

De provincieraad van Antwerpen,

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 besluit van de Vlaamse regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's;

Gelet op de indiening van het plan-MER voor het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" op 18 februari 2016 teneinde een goedkeuring te krijgen betreffende het plan-MER;

Gelet op de beslissing van het Departement Leefmilieu, Natuur- en Energie van 15 maart 2016 waarbij goedkeuring wordt gegeven aan het plan-MER; dat het plan-MER 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 (en latere wijzigingen), inzonderheid artikel 8, §§1 en 2;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (en latere wijzigingen) 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 (en latere wijzigingen) tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets in bijlage 1 opgenomen kaarten;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 11 mei 2001 (en latere wijzigingen) tot aanwijzing van de instellingen en administraties die adviseren over voorontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen;

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 30 juni 2016 omtrent het voorontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" en de in het kader hiervan uitgebrachte mondelinge en schriftelijke adviezen;

Gelet op het provincieraadsbesluit van 27 oktober 2016 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit";

Gelet op het openbaar onderzoek dat werd georganiseerd van 2 december 2016 tot en met 30 januari 2017; dat dit openbaar onderzoek werd aangekondigd door publicatie in het Belgisch Staatsblad en 3 verschillende dagbladen en een bericht op de website van de provincie; dat 11 ontvankelijke adviezen en 13 ontvankelijke bezwaren werden ingediend;

Gelet op het ontbreken van een advies van het departement Ruimte Vlaanderen over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit";

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

Gelet op het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van 18 april 2017 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 "Uitbreiding rallycross-circuit" aan te passen;

Overwegende dat de planopties van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" beantwoorden aan de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat de inhoud van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" in overeenstemming is met het richtinggevend en het bindend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen;

Overwegende dat in het RSPA werd opgenomen dat de provincie de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsintensieve sporten verder onderzoekt, dat het Vlaams Gewest deze rol van de provincie hierin bevestigt, dat het plangebied gelegen is in de deelruimte rustig grensgebied volgens het RSPA, dat nieuwe hoogdynamische functies in deze deelruimte beperkt dienen te worden; dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Uitbreiding Rallycross-circuit' een optimalisering van een bestaande situatie beoogt, waarbij de bestaande situatie wordt bestendig, rekening houdend met alle omgevingskenmerken, dat de opmaak van het



provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Uitbreiding Rallycross-circuit' verenigbaar is met het RSPA;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding Rallycross-circuit" overeenkomstig art. 2.2.2, §1, 6° a) van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (B.S. 20.08.09), een overzicht van de conclusies van het planMER bevat; dat op 29 juli 2013 een kennisgevingsdossier werd overgemaakt aan de dienst MER, hetwelk op 20 augustus 2013 volledig verklaard werd; dat dit dossier vervolgens ter inzage werd gelegd van het publiek van 26 augustus 2013 tot en met 24 september 2013; dat door de dienst MER op 13 november 2013 een richtlijnennota werd opgemaakt op basis waarvan een planMER werd opgesteld dat door de dienst MER op 15 maart 2016 werd goedgekeurd; dat bijgevolg voldaan werd aan art. 4.2.8 e.v. van het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van 5 april 1995 (met wijzigingen), kortweg MER-decreet genoemd;

Overwegende dat, ingevolge art. 4.1.7 DABM, rekening werd gehouden met het MER-rapport; dat het plan-MER een tabel bevat waarin de conclusies en de op te volgen milderende maatregelen en aanbevelingen werden opgesteld; dat eveneens in deze tabel wordt aangegeven op welk niveau deze dienen doorvertaald te worden; dat in de toelichtingsnota van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding Rallycross-circuit" in een tabel wordt opgenomen op welke manier de opgesomde milderende maatregelen en aanbevelingen uit het plan-MER worden doorvertaald in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding Rallycross-circuit";

Overwegende dat volgens artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid het plan onderworpen dient te worden aan de watertoets; dat het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen nadere regels vaststelt voor de toepassing van de watertoets, dat het plan werd getoetst aan de kenmerken van het watersysteem en aan de relevante doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid; dat er in de plan-MER een toetsing is gebeurd van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" ten aanzien van het watersysteem; dat een beperkt gedeelte plangebied deels gelegen is in wateroverstromingsgevoelig gebied; dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan geen bijkomende verharding toelaat in de wateroverstromingsgevoelige zone; dat hierdoor in alle redelijkheid kan worden geoordeeld dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" verenigbaar is met het watersysteem en geen schadelijk effect op de waterhuishouding veroorzaakt;

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 "Uitbreiding rallycross-circuit";



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

Op voorstel van de deputatie,

BESLUIT:

Enig artikel:

Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan "Uitbreiding rallycross-circuit" te Arendonk en Oud-Turnhout wordt definitief vastgesteld.

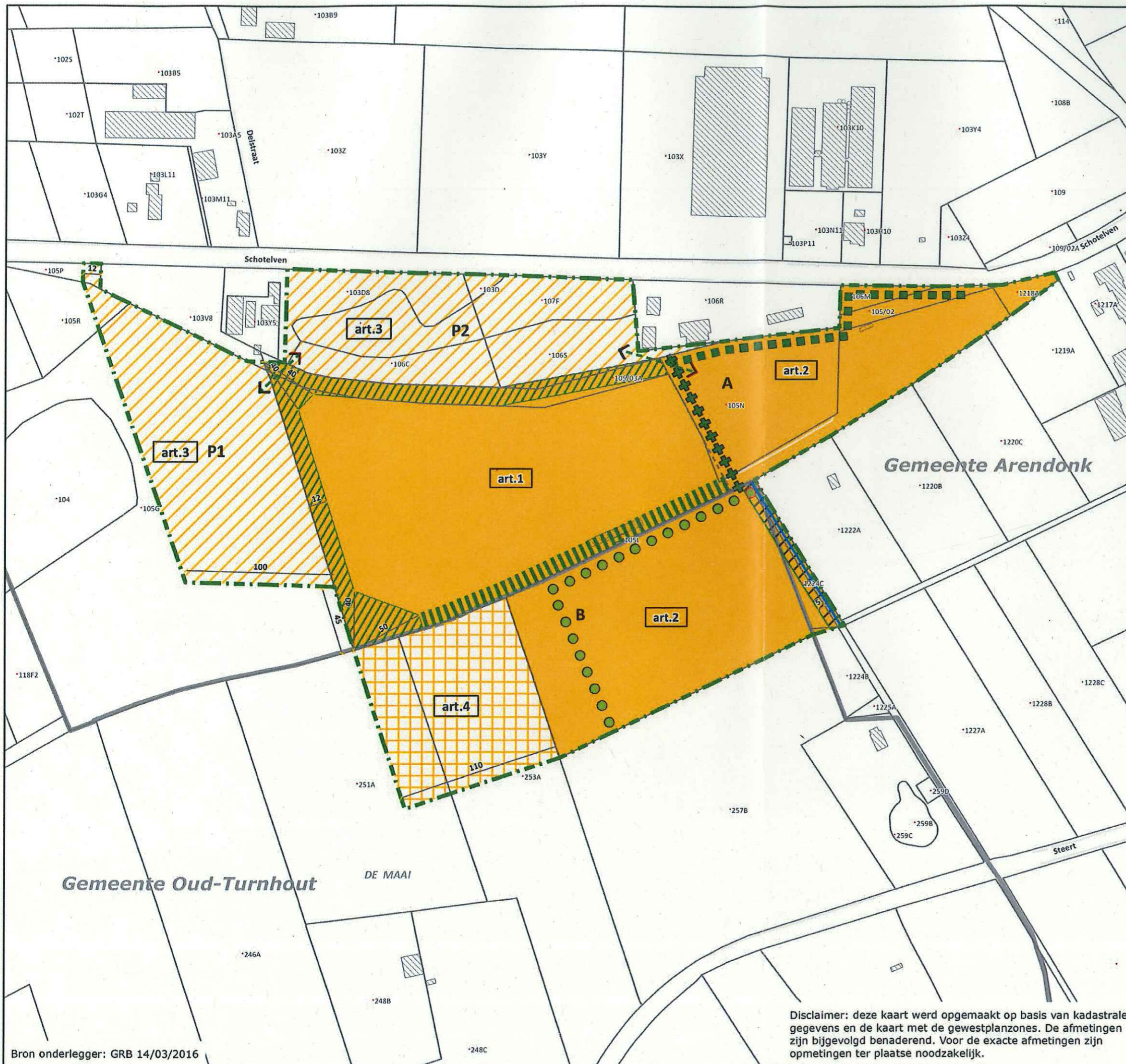
Gezien en definitief vastgesteld door de
provincieraad van Antwerpen van 22 juni 2017

De Provinciegriffier,
(w.g.)
D. Toelen

De voorzitter,
(w.g.)
K. Geysen

Voor eensluidende kopie
Het departementshoofd,

Wim Lux



Bron onderlegger: GRB 14/03/2016

Disclaimer: deze kaart werd opgemaakt op basis van kadastrale gegevens en de kaart met de gewestplanzones. De afmetingen zijn bijgevoegd benaderend. Voor de exacte afmetingen zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.

PRUP Rallycross Arendonk te Arendonk

Grafisch plan

Ruimtelijke planner:

