	zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein	21 ha 93 a
	projectzone stedelijk wonen en/of innovatieve en hoogtechnologische bedrijvigheid	2 ha 94 a
	Groenbuffer/bufferzone stedelijke ontwikkeling	8 ha 35 a
	Zone voor stedelijke ontwikkeling	12 ha 95 a
	TOTAAL	113 ha 02 a
Lijninfrastructuur	zone voor openbare weg	12 ha 76 a
Bos	Zone voor stadsrandbos - speelbos	6 ha 63 a
Recreatie	Zone voor stedelijke ontwikkeling	4 ha 82a
Balans		Opp (m²)
Wonen		-16 ha 57 a
Landbouw		- 27 ha 17 a
Overig groen		+ 31 ha 23 a
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen		- 28 ha 99 a
Militair gebied		- 73 ha 48 a
Bedrijvigheid		+ 92 ha 58a
Lijninfrastructuur		+ 8 ha 91 a
Bos		+ 6 ha 63 a
Recreatie		+ 4 ha 82 a

## 7 Register van percelen waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot planschade, planbaten of compensatie

Conform de Vlaamse codex ruimtelijke ordening die op 1 september 2009 van kracht werd, dient er bij elk ruimtelijk uitvoeringsplan een register – al dan niet grafisch – te worden opgemaakt van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een bestemmingswijzigingscompensatie of compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften.

Deze regeling is puur planologisch van aard: zij betreft enkel de aanwijzing van percelen waarop een bestemmingswijziging of een overdruk wordt aangebracht die in beginsel kan leiden tot een planbatenheffing of één van de genoemde vergoedingen. Bij de planopmaak moet geen onderzoek worden verricht naar de eigendomsstructuur betreffende deze percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing, naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake genoemde vergoedingen etc.... Zulks zou het planproces uitermate vertragen en bezwaren. (MvT, Parl. St., Vl. Parl., 2008-09, nr. 2011/1, p. 40).

Dit register wordt grafisch weergegeven in bijlage.

### 7.1 Planschade

In artikel 2.6.1. van de codex staat het volgende vermeld: “§2. Planschadevergoeding wordt toegekend wanneer, op basis van een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen, vermeld in artikel 4.2.1, 1°, of te verkavelen, terwijl het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen” en “§3. Voor de toepassing van planschadevergoeding moet bovendien aan volgende criteria samen worden voldaan op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van het definitieve plan: 1° het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg overeenkomstig artikel 4.3.5, §1; 2° het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen; 3° het perceel moet gelegen zijn binnen een bebouwbare zone zoals bepaald in een plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan; 4° enkel de eerste 50 meter vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.”

Uit deze bepalingen volgt dat volgende percelen in aanmerking kunnen komen voor een planschadevergoeding:

- 323 C 2
- 931

- 935 A
- 935 B
- 938 E
- 938 F
- 938 G
- 940
- 941
- 942 P
- 942 R
- 942 T
- 942 W
- 942 X
- 944 E 2
- 944 G 2
- 944 H 2
- 944 L 2
- 944 M 2
- 944 N 2
- 944 R 2
- 945 D 2
- 945 E 2
- 945 W
- 946 H
- 946 L
- 946 M
- 961 R
- 961 T
- 962 B 2
- 962 C 2
- 964
- 965
- 966 S
- 967 H 2
- 967 K 2
- 967 L 2

- 968 H
- 968 K
- 974 B 4
- 974 E 4
- 974 F 4
- 974 G 4
- 974 L 3
- 974 M 3
- 974 N 3
- 974 N 4
- 974 P 3
- 974 R 3
- 974 R 4
- 974 T 4
- 974 V 3
- 974 V 4
- 974 W 3
- 974 W 4
- 974 X 4
- 974 Z 3
- 975 L
- 980 A 3
- 980 A 4
- 980 B 2
- 980 B 4
- 980 C 4
- 980 L 3
- 980 M 3
- 980 V 3
- 980 Z 2
- 980 Z 3
- 990 F
- 990 G
- 990 L
- 990 M

- 990 N
- 991 G
- 991 H
- 993 G

## 7.2 Planbaten

In artikel 2.6.4, van de codex staat het volgende vermeld: “Een planbatenheffing is verschuldigd wanneer een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg op een perceel één of meer van de hiernavolgende bestemmingswijzigingen doorvoert:” onder 3° staat: “de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “recreatie” valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “wonen” valt;” en 1°: de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “bos”, “overig groen” of “reservaat en natuur” valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “wonen” valt;

In een aantal gevallen is geen planbatenheffing verschuldigd: onder meer volgens artikel 2.6.5, 4° “wanneer het perceel waarop de dag voorafgaand aan de inwerking-treding van het ruimtelijk uitvoeringsplan, dan wel het bijzonder plan van aanleg, een zonevremde, hoofdzakelijk vergunde en niet-verkrotte woning in de zin van artikel 4.4.10 gevestigd is, een voor wonen geëigende bestemming krijgt ten gevolge van het plan”; en volgens artikel 2.6.5, 5° “wanneer een perceel, begrepen in een niet-ervallen verkaveling, bestemd voor woningbouw, een voor woningbouw geëigende bestemming krijgt ten gevolge van het plan;”.

Dit houdt in dat alle percelen gelegen in de bestemming ‘specifiek woongebied met bosrijk karakter’ in aanmerking komen voor de heffing van planbaten, uitgezonderd de percelen die gelegen zijn in een goedgekeurde, niet vervallen verkaveling en percelen met een hoofdzakelijk vergunde en niet verkrotte woning.

Uit deze bepalingen volgt dat volgende percelen in z'n geheel of deels in aanmerking kunnen komen voor een planbatenheffing:

- 101 D
- 102 E
- 117 B
- 118 C
- 118 D
- 135 E
- 135 F
- 136 S



- 137 V
- 138 G
- 140 N
- 140 P
- 141 R
- 142 M
- 142 N
- 143 G
- 218 F
- 220 M
- 220 P
- 320 C
- 929
- 931
- 935 A
- 935 B
- 938 E
- 938 F
- 938 G
- 940
- 941
- 942 R
- 942 W
- 942 X
- 943 A
- 944 P 2
- 944 R 2
- 96 N
- 962 C 2
- 968 H
- 969
- 970
- 974 A 3
- 974 B 4
- 974 E 4
- 974 F 4
- 974 G 4
- 974 L 3
- 974 M 3
- 974 N 3
- 974 N 4
- 974 P 3
- 974 R 3
- 974 R 4
- 974 T 4
- 974 V 3
- 974 V 4
- 974 W 3
- 974 X 4
- 974 Z 2
- 974 Z 3
- 975 L
- 979 D
- 980 A 3
- 980 A 4
- 980 B 2
- 980 B 4
- 980 C 4
- 980 L 3
- 980 M 3
- 980 V 3
- 980 Z 2
- 980 Z 3
- 981 A
- 982
- 989
- 99 A 2
- 99 Y
- 990 G
- 990 H

- 990 L
- 990 M
- 990 N
- 991 G
- 993 G
- 994

### 7.3 Bestemmingswijzigingscompensatie

Artikel 6.2.1 van het Decreet Grond en Pandenbeleid stelt dat;

“Een bestemmingswijzigingscompensatie is een gewestelijke, perceelsgebonden, financiële en subsidiaire compensatie voor de kapitaalschade ten gevolge van:

- een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding "landbouw" valt, omzet naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding "reservaat en natuur", "bos" of "overig groen" valt;
- een plan van aanleg dat een agrarisch gebied omzet naar een groengebied, een bosgebied of een parkgebied.”

Hieruit volgt dat voor dit PRUP geen bestemmingswijzigingscompensatie geldt.

## 8 Op te heffen voorschriften

De bestemmingen voor Geel zijn vastgelegd in het gewestplan van Herentals-Mol

Volgende bestemmingen, gelegen binnen de afbakening van de PRUP's, worden, tezamen met de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften, opgeheven (cf. KB van 28/12/1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen).

- Woongebied:

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.

- Woongebied met landelijk karakter:

De woongebieden met een landelijk karakter zijn bestemd voor woningbouw in het algemeen en tevens voor landbouwbedrijven.

- Agrarisch gebied:

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in ruimte 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 300m van een woongebied of op ten minste 100m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35bis van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

- Ambachtelijke bedrijven en KMO's

Deze gebieden zijn mede bestemd voor kleine opslagplaatsen van goederen, gebruikte voertuigen en schroot, met uitzondering van afvalprojecten van schadelijke aard.

### **Verkavelingen**

De bestaande, niet-vervallen verkavelingen binnen het plangebied worden opgeheven na goedkeuring van het PRUP.

## 9 Bijlagen

Volgende bijlagen zijn toegevoegd bij deze bundel:

- Beslissing dienst MER met betrekking tot de planMER-screening
- Grafische weergave van het register van planbaten, planschade en compensatie met legende

## 10 Kaarten

Volgende basiskaarten zijn bijgevoegd:

- Kaart 1: topografische kaart
- Kaart 2 orthofoto
- Kaart 3: fysisch systeem

- Kaart 4: bestemmingsplannen
- Kaart 5: sectoraal juridisch kader

Bij deze bundel is tevens het grafisch verordenend plan toegevoegd.

## **DEEL 2 Stedenbouwkundige voorschriften**



# 1 Voorschriften

Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
<p><b>Bestemming</b></p> <p>De gewenste invulling van het handelslint is een mengvorm van grootschalige handel en KMO-activiteiten met een nood aan een grotere toonzaalfunctie. Regionale bedrijvigheid is niet aangewezen in deze zone, noch grootschalige handel die concurrentieel is met het handelsapparaat in Geel-centrum. De handelsfunctie dient beperkt te blijven tot complementaire activiteiten met het centrum, d.w.z. activiteiten die omwille van hun grootschaligheid, aard of mobiliteitsgenererende karakter niet in het centrum thuishoren. Het moet gaan om handelszaken met een verkooppervlakte groter dan 1000 m<sup>2</sup> (ondergrens). Het is echter ook niet de bedoeling dat shoppingcentra worden gerealiseerd. Daarom wordt eveneens 5000 m<sup>2</sup> als maximale oppervlakte per gebouw gehanteerd (als bovengrens). Handelszaken die beschouwd worden in het centrum thuis te horen, en dus niet toegelaten zijn in het PRUP, zijn o.a.: een interim-kantoor, een speelgoedwinkel, een papierhandel, kledingwinkels, een schoenwinkel, een computerwinkel, een bank, ...</p> <p>Een beperkte oppervlakte voor bedrijfskantoren is toegelaten onder de voorwaarde dat deze activiteiten geen loketfunctie hebben of autonoom zijn.</p> <p>Bedrijfswoningen kunnen toegelaten worden wanneer deze geïntegreerd worden in een hoofdgebouw. Deze woningen verhogen de sociale veiligheid.</p> <p>De nevenbestemming moeten in verhouding staan met de hoofdactiviteiten, ze zijn mogelijk naast de hoofdactiviteiten.</p> <p>Voorbeelden van indoor geluidsproducerende recreatieve activiteiten zijn een carting, een schietclub,... op voorwaarde dat ze in een gebouw plaatsvinden.</p> <p>De bestaande dienstverlenende bedrijven (boerenbond, advocatenkantoor, uitzendkantoor,...) kunnen in deze zone behouden blijven en hun activiteiten uitbouwen. Nieuwe dienstverlenende bedrijven kunnen enkel als nevenbestemming toegelaten worden.</p>	<p><b>Art. 1 Zone voor handelslint grootschalige handelszaken</b></p> <p>categorie van gebiedsaanduiding: 'bedrijvigheid'</p> <p>De zone van Art. 1 is bestemd voor volgende hoofdactiviteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– grootschalige handelszaken, d.w.z. handelszaken waarbij de gebouwoppervlakte min. 1000 m<sup>2</sup> per (winkel)unit en max. 5000 m<sup>2</sup> per gebouw bedraagt.</li> <li>– kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven met een grotere toonzaalfunctie, d.w.z. bedrijven waarbij de toonzaalfunctie meer dan 10% van de bebouwde gelijkvloerse perceelsoppervlakte inneemt.</li> </ul> <p>Per bedrijfsperceel zijn volgende activiteiten toegestaan als complementaire functie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– gerelateerde kantoren en sociale lokalen (kleedkamers, sanitair, refter...), met een maximale oppervlakte van 20% van de gelijkvloerse bruto-vloeroppervlakte van de bebouwing</li> <li>– een bedrijfswoning ongelijkvloers geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing en met een maximale bruto-vloeroppervlakte van 200 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>Volgende functies zijn als nevenbestemming toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– indoor geluidsproducerende recreatieve activiteiten</li> <li>– benzinestations, car- of truckwash.</li> <li>– Horeca en diensten, onderschikt en ondersteunend aan de hoofdactiviteiten.</li> <li>– Dienstverlenende bedrijven</li> <li>– Opslag van schroot wordt enkel toegestaan i.f.v. garages, autoverkoopruimtes en de daaraan verbonden werkplaatsen, en op voorwaarde dat de opslag niet zichtbaar is vanaf de Antwerpseweg.</li> </ul>

**Toelichting bij de verordenende voorschriften**

SEVESO-inrichtingen zijn inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 §1 1e lid van het 'Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Bestaande woningen en (afwijkende) functies kunnen geïntegreerd worden. Nieuwe woningen kunnen niet gerealiseerd worden, tenzij gekoppeld aan de handels- of bedrijfsactiviteit.