 Jeroen Bastiaens

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen van 22 juni 2017

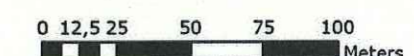
De Provinciegriffier, (w.g.) D. Toelen

De Voorzitter, (w.g.) K. Geysen

Voor eensluidende kopie Het departementshoofd,

 Wim Lux

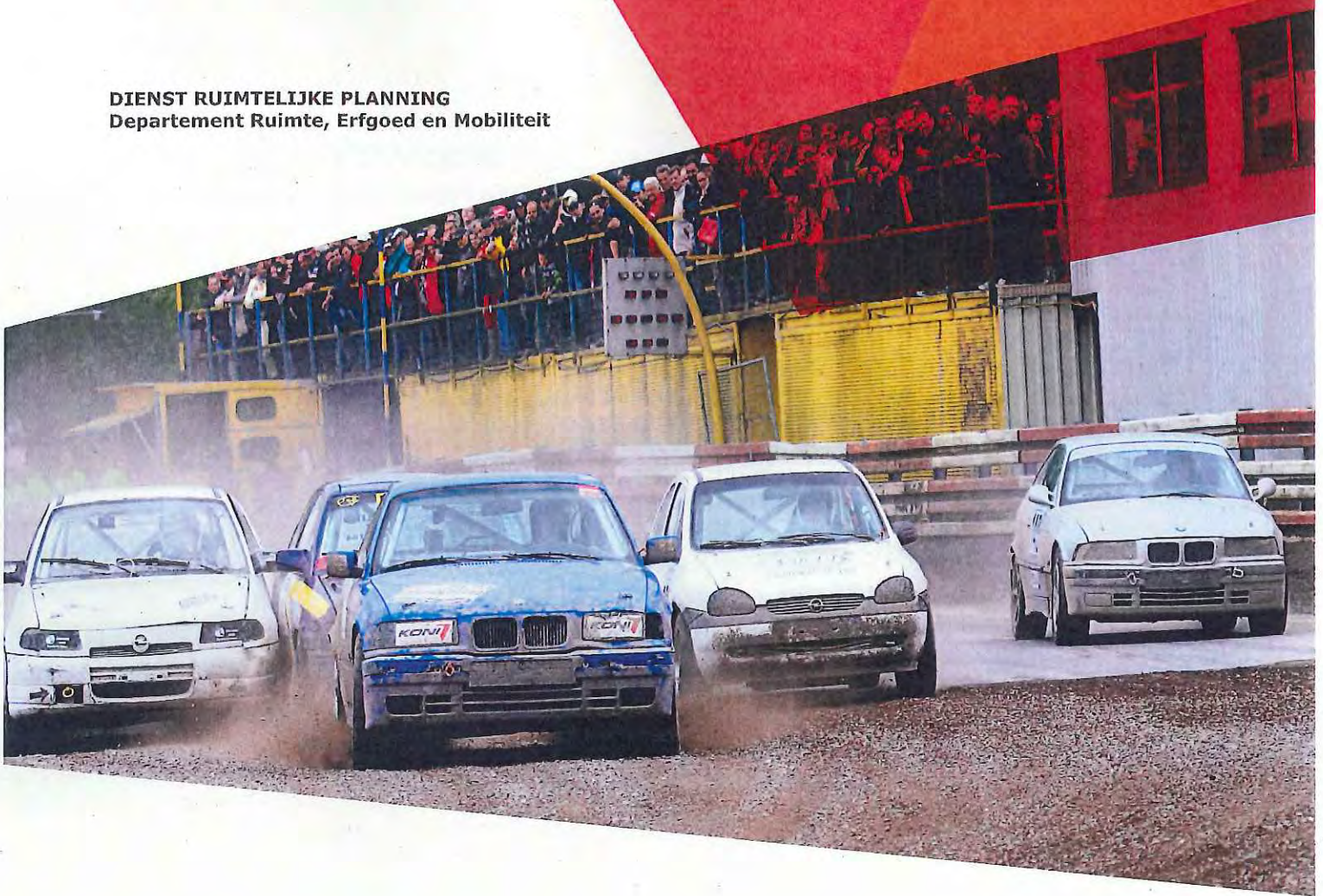
- ONDERLEGGERS**
- grens RUP
 - grens bestemmingzone/deelzone
 - maatvoering
 - gemeentegrens
 - perceelnummer (CADMAP 2014)
 - GRB - Adp - administratief perceel
 - GRB - Wgr - gracht
 - GRB - Wga - wegaanhoorigheid
 - GRB - Gbg - gebouw aan de grond
 - GRB - Gba - gebouwaanhoorigheid
- BESTEMMINGEN**
- Categorie voor gebiedsaanduiding: 3^e recreatie:
- art.1 Zone voor recreatie - rallycross
 - art.1.2 Circuitvrije zone met buffer (overdruk)
 - art.1.3 Visueel-akoestische afscherming zuidzijde circuit (indicatieve aanduiding)
 - art.2 zone voor recreatie - aanhoorigheden bij rallycross
 - art. 2.2 Bomenrij (indicatieve aanduiding)
 - art. 2.3.1 Waterloop (indicatieve aanduiding)
 - art.2.3.2 Bouw- en gebruiksvrije strook (overdruk)
 - art.2.4 Visueel-akoestische afscherming oostzijde circuit (indicatieve aanduiding)
 - art.2.5 Groenscherm (indicatieve aanduiding)
 - art.3 Zone voor landbouw - tijdelijke bezoekersparking (overdruk)
 - art.4 Zone voor landbouw - tijdelijke pilotenparking (overdruk)
 - art.5 Voetgangersdoorsteek



RUP_10000_213_00143_00001



DIENST RUIMTELIJKE PLANNING
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit



PRUP uitbreiding Rallycross-circuit te Arendonk en Oud-Turnhout

Stedenbouwkundige voorschriften

Gezien en definitief vastgesteld door de
provincieraad van Antwerpen van 22 juni 2017

De Provinciegriffier,
(w.g.)
D. Toelen

De Voorzitter,
(w.g.)
K. Geysen

Voor eensluidende kopie
Het departementshoofd,

Wim Lux

Ruimtelijke planner

Jeroen Bastiaens

Colofon



Opdrachtgever:
Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22, 2000 Antwerpen
tel.: 03 240 66 00 fax: 03 240 66 79

Opdrachthouder:
Sweco Belgium
Stationsstraat 51
2800 Mechelen

ruimtelijk planner:
Jeroen Bastiaens

Projectnummer: 751257011
Versie: 1257_PRUP
rallycross_DEF_voorschriften_e02

Algplanid

RUP_10000_213_00143_00001

Inhoud

1. Algemene bepalingen	5
1.1. Begripsomschrijving	5
1.2. Algemeen geldende voorschriften.....	6
2. Specifieke voorschriften.....	7

1. Algemene bepalingen


1.1. *Begripsomschrijving*

Begrip	Begripsomschrijving
Bebouwing, gebouwen	Elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
Bijzondere verticale constructie	Verticale constructie bevestigd aan een mast en bedoeld voor duurzaam energiebeheer (technieken i.f.v. gebruik hernieuwbare energie en/of verhogen energie-efficiëntie), telecom-, verlichting en video-, audio- en elektronicasystemen. Deze kan zowel vrijstaand staan als bevestigd zijn aan een gebouw.
Bouwhoogte	De hoogte gemeten vanaf het toekomstig maaiveld tot het hoogste punt van de dakconstructie.
Bouwvrij	Vrij van enige vorm van bebouwing. Verhardingen zijn wel mogelijk tenzij dit in de voorschriften anders is bepaald.
Gesloten tribune	Een tribune die (aan de achterzijde) minstens tot op de opgegeven hoogte bestaat uit een ononderbroken verticale wand die voldoende geluidswerend is en op die manier bijdraagt aan de akoestische afscherming.
Perceel	Een aaneengesloten stuk grond waarop krachtens het plan zelfstandige, bij elkaar horende bebouwing is toegelaten.
Perceelgrens	De fysisch waarneembare grens van een perceel, onafhankelijk van de kadastrale aanduidingen.
Referentiepeil	Het referentiepeil is het gemiddelde peil van de aanpalende buitenste rand van de omloop waarop de voertuigen rijden.
Technische installaties	Installaties geïntegreerd in of bevestigd aan een gebouw die zuiver utilitair zijn en bijdragen tot de technische werking van het gebouw en de bijhorende aanhorigheden.
Vergunning	Met vergunning wordt zowel een stedenbouwkundige-, milieu- als een omgevingsvergunning bedoeld zoals bepaald in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het decreet, het decreet Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid en het decreet betreffende de Omgevingsvergunning.

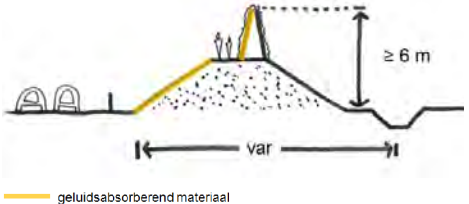
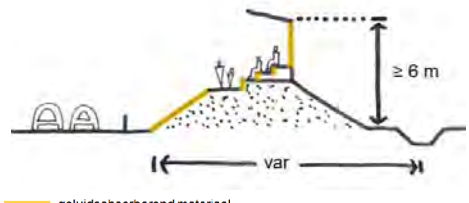

1.2. *Algemeen geldende voorschriften*

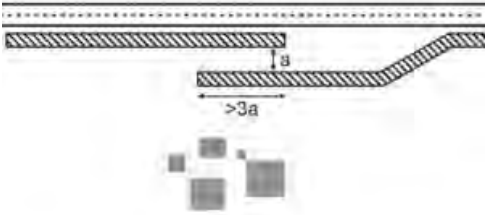
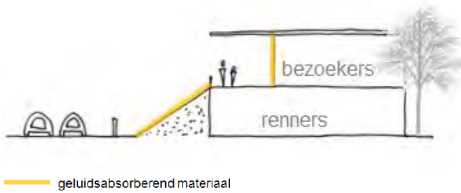

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>Werken van algemeen belang zijn werken die betrekking hebben op openbare infrastructuur, openbare wegen en openbare nutsvoorzieningen, inclusief de nutsleidingen die zorgen voor de aansluiting op de openbare nutsvoorzieningen.</p>	<p><i>Werken van algemeen belang</i></p> <p>De aanleg van nutsleidingen of noodzakelijke infrastructuurwerken van algemeen belang worden binnen heel het plangebied toegestaan.</p>


2. Specifieke voorschriften



Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>Op vergunningsniveau kunnen aanvullend hierop ook nog bijzondere voorwaarden worden opgenomen zoals bepalingen voor het monitoren en handhaven van de geluidsemmissie van rallywagens en aanhorigheden (o.a. luidsprekers). De uitbater moet de betrokken gemeente(n) op de hoogte brengen als zij een evenement organiseert.</p> <p>Met naadloos wordt bedoeld er een kwalitatieve landschappelijke en architecturale overgang wordt voorzien tussen buffer en gebouwen zonder al te grote verspringingen. Constructies zijn onder meer tribunes,...</p> <p>De bouwhoogte van de gebouwen, wordt net als de akoestische afscherming, gemeten ten opzichte van het (= referentiepeil) zodat deze op elkaar kunnen aansluiten. Als het referentiepeil zakt (door uitgraving van het circuit), heeft dit ook gevolgen voor de bouwhoogte.</p> <p>Onder bijzondere verticale constructies wordt verstaan: antennes, verlichting,...</p> <p>In functie van een goede landschappelijke inpassing wordt bij voorkeur gewerkt met donkere kleuren en bebouwingstypologie die aansluit bij de agrarische architectuur of er positief mee contracteert</p> <p>Dit wil zeggen dat deze moeten passen binnen de maximale bouwhoogte. Enkel</p>	<p>Art.1 Zone voor recreatie - rallycross</p>  <p><i>Categorie gebiedsaanduiding: 3°Recreatie</i></p> <p>Art.1.1 Algemeen</p> <p><u>§1 Hoofd- en nevenbestemming</u></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg en exploitatie van een omloop voor rallycrossactiviteiten. Gebruik van het gebied voor andere sporten, recreatie en educatie is toegelaten voor zover dat de exploitatie van het terrein voor rallycross niet in het gedrang brengt.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de aanleg of exploitatie van een omloop voor rallycrossactiviteiten en andere ermee verenigbare sporten zijn toegelaten voor zover zij verenigbaar zijn met de voorschriften in art. 1.1 §2 t.e.m. 6.</p> <p><u>§2 Bebouwing en constructies</u></p> <p>Voor de inplanting en vormgeving van de bouwvolumes staat een zorgvuldig ruimtegebruik voorop voor zover de activiteit dit toelaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaal groeperen van gebouwen. • gebouwen uitbreiden aansluitend op of nabij bestaande gebouwen • Bouwen in meerdere bouwlagen waar de activiteit dit toelaat. <p>De bouwhoogte van gebouwen en constructies dient naadloos aan te sluiten op de hoogte van de buffer met een maximale hoogte van 7,00 m ten opzichte van het referentiepeil.</p> <p>De dakvorm van de gebouwen is vrij. In functie van een groendak, zonnepanelen of zonneboiler kan worden afgeweken van de toegelaten bouwhoogte.</p> <p>Voor bijzondere verticale constructies kan een grotere hoogte worden gehanteerd voor zover deze gezamenlijk niet meer dan 10% van de bebouwde oppervlakte innemen. De stralingsrichting van geluidsinstallaties en verlichting dient weg van de omliggende bewoning en natuur te worden gericht.</p> <p>Gevels en daken moeten afgewerkt worden in duurzame materialen die qua kleur en vormgeving in harmonie zijn met de omgeving.</p> <p>Tussen de verschillende bouwvolumes, gelegen art. 1 en art. 2, dient een eenheid in vormgeving en materiaalkeuze te bestaan. Er dient gebruik te worden gemaakt van duurzame materialen.</p> <p>Technische installaties worden geïntegreerd in het hoofdgebouw tenzij dit omwille van veiligheids- of technisch redenen niet mogelijk is.</p>