Ook voor grootschalige handelsactiviteiten die niet-concurrentieel zijn met het centrum, maar waarvan de gebouwoppervlakte minder dan 1000 m<sup>2</sup> per (winkel) bedraagt of voor kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven waarbij de toonzaalfunctie minder dan 10% van de bebouwde gelijkvloerse perceelsoppervlakte inneemt, zijn de mogelijkheden m.b.t. de geldende wetgeving voor zonzvremde gebouwen/functies van toepassing.

Onder openbare verharde ruimten wordt verstaan: wegen ingericht volgens de wegencategorisering, pleinen, parkeervoorzieningen, ... Onder openbare groene ruimten wordt verstaan: graspartijen, berm, groenvoorziening, ...

Voorbeelden van openbare uitrustingen zijn vuilnisbakken, zitbanken, openbare (sfeer)verlichting, fietsstallingen en ander straatmeubilair. Voorbeelden van openbare nutsvoorzieningen zijn technische elektriciteitscabines, verdeelkasten, constructies m.b.t. de waterhuishouding e.d.

Voorbeelden van hernieuwbare duurzame energie zijn zonne-energie, windenergie, etc. Het dient hier bijkomend benadrukt te worden dat dergelijke installaties enkel toegestaan zijn mits deze geen negatieve invloed hebben op de hoofdbestemming en mits ze beantwoorden aan de principes van de goede ruimtelijke ordening (schaal, inplanting, impact op landschap, ...).

**Inrichting – algemene voorschriften**

Voorzieningen en activiteiten moeten beoordeeld worden op hun goede nabuurschap en verenigbaarheid met hun omgeving wat schaal en ruimtelijke impact betreft. Het is van belang aan te tonen hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in de te beschouwen omgeving en welke rol het wil vervullen.

De te beschouwen omgeving is afhankelijk van de omvang van de voorgestelde ingreep. De beoordeling door de vergunningverlener van de verenigbaarheid zal in de praktijk sterk verschillen afhankelijk van de schaal van de ingreep en de veroorzaakte dynamiek.

**Verordenende voorschriften**

Volgende activiteiten zijn niet toegestaan: industriële activiteiten, SEVESO-inrichtingen, transport- en distributiebedrijven, louter schroothandel en schrootverwerking, storten van afval, intensieve veeteeltbedrijven, land- en tuinbouwactiviteiten, motel- en congresaccommodaties.

Voor bestaande, vergunde functies die na het in werking treden van voorliggend PRUP zonevremd zijn, is de geldende wetgeving hieromtrent van toepassing.

- Bij uitbreiding van bestaande en vergunde handelsactiviteiten met meer dan 50% van de bestaande gebouwoppervlakte zal de minimumnorm van 1000 m<sup>2</sup> verkoopsoppervlakte behaald moeten worden.
- Bij uitbreiding van bestaande en vergunde KMO's met meer dan 50% van de bestaande, gebouwoppervlakte moet de toonzaalfunctie minstens 10% van de bebouwde gelijkvloerse perceelsoppervlakte innemen.

In de zone van Art. 1 zijn tevens volgende aan de hoofdbestemming verwante inrichtingen en voorzieningen toegestaan, voor zover ze de algemene bestemming niet in het gedrang brengen en de goede ruimtelijke ordening niet schaden:

- openbare verharde en groene ruimten.
- openbare uitrustingen en nutsvoorzieningen
- installaties voor de productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie.

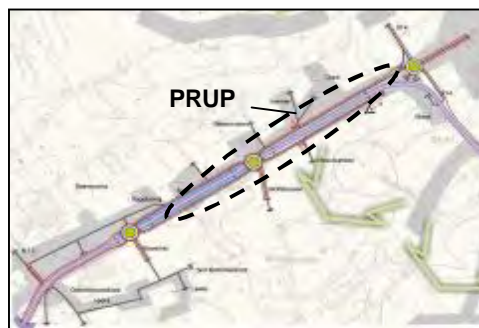
Alle werken en handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de draagkracht van de omgeving en voor zover voldaan is aan onderstaande voorwaarden.

## Toelichting bij de verordenende voorschriften

Activiteiten kunnen pas vergund worden mits een gunstige mobiliteitstoets, waarbij mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar afgestemd zijn. Voor activiteiten met een hoge verkeersdynamiek of een sterke toename van de bestaande dynamiek is de opmaak van een mobiliteitsstudie/MOBER aangewezen om deze beoordeling mogelijk te maken.

Uit de planMER-screening die aan dit PRUP voorafging, blijkt dat vanaf een bepaalde toename van de mobiliteitsvraag (bij ontwikkeling van de zone van Art. 1) infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om het mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar af te stemmen. Volgende ingrepenniveaus worden onderscheiden:

- Ingrepenniveau 0 (komt overeen met de inrichting van de Antwerpseweg op ogenblik van in werking treden van voorliggend PRUP):
  - De Antwerpseweg is een 2x1-weg
  - Kruispunten zijn gelijkgronds
- Ingrepenniveau 1 (komt neer op een realisatie van de streefbeeldstudie van de R14-N19-N71 (zie figuur hieronder))
  - Omvorming van de Antwerpseweg tot een 2x2-weg met ventwegen.
  - Het kruispunt met Wolfsbossen wordt uitgevoerd als ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer met aansluitingen op de N19, en met een ongelijkvloerse fiets- en voetgangerskruising met de N19
  - Kremer/Meeuwstraat, Steenovens, Standonk en Vogelzang sluiten gelijkvloers aan op de ventwegen (niet rechtreeks op de N19)
  - Ter hoogte van het kruispunt met Meeuwstraat en Kremer wordt een ongelijkvloerse kruising in functie van fietsers aangelegd.



## Verordenende voorschriften

### 1. Mobiliteit

Elke vergunningsaanvraag wordt beoordeeld op de toename van de verkeersdynamiek als gevolg van de voorziene activiteiten. In functie van een gunstige beoordeling op vlak van mobiliteit moet het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd zijn op het bereikbaarheidsprofiel.

De inrichting van de percelen moet afgestemd worden op alternatieve vervoersvormen.

### Ontsluiting

De ontsluiting van de percelen gaat via de Antwerpseweg, behoudens voor de zone van Art. 1.1. Voor de zone van Art. 1.1 geldt dat de ontsluiting via de achterzijde van het bedrijf gaat, tenzij de noodzakelijke infrastructuur hiervoor ontbreekt (zie ook onder Art. 1.1 - overdruk op grafisch plan)



**Toelichting bij de verordenende voorschriften**

Aan elk van de ingrepenniveaus kan een specifieke 'toegelaten' toename van de verkeersintensiteit gekoppeld worden en daarbij horende ontwikkeling van (delen van) de zone van Art. 1.

Vanuit de afweging tussen beperking milieu-/mobiliteitseffecten enerzijds en de taakstelling van het KSG Geel anderzijds (socio-economische aspecten) kunnen volgende ontwikkelingen als maatgevend beschouwd worden voor elk van de ingrepenniveaus:

*Ontwikkelingsmogelijkheden bij ingrepenniveau 0*

- De uitbreiding binnen de zone van Art. 1, buiten de overdruk van Art. 1.1 wordt beperkt gezien het feit dat een andere ontsluiting dan langs de Antwerpseweg niet mogelijk is. Voor het deel van de zone van Art. 1 buiten de overdruk van Art. 1.1 geldt dat de (potentiële) verhoging van de door het bedrijf veroorzaakte verkeersdynamiek als gevolg van een uitbreiding beperkt moet blijven tot 10%.
- Voor de zone van Art. 1.1 (zie overdruk op grafisch plan) geldt dat de (potentiële) verhoging van de door het bedrijf veroorzaakte verkeersdynamiek als gevolg van een uitbreiding eveneens beperkt moet blijven tot 10%. Ruimere uitbreidingen zijn echter mogelijk binnen de zone van Art. 1.1, gekoppeld aan de voorwaarde dat deze bedrijven kunnen ontsluiten via de achterkant. Dit laatste geldt niet zolang de nodige infrastructuur die deze nieuwe ontsluiting mogelijk maakt, nog niet is aangelegd. De ontsluiting langs de achterkant wordt mogelijk gemaakt in het PRUP Woon-werkpark, dat tegelijk met voorliggend PRUP wordt opgesteld in het kader van het KSG Geel.

*Ontwikkelingsmogelijkheden bij ingrepenniveau 1*

- een volledige realisatie van de zone van Art. 1 is mogelijk

Hoger opgesomde infrastructurele maatregelen voor de verschillende ingrepenniveaus gelden als voorbeeld en kunnen vervangen worden door andere infrastructurele maatregelen met gelijkwaardig effect. Omdat eventueel noodzakelijke infrastructurele maatregelen niet op een rechtszekere manier via het RUP kunnen verankerd worden, dient hiervoor een flankerend beleid voorzien.

In plaats van (of in combinatie met) infrastructurele maatregelen, die inwerken op de 'aanbodzijde', zijn tevens maatregelen mogelijk die inwerken op de 'vraagzijde' voor zover die hetzelfde effect bereiken. Voorbeelden hiervan zijn maatregelen ter bevordering van de multimodaliteit, etc. De mate waarin mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel op elkaar afgestemd worden door infrastructurele en/of andere maatregelen moet blijken uit mobiliteitsonderzoek of een MOBER.

De bijkomende verkeersgeneratie wordt afgewogen t.o.v. de bestaande verkeersinfrastructuur en dit zowel op vlak van doorstroming als op vlak van verkeersleefbaarheid /-veiligheid. Volgende parameters criteria (niet limitatief) worden gehanteerd in de beoordeling:

- Woon-werkverkeer
  - het totaal aantal (verwachte) personeelsleden

**Verordenende voorschriften**

### Toelichting bij de verordenende voorschriften

- de vervoersmodi van woon-werkverkeer met aantallen het aantal personeelsleden (te voet, per fiets, openbaar vervoer, met de auto, motor, carpooling...)
- spreiding in tijd van vertrek / aankomst (tijdstip van eventuele ploegenwissels)
- Bezoekers – leveranciers, telkens met aanduiding van de aarde van het vervoer
  - Het totaal aantal (verwachte) bezoekers en leveranciers per dag
  - De (verwachte) frequentie van leveringen en de tijdstippen van leveringen (dag, uur)
  - De openingsuren van de activiteit / het bedrijf
- Het aantal voorziene autoparkings en fietsparkeerplaatsen
- De maatregelen die het bedrijf neemt om alternatieve vormen van vervoer aan te bieden

Voorbeelden van maatregelen die het bedrijf neemt om alternatieve vormen van vervoer aan te bieden: stimulansen m.b.t. carpoolen, fietsgebruik, openbaar vervoer of eigen organisatie van collectief vervoer (bijv. bedrijfsbussen), medegebruik van de bedrijfsparking.

In functie van een duurzaam ruimtegebruik voorziet het RUP dat minimaal 50% van de kavel moet worden 'bebouwd'. Met bebouwde oppervlakte worden hier zowel gebouwen als functionele verhardingen (opslag in open lucht, stalplaatsen voor bedrijfsvoertuigen, ..., NIET: parkeerplaatsen voor personenwagens) bedoeld. Op deze manier wordt er op toegezien dat de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid zo intensief mogelijk benut wordt.

Binnen de zone van artikel 1.1 mag één voorkant gericht zijn naar de Antwerpseweg en één naar de achterkant, gezien de ligging aansluitend op het PRUP Woon-werkpark en de mogelijkheid die hierin gegeven wordt om via het PRUP Woon-werkpark te ontsluiten. Het PRUP Woon-werkpark wordt gelijktijdig opgemaakt met voorliggend PRUP in het kader van de afbakening van het KSG Geel.

De inplanting van de gebouwen op minimum 5 m van de Antwerpseweg mag geen norm worden. Tussen de voorgevel en de bedrijven moet immers ruimte voorzien kunnen worden voor

### Verordenende voorschriften

Bestaande voetwegen (voet- en buurtwegen uit de atlas der buurtwegen en andere erfdienstbaarheden) moeten maximaal behouden worden en geïntegreerd in het ontwerp. Indien het bestaande tracé omwille van de inrichting van het gebied niet meer mogelijk is, dient een aangepast tracé te worden gezocht, zodat de verbindingfunctie van deze wegen niet verloren gaat.

#### 2. Perceelsgrootte

Percelen langs de Antwerpseweg moeten minimum 30 meter breed zijn, met een minimale oppervlakte van 3.000 m<sup>2</sup>.

Bestaande percelen met beperktere afmetingen mogen samengevoegd worden met naburige percelen zodat op termijn voldaan wordt aan de minimale oppervlakte. Enkel restpercelen, die omwille van de specifieke ligging of configuratie niet samengevoegd kunnen worden, mogen een beperktere afmeting behouden.

#### 3. Perceelsbezetting

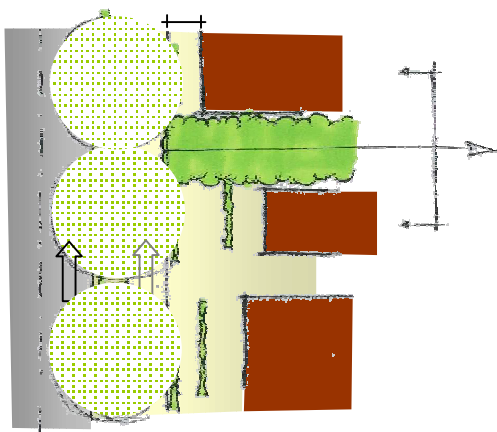
Per perceel geldt een minimale bebouwingsindex (B/T) van 50 %, tenzij de bouwvrije afstanden dit verhinderen.

#### 4. Plaatsing van gebouwen

- De gebouwen binnen de gearceerde zone van Art. 1.1 mogen 2 voorkanten hebben: één gericht naar de Antwerpseweg, en één gericht weg van de Antwerpseweg.
- Ten opzichte van de perceelsgrenzen gelden volgende bouwvrije afstanden:
  - minimum 5 m langs de Antwerpseweg, waarbij rekening wordt gehouden met een variabele inplanting van de voorgevels van verschillende bedrijven in functie van het gemeenschappelijk gebruik van de zone tussen de Antwerpseweg

**Toelichting bij de verordenende voorschriften**

gemeenschappelijke parkings en groen voor een cluster van bedrijven. Ook de minimum inplanting van 3 m langs de zijperceelsgrenzen mag geen norm worden. Tussen verschillende clusters van gebouwen moet voldoende groen voorzien kunnen worden, zodat een relatie met het achterliggende landschap behouden blijft.



De breedte van de bouwvrije strook kan op advies van de brandweer worden verhoogd.

In bepaalde gevallen is gekoppeld bouwen moeilijk realiseerbaar. Voor deze specifieke gevallen worden in het voorliggende PRUP uitzonderingsmaatregelen voorzien. Uitzonderingen worden evenwel enkel toegestaan indien grondig gemotiveerd wordt om welke reden gekoppelde bebouwing niet realiseerbaar is.

Voorbeelden waarbij het oprichten van bebouwing in een gekoppelde typologie moeilijk is:

- Restpercelen die ten gevolge van hun vorm of hun specifieke ligging moeilijk in te vullen zijn met bebouwing die aansluit op de gebouwen van de aanpalende percelen.
- Wanneer omwille van milieutechnische redenen een afstand ten opzichte van de perceelsgrenzen noodzakelijk is (bijv. in functie afzuiging en verluchting), en hiervoor geen andere oplossing kan gevonden worden dan vrijstaand te bouwen.
- Wanneer het noodzakelijk is dat het bedrijf langs 4 kanten toegankelijk is (bijv. in functie van veiligheid (nooduitgangen) of wanneer de logistieke keten van het bedrijf dit vraagt), en hiervoor geen andere oplossing kan gevonden worden dan vrijstaand te bouwen.

**Verordenende voorschriften**

en de bedrijven.

- minimum 3 meter langs de niet aangebouwde perceelsgrenzen, waarbij per cluster van bedrijven ook rekening wordt gehouden met mogelijkheden voor zijdelings groen in relatie met het achterliggende landschap
- minimum 4 ten opzichte van de achterste perceelsgrens of de zonegrens
- 0 meter bij gekoppelde of aangesloten bebouwing
- De brandweg mag worden aangelegd op de scheiding van twee percelen.

De gebouwen voor de grootschalige handelsbedrijven, de geluidsproducerende recreatieve bedrijven en de kleine en middelgrote ambachtelijke bedrijven met een grotere toonzaalfunctie worden minimaal per twee gekoppeld.

Vrijstelling van de verplichting tot gekoppeld bouwen is uitsluitend toegestaan wanneer dit ruimtelijk niet of moeilijk inpasbaar is in de omgeving of wanneer de goede werking van het bedrijf wordt bezwaard.

**5. Bouwhoogte**

- De maximale bouwhoogte bedraagt 10,5 meter (max. 3 bouwlagen), gemeten

## Toelichting bij de verordenende voorschriften

Voorbeelden van motivering voor afwijking van minimum bouwhoogte: in functie van specifieke installaties of nevenfuncties (sprinklertanks, nutscabines, portierswachthuis,...), of in functie van de bebouwing voor het containerpark

De zone van Art. 1.1 wordt beschouwd als een strategische locatie omwille van de specifieke ligging aan het knooppunt van de R14, N19 en N71, aansluitend op het PRUP Woon-werkpark (via hetwelk een ontsluiting voor de zone van Art. 1.1 mogelijk is),.

Stad Geel heeft de studie 'Ruimtelijke visie hoger bouwen Stad Geel' opgemaakt. Deze studie is een leidraad voor een beleid inzake hoger bouwen en vormt een kader voor de beoordeling van een hoger bouwen project binnen een kwaliteitskamer of GECORO. Daarnaast is het een referentie- en toetskader voor de ontwerper en opdrachtgever bij het uitwerken van een hoger bouwen project.

De aanvrager werkt, rekening houdend met deze leidraad, z'n bouwproject uit. Het aanvraagdossier moet dan ook de nodige elementen bevatten om de beoordeling mogelijk te maken. Bij elke stedenbouwkundige aanvraag dient, in functie van de hoogte, minstens aandacht besteed aan in de verordende kolom vermelde kwaliteitsparameters. Rekening houdend met deze parameters moet op z'n minst het onderstaande duidelijk worden:

- Het strategisch belang van de locatie
- De uitstraling van (de functie van) het gebouw
- Verhouding van het volume van het gebouw ten opzichte van de omliggende (publieke) ruimte
- Positionering van het gebouw binnen de globale stedelijke structuur (maatschappelijk belang van het gebouw binnen de stedelijke structuur)
- Positionering binnen de directe omgeving (belang van de omwonende en de bezoekers van de directe omgeving)
- Ruimtelijke 'hoogtetypering' van het gebouw op de specifieke plek in de omgeving geeft (baken, landschapsensemble, economische pool, campus, front)
- Kwaliteit van het gebouw

## Verordenende voorschriften

vanaf het maaiveld tot bovenkant kroonlijst.

- De minimale bouwhoogte bedraagt 7 meter, wat de inpassing van 2 bouwlagen toelaat.
- Mits technische of bedrijfseconomische motivering kan van de vooropgestelde minimumhoogte afgeweken worden

Voor de zone van Art. 1.1 geldt volgende afwijking:

De hoogte van het gebouw wordt door de vergunningverlener beoordeeld op basis van minstens onderstaande kwaliteitsparameters:

- Oriëntatie
- Verdichting
- Vrijwaren van open ruimte
- Representativiteit
- Definiëring publieke ruimte
- Programma
- Mobiliteit en ontsluiting
- duurzaamheid

Deze kwaliteitsparameters worden op verschillende schaalniveaus beoordeeld:

- macro: kwaliteit binnen de globale stedelijke structuur
- meso: kwaliteit binnen de directe omgeving
- micro: intrinsieke kwaliteit van het gebouw

## Toelichting bij de verordenende voorschriften

In kader van duurzame energie- en waterhuishouding is het wenselijk de aanwezige ruime dakoppervlakten maximaal te benutten voor opvang van hemelwater ten dienste van hergebruik, groendaken ten dienste van waterberging en voor zonnepanelen/cellen op de daken ten dienste van alternatieve energiewinning.



Illustratieve weergave van de toepassing van groendaken en zonnepanelen/cellen.

In functie van de beeldkwaliteit van het openbaar domein worden representatieve functies zoals toonzalen, kantoorruimte, etc. ingericht aan de voorzijde van het gebouw. Op deze manier worden monotone, kale gevelpartijen vermeden, en wordt de perceptie vanaf het openbare domein op kwalitatieve wijze beïnvloed. Ook de conciërge- of bedrijfswoning dient om dezelfde reden hier te worden ondergebracht.

In de meeste gevallen zullen er muurdelen van de scheidingsmuur zijn waartegen niet gebouwd wordt. Deze delen moeten naar materiaalgebruik op kwalitatieve wijze worden afgewerkt. De afwerking van deze muurdelen dient verzorgd te worden:

- door de eigenaar van het gebouw met vrijliggende muurdelen in geval van nieuwbouw;
- door de verbouwer in geval de verbouwingen tot gevolg hebben dat muurdelen van de buur vrij komen te liggen.
- Bij gekoppelde bebouwing is in het elk geval steeds aangewezen om bij opmaak van een bouwplan op de hoogte te zijn van plannen voor het aanpalende perceel, en om de eigen plannen ook ter kennis voor te leggen aan de buurman. Hierdoor kan men afzonderlijke planvoorstellen voor gekoppelde bebouwing onderling op elkaar afstemmen, en wordt ook een duidelijk beeld verkregen van welke muurdelen van de scheidingsmuur men uiteindelijk zal moeten afwerken.

## Verordenende voorschriften

### 6. Dakvorm

De dakvorm en dakhelling moeten maximaal afgestemd worden op een mogelijke benutting van (passieve) zonne-energie winning, voor zover de bedrijfsvoering dit toelaat.

### 7. Architecturale en materiaalgebruik

Functionele invulling:

- De representatieve functies, evenals de conciërge- of bedrijfswoning, worden ingericht aan de voorzijde van de gebouwen, tenzij dit om functionele redenen niet mogelijk is.

Vormgeving en materiaalgebruik:

- Gebruikte materialen moeten duurzaam en esthetisch verantwoord zijn. Specifieke aandacht dient hierbij te gaan naar de beeldwaarde van de (voorgevels van de) gebouwen langs de Antwerpseweg.

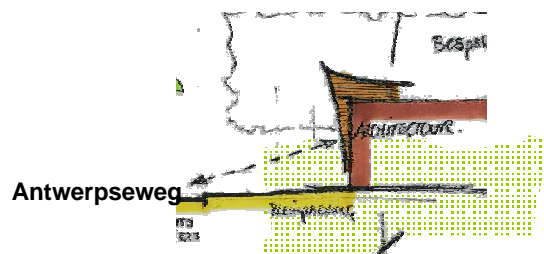
Afwerking blinde geveldelen:

- Muurdelen van scheidingsmuren waar niet tegen aangebouwd wordt of die ten gevolge van een verbouwing vrij komen te liggen, moeten worden afgewerkt:
  - Door de eigenaar van af het te werken gedeelte en dit ten laatste 1 jaar nadat het aanpalende gebouw winddicht is.
  - Door de verbouwer en dit ten laatste 1 jaar na aanvang van de werken
- De afwerking van de betreffende muurdelen dient in elk geval steeds te gebeuren in eenzelfde materiaalgebruik als toegepast voor de overige delen van het af te werken gebouw

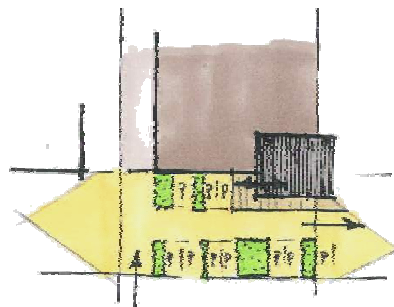
### 8. Aanleg niet bebouwde zone

- De onbebouwde delen van de zone tussen de voorgevel en het openbaar domein

## Toelichting bij de verordenende voorschriften



Elk bedrijf voorziet op eigen terrein parkeerruimte voor personenwagens in de voortuinstrook. In functie van een kwaliteitsvolle buiteninrichting en een efficiënt ruimtegebruik worden de parkeervoorzieningen gebundeld. In geval de parkeerruimte om functionele redenen (bijv. vanuit logistiek oogpunt indien een doorgang voor vrachtwagens enkel kan voorzien worden op de plaats waar de gebundelde parking in principe had moeten komen) of ten gevolge van een plaatstekort niet kan worden ingericht in de voortuinstrook, dan kan deze elders op het terrein voorzien worden.



Het ongelijkvloers voorzien van een parking, geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing, is eveneens toegelaten.

Het parkeren en stallen van meer omvangrijke bedrijfsvoertuigen wordt – omwille van de minder attractieve verschijningsvorm – ingericht op minder zichtbare delen van de bedrijfssites.

Er wordt uitgegaan van een minimale stalnorm voor fietsen van 0,12 fietsstallingsplaatsen per werknemer. Dit cijfer is gebaseerd op de modal split voor het woon-werkverkeer volgens het

## Verordenende voorschriften

worden ingericht als een aaneensluitende private ruimte met semipubliek karakter voor collectief parkeren, en/of representatieve toegangszone en/of groenaanleg.

- Minimaal 10 % van de niet bebouwde zone moet per perceel verplicht beplant worden, waarbij tenminste de parkeerzone via opgaand groen gestructureerd en afgeschermd wordt. De groenstructuur ondersteunt eveneens de beeldwaarde van de bedrijfsgebouwen.
- De delen van het terrein die worden gebruikt voor toegangen, parkeerplaatsen, laad- of losplaatsen mogen worden verhard. De aanleg van verhardingen moet zodanig gebeuren dat het hemelwater de mogelijkheid krijgt om maximaal door te dringen in de ondergrond door afleiding van het hemelwater naar de onverharde delen, of door het gebruik van waterdoorlatende materialen, tenzij dit vanuit andere regelgeving niet is toegestaan.
- Opslag dient, indien niet ondergebracht in de gebouwen, afgeschermd te worden van het openbaar domein (vb. ommuurd, aanplanten van een haag...)
- Het niet bebouwde of verharde gedeelte van het perceel wordt ingericht als groenzone. Er wordt gebruik gemaakt van streekeigen beplanting zoals aangegeven in de beplantingslijst in bijlage.
- Afsluitingen zijn toegelaten, behoudens in de zone tussen de voorgevel en het openbaar domein, en mogen bestaan uit palen met draadwerk, begroeid met klimplanten of levende hagen uit streekeigen beplanting met een maximale hoogte van 2,60 meter. De afsluitingen worden op de perceelsgrens geplaatst.