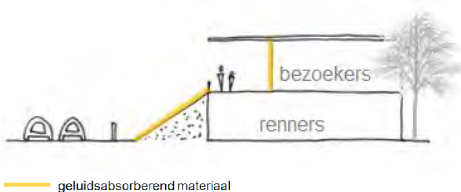

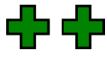

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>indien dit omwille van veiligheid (bv brandveiligheid) of omdat er technisch geen andere redelijke oplossing is. Met bouwhoogte wordt de dakrandhoogte bedoeld (= nokhoogte in geval van hellende daken)</p> <p>Het hemelwater moet conform de stedenbouwkundige verordening hemelwater maximaal opgevangen en hergebruikt en geïnfiltreerd worden. Hetgeen niet kan geïnfiltreerd worden, dient in een bufferbekken met behulp van een knijpconstructie of wervelventiel vertraagd afgevoerd worden naar het oppervlaktewatersysteem (Loombeemdenloop) volgens de opgegeven eisen.</p> <p>Met open structuren wordt bedoeld: (voldoende brede) grachten, een wadi of een buffer-/infiltratiebekken in open lucht</p> <p>De specifieke voorwaarden om afstromend hemelwater te zuiveren (bv plaatsing van zandvang en KWS-afscheider) zullen in de vergunning worden vastgelegd op basis van de aard van de activiteiten en het risico op calamiteiten.</p> <p>Het gebruik van de bezoekersparking is enkel mogelijk mits akkoord van de betrokken eigenaars. De schaal van de evenementen moet afgestemd worden op het beschikbare parkeeraanbod in zone voor aanhorigheden (art 2), eventueel aangevuld met parkeerplaatsen in de tijdelijke bezoekersparkings (zie art 3)</p> <p>Voor het in gebruik nemen van het volledige circuit, moet het westelijk deel van het circuit een functiewijziging ondergaan. Dit kan pas van zodra er zowel aan de noord-, west-, zuid- als oostzijde voldoende hoge visuele-akoestische buffers zijn gerealiseerd.</p>	<p><u>§3 Publiciteit</u></p> <p>Eén informatiebord met benaming van de actieve club kan op de buitengevel van één van de gebouwen worden bevestigd voor zover dit geïntegreerd is in het gevelvlak en de bouwhoogte van het gebouw niet overschrijdt. Overige publiciteit is enkel toegestaan indien deze gericht is naar de binnenzijde van de omloop en niet zichtbaar is vanaf de openbare weg.</p> <p><u>§4 Waterhuishouding</u></p> <p>Alle voorzieningen voor waterberging, -zuivering en -beheersing, herbruik van regenwater en infiltratie zijn toegestaan.</p> <p>Er wordt binnen de zone een minimaal buffervolume van 250 m³/ha verharde oppervlakte en een maximaal doorvoerdebiet van 20 l/s/ha verharde oppervlakte opgelegd, te realiseren binnen het plangebied.</p> <p>Oppervlaktewaterbuffering en – infiltratie gebeurt zoveel mogelijk in open structuren waarbij de nodige maatregelen worden genomen om afstromend hemelwater te zuiveren vooraleer dit in de bodem of het oppervlaktewatersysteem terecht komt.</p> <p>De aanleg van een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater op het perceel is verplicht. Afvalwater dient te worden gezuiverd in een waterzuiveringsinstallatie die zich in artikel 1 en/of 2 bevindt.</p> <p><u>§5 Parkeren</u></p> <p>De parkeerbehoefte dient binnen de zone voor recreatie – aanhorigheden bij rallycross (art 2) en/of de tijdelijke bezoekersparkings (art 3) te worden opgevangen.</p> <p>Er dienen tevens, nabij de bezoekersingang(en), voldoende fietsenstallingen te worden voorzien.</p> <p><u>§6 Overgangsbepaling</u></p> <p>Een vergunning voor een functiewijziging kan enkel worden verleend mits voorafgaandelijke of minstens gelijktijdige realisatie van de buffer en visueel-akoestische afscherming zoals beschreven in art 1.2, 1.3 en 2.4.</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>De buffer heeft een dubbele functie, nl. akoestische buffering en zorgen voor een goede landschappelijke inpassing. De in overdruk aangeduide zone is het gebied dat hiervoor gebruik kan worden. Het akoestisch scherm kan bestaan uit een grondwal en/of geluidsscherm in combinatie met andere verticale elementen zoals gesloten tribunes of gebouwen (indien nodig voorzien van geluidswerend materiaal). Het is akoestisch belangrijk dat dit (samengesteld) scherm overal - te allen tijde - minimum 6,00 m hoog is, gemeten ten opzichte van de rand van het aanpalende circuit (referentiepeil) en voldoende geluidsabsorberend is. Als het referentiepeil wijzigt door ophoging van het circuit, moet ook het geluidsscherm worden verhoogd. Dit (samengesteld) scherm mag smaller zijn de zone die op het grafisch plan is aangeduid zolang de (dubbele) functie maar wordt vervuld. De zone mag evenwel niet ingericht worden als omloop (om eventuele aanpassingen aan het scherm niet te hypothekeren). Delen van de buffer waar zich geen akoestisch scherm of constructie bevindt, worden groen ingericht.</p>  <p><i>Figuur: buffer bestaande uit geluidswal in combinatie met geluidsscherm</i></p>  <p><i>Figuur: buffer bestaande uit geluidswal in combinatie met tribunes die als scherm functioneren</i></p> <p>De begroeiing zorgt aan de zijde van de omloop voor het opvangen van het stof en wordt laag genoeg gehouden om de zichtbaarheid van de omloop voor toeschouwers niet belemmeren.</p> <p>De overlap ter hoogte van onderbrekingen (bv in functie van toegangspunt voor bezoekers)</p>	<p>Art.1.2 Circuitvrije ruimte met buffer (overdruk)</p>  <p>De in overdruk aangeduide zone moet door een aangepaste inrichting zorgen voor een akoestische en visueel-landschappelijke afscherming van de omloop ten opzichte van het omliggende gebied ten noorden en ten westen van de omloop.</p> <p>In dit gebied wordt een aaneengesloten verticale afscherming van minimaal 6,00 m hoog voorzien, gemeten ten opzichte van het referentiepeil. Deze bestaat uit een grondwal, al dan niet in combinatie met geluidschermen en/of gesloten constructies of tribunes met geluidswerende werking.</p> <p>In functie van de landschappelijke inpassing in de omgeving dienen de constructies een aangepast materiaal- en kleurgebruik te hebben en moet er gebruik worden gemaakt van streekeigen groen.</p> <p>Aan de zijde van de omloop wordt lage inheemse vegetatie voorzien voor het opvangen van opwaaiend stof.</p> <p>Onderbrekingen in de buffer zijn enkel toegestaan indien een overlap in de verticale afscherming wordt voorzien die minstens 3 keer zo lang is als de breedte van de opening.</p> <p>De zone die in overdruk is aangegeven mag niet gebruikt en ingericht worden als omloop. Vaste en tijdelijke constructies waarvan de bouwhoogte zich maximaal 7,00 m ten opzichte van het referentiepeil bevindt zijn toegestaan.</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>is nodig om geen akoestische lekken te krijgen. Principe: zie onderstaande figuur</p>  <p>Afsluitingen zijn toegestaan indien ze voldoende visueel-landschappelijk zijn, d.w.z. open afsluitingen met donkere kleur en natuurlijke materialen (draad en palen) en/of levende afsluitingen (natuurlijke hagen, houtkanten,...).</p> <p>Er wordt een duurzaam beheer van groenvoorzieningen (met houtkantbeheer) nagestreefd.</p> <p>De richtinggevende normen voor geluidsbepalende constructies, zijnde NBN EN 1793-1 en NBN EN 1793-2, kunnen indien nodig op vergunningsniveau worden verfijnd.</p>  <p>Figuur: visuele afscherming door bebouwing</p> <p>Constructies zijn onder meer gesloten tribunes,...</p> <p>Afsluitingen zijn toegestaan indien ze voldoende visueel-landschappelijk zijn, d.w.z. open afsluitingen met donkere kleur en natuurlijke materialen (draad en palen) en/of levende afsluitingen (natuurlijke hagen, houtkanten,...).</p> <p>Er wordt een duurzaam beheer van groenvoorzieningen (met houtkantbeheer) nagestreefd.</p> <p>De richtinggevende normen voor geluidsbepalende constructies, zijnde NBN EN 1793-1 en NBN EN 1793-2, kunnen indien nodig op vergunningsniveau worden verfijnd.</p>	<p>Art.1.3 Visueel-akoestische afscherming zuidzijde circuit (indicatieve aanduiding)</p>  <p>Aansluitend op de buffer wordt een continue visuele afscherming van de omloop voorzien die bestaat uit visueel-afschermende groenvoorzieningen en zorgvuldig ingepaste gebouwen en constructies. De afscherming dient ook een akoestisch-afschermende functie te hebben door een aangepaste inrichting en het gebruik van geluidsbepalende materialen en constructies. De afscherming heeft een minimale hoogte van 6,00 m, gemeten ten opzichte van de rand van het aanpalende circuit (referentiepeil).</p> <p>Streekeigen groen en constructies met aangepast materiaal- en kleurgebruik moeten voor een landschappelijke inpassing van de omloop ten opzichte van de omgeving zorgen.</p> <p>Aan de zijde van de omloop wordt lage inheemse vegetatie voorzien voor het opvangen van opwaaiend stof.</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>Met 'voorzieningen ter ondersteuning van de exploitatie van de omloop voor rallycross-activiteiten' wordt bedoeld: een vaste pilotenparking (deelzone B), prestart, onthaal-infrastructuur, permanente parking, constructies ifv waterbuffering-/ infiltratie en -zuivering,...</p> <p>Deze zone maakt geen deel uit van de omloop: er zijn dus ook geen race-activiteiten toegestaan</p> <p>Om het open karakter van het openruimtegebied ten zuiden van de omloop te vrijwaren, wordt hier geen bebouwing toegestaan. De noodzakelijke (permanente) bebouwing dient te worden gegroepeerd in art 1 en het deel van art 2 dat ten oosten van de omloop en ten noorden van Steert ligt. De inplanting van bebouwing dient afgestemd te worden op de bebouwingsstructuur in art 1.</p> <p>Dit wil zeggen dat deze moeten passen binnen de maximale bouwhoogte. Enkel indien dit omwille van veiligheid (bv brandveiligheid) of omdat er technisch geen andere redelijke oplossing is.</p>	<p>Art.2 Zone voor recreatie – aanhorigheden bij rallycross</p>  <p><i>Categorie gebiedsaanduiding: 3°Recreatie</i></p> <p>Art.2.1 Algemeen</p> <p><u>§1 Hoofd- en nevenbestemming</u></p> <p>Het gebied is bestemd voor de aanleg van voorzieningen ter ondersteuning van de exploitatie van de omloop voor rallycrossactiviteiten (artikel 1). Gebruik van het gebied voor andere sporten, recreatie en educatie is toegelaten voor zover dat deze de exploitatie van het terrein voor rallycross niet in het gedrang brengt.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de exploitatie van een omloop voor rallycrossactiviteiten en andere ermee verenigbare sporten zijn toegelaten voor zover zij verenigbaar zijn met de voorschriften opgesomd in art. 2.1 §2 t.e.m.6..</p> <p><u>§2 Bebouwing</u></p> <p>Permanente bebouwing is niet toegestaan in de deelzone ten zuiden van de omloop (= deelzone B).</p> <p>In de deelzone ten oosten van de omloop (= deelzone A) is wel bebouwing toegestaan. Voor de inplanting en vormgeving van de bouwvolumes staat een zorgvuldig ruimtegebruik voorop voor zover de activiteit dit toelaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaal groeperen van gebouwen. • Gebouwen uitbreiden aansluitend op of nabij bestaande gebouwen • Bouwen in meerdere bouwlagen waar de activiteit dit toelaat. <p>Hierbij dient een minimale afstand van 10,00 m ten opzichte van de noordelijke plangrens te worden gerespecteerd.</p> <p>De bouwhoogte van gebouwen en constructies dient naadloos aan te sluiten op de hoogte van de buffer met een maximale hoogte van 7,00 m ten opzichte van het referentiepeil. De dakvorm van de gebouwen is vrij. In functie van een groendak, zonnepanelen of zonneboiler kan worden afgeweken van de toegelaten bouwhoogte.</p> <p>Voor bijzondere verticale constructies kan een grotere hoogte worden gehanteerd voor zover ze niet meer dan 10% van de bebouwde oppervlakte innemen.</p> <p>Gevels en daken moeten afgewerkt worden in duurzame materialen die qua kleur en vormgeving in harmonie zijn met de omgeving.</p> <p>Tussen de verschillende bouwvolumes, gelegen art. 1 en art. 2, dient een eenheid in vormgeving en materiaalkeuze te bestaan. Er dient gebruik te worden gemaakt van duurzame materialen.</p> <p>Technische installaties worden geïntegreerd in het hoofdgebouw tenzij dit omwille van veiligheids- of technisch redenen niet mogelijk is..</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>De specifieke voorwaarden om afstromend hemelwater te zuiveren (bv plaatsing van zandvang en KWS-afscheider) zullen in de vergunning worden vastgelegd op basis van de aard van de activiteiten en het risico op calamiteiten.</p> <p>Het gebruik van niet-waterdoorlatende verhardingen is enkel toegestaan indien dit essentieel is (d.w.z. er is geen alternatief) of om schade aan het milieu (bv. verontreiniging van grondwater vermijden door plaatsen van verharding in combinatie met KWS-afscheider).</p> <p>De prestart wordt opgevat als een activiteit die intrinsiek verbonden is aan de rallycrossactiviteit.</p>	<p><u>§3 Publiciteit</u></p> <p>Publiciteit is niet toegestaan.</p> <p><u>§4 Waterhuishouding</u></p> <p>Alle voorzieningen voor waterberging, -zuivering en –beheersing, herbruik van regenwater en infiltratie zijn toegestaan.</p> <p>Er wordt binnen de zone een minimaal buffervolume van 250 m³/ha verharde oppervlakte en een maximaal doorvoerdebiet van 20 l/s/ha verharde oppervlakte opgelegd, te realiseren binnen het plangebied.</p> <p>Oppervlaktewaterbuffering en – infiltratie gebeurt zoveel mogelijk in open structuren waarbij de nodige maatregelen worden genomen om afstromend hemelwater te zuiveren vooraleer dit in de bodem of het oppervlaktewatersysteem terecht komt.</p> <p>De aanleg van een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater op het perceel is verplicht. Afvalwater dient te worden gezuiverd in een waterzuiveringsinstallatie die zich in artikel 1 en/of 2 bevindt.</p> <p><u>§5 Verhardingen</u></p> <p>Enkel waterdoorlatende verhardingen zijn toegestaan. Hiervan kan enkel worden afgeweken indien wordt aangetoond dat dit noodzakelijk is voor de betreffende activiteit of noodzakelijk is omwille van milieuhygiënische redenen.</p> <p><u>§6 Afsluitingen</u></p> <p>Als afsluiting aan de rand van het terrein zijn enkel houtkanten toegestaan, al dan niet gecombineerd met een donkerkleurige draadafsluiting met dito palen. De beplanting is afgestemd op de plaatselijke landschappelijke kenmerken en bodemcondities.</p> <p>Art.2.2 Bomenrij (indicatieve aanduiding)</p> <p></p> <p>De bestaande, indicatief aangeduide, bomenrij dient als continu hoogstammig groen te worden beheerd en in stand gehouden.</p> <p>Art.2.3 Waterloop</p> <p> art 2.3.1 (indicatieve aanduiding)</p> <p>De waterafvoer alsook de natuurlijke ontwikkeling van de waterloop dient maximaal verzekerd te worden.</p> <p>Plaatselijke overwelvingen zijn enkel in functie van wegenis, paden voor langzaam verkeer en toegangen tot aanpalende landbouwpercelen</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>toegestaan. De overwelvingen moeten voorzien zijn van voldoende ruime dwarssecties.</p>  <p><i>Figuur: visuele afscherming door bebouwing</i></p> <p>Er wordt een duurzaam beheer van groenvoorzieningen (met houtkantbeheer) nagestreefd.</p> <p>De richtinggevende normen voor geluidsbeperkende constructies, zijnde NBN EN 1793-1 en NBN EN 1793-2, kunnen indien nodig op vergunningsniveau worden verfijnd.</p> <p>De bestaande bossnipper kan geïntegreerd worden in het groenscherm: in het verlengde hiervan wordt het groenscherm (al dan niet in combinatie met een gronddam) doorgetrokken zodat het terrein visueel afgeschermd is van de omgeving (straatkant en aanwezige woonperceel). Het groenscherm dient rekening te houden met een optimalisatie van de aansluiting van de (onverharde) toegangsweg op de N139 (garanderen veilige in- en uitrijbeweging en optimale zichtbaarheid).</p> <p>Er wordt een duurzaam beheer van groenvoorzieningen (met houtkantbeheer) nagestreefd.</p>	<p>toegestaan. De overwelvingen moeten voorzien zijn van voldoende ruime dwarssecties.</p> <p> art 2.3.2 (overdruk)</p> <p>Ten opzichte van de waterloop dient een bouw- en gebruiksvrije strook van 5,00 m te worden gerespecteerd.</p> <p>Art.2.4 Visueel-akoestische afscherming oostzijde circuit (indicatieve aanduiding)</p> <p></p> <p>Aansluitend op de buffer die zich in zone 1.3 bevindt, wordt aan de oostzijde van de omloop een visuele en akoestische afscherming van de omloop voorzien die loopt tot aan de bestaande onverharde weg.</p> <p>Deze is minimaal 6,00 m hoog, gemeten ten opzichte van het referentiepeil, en bestaat uit een gronddam, al dan niet in combinatie met geluidschermen en/of gebouwen en gesloten constructies met geluidswerende werking.</p> <p>Aan de zijde van de omloop wordt lage inheemse vegetatie voorzien voor het opvangen van opwaaiend stof.</p> <p>Onderbrekingen in de buffer zijn enkel toegestaan indien de noodzaak ervan in functie van circulatie en/of brandveiligheid wordt aangetoond</p> <p>Streekeigen groen en constructies met aangepast materiaal- en kleurgebruik moeten voor een landschappelijke inpassing van de omloop ten opzichte van de omgeving zorgen.</p> <p>Art.2.5 Groenscherm (indicatieve aanduiding)</p> <p></p> <p>Aan de noordzijde van de zone wordt een groenscherm voorzien dat zorgt voor een visuele-landschappelijke afscherming ten opzichte van de aanwezige woning en open ruimte. Deze bestaat uit inheems groen al dan niet in combinatie met een gronddam. De aanduiding op het grafisch plan is indicatief: dit wil dat de precieze ligging, lengte en configuratie kan afwijken met het oog op het creëren van een verkeersveilige aansluiting op de N139. Een plaatselijke onderbreking in functie van de voetgangersdoorsteek (art 5) is toegestaan.</p> <p>De beplanting dient uiterlijk in het plantseizoen volgend op het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voor nieuwe bebouwing of functiewijzigingen in art 2 A te worden gerealiseerd.</p>

Toelichting

Verordenend stedenbouwkundig voorschrift

Art.3 Tijdelijke bezoekersparking (overduk)



Deze zone blijft agrarisch gebied (gebiedscategorie landbouw)

De parkeerbehoefte dient in eerste instantie op de permanente zone ten oosten van het circuit (art 2 – A) te worden opgevangen. Voor grotere evenementen kan tijdelijk gebruik gemaakt worden van de tijdelijke bezoekersparking (art 3).

Met tijdelijk gebruik wordt bedoeld: gedurende één dag (nl. de wedstrijddag) en dit maximum 8x per jaar.