## 9. Parkeren

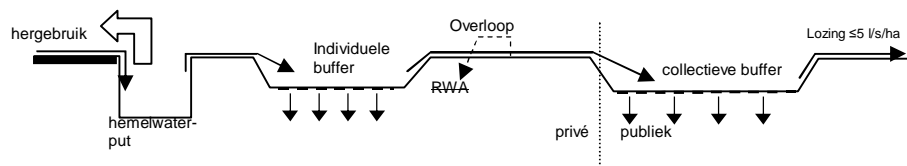
- Het parkeren van personenwagens gebeurt hetzij op collectieve parkings, hetzij op eigen terrein onder specifieke voorwaarden:
  - Parkeren op eigen terrein is enkel mogelijk in de vorm van gebundelde parkings (=gekoppeld met die van een belendend perceel) in de voortuinstrook, tenzij het efficiënt functioneren van het bedrijf in het gedrang komt of de voortuinstrook onvoldoende ruimte biedt. In voorkomend geval is het voorzien van parkeerruimte voor personenwagens in de zijtuin of in de achtertuin mogelijk.
  - Het ongelijkvloers voorzien van een parking, geïntegreerd in de bedrijfsbebouwing, is eveneens toegelaten.
- Het parkeren van bedrijfsvoertuigen (eigen wagenpark) andere dan personenwagens, gebeurt op eigen terrein, achter de voorgevelbouwlijn.
- Elk bedrijf dient op het eigen terrein voldoende fietsenstallingen te voorzien in relatie tot het personeelsbestand.

### Toelichting bij de verordenende voorschriften

onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (september 2007-september 2008). Hieruit blijkt dat 12,52 % van de woon-werkverplaatsingen per fiets gebeuren.

In kader van toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten kan elke stedenbouwkundige aanvraag die betrekking heeft op een publieke ruimte voor advies voorgelegd worden aan het Centrum voor Toegankelijkheid.

De maatregelen inzake waterhuishouding zijn duidelijk aangegeven en beschreven in het vergunningsdossier en dienen afdwingbaar opgelegd te worden aan de bouwheren.



Maatregelen die genomen kunnen worden om aan deze principes te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Maximaliseren van het hergebruik van hemelwater, het opleggen van groendaken,...
- Waterdoorlatende verhardingen of halfverhardingen
- Het aanleggen van infiltratie- en bufferbekkens, wadi's, infiltratievelden, e.d.

Verhardingen die aanleiding kunnen geven tot verontreiniging zijn bijvoorbeeld parkings, laad- en loskades. Een voorbeeld van een specifieke zuivering is het voorzien van een KWS-afscheider op de afwatering van niet-waterdoorlatende verhardingen die de first-flushafvoer kan opvangen

### Verordenende voorschriften

#### 10. Toegankelijkheid

Onverminderd de van toepassing zijnde wetgeving geldt:

- De wegen die voor het publiek toegankelijk zijn, worden integraal toegankelijk (her)aangelegd of (her)ingericht, ook voor wat betreft de niet vergunningsplichtige ingrepen.
- Halteplaatsen voor gemeenschappelijk vervoer dienen te worden ingericht zodat zij toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit.
- Alle gebouwen of delen van gebouwen, domeinen en infrastructures die toegankelijk zijn voor het publiek, of waar personeel tewerk gesteld wordt, moeten toegankelijk zijn voor personen met een verminderde mobiliteit. Voor (delen van) gebouwen die niet in aanmerking komen om personeel met een beperking tewerk te stellen, kan een afwijking van deze verplichting gevraagd worden.

#### 11. Duurzaamheidsaspecten

Duurzaam waterbeheer:

- De afvoer van overtollig hemel- en afvalwater is verplicht uit te voeren in een volledig gescheiden stelsel
- Hemelwater dient opgevangen en maximaal hergebruikt te worden. Overtollig hemelwater wordt maximaal ter plaatse geïnfiltreerd alvorens het gebufferd afgevoerd wordt naar oppervlaktewater of openbare RWA.
- Dimensionering van buffercapaciteit en afvoerdebieten dient te worden bepaald volgens de meest actuele code van goede praktijk voor integraal waterbeheer. De nodige voorzorgen dienen genomen worden in functie van effectiviteit van de bufferende werking.
- De bepalingen met betrekking tot hergebruik, infiltratie en buffering worden gerealiseerd hetzij door de ontwikkelaar, hetzij individueel door de bouwheren, hetzij een combinatie van beide.
- Alle noodzakelijke maatregelen moeten getroffen worden om negatieve effecten op de waterkwaliteit van oppervlaktewater en grondwater te vermijden.

Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
<p>Al de groenvoorzieningen (groenbuffer, laanbeplanting, groen voortuinzone, etc.) binnen het bedrijventerrein worden gerealiseerd in streekeigen en standplaatsgeschikte soorten. Bij de keuze van plantmateriaal kan ook rekening gehouden worden met natuurelementen uit de omgeving.</p> <p>Ook bij de inrichting van buffer- en infiltratievoorzieningen wordt zoveel mogelijk ingespeeld op de natuurlijke potenties van deze inrichtingen.</p> <p>Er wordt bij voorkeur gewerkt op basis van duurzame bouwconcepten met als aandachtspunten: beperken van materiaalgebruik, het gebruik van milieuverantwoorde materialen, etc.</p> <p>Voorbeelden van het hiernaast omschreven principe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beperken van energieverbruik door compact bouwen in relatie tot volume-efficiëntie</li> <li>- het inzetten van oriëntatiemogelijkheden van de gebouwen om energieverbruik te reduceren</li> <li>- het aanbieden van mogelijkheden voor plaatsing van constructies voor zonenergiewinning onderdeel uitmakend van de architecturale uitwerking van het gebouw,.... Dit dient afgewogen te worden in relatie tot de rol die groendaken kunnen spelen in functie van duurzaam waterbeheer.</li> <li>- Energiezuinige verlichtingssystemen intern en extern</li> <li>- Het benutten van mogelijkheden op collectieve energie- (elektriciteit, – warmte-)voorziening</li> <li>- een bundeling van verschillende toegangen is aangewezen.</li> </ul> <p>Onder bestaande, vergunde gebouwen en constructies wordt verstaan: gebouwen en constructies die op het moment van in werking treden van het PRUP binnen het plangebied aanwezig zijn of vergund zijn</p>	<p><b>Biodiversiteit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestaande kleine landschapselementen dienen maximaal gevrijwaard te worden in een inrichtingsconcept.</li> <li>- Aanplant van houtige gewassen in buffers of in aanplantingen op het openbaar domein dient gebeuren met streekeigen en standplaatsgeschikte soorten.</li> <li>- De aanleg van bovengrondse buffer- of infiltratievoorzieningen dient te gebeuren volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw.</li> </ul> <p><b>Overige duurzaamheidsaspecten:</b></p> <p>Vergunningsaanvragen worden beoordeeld op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De mate waarin bij de inrichting van het terrein en de uitvoering van gebouwen en constructies rationeel gebruik gemaakt wordt van duurzame, milieuverantwoorde materialen.</li> <li>- De mate waarin bij de inrichting van het terrein en de uitvoering van de gebouwen mogelijkheden gecreëerd en benut worden in functie van rationeel energiegebruik en/of energiezuinige technieken worden ingezet.</li> </ul> <p><b>12. Afwijkende inrichting</b></p> <p>Bestaande, vergunde gebouwen en constructies die afwijken van bovenvermelde voorschriften m.b.t. de inrichting mogen in hun bestaande situatie behouden blijven. Bij een uitbreiding van de bestaande, bebouwde oppervlakte moeten de voorschriften van voorliggend PRUP gevolgd worden, tenzij dit vanuit het functioneren van het bedrijf of bouwtechnisch niet mogelijk is, en voor zover dit niet strijdig is met de goede ruimtelijke ordening.</p>
<p><b>Beheer</b></p> <p>De openbare domeinen en private domeinen met publiek karakter moeten op een kwaliteitsvolle en op elkaar afgestemde wijze ingericht en beheerd worden.</p>	<p>Publieke ruimtes en semipublieke ruimtes moeten op een kwaliteitsvolle wijze beheerd worden.</p> <p>De groenvoorzieningen en buffer- en infiltratievoorzieningen moeten op een eco-</p>



Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
De groenvoorzieningen en buffer- en infiltratievoorzieningen worden beheerd volgens de principes van een verantwoord groenbeheer.	gische wijze beheerd worden.
	<b>Art. 1.1 Strategische locatie (overdruk)</b>
<p><b>Bestemming</b></p> <p>De zone van Art. 1.1 wordt beschouwd als een strategische locatie omwille van de specifieke ligging aan het knooppunt van de R14, N19 en N71, aansluitend op het PRUP Woon-werkpark (via hetwelk een ontsluiting voor de zone van Art. 1.1 mogelijk is),.</p>	<p>categorie van gebiedsaanduiding: 'bedrijvigheid'</p> <p>De zone van Art. 1.1 is een strategische locatie binnen de zone van Art. 1.</p> <p>Voor de voorschriften wordt verwezen naar Art. 1.</p>
<p><b>Inrichting en beheer</b></p>	<p>Voor de voorschriften wordt verwezen naar Art. 1.</p>

Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
	<b>Art. 2 Zone voor openbare weg</b>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p>categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur'</p> <p>Deze zone is bestemd voor openbare wegenis en de inrichting van het openbaar domein ter plaatse van de bestaande Antwerpseweg. De zone is aangeduid voor de aanleg en aanpassing van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lijninfrastructuur bestemd voor alle vormen van verkeer met uitzondering van waterwegen en spoorwegen</li> <li>– fiets- en voetgangersoversteken.</li> </ul> <p>Binnen deze zone zijn openbare groene en openbare verharde ruimten toegelaten.</p>
<p><b>Inrichting en beheer</b></p> <p>Voorbeelden van inrichtingen en constructies eigen aan openbare wegenis. signalisatie, nutsleidingen, groeninrichtingen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor openbaar vervoer, verlichting, straatmeubilair, etc.</p>	<p>Werkzaamheden en constructies die nodig zijn voor het optimaal functioneren van de lijninfrastructuur volgens de toegekende categorisering en de vooropgestelde visie zijn toegelaten. Alle inrichtingsmaatregelen ter realisatie van veilige voet- en fietsoversteken kunnen binnen deze zone genomen worden.</p> <p>Volgende werken en handelingen zijn toegelaten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Alle werken en handelingen noodzakelijk voor de inrichting van het openbaar domein</li> <li>– voorzieningen/infrastructuur in functie van integraal waterbeheer</li> <li>– Inrichtingen en constructies eigen aan de openbare wegenis</li> </ul> <p>Werken en handelingen voor de (her)aanleg dienen de verkeersleefbaarheid en doorstroming te bevorderen en de barrièrewerking te reduceren.</p> <p>Bij de realisatie van de werkzaamheden die kaderen in de aanleg en aanpassing van lijninfrastructuur moeten de gebruikte terreinen kwaliteitsvol afgewerkt worden, rekening houdend met de directe omgeving.</p> <p>Bestaande voetwegen (voet- en buurtwegen uit de atlas der buurtwegen en andere erfdienstbaarheden) moeten maximaal behouden worden en geïntegreerd in het ontwerp. Indien het bestaande tracé omwille van de inrichting van het gebied niet meer mogelijk is, dient een aangepast tracé te worden gezocht, zodat de verbindingfunctie van deze wegen niet verloren gaat.</p>

## Toelichting bij de verordenende voorschriften

### Bestemming

De reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, teneinde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.

Ter hoogte van de Antwerpseweg wordt een reservatiestrook aangeduid bedoeld als bouwvrije strook (behoudens behoud van bestaande bebouwing), en dit met het oog op het vrijwaren van ruimte voor een eventuele heraanleg van de Antwerpseweg. Specifieke aandacht gaat uit naar het voorzien van maatregelen functie van de doorstroming van het doorgaand verkeer en een veilige afwikkeling van het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer. De reservatiestrook werd ingetekend tot 30 m uit de as van de bestaande, uitgevoerde weg.

In de streefbeeldstudie van de N19-R14-N71 (conform verklaard in december 2008) wordt voor de Antwerpseweg ter hoogte van het plangebied een systeem met ventwegen voorzien. Het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer in functie van de aanliggende handelsfuncties wordt volgens de streefbeeldstudie gescheiden afgewikkeld.

Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan:

Al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies, de parkeerplaatsen langs autosnelwegen.