In functie van het evenement zal in overleg met de betrokken eigenaars bepaald worden welke (delen van) parking 1 en/of 2 moet worden ingeschakeld. Hierbij kan gewerkt worden met een rotatiesysteem. De schaal van het evenement moet afgestemd worden op het beschikbare parkeeraanbod. Op P1 kunnen 600 à 660 auto's worden geparkeerd; op P2 470 à 570 auto's.

Voor de westelijke parking wordt de toegang voorzien t.h.v. de huidige perceelstoegang van de achterliggende akker.

Voor de parking ten noorden van de omloop wordt een nieuwe in-/uitrit voorzien in het oostelijk deel van P2 (perceel 107F)

Het is de bedoeling dat het aantal toeritten op de N139 niet toeneemt. De gecombineerde in- en uitritten zijn max 7m breed.

Voor de ontsluiting van de westelijke parking P1 is in overdruk een gebied van 12 m breed aangeduid (gemeten vanaf de perceelsgrens) zodat er wat marge is voor de precieze inpassing van de in- en uitrit. Voor P2 is het de bedoeling om ter vervanging van de bestaande een nieuwe, meer centrale in- en uitrit te voorzien.

De overdruk heeft geen invloed op de categorie van gebiedsaanduiding van de grondbestemming

Art.3.1 Algemeen

Als ondergeschikte bestemming is een tijdelijk gebruik als parking toegestaan in functie van rallycrossevenementen die plaatsvinden in de zone voor recreatie – rallycross (artikel 1).

Het oprichten van gebouwen en constructies die de ondergeschikte bestemming onmogelijk maken, is niet toegestaan.

Er gelden geen teeltbeperkingen.

Een vergunning voor het gebruik als parking, kan enkel worden verleend mits voorafgaandelijke of minstens gelijktijdige realisatie van de buffer en visuele afscherming zoals beschreven in art 1.2, 1.3, 2.4 en 2.5.

Art. 3.2 Ontsluiting

De tijdelijke bezoekersparking wordt ontsloten via de N139 Schotelven. Per parking is slechts één toegang met een maximale breedte van 7,00 m toegestaan.

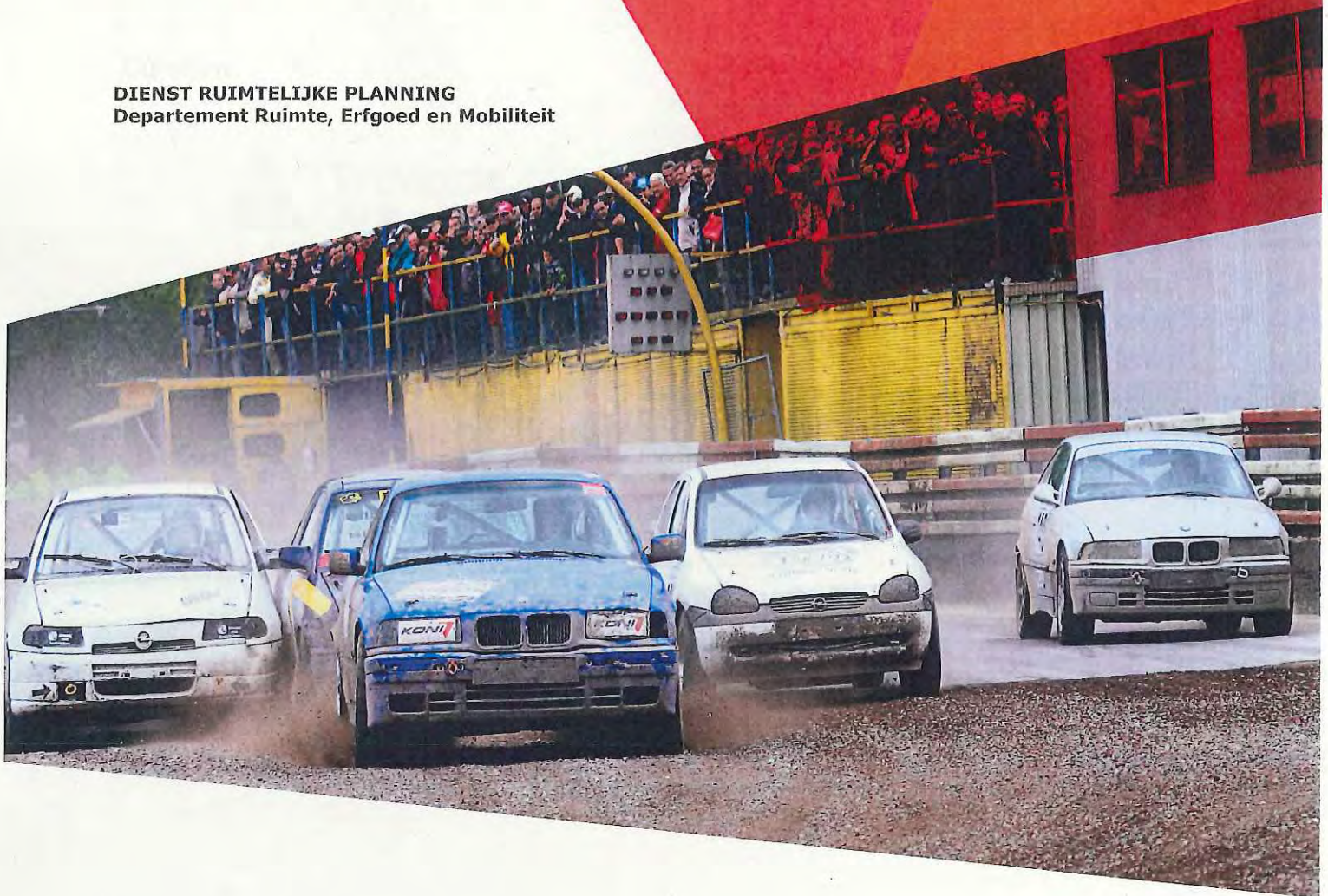
In functie van de ondergeschikte bestemming zijn geen constructies en verhardingen toegelaten.

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
<p>Deze zone blijft agrarisch gebied (gebiedscategorie landbouw)</p> <p>Met tijdelijk gebruik wordt bedoeld: gedurende maximaal 4 opeenvolgende dagen. Hiermee wordt bedoeld het wedstrijdweekend (oefendag en wedstrijddag) en de dag ervoor en erna.</p> <p>Bij internationale en nationale wedstrijden en bij regionale wedstrijden met een zeer groot aantal piloten (> 210 piloten) kan het zijn dat de vaste pilotenparking (art 2) niet groot genoeg is om aan de normen te voldoen. Op dat moment kan de pilotenparking, mits akkoord van de betrokken eigenaar, in de zone voor tijdelijke bezoekersparking worden uitgebreid. In functie van het evenement zal in overleg met de betrokken eigenaars bepaald worden welke (delen van) de pilotenparking en/of parking 1 en 2 moeten worden ingeschakeld. Hierbij kan gewerkt worden met een rotatiesysteem.</p> <p>Dergelijke rallycross-evenementen vinden maximum 5x per jaar plaats (zie ook toelichtingsnota, hoofdstuk 7.2).</p> <p>Bij gebruik als pilotenparking moeten de rallycrosswagens cf. het milieucharter op een grondzeil worden geplaatst om vervuiling van de bodem te vermijden</p> <p>In functie van het evenement zal in overleg met de betrokken eigenaars bepaald worden welk deel van de zone moet worden ingeschakeld. Dit is afhankelijk van het aantal ingeschreven piloten.</p>	<p>Art.4 Tijdelijke pilotenparking (overduk)</p>  <p><i>De overdruk heeft geen invloed op de categorie van gebiedsaanduiding van de grondbestemming</i></p> <p>Als ondergeschikte bestemming is een tijdelijk gebruik als pilotenparking toegestaan in functie van rallycross-evenementen die plaatsvinden in de zone voor recreatie – rallycross (artikel 1), indien de omvang van de vaste pilotenparking ten zuiden van de omloop (artikel 2 – deelzone B) omwille van de aard van het evenement en het aantal piloten ontoereikend is.</p> <p>In functie van de ondergeschikte bestemming zijn geen constructies en verhardingen toegelaten.</p> <p>Het oprichten van gebouwen en constructies die de ondergeschikte bestemming onmogelijk maken, is niet toegestaan.</p> <p>Er gelden geen teeltbeperkingen.</p> <p>Een vergunning voor het gebruik als pilotenparking kan enkel worden verleend mits voorafgaandelijke of minstens gelijktijdige realisatie van de buffer en visuele afscherming zoals beschreven in art 1.2, 1.3, 2.4 en 2.5.</p>

Toelichting	Verordenend stedenbouwkundig voorschrift
	<p data-bbox="679 432 1481 465">Art.5 Voetgangersdoorsteek (indicatieve aanduiding)</p> <div data-bbox="679 472 874 551" style="border: 1px solid black; text-align: center;"></div> <p data-bbox="679 595 1385 658"><i>De overdruk heeft geen invloed op de categorie van gebiedsaanduiding van de grondbestemming</i></p> <p data-bbox="679 689 1485 792">Op de locatie die indicatief is aangeduid op het grafisch plan is het toegestaan om een onverhard pad voor voetgangers te voorzien in functie van de circulatie van bezoekers tussen de bezoekerparkings en de hoofdingang van de omloop.</p> <p data-bbox="679 819 1425 871">De doorsteken moeten voldoen aan artikel 1.2 om de akoestische en visueel-afschermende functie te waarborgen.</p>



DIENST RUIMTELIJKE PLANNING
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit



PRUP uitbreiding Rallycross-circuit te Arendonk en Oud-Turnhout

Memorie van toelichting

Gezien en definitief vastgesteld door de
provincieraad van Antwerpen van 22 juni 2017

De Provinciegriffier,
(w.g.)
D. Toelen

De Voorzitter,
(w.g.)
K. Geysen

Voor eensluidende kopie
Het departementshoofd,

Wim Lux

Ruimtelijke planner

Jeroen Bastiaens

Colofon



Opdrachtgever:
Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22, 2000 Antwerpen
tel.: 03 240 66 00 fax: 03 240 66 79