### Inrichting en beheer

Specifieke voorzieningen in functie van de inrichting van de weg zijn:

- Kunstwerken en constructies (op- en afritten, kruisingen, aansluitingen, bruggen, viaducten, fietspaden, bermen, taluds, verlichting, verkeersregelininstallaties, bewegwijzering, ...)
- Voorzieningen in functie van de waterhuishouding (duikers, bermen, bermsloten, taluds, ...)
- (Groen)voorzieningen i.f.v. de landschappelijke inpassing van de weg.
- Ecologische infrastructuur i.f.v. de barrièrewerking van de weg.
- Geluidswerende voorzieningen

## Verordenende voorschriften

### Art. 3 Reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen (overdruk)

categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur'

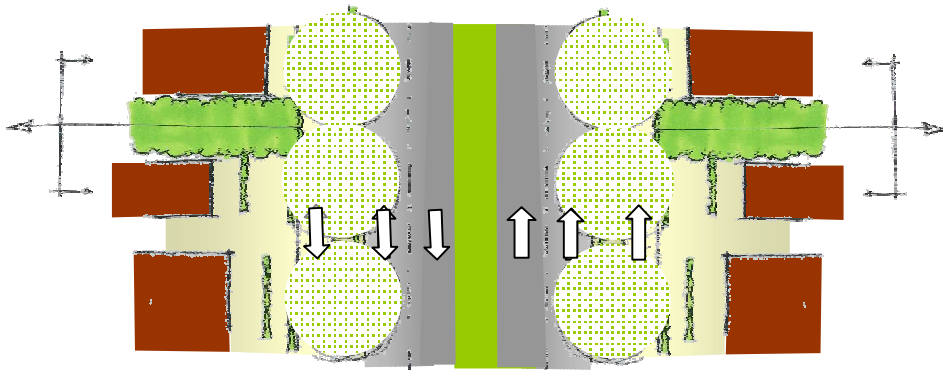
Het gebied aangeduid in overdruk is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van verkeers- en vervoersinfrastructuur. De reservatiestrook wordt vastgelegd op 30 m uit de as van de weg, langs beide zijden van de Antwerpseweg.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing met dien verstande dat geen nieuwe constructies of uitbreidingen van bestaande constructies kunnen vergund worden. Onderhoudswerken, aanpassingen binnen het bestaande volume zijn wel mogelijk.

Verharding en specifieke voorzieningen in functie van de inrichting van de weg zijn toegelaten, voor zover deze voldoen aan de bepalingen in de algemene voorschriften en de specifieke voorschriften van de onderliggende bestemming.

**Toelichting bij de verordenende voorschriften**

Onderstaande figuur geeft indicatief een mogelijk dwarsprofiel weer.

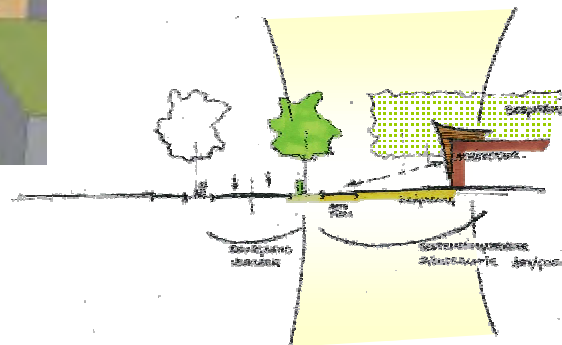


Met betrekking tot een kwalitatieve aanleg wordt hieronder een referentiebeeld gegeven:



**hoofdweg      ventweg**

Tussen de 'hoofdweg' en de ventweg wordt een verticale groenstructuur (hagen en/of bomenrijen) voorzien.



**Verordenende voorschriften**

– De weg wordt zondanig ingericht en gedimensioneerd dat het doorgaand en bestemmingsverkeer gescheiden worden afgewikkeld en de doorstroming op de hoofdweg gegarandeerd wordt.

- De nodige aandacht moet gaan naar een kwalitatieve heraanleg:
  - Een aangepast kleur- en materiaalgebruik
  - Het gebruik van groenelementen als belijning en beeldbepalend element.

Toelichting bij de verordenende voorschriften	Verordenende voorschriften
□	<b>Art. 4 Keerpunt i.f.v. ventwegen (overdruk)</b>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p>categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur'</p> <p>Binnen de zone van Art. 4 kan een keerpunt voorzien worden, in functie van het systeem met ventwegen. Ook onderdoorgangen e.d. moeten mogelijk zijn. Deze zone wordt gereserveerd tot zolang deze reservatiestrook niet opgeheven wordt.</p> <p>De onderliggende bestemmingen volgens bepaald in andere artikels blijven van toepassing, met dien verstande dat binnen deze zone geen nieuwe bebouwing wordt toegelaten. Bestaande bebouwing mag niet uitbreiden.</p>
<p><b>Inrichting en beheer</b></p> <p>Het keerpunt is conform het streefbeeld voor de N19-R14-N71.</p>	<p>De nodige ruimte voor deze voorzieningen wordt gereserveerd.</p>
▭	<b>Art. 5 Fietstunnel (overdruk)</b>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p>categorie van gebiedsaanduiding: 'lijninfrastructuur'</p> <p>Binnen de zone van Art. 5 kan een fietstunnel voorzien worden. Deze zone wordt gereserveerd tot zolang deze reservatiestrook niet opgeheven wordt.</p> <p>De onderliggende bestemmingen volgens bepaald in andere artikels blijven van toepassing, met dien verstande dat binnen deze zone geen nieuwe bebouwing wordt toegelaten. Bestaande bebouwing mag niet uitbreiden.</p>
<p><b>Inrichting en beheer</b></p> <p>De fietstunnel is conform het streefbeeld voor de N19-R14-N71.</p>	<p>De nodige ruimte voor de fietstunnel wordt gereserveerd.</p>

Vlaamse overheid



Departement Leefmilieu, Natuur  
en Energie

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid  
**Dienst Mer**

Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 BRUSSEL

**AANGETEKENDE**

Provincie Antwerpen  
Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit  
Dienst Ruimtelijke Planning  
t.a.v. Lutgarde Janssens  
Koningin Elisabethlei 22  
2018 Antwerpen 1

**uw bericht van**

25/05/2010

**uw kenmerk**

ROPR/09-104/p  
Poststuk 10-45652

**ons kenmerk**

LNE/MER/OHPL0493/10/

**bijlagen**

/

**vragen naar / e-mail**

Peter Beusen  
[Peter.beusen@lne.vlaanderen.be](mailto:Peter.beusen@lne.vlaanderen.be)

**telefoonnummer**

02/553.02.96

**Datum**

05 AUG. 2010

**Betreft:** Onderzoek tot milieueffectrapportage: provinciaal RUP "Afbakening KSG Geel"

Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (D.A.B.M.), zoals aangepast door het decreet van 27 april 2007 ("planMER-decreet") en Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's

**Beslissing**

Geachte,

Met uw brief van 25 mei 2010 heeft u voor het provinciaal RUP "Afbakening kleinstedelijk gebied Geel" overeenkomstig artikel 4.2.6, §1 van het planMER-decreet het screeningsdossier ingediend teneinde de dienst Mer te vragen een beslissing te nemen over de plicht tot opmaak van een plan-MER. Dit dossier is onder het nummer OHPL0493 bij de administratie behandeld.

Het PRUP omvat 7 deelplannen (PRUP "Afbakeningslijn", 3 PRUP's voor woongebieden, PRUP "Woon-werkpark," PRUP "Kievermont" en PRUP "Antwerpseweg"). De milieueffecten van elk van deze deelplannen worden afzonderlijk besproken in de screeningsnota. Ook de cumulatieve effecten van de 7 deelplannen onderling worden besproken in de screeningsnota. Tegelijkertijd wordt er nog een 8<sup>ste</sup> deelplan opgemaakt, namelijk het PRUP "Regionale ontsluiting Geel". Gezien er verwacht werd dat dit 8<sup>ste</sup> deelplan aanzienlijke milieueffecten zou genereren, werd voor dit deelplan een plan-MER opgemaakt (PLIR0015). De ontwerp tekst van dit plan-MER werd reeds besproken op de ontwerp tekstvergadering van 23 juni 2010. De cumulatieve effecten van dit 8<sup>ste</sup> deelplan met de andere 7 deelplannen worden besproken in het plan-MER. Deze werkwijze (7 screeningsnota's en 1 plan-MER) werd afgesproken in onderling overleg tussen de initiatiefnemer en de dienst BGP, en wordt hierbij door de dienst MER onderschreven.

Zoals in de screeningsnota aangegeven, is geen enkele van de 7 deelplannen van rechtswege plan-MER-plichtig en komen ze dus alle in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

De screeningsnota werd ter advies verstuurd naar een lijst van adviesinstanties die door de dienst Begeleiding Gebiedsgerichte Planprocessen opgesteld werd.

Een aantal adviesinstanties hebben opmerkingen gemaakt op de inhoud en de conclusie van de screeningsnota. Tevens werden een aantal opmerkingen en suggesties geformuleerd waarmee rekening gehouden zou moeten worden in het verdere verloop van de RUP-procedure. De inhoud van al deze adviezen werd door de initiatiefnemer opgelijst en samengevat in een aparte bijlage bij de screeningsnota. Tevens werd door de initiatiefnemer aangegeven hoe met de uitgebrachte adviezen rekening gehouden zal worden in het verdere RUP-proces, werd de screeningsnota op een herkenbare wijze aangevuld met de extra informatie die gevraagd werd door de adviesinstanties en werd geantwoord op de voornaamste bezwaren die in de adviezen naar voor gebracht werden.

Mijn dienst is derhalve van mening dat het screeningsdossier de nodige informatie bevat over het voorgenomen plan en de relevante milieudisciplines op voldoende wijze besproken heeft. **Wij kunnen dan ook concluderen dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat derhalve de opmaak van een plan-MER niet nodig is.** De opmaak van een plan-MER zou ons inziens ook geen bijkomende

informatie meer kunnen aanleveren. Aangezien er echter wel degelijk milieueffecten kunnen optreden, benadrukt mijn dienst wel graag het belang van de realisatie van de talrijke milderende en flankerende maatregelen. **Deze ontheffing van de plan-MER-plicht wordt dan ook gegeven in de veronderstelling en op voorwaarde dat een aantal 'a priori remediërende maatregelen' gerealiseerd zullen worden.** Wij raden dan ook aan om dit in de stedenbouwkundige voorschriften op te nemen. Specifiek met betrekking tot onderstaande deelplannen wenst de dienst Mer nog een aantal opmerkingen/specificaties mee te geven:

▪ **PRUP 14 – Deelplan Woon-werkpark**

De dienst Mer wenst vooreerst expliciet te benadrukken dat zij van mening is dat dit deelplan niet van rechtswege plan-MER-plichtig is en dat het dus in aanmerking komt voor een onderzoek tot milieueffectrapportage. Enkel deelzone 1 (zoals aangeduid op figuur 49 in de screeningsnota) van dit PRUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een bijlage II-project (rubriek 10b: "stadsontwikkelingsproject", in casu een nieuwe evenementenhal). Gezien in deze deelzone vandaag reeds een evenementenhal gevestigd is in een "zone voor gemeenschapsvoorzieningen", houdt dit deelplan slechts een "kleine wijziging" in. De andere deelzones vormen niet het kader voor een bijlage I- of II-project. Derhalve is het deelplan screeningsgerechtigd.

Vooraf vanuit de discipline mobiliteit worden een aantal belangrijke randvoorwaarden gesteld voor de ontwikkeling van het gebied. Aan verschillende ontwikkelingsniveaus wordt telkens een specifiek maatregelenpakket gekoppeld. Enkel wanneer deze randvoorwaarden verwezenlijkt zijn, kan besloten worden dat het deelplan geen aanzienlijke milieueffecten genereert. Ook vanuit de discipline water wordt gesteld dat een aantal maatregelen/randvoorwaarden verwezenlijkt moeten worden teneinde te kunnen besluiten dat het deelplan geen aanzienlijke milieueffecten genereert.

▪ **PRUP 15 – Deelplan Kievermont**

De ontwikkeling van het deelplan is onlosmakelijk verbonden met de realisatie van een aantal noodzakelijke infrastructurele maatregelen op de N118. Aan deze infrastructuurmaatregelen moet voldaan zijn opdat voor Kievermont een goede ontsluiting gegarandeerd kan worden. Deze ingrepen dienen beschouwd te worden als 'remediërende maatregelen a priori'. Enkel in geval van effectieve uitvoering van deze maatregelen kan besloten worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten op het vlak van mobiliteit gegenereerd zullen worden.

▪ **PRUP 16 – Deelplan Antwerpseweg**

Dit deelplan is niet van rechtswege plan-MER-plichtig en komt dus in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage. Het deelplan vormt mogelijk het kader voor een bijlage II-project, nl. een project als bedoeld in rubriek 10b (stadsontwikkelingsprojecten) of rubriek 13 (wijziging of uitbreiding van bestaand bijlage I of II-project). Het deelplan houdt echter duidelijk slechts een kleine wijziging in t.o.v. de referentiesituatie en is derhalve screeningsgerechtigd.