Opdrachthouder:
Sweco Belgium
Stationsstraat 51
2800 Mechelen

ruimtelijk planner:
Jeroen Bastiaens



Projectnummer: 751257011
Versie: 1257_PRUP rallycross
DEF_toel_e02

Algplanid

RUP_10000_213_00143_00001

Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding tot opmaak van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP)	4
1.2.	Procesverloop	7
1.3.	Leeswijzer	8
2.	Algemene situering	10
2.1.	Macro	10
2.2.	Meso	10
2.3.	Micro	11
3.	Bestaande ruimtelijke structuur	12
3.1.	Beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur	12
3.2.	Fotoreportage	15
3.3.	Elementen van de bestaande ruimtelijke structuur	18
4.	Bestaande juridische toestand	21
4.1.	Samenvatting	21
4.2.	Toelichting	23
5.	Relatie met structuurplannen	26
5.1.	Relatie met het gewestelijk niveau	26
5.2.	Relatie met het provinciaal niveau	33
5.3.	Gemeentelijk niveau	34
6.	Studies en beleidsplannen	37
6.1.	Stiltegebied De Liereman	37
7.	Aandachtspunten van het plan	38
7.1.	Beleid inzake gemotoriseerde sporten	38
7.2.	Gewenste gebruiksmogelijkheden in functie van rallycrossactiviteiten	39
7.3.	Recreatief medegebruik	40
8.	Gewenste ruimtelijke structuur	42
8.1.	Visie	42
8.2.	Concepten	42
8.3.	Gewenste ruimtelijke structuur	46
9.	Bestemmingsplan	47
9.1.	Motivatie voor begrenzing	47
9.2.	Krachtlijnen van het grafisch plan	47
9.3.	Toelichting bij de bestemmingen	48
9.4.	Opgave voorschriften die strijdig zijn met voorschriften van het PRUP	49
10.	Effecten	50
10.1.	Plan-MER	50
10.2.	Effecten op het watersysteem	61
10.3.	Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR)	65
10.4.	Passende beoordeling	66
11.	Motivering ontsluiting bezoekersparkings naar N139	68
12.	Uitvoering	69
12.1.	Overzicht planschade, planbaten en bestemmingswijzigingscompensatie	69
13.	Bijlagen	70
	Bijlage 1: geluidsmetingen uitgevoerd ikv plan-MER	71
	Bijlage 2: beslissing dienst Mer	76
	Bijlage 3: beslissing dienst Veiligheidsrapportering	77

1. Inleiding

1.1. *Aanleiding tot opmaak van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP)*

Het PRUP rallycross Arendonk kadert in het ruimtelijk beleid van de provincie Antwerpen. De provincies hebben van het Vlaams niveau de opdracht gekregen om locatie voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten voor gemotoriseerde sporten te selecteren en vast te leggen.

In de gemeente Arendonk, in het noordoosten van de provincie Antwerpen, situeert zich het Glosso-rallycrosscircuit. Het bestaande rallycrosscircuit is volgens het gewestplan deels gelegen in een zone voor dagrecreatie (oostelijk deel) en deels gelegen in natuurgebied (het westelijk deel). Hierdoor kan slechts een deel van het circuit gebruikt worden.

Vanuit de sector is de vraag voor het gebruik van het volledige terrein pertinent omwille van de normen met betrekking tot het organiseren van wedstrijden op Belgisch en internationaal niveau. Het huidige verkorte circuit laat dit niet toe.

Naast het eigenlijke rallycross-circuit is er op wedstrijddagen ook nood aan de opvang van de parkeerbehoefte, zowel voor de piloten (paddock) als voor de bezoekers. Het betreft telkens een tijdelijk gebruik en dit gebruik brengt geen permanente aanleg of wijziging van het terrein met zich mee. In feite betreft dit het gebruik van landbouwland als parkeergelegenheid, zonder dit te verharderen.

Op 27 oktober 2011 gaf de provincieraad de goedkeuring om over te gaan tot de opmaak van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) voor het bestaande rallycross-circuit en zones voor tijdelijke parkeergelegenheden.

1.1.1. ADMINISTRATIEVE VOORGESCHIEDENIS RALLYCROSSCIRCUIT ARENDONK

In 1971 werd het zogenaamde perceel SPIEBOS aan vzw RT GLOSSO door de gemeente Arendonk toegekend. Begin jaren zeventig werd het volledige circuit aangelegd en werd met de rallycross-activiteiten gestart. Het rallycross-circuit werd in 1977 op het gewestplan echter gedeeltelijk bestemd als recreatiegebied en gedeeltelijk als natuurgebied.

Als gevolg van deze gedeeltelijke inkleuring kreeg de uitbater bij het toekennen van de milieuvergunning slechts een milieuvergunning voor een ingekorte omloop, namelijk voor het gedeelte dat bestemd is als recreatiegebied.

Op de aanvraag van 24 juli 1992 voor de vernieuwing van de vergunning in 1992 besliste de Bestendige Deputatie van de provincie Antwerpen op 26 november 1992 aan de vzw Racing Team Glosso een vergunning af te leveren voor het gedeelte gelegen in de bestemming recreatiegebied. De vergunning sloeg toen op 6 wedstrijddagen met mogelijkheid om de dag voor de wedstrijd oefenritten te organiseren.

Het deel gelegen in natuurgebied werd niet vergund. Na 1992 werd er dus een verbod opgelegd om het gedeelte van het circuit dat zich in natuurgebied bevindt nog verder te gebruiken.

Vanaf dit ogenblik zijn diverse aanvragen en herzieningsaanvragen ingediend.

In opdracht van de gemeente Arendonk werd het BPA Schotelven opgemaakt met als doel de herbestemming van het deel gelegen in het natuurgebied naar een zone als dagrecreatie. Het BPA

werd goedgekeurd door de Minister van Ruimtelijke Ordening in 2000. Het volledige circuit met de langere omloop kon gedurende twee jaar gebruikt worden tot het BPA werd geschorst door de Raad van State op 9 januari 2003. De Raad van State gaf aan dat het instrument van een BPA niet het aangewezen middel was om de gewestplan te wijzigen.

Het BPA Schotelven beoogde een bestemmingswijziging van natuurgebied naar dagrecreatie voor een oppervlakte van 1ha 94a. Gelijktijdig voorzag de gemeente Arendonk in een compensatie voor het natuurgebied. Een gebied voor dagrecreatie, eigendom van de gemeente Arendonk en met een oppervlakte van 3ha 26a, werd middels het BPA Congobos omgezet naar natuurgebied. Dit BPA is geldig gebleven.

In 2004 krijgt de verkorte omloop een nieuwe milieuvergunning klasse 2. Deze exploitatievergunning liep tot 7 augustus 2013 voor het houden van 8 wedstrijdweekends (16 dagen) per jaar. De vergunning werd in april 2013 opnieuw verlengd met vijf jaar, waarbij naast de 8 wedstrijdweekends nog 2 testweekends per jaar zijn toegelaten. De activiteit, met andere woorden de verkorte omloop, die gelegen is in het recreatiegebied kan beschouwd worden als een 'bestaande inrichting'.

1.1.2. VOORTRAJECT PRUP

Voorafgaand aan de beslissing om over te gaan tot opmaak van een PRUP, werden heel wat stappen doorlopen.

In 2001 gaf de provincie in haar provinciaal ruimtelijk structuurplan (zie ook 5.2.1) aan dat zij de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsintensieve sporten verder zou onderzoeken te beginnen met het vervolledigen van de inventaris van de bestaande structuur, het opstellen van een overzicht van de problemen en potenties en het inschatten van de toekomstige behoeften.

Op 19 juli 2002 besliste de Vlaamse Regering het volgende:

- Op basis van het behoefteonderzoek besliste de Vlaamse Regering om minimaal 12 en maximaal 15 locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten te voorzien in ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarvan 3 tot 4 in de provincie Antwerpen. De Vlaamse Regering baseert zich in haar beslissing op het door haar uitgeschreven behoefteonderzoek.
- De Vlaamse Regering keurt het afwegingskader met positieve en negatieve (uitsluitende) selectiecriteria goed. Het betreft een zoekzonekaart voor gemotoriseerde sporten die gehanteerd moet worden bij het selecteren en vastleggen van locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten en aanverwant luidruchtige sporten. Er dient gestreefd te worden naar een multifunctionele invulling zowel bij de bestaande als de nieuwe circuits. Prioriteit moet gegeven worden aan bestaande circuits die reeds over specifieke infrastructuur beschikken en voldoen aan het afwegingskader. Er wordt een uitdagend scenario voorzien voor die permanente terreinen die geen trainingsfaciliteiten aanbieden. Ook voor de beoordeling van tijdelijke omlopen (max. 3 wedstrijden per jaar/ klasse 2 inrichting) kan het afwegingskader gebruikt worden.
- Aan de provincies wordt een stimulerende en coördinerende rol toegewezen.
- De verankering van de terreinen in ruimtelijke uitvoeringsplannen gebeurt door de provincie of het Vlaams Gewest, afhankelijk van de ligging.

In 2005 maakte de provincie Antwerpen de 'motivering zoekzones terreinen voor gemotoriseerde sporten in de provincie Antwerpen' op. Deze motivering baseert zich op de inventaris van alle bestaande motorcrossterreinen die in 2001 door Sponaro werden opgemaakt. De Vlaamse Regering besliste op 19 juli 2002 dat de provincies een stimulerende en coördinerende rol krijgen inzake multifunctionele opvulling van de omlopen.

- Hondapark te Balen
- Kraaienhorst in Brecht
- Pegasso te Grobbendonk
- Rooiveld te Westerlo

Voor de autosportdisciplines, is er behoefte aan 1 circuit in de provincie Antwerpen. In het motivering zoekzones voor gemotoriseerde sporten werd voorgesteld om in de toekomst het rallycrosscircuit te voorzien op de site te Grobbendonk.

'Rallycross is op dit ogenblik enkel mogelijk op het glossocircuit te Arendonk. De problematiek stelt zich dat het huidig terrein te klein is om nationale of internationale competities te organiseren. Het terrein leent zich enkel voor de organisatie van regionale competities waardoor het terrein niet rendabel kan geëxploiteerd worden en de exploitant zichzelf verplicht ziet om de activiteiten stop te zetten.'

Op 19 mei 2006 stelde de Vlaamse Regering het RUP 'Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Beverdonk' definitief vast. Dit RUP is sinds 29 juni 2006 van kracht. Met de opmaak van dit RUP was de ontwikkeling van de autocross circuit te Grobbendonk niet meer mogelijk.

Een planningsproces werd opgestart voor het Rooiveld te Westerlo, maar werd wegens gebrek aan draagvlak niet afgerond.

Op 8 mei 2009 stelde de Vlaamse Regering dat er nog steeds een voldoende groot terrein voor de bestaande rallycross in Arendonk gevonden diende te worden.

'Het Rallycrosssterrein in Arendonk werd op het gewestplan slechts gedeeltelijk ingekleurd als recreatiegebied. Het andere gedeelte kreeg de bestemming natuurgebied. Als gevolg van deze gedeeltelijke inkleuring kreeg de uitbater een milieuvergunning op een ingekorte omloop. Op deze ingekorte omloop is het niet meer mogelijk om internationale wedstrijden te organiseren en de te scherpe bochten leiden ook tot meer schade aan de voertuigen. Verder werken op een verkorte omloop is bijgevolg geen optie. Ondertussen blijkt op geen enkele van de door Vlaamse Regering aangeduid omlopen in de provincie Antwerpen rallycross mogelijk. Zowel de gemeente als de provincie vragen om een oplossing voor dit rallycross-circuit. De provincie Antwerpen heeft mij bij brief van 2 december 2008 meegedeeld dat zij bereid is om een provinciaal ruimtelijke uitvoeringsplan op te maken, indien de Vlaamse Regering zou kunnen instemmen met de aanleg van een voldoende groot terrein.

Het is dan ook aangewezen om op korte termijn de haalbaarheid en de mogelijkheden tot uitbreiding af te toetsen, nadien een voorstel ter beraadslaging voor te leggen aan de Vlaamse Regering en de provincie Antwerpen van deze beslissing op de hoogte te brengen.'

Op 8 mei 2009 merkte de Vlaamse Regering eveneens het volgende op:

'De Vlaamse Regering stelde in haar voorgaande beslissingen eveneens terecht het basisprincipe van multifunctionaliteit teneinde deze lawaaiërende sporten zo maximaal mogelijk ruimtelijke te groeperen op enkele hiertoe specifiek weerhouden locaties. Multifunctionele invulling gaat echter gepaard met een groter ruimtebeslag en de ruimte in Vlaanderen is schaars.

De beleids- en operationele doelstellingen voor de gemotoriseerde en andere lawaaiërende sporten dreigen niet gerealiseerd te kunnen worden bij gebrek aan geschikte locaties.'

Aangezien de herlocalisatie van de rallycross naar de locatie te Grobbendonk niet mogelijk was, en de vraag van de Vlaamse regering om nog steeds een voldoende groot terrein te voorzien voor de bestaande Rallycross te Arendonk, startte de provincie Antwerpen in 2011 een onderzoek op in welke mate een voldoende groot terrein kon gevonden worden op de huidige site.

Het uitgangspunt dat in 2005 werd gehanteerd, waar multifunctionaliteit voor geluidsproducerende sporten een essentieel criterium was, werd niet meer opgenomen bij het onderzoek om een voldoende groot terrein te vinden voor de bestaande Rallycross.

Op 5 oktober 2011 bevestigde de Vlaamse Regering haar standpunt van 8 mei 2009 wat betreft de rallycross te Arendonk:

'De huidige Vlaamse Regering herbevestigt de rol van de provinciebesturen in deze zoektocht. De provincies zijn als bestuursniveau het best geplaatst om dit dossier te coördineren en de regie waar te nemen. De Vlaamse Regering ondersteunt hen in de zoektocht naar geschikte locaties voor hinderlijke sporten en engageert zich om de voorstellen die door de provincies worden uitgewerkt, daadwerkelijk te helpen realiseren. De verplichtingen om een maatschappelijk draagvlak na te streven blijft uiteraard gelden. De Huidige Vlaamse Regering herformuleert de beslissingen 1, 2, 3, 4, 6 en 7 van de vorige Vlaamse Regering van 8 mei 2009 rekening houdende met de evolutie van dit dossier en de gewijzigde context en beslist het volgende:

...

3. Om de provincie Antwerpen te gelasten om in overleg met de gemeente en alle andere betrokken partijen, een onderzoek te organiseren naar de haalbaarheid en de mogelijkheden om een voldoende groot terrein te voorzien voor de bestaande rallycross in Arendonk en de opmaak van een PRUP aan te vangen.'

Daarnaast maakte de provincie Antwerpen eveneens een bovenlokaal sportinfrastructuurplan op. Dit sportinfrastructuurplan werd opgemaakt om een objectief sportinfrastructuurbeleid mogelijk te maken. Vanuit het bovenlokaal sportinfrastructuurplan werd er duidelijk gesteld dat er voldoende aandacht dient geschonken te worden aan motorsporten die een geasfalteerde ondergrond nodig hebben. Rallycross valt onder de sporten die een (deels) verharde ondergrond nodig hebben.

Op 27 oktober 2011 gaf de provincieraad de goedkeuring om over te gaan tot de opmaak van een milieu-effectenonderzoek (plan-MER) en provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) voor het bestaande rallycross-circuit (met andere woorden het volledige circuit), inclusief zoekzones voor de parkeergelegenheden tijdens de dagen waarop het circuit kan gebruikt worden.

Het plan-MER onderzoek, waarin de impact van het plan op diverse aspecten (mobiliteit, geluid, lucht, bodem, water, fauna en flora, mens en landschap) werd onderzocht, werd goedgekeurd door de dienst Mer op 15 maart 2016.

In kader van de plenaire vergadering van het PRUP 'Uitbreiding Rallycross te Arendonk' bevestigde Ruimte Vlaanderen dan ook de opmaak van het PRUP:

'Ik heb geen fundamentele opmerkingen. Voor de aansnijding van het HAG wordt een bijkomende motivering gevraagd. Bijgevolg is mijn advies gunstig.'

1.1.3. PLANDOELSTELLING

Het doel van het plan is een samenhangende planologische oplossing uit te werken voor het functioneren van het rallycrosscircuit (gebruik van volledige omloop), gekoppeld aan een kwalitatieve ruimtelijke en akoestische inpassing in de omgeving.

Daarnaast moet het plan een kader bieden voor het realiseren van een veilig en adequaat parkeeraanbod in de onmiddellijke omgeving van het terrein. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeren voor piloten (paddock) en parkeren voor bezoekers. Bij de aanduiding van de zones voor parkeren wordt maximaal rekening gehouden met de kwetsbaarheid van het gebied en de resultaten van het plan-MER.

1.2. Procesverloop

De officiële procedure voor de opmaak en inwerkingtreding van een PRUP is vastgelegd in art. 2.2.9 tot art. 2.2.12 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO). In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de doorlopen PRUP-procedure:

15 maart 2016	goedkeuring plan-MER door dienst Mer
30 juni 2016	plenaire vergadering
27 oktober 2016	voorlopige vaststelling door provincieraad
2 december '16 t.e.m. 30 januari '17	openbaar onderzoek (met infodag op 17 december 2016)
22 juni 2017	definitieve vaststelling door provincieraad

1.3. Leeswijzer

Dit document vormt de memorie van toelichting van het PRUP UITBREIDING RALLYCROSS-CIRCUIT gelegen te Arendonk en Oud-Turnhout. In overeenstemming met artikel 2.2.2 §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening¹ (VCRO) bevat het PRUP de volgende elementen:

1. een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
2. de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer, en, desgevallend, de normen, vermeld in artikel 4.1.12 en 4.1.13 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
3. een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
4. de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
5. in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
6. in voorkomend geval een overzicht van de conclusies van:
 - a) het planmilieueffectenrapport,
 - b) de passende beoordeling,
 - c) het ruimtelijk veiligheidsrapport,
 - d) andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten
7. in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Dit werd als volgt verwerkt in het PRUP:

(1) Grafisch plan	- Bijbehorend plan "Grafisch plan"
(2) Stedenbouwkundige voorschriften	- Bijbehorende bundel "Stedenbouwkundige voorschriften"
(3) Feitelijke en juridische toestand	- Memorie van toelichting, hoofdstuk 4 - Weergave "Feitelijke toestand": luchtfoto - Weergave "juridische toestand": gewestplan
(4) Relatie met ruimtelijke structuurplannen	- Memorie van toelichting, hoofdstuk 5
(5) Opgave op te heffen voorschriften	- Memorie van toelichting, hoofdstuk 9.4

¹ Decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid, en latere wijzigingen (B.S. 27/03/2009) en de Gecoördineerde decreten Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en latere wijzigingen (B.S.20/08/2009)

- | | |
|--|---|
| (6) Conclusies effectenrapporten | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 10 |
| (7) Overzicht planschade/planbaten/compensatie | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 12.1
- Bijbehorend plan "Planschade, planbaten en bestemmingswijzigingscompensatie" |

Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften hebben een verordenende waarde. De memorie van toelichting en de overige plannen hebben geen verordenende kracht. De verordende documenten dienen steeds samen met de niet-verordende delen van het PRUP gelezen te worden.

In overeenstemming met de bepalingen van het decreet algemene bepalingen milieubeleid² en zijn uitvoeringsbesluiten werd een plan-MER opgemaakt, dat toegevoegd wordt in bijlage.

De inhoud van de toelichtingsnota wordt niet alleen bepaald door de voorwaarden van de VCRO. Sommige (deel)hoofdstukken zijn aan de toelichting toegevoegd om tegemoet te komen aan andere regelgeving. Hieronder een overzicht:

- | | |
|--|--|
| Decreet Integraal Waterbeleid ³ , watertoets ⁴ | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 10.2 |
| Omzendbrief HAG ⁵ , motivatie inname HAG | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 5.1, punt 5.1.2 C |
| Decreet algemene bepalingen milieubeleid
Besluit ruimtelijke veiligheidsrapportage ⁶ | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 10.3 |
| Decreet algemene bepalingen milieubeleid -
milieuverklaring | - Memorie van toelichting, hoofdstuk 10 |

De overige onderdelen van de memorie van toelichting dienen ter situering en motivatie van het plan en zijn planopties.

² Decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, en latere wijzigingen. (B.S. 03/06/1995)

³ Decreet betreffende het integraal waterbeleid, en latere wijzigingen (B.S.14/11/2003)

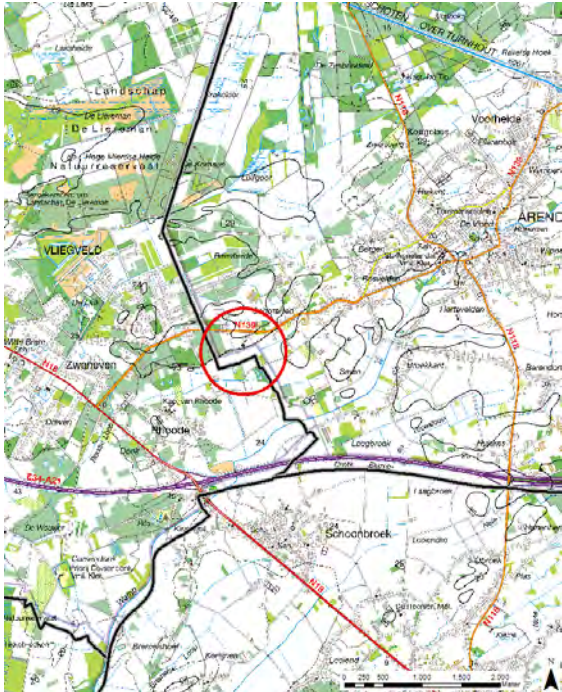
⁴ Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, en latere wijzigingen (B.S.31/10/2006)

⁵ Omzendbrief RO/2010/01 betreffende het ruimtelijk beleid binnen de agrarische gebieden waarvoor de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen herbevestigd zijn.

⁶ Besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage en latere wijzigingen(B.S. 19/06/2007)

2. Algemene situering

2.1. Macro



Situering plangebied op macroniveau

Het rallycross-circuit ligt in de het noordoosten van de provincie Antwerpen, op de grens tussen de gemeente Arendonk en Oud-Turnhout:

- Het rallycircuit en de aanpalende zones ten noorden, oosten en westen liggen op grondgebied van de gemeente Arendonk
- De pilotenparking ten zuiden van het circuit, ligt op grondgebied Oud-Turnhout

Het circuit wordt via de gewestweg N139 (Schotelven) en de N18 ontsloten naar op-/afrit 25 van de E34 Antwerpen – Eindhoven.

2.2. Meso



Situering van het plangebied in de ruime omgeving (meso)

Het rallycross-circuit en de zones voor parkeren liggen ten zuiden van de N139 (Schotelven). De toegangen tot het circuit (in- en uitrit) zijn aan de zuidzijde van het circuit gelegen langs een onverharde weg (zie micro).

Ten oosten is het gehucht Schotelven gelegen. Ten westen bevindt zich het woonpark Hoekven ten noorden van de Nieuwe Staatsbaan op grondgebied Oud-Turnhout. Daarnaast bevinden zich ook een aantal geïsoleerde, vrijstaande hoeves rondom het plangebied. Ten zuiden en ten noorden is agrarisch gebied gelegen.

2.3. Micro



Situering van het plangebied in de directe omgeving (micro)

Het plangebied bestaat uit het rallycrosscircuit zelf met enkele omliggende gebieden die momenteel deels in gebruik zijn als parking voor bezoekers en pilotenparking, en deels in landbouwgebruik. Het volledige plangebied ligt ten zuiden van de N139 Schotelven.

Het rallycrosscircuit bestaat uit stroken in asfalt en onverharde stroken, met veiligheidsafsluitingen en andere ondersteunende infrastructuur.

Ten zuiden van de omloop en de onverharde landbouwweg ligt een perceel dat in eigendom is van de rallycrossclub en momenteel gebruikt wordt als pilotenparking

Meer gedetailleerde beschrijving van het plangebied: zie hoofdstuk 3

De zones ten westen en oosten van het rallycrosscircuit zijn op vandaag in gebruik als landbouwgrond (akkerbouw). De zone ten oosten van het circuit is deels in landbouwgebruik (akkerbouw) en deels in gebruik als occasionele onverharde parking voor bezoekers en omvat struweel/bomen aan de zijde van de N139 Schotelven. De zone ten zuiden van het circuit is op heden deels in landbouwgebruik (akkerbouw) en deels in gebruik als pilotenparking. Aan de westzijde van de pilotenparking is er een bomenrij aanwezig.

De zones voor bezoekersparkeren situeren zich aansluitend op het rallycross-circuit en kunnen allemaal ontsloten worden via de N139 Schotelven.

3. Bestaande ruimtelijke structuur

Dit hoofdstuk dient samen met het plan "Feitelijke en juridische toestand" gelezen te worden.

3.1. Beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur

3.1.1. RUIMTELIJKE CONTEXT

Het plangebied ligt in de open ruimte tussen de kern van Arendonk en Oud-Turnhout en bestaat uit het centrale rallycrosscircuit en enkele omliggende gebieden. Het circuit is quasi volledig omgeven door een grondwal en hoogstammig groen.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de N139 Schotelven. Aan Schotelven zijn op de aangrenzende percelen van het plangebied twee woningen ingeplant (liggen buiten het plangebied). De zone tussen het circuit en de N139 bestaat uit landbouwpercelen (worden opgenomen binnen het plangebied)

Ten westen van het circuit is er een zone met naaldhoutaanplant bestemd als natuurgebied (buiten het plangebied) en een open gebied met landbouwgebruik (binnen het plangebied). Ten zuiden van de omloop ligt een onverhard perceel dat tijdens rallycrossevenementen gebruikt wordt als pilotenparking (of paddock). Het gebied ten zuiden bestaat verder uit open landbouwgebieden (deels binnen plangebied)

Ten oosten van de omloop bevindt zich tussen Schotelven en de onverharde weg een driehoekig gebied. Het westelijk deel hiervan, aansluitend bij het circuit, is in landbouwgebruik (akkerbouw). Het oostelijk deel is eigendom van de gemeente Arendonk en omvat een omloop voor miniatuurwagens en halfverharde parking die o.a. gebruikt wordt door clubleden en bezoekers van het rallycrosscircuit. Aan de zijde van de N139 Schotelven ligt een struweel/bosje.

3.1.2. RALLYCROSSCIRCUIT EN AANWEZIGE INFRASTRUCTUREN



Rallycrosscircuit (kijkend in zuidwestelijke richting)

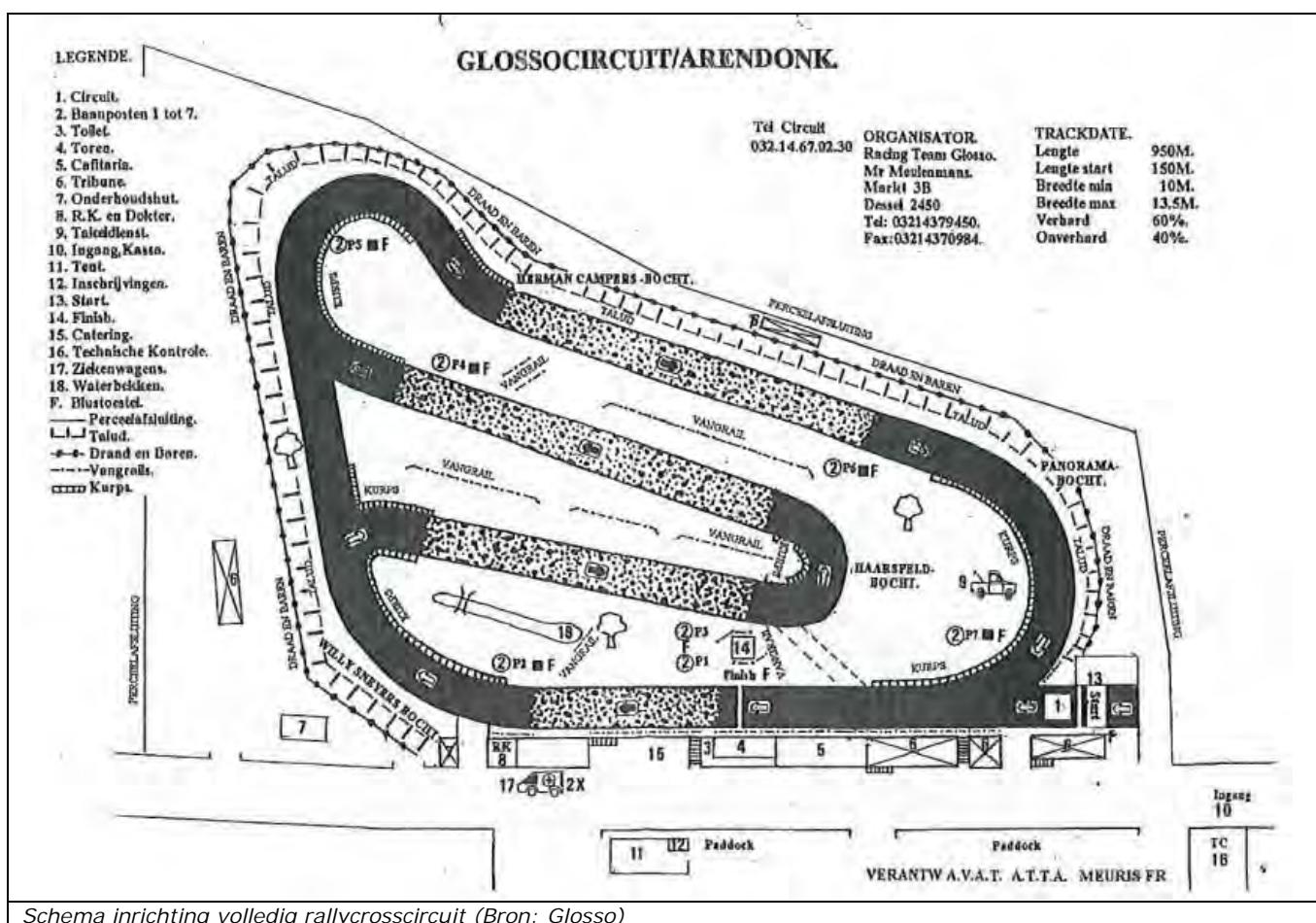
Het centrale gebied binnen de grondwal en groenstrip wordt voornamelijk ingenomen door de omloop zelf. Het westelijk deel van het circuit ligt zonevreed en kan daardoor momenteel niet worden gebruikt. Het heeft echter een gelijkaardige verschijningsvorm als het oostelijk deel van het circuit.

Het totale rallycross-circuit heeft een oppervlakte van 3,9 ha en beantwoordt aan de nationale en internationale normen:

- Lengte: 950 meter;
- Breedte: 12-15 meter;
- Gemengd verhard/onverhard terrein: Asphalt: 60% / Grind: 40%.

Het circuit dat op heden gebruikt wordt, betreft:

- Lengte: 530 meter;
- Breedte: 12-15 meter;
- Gemengd verhard/onverhard terrein: Asphalt 70% / Grind: 30%.



Schema inrichting volledig rallycrosscircuit (Bron: Glosso)

Bijhorende randinfrastructuur bevindt zich in het zuiden van het terrein: controletoren (h: 5,35m), cafetaria (h: 5,35 m), overdekte tribune, berging, sanitaire voorzieningen, medische ruimte, catering en technische controle.

Het circuit wordt aan noord-, oost- en westzijde begrensd door een talud, waarlangs een veiligheidsomheining voorzien is. De talud is 2 à 3 m hoger dan het circuit en 3 à 4 m hoger dan de onmiddellijke omgeving. Op deze berm nemen toeschouwers plaats. Aan noordelijke, westelijke en oostelijke zijde bevinden zich grachten.

Ten zuiden van het circuit ligt een weiland dat gebruikt wordt als pilotenparking of paddock.

Met het oog op een betere drainage werd in 1984 steenpuin in de bodem gestort. Na onderzoek bleek gevaar voor grondwaterverontreiniging weinig waarschijnlijk (Bron: BPA Schotelven; toelichting dd 29/1/1998).

De bezoekersparking en de paddock zijn geen vaste infrastructures, maar worden enkel in kader van wedstrijden, test- en oefenritten gebruikt. De huidige bezoekersparking wordt voorzien op gronden ten oosten van het circuit, de paddock ten zuiden. Tussen de pilotenparking en het circuit loopt dus een onverharde weg. In de paddock zijn enkele rijstroken verhard met kiezel en steenpuin.

3.2. Fotoreportage

Onderstaande wordt een beschrijving