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

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

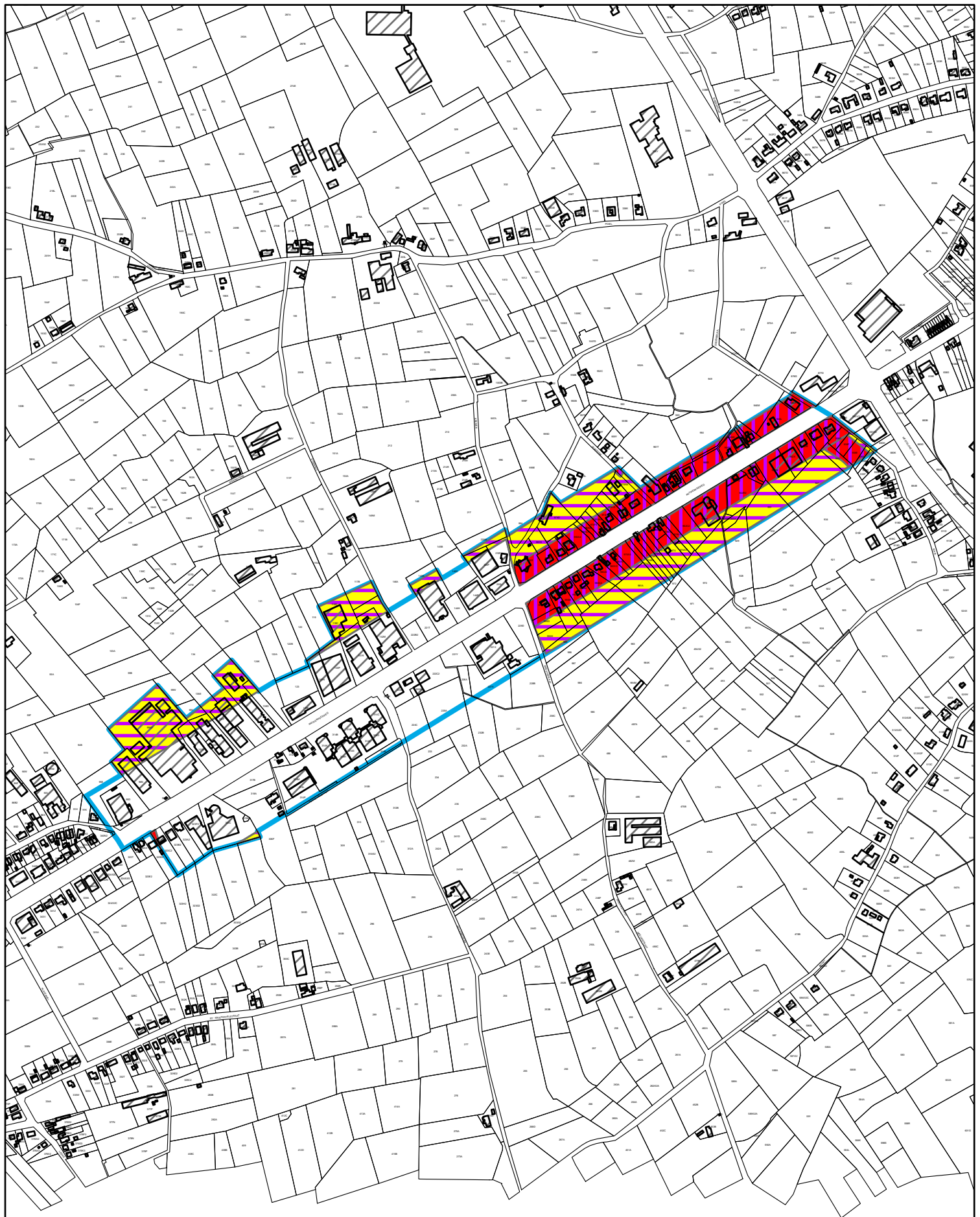
Gelieve via de website van de provincie te melden dat de screeningsnota en de beslissing geraadpleegd kunnen worden op de webstek van de Dienst Mer ([www.mervlaanderen.be](http://www.mervlaanderen.be)) en op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes. De dienst Mer zal aan de betrokken gemeentes vragen om hetzelfde te melden via aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeente, via de website van de gemeente en via publicatie in het gemeentelijk infoblad.

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

Hoogachtend,

  
Geert Pillu  
Diensthoofd

Cc: IOK, t.a.v. Liselotte Raes, Antwerpseweg 1, 2440 Geel



## PRUP'S AFBAKENING KSG MOL EN GEEL

Bijlage : Register van percelen waarvoor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade kan verschuldigd zijn.

datum: maart 2011



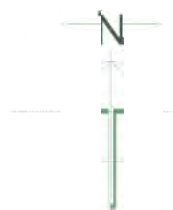
PRUP 'ANTWERPSEWEG'

350073\_PLB\_03.mxd

1:10.000

bron : ondergrond grafisch verordenend plan

getekend : DP





# Bijlage : Register van percelen waarvoor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade kan verschuldigd zijn.

## Planbaten mogelijk (Vlaamse codex RO art. 2.6.4.)

	bedrijvigheid -> wonen
	openbaar nut -> bedrijvigheid
	openbaar nut -> recreatie
	openbaar nut -> wonen
	groen -> bedrijvigheid
	groen -> landbouw
	groen -> oppervlaktedelfstoffen
	groen -> recreatie
	groen -> wonen
	landbouw -> bedrijvigheid
	landbouw -> oppervlaktedelfstoffen
	landbouw -> recreatie
	landbouw -> wonen
	recreatie -> bedrijvigheid
	recreatie -> wonen
	plangebied

## Planschade mogelijk

	bedrijvigheid -> openbaar nut
	bedrijvigheid -> groen
	bedrijvigheid -> landbouw
	bedrijvigheid -> oppervlaktedelfstoffen
	bedrijvigheid -> recreatie
	openbaar nut -> groen
	openbaar nut -> landbouw
	openbaar nut -> oppervlaktedelfstoffen
	recreatie -> groen
	recreatie -> landbouw
	recreatie -> oppervlaktedelfstoffen
	wonen -> bedrijvigheid
	wonen -> openbaar nut
	wonen -> groen
	wonen -> landbouw
	wonen -> oppervlaktedelfstoffen
	wonen -> recreatie

## mogelijke kapitaalschade / gebruikersschade (decreet grond- en pandenbeleid art. 6.2.)

	landbouw -> groen
--	-------------------

De items, voorgesteld in deze legende, bieden een overzicht van de mogelijke bestemmingswijzigingen die voorkomen in het register van percelen waarvoor planbaten, planschade, kapitaalschade of gebruikersschade kan verschuldigd zijn. de horizontale arcering wijst op mogelijke gevallen van planbaten; de verticale arcering wijst op mogelijke planschadegevallen; de gekruiste arcering wijst op mogelijke gevallen van kapitaalschade of gebruikersschade.

### DISCLAIMER

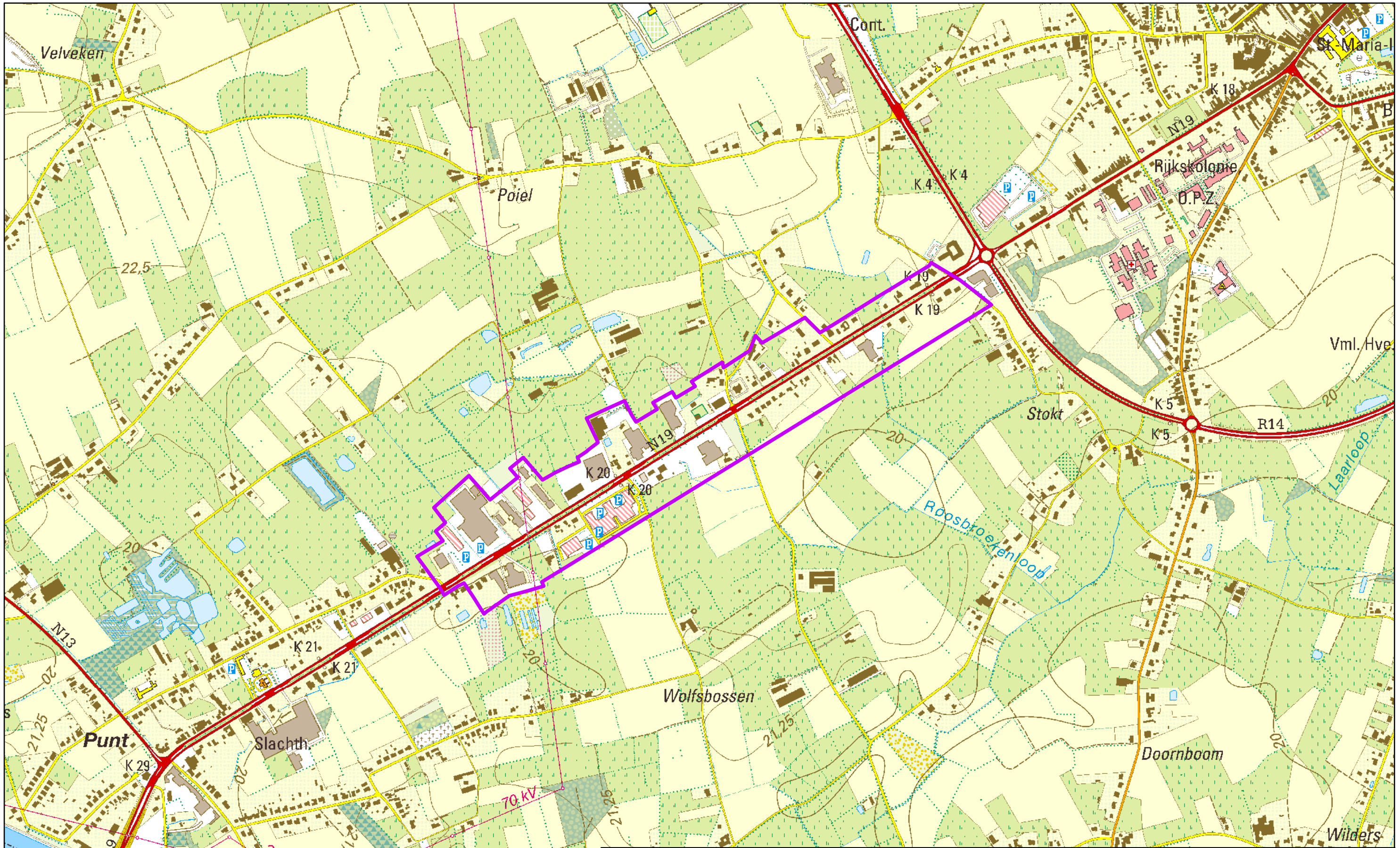
Deze kaart is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Dit register geeft, conform de geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een vergoeding kan worden verkregen. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de kapitaalschadecompensatie is te vinden in artikel 6.2.1. en volgende van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid. De regeling over de gebruikerscompensatie is te vinden in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut. De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be), rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op [www.codex.vlaanderen.be](http://www.codex.vlaanderen.be), zoekterm "gebruikerscompensatie".

Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging 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.

Meer informatie over het register is opgenomen in de toelichting die eveneens in deze bijlage van het RUP is opgenomen.



**Legende**

 plangebied

**IOK**  
 Intercommunale  
 Ontwikkelingsmaatschappij  
 voor de Kempen  
 Antwerpseweg 1 B - 2440 Geel  
 T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
 info@iok.be www.iok.be

**PRUP 7: ANTWERPSEWEG**

kaart 1 - Situering: topokaart

bron:XXX

datum: december 2011

350073\_kaart\_1.mxd

AD

1:10.000





**Legende**

 plangebied

**IOK**  
 Intercommunale  
 Ontwikkelingsmaatschappij  
 voor de Kempen  
 Antwerpseweg 1 B - 2440 Geel  
 T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
 info@iok.be www.iok.be

**PRUP 7: ANTWERPSEWEG**

kaart 2 : Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto

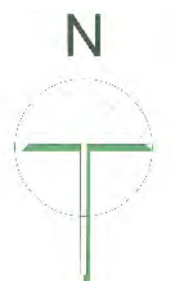
bron:XXX

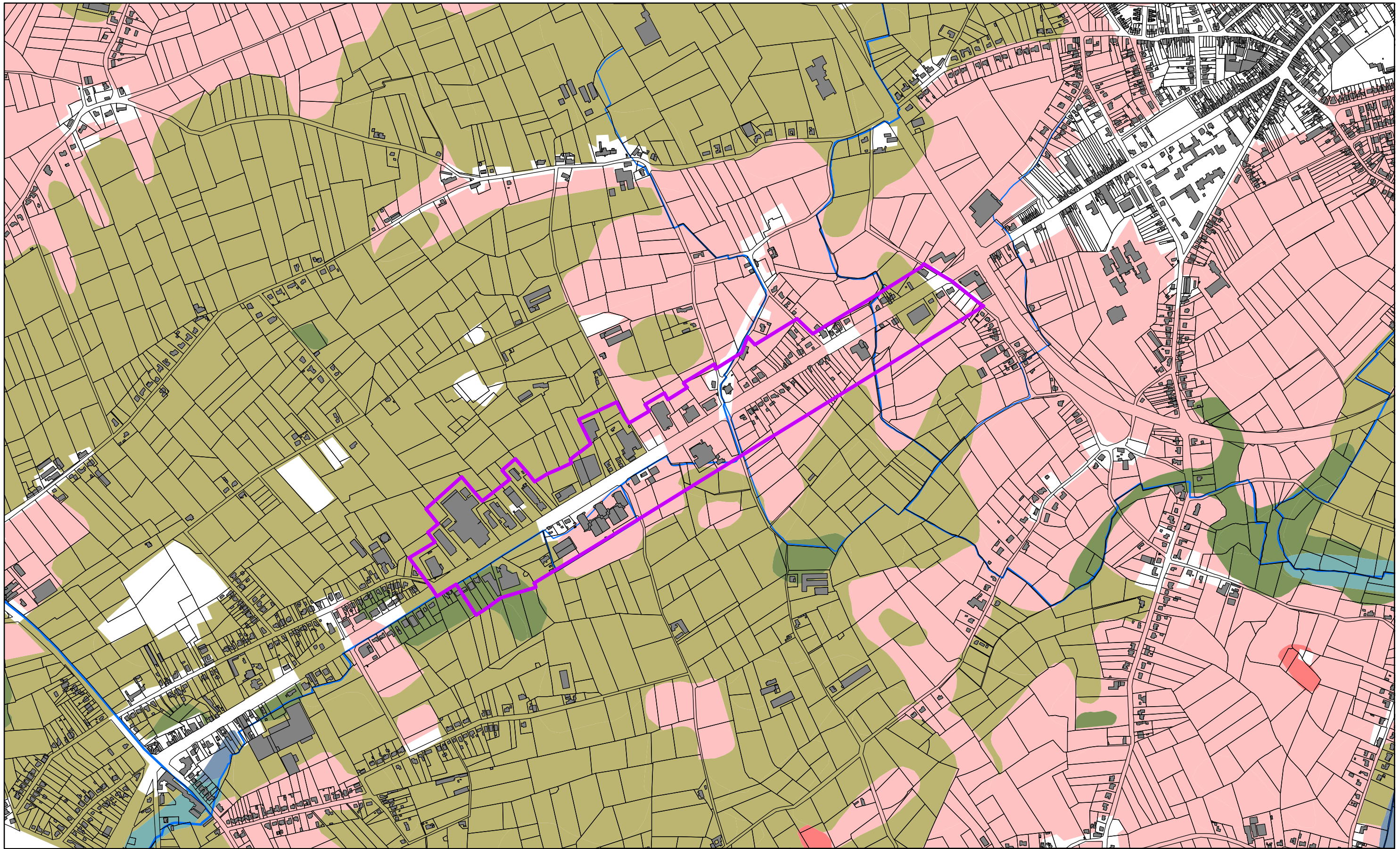
datum: december 2011

350073\_kaart\_2.mxd

AD

1:10.000





**Legende**

- |                               |  |  |
|-------------------------------|--|--|
| plangebied                    | Bevaarbaar                                   | natte plaggenvodem op (lemig) zand     |
| waterlopen (VHA)              | Geklasseerd, eerste categorie                | plaggenvodem op (licht) zandleem       |
| Geklasseerd, tweede categorie | Geklasseerd, derde categorie                 | natte plaggenvodem op (licht) zandleem |
| Niet geklasseerd              |  | verspoelde grond (colluvium)           |
|                               | veen (NOG)                                   | duin                                   |
|                               | depressie : natte podzol(achtige) bodem      | kleibodem                              |
|                               | depressie : zeer natte podzol(achtige) bodem | open water                             |
|                               | droge tot matig natte podzol(achtige) grond  | niet gekarteerd of sterk antropogeen   |
|                               | plaggenvodem op (lemig) zand                 |  |

**IOK**  
 Intercommunale  
 Ontwikkelingsmaatschappij  
 voor de Kempen  
 Antwerpseweg 1 B - 2440 Geel  
 T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
 info@iok.be www.iok.be

**PRUP 7: ANTWERPSEWEG**

kaart 3 : Fysisch systeem

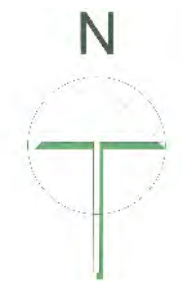
bron:XXX

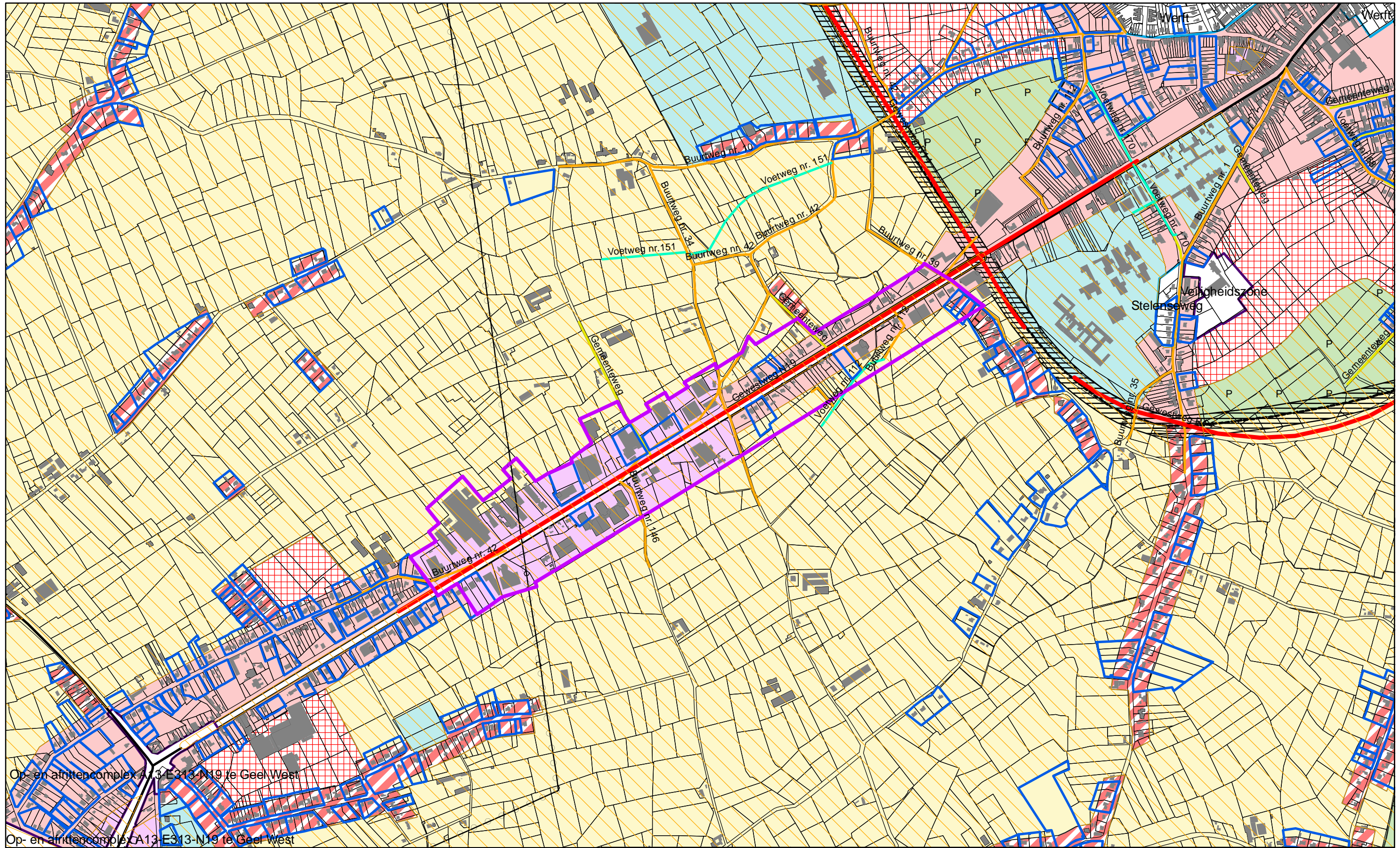
datum: december 2011

350073\_kaart\_3.mxd

AD

1:10.000



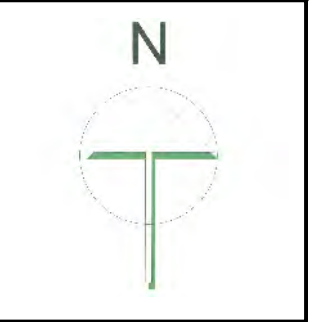


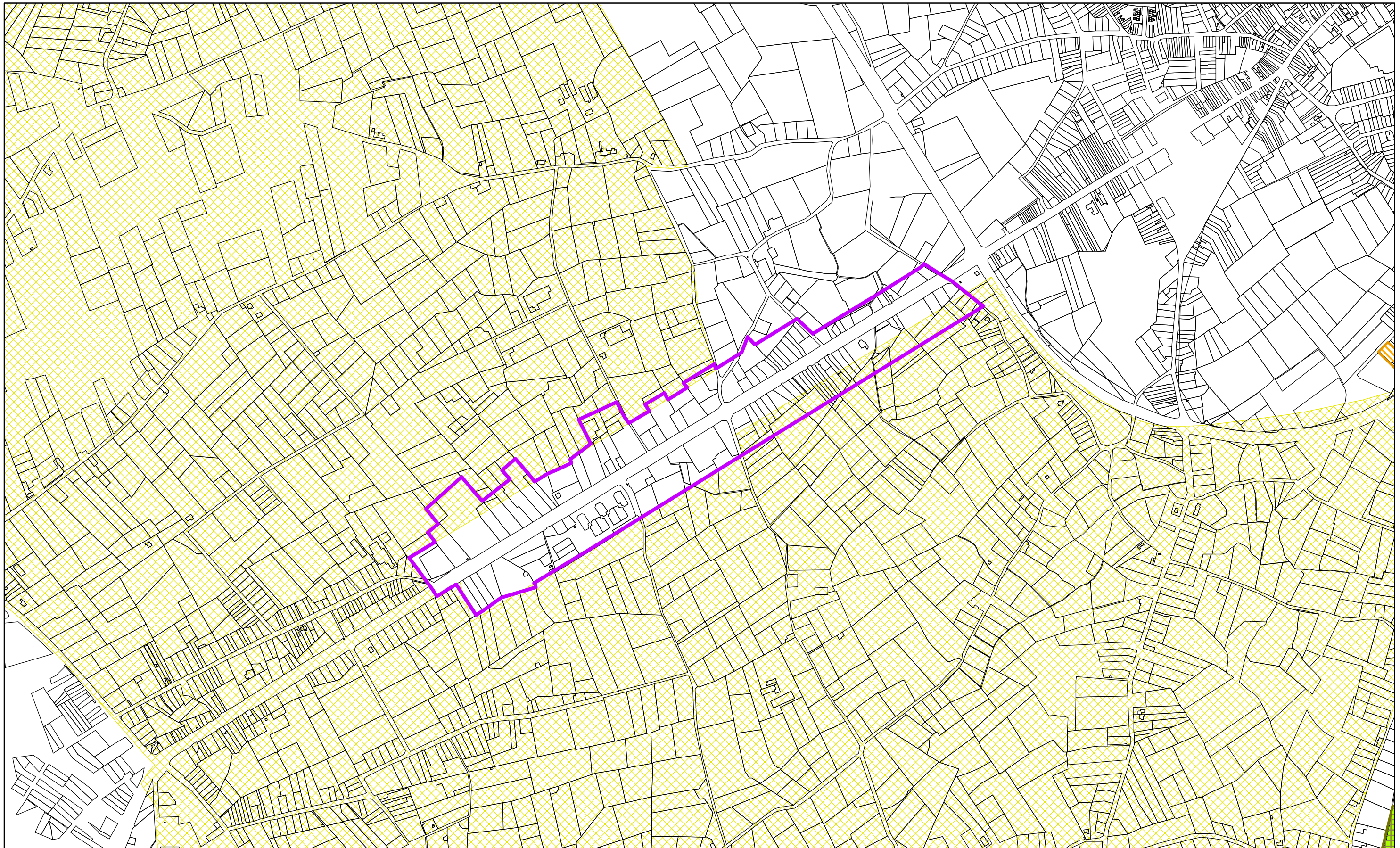
**Legende**

<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> plangebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> verkavelingen</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> RUP zonevrije woningen</li> <li><b>Juridische toestand wegen</b></li> <li><span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Buurtwegen</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Voetwegen</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gemeentewegen</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gewestwegen</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> BPA's</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> RUP's</li> <li><b>Gewestplan</b></li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Woongebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Woongebied met esthetische waarde</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Woongebied met landelijk karakter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Woonpark</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Woonuitbreidingsgebied</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Pleisterplaats nomaden</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut</li> <li><span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Abdijgebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Dienstverleningsgebied</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebied voor vestiging van grootwinkelbedrijven</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Recreatiegebied</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebied voor dagrecreatie</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebied voor verbijsrecreatie</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Vliegveldecreatiegebied</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Recreatieve parkgebieden</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebied voor Jeugdcamping</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Golfterrein</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Reservegebied voor recreatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Reservegebied voor recreatie</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Parkgebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bufferzone</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Groengebied</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Natuurgebied</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Natuurreservaat</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Groengebied met visserhutten</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> museumcentrum in natuurgebied</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bosgebied</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bosgebied met ecologisch belang</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Agrarisch gebied</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Agrarisch gebied met ecologisch belang</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Landschapelijk waardevol agrarisch gebied</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Industriegebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Milieubelastende industrieën</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid purple; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Transportzone</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> business-park</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Ambachtelijke bedrijven en KMO's</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Reservegebied voor KMO</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Ontginningsgebied</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Uitbreiding van ontginningsgebied</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Opsluitings- en ontginningsgebied</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Stortgebied</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Militaire gebouwen</li> <li><span style="border: 1px solid green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bestaande autosnelwegen</li> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Bestaande waterwegen</li> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Gebied voor vestiging van kerninstallaties</li> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Landelijke gebieden</li> </ul>
--	--	---	---

**IOK**  
 Intercommunale  
 Ontwikkelingsmaatschappij  
 voor de Kempen  
 Antwerpseweg 1 B - 2440 Geel  
 T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
 info@iok.be www.iok.be

<b>PRUP 7: ANTWERPSEWEG</b>	
kaart 4 : Bestaande juridische toestand: ruimtelijk-juridische context	
bron:XXX	datum: december 2011
350073_kaart_4.mxd	AD
	1:10.000





**Legende**

- |                                       |                                      |                                     |
|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| plangebied                            | ankerplaatsen                        | beschermingszones grondwaterwinning |
| vogelrichtlijngebieden                | VEN 2006                             | Winning                             |
| habitatrictlijngebieden               | Grote eenheid natuur                 | Beschermingszone type I             |
| beschermde monumenten en landschappen | Grote eenheid natuur in ontwikkeling | Beschermingszone type II            |
|                                       | Natuurverwevingsgebied               | Beschermingszone type III           |
|                                       | ruilverkaveling                      |                                     |
|                                       | herbevestigde agrarische gebieden    |                                     |

**IOK**  
 Intercommunale  
 Ontwikkelingsmaatschappij  
 voor de Kempen  
 Antwerpseweg 1 B - 2440 Geel  
 T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
 info@iok.be www.iok.be

**PRUP 7: ANTWERPSEWEG**

kaart 5 : Bestaande juridische toestand: sectoraal-juridische context

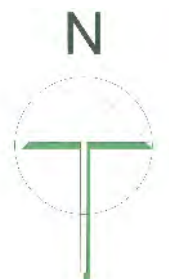
bron:XXX

datum: december 2011








350073\_kaart\_5.mxd

AD

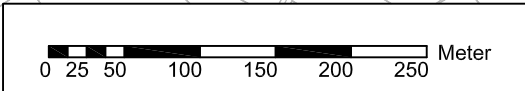
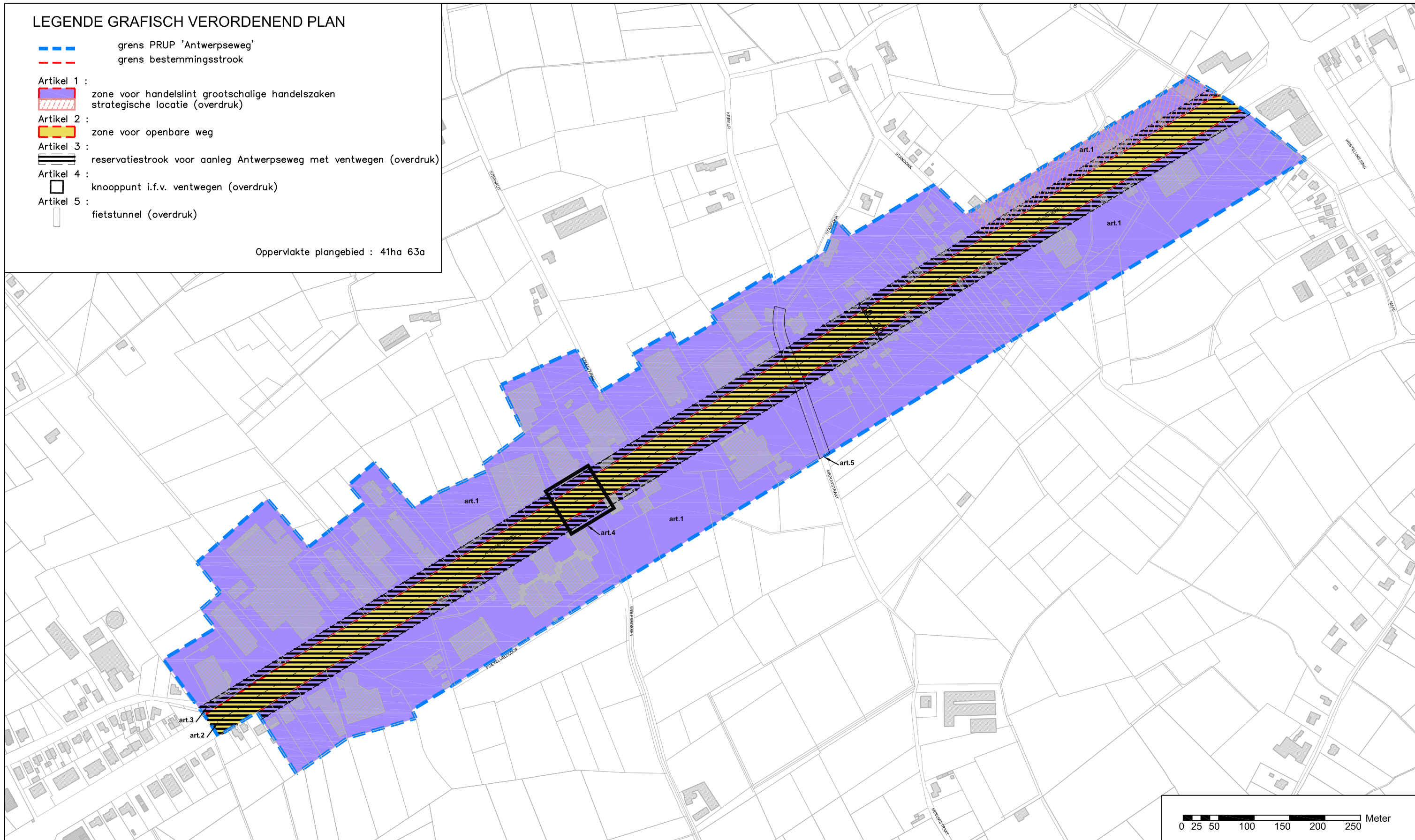
1:10.000



# LEGENDE GRAFISCH VERORDENEND PLAN

-  grens PRUP 'Antwerpseweg'
-  grens bestemmingsstrook
- Artikel 1 :  zone voor handelslint grootschalige handelszaken strategische locatie (overdruk)
- Artikel 2 :  zone voor openbare weg
- Artikel 3 :  reservatiestrook voor aanleg Antwerpseweg met ventwegen (overdruk)
- Artikel 4 :  knooppunt i.f.v. ventwegen (overdruk)
- Artikel 5 :  fietstunnel (overdruk)

Oppervlakte plangebied : 41ha 63a



**IOK**  
Intercommunale  
Ontwikkelingsmaatschappij  
voor de Kempen

Antwerpseweg 1 B-2440 Geel  
T 014-58 09 91 F 014-58 97 22  
Info@iok.be www.iok.be

PRUP'S AFBAKENING KSG GEEL

GRAFISCH VERORDENEND PLAN - ONTWERP

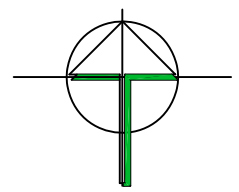
**PRUP 07 'ANTWERPSEWEG'**

bestandslokatie	schaal	getekend	datum	fase
G:\GEEL\350073\350073_RUP_03.dwg	-	TVD/AD	december 2011	i.f.v. definitieve vaststelling

Bron: CADMAP 2009 (OC GIS-Vlaanderen - FOD Financiën A.A.P.D.). De afmetingen en oppervlakten zijn slechts benaderend.

DE RUIMTELIJKE PLANNER

ir. S. SNEYERS  
Ruimtelijk Planner





Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit  
Dienst Ruimtelijke Planning

## **PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN**

Vergadering van 14 december 2011

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, zoals gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 20 augustus 2009, inzonderheid artikelen 2.2.9 tot 2.2.12;

Gelet op het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (met wijzigingen), kortweg MER-decreet genoemd;

Gelet op het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en latere wijzigingen; gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's;

Gelet op de indiening van het screeningsdossier van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" op 25 mei 2010, teneinde de dienst Mer te vragen een beslissing te nemen over de opmaak van een planMER;

Gelet op de conclusie van het Departement Leefmilieu, Natuur- en Energie van 5 augustus 2010 dat het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke milieugevolgen en dat de opmaak van een planMER niet nodig is; dat het screeningsdossier en deze beslissing voor het publiek raadpleegbaar waren;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende de definitieve vaststelling van een eerste herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 19 maart 2004 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 25 februari 2011 wat de bindende bepalingen betreft;

Gelet op het ministerieel besluit van 10 juli 2001 houdende de goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

Gelet op het ministerieel besluit van 4 mei 2011 houdende de goedkeuring





van een partiële herziening van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

Gelet op het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, inzonderheid artikel 8, §§1 en 2;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, inzonderheid de artikelen 2 en 4;

Gelet op de bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets in bijlage IX tot XV opgenomen kaarten;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 11 mei 2001 tot aanwijzing van de instellingen en administraties die adviseren over voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen, gewijzigd op 29.11.02, 8.07.05 en 23.06.06;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels m.b.t. de vorm en inhoud van ruimtelijke uitvoeringsplannen;

Gelet op het verslag van de plenaire vergadering van 22 december 2010 omtrent het voorontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" en de in het kader hiervan uitgebrachte mondelinge en schriftelijke adviezen;

Gelet op het provincieraadsbesluit van 24 maart 2011 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg";

Overwegende dat over het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" een openbaar onderzoek werd georganiseerd van 9 mei 2011 tot en met 7 juli 2011; dat dit openbaar onderzoek werd aangekondigd door publicatie in het Belgisch Staatsblad en 6 andere dagbladen; dat 5 ontvankelijke adviezen en 7 ontvankelijke bezwaren werden ingediend;

Gelet op het ministerieel besluit van 4 juli 2011 houdende advies over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg";

Gelet op de bezwaren en adviezen die werden uitgebracht naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg";

Gelet op het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van 29 september 2011 en in het bijzonder de ruimtelijke argumentatie die het advies aanvoert om de bezwaren en opmerkingen te verwerpen of om het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" aan te passen;

Overwegende dat de planopties van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" beantwoorden aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat de inhoud van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" in overeenstemming is met het richtinggevend en het



bindend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

Overwegende dat een ruimtelijke visie over het kleinstedelijk gebied Geel werd uitgewerkt; dat verschillende acties om tot een stedelijkgebiedbeleid te komen werden vertaald in verschillende PRUP's; dat deze acties hoofdzakelijk betrekking hebben op het creëren van ruimte voor bijkomende woningen, ruimte voor bijkomende bedrijven en ruimte voor randstedelijk groen in de vorm van een stadsrandbos.

Overwegende dat in toepassing van artikel 8 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 alle uitvoeringsplannen dienen te worden onderworpen aan een watertoets; dat voor dit plan de watertoets werd onderzocht; dat er in het screeningsdossier een toetsing is gebeurd van het PRUP Antwerpseweg ten aanzien van het watersysteem; dat kan worden besloten dat het plan verenigbaar is met het watersysteem en geen negatieve effecten heeft op de waterhuishouding;

Overwegende dat, naar aanleiding van de bezwaren en adviezen en het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening, een aantal wijzigingen worden aangebracht aan het voorlopig vastgestelde provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg";

Overwegende dat de motivatie voor de afbakening van het plangebied verder werd aangevuld; dat ter hoogte van de straat Vogelzang het PRUP de gewestplangrens tussen het woongebied en de KMO-zone volgt; dat het kruispunt N19-R14 (met omliggende eigendommen) niet werd mee opgenomen in dit ruimtelijk uitvoeringsplan omdat MOW/AWV nog geen duidelijke toekomstvisie heeft over dit kruispunt;

Overwegende dat het dwarsprofiel verder wordt verduidelijkt; dat de bevoegde wegbeheerde MOW-AWV vraagt om een reservatiestrook van 60m te voorzien om deze zone voor te behouden voor de toekomst; dat de bestaande gebouwen binnen deze zone kunnen behouden blijven tot de wegbeheer heeft bepaald (op basis van een concreet ontwerp) of het bestaande gebouw al of niet kan behouden blijven om dit ontwerp uit te voeren; dat er geen nieuwe vergunningen meer worden afgeleverd om binnen deze zone bebouwing te voorzien;

Overwegende dat de mobiliteit en de bereikbaarheid belangrijke aandachtspunten zijn; dat voor een oplossing van alle bestaande en toekomstige verkeersstromen ingrepen vereist zijn op verschillende plaatsen; dat beslissingen vereist zijn op verschillende beleidsniveau's; dat alle noodzakelijk maatregelen die gelegen binnen de contouren van de lopende PRUP's, waarvoor de nodige gegevens beschikbaar zijn en waarvoor een PRUP het geschikte instrument is maximaal werden meegenomen; dat in de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat er bij elke vergunningsaanvraag er een evenwichtige afstemming moet bereikt worden tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteiten en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Overwegende dat de lage woonkwaliteit langs de Antwerpseweg erkent wordt; dat in het voorgestelde PRUP het wonen op lange termijn ontmoedigd wordt.

Overwegende dat de provincieraad zich voor het overige aansluit bij het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening;



Op voorstel van de deputatie,

**BESLUIT:**

Enig Artikel:

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Antwerpseweg" wordt definitief vastgesteld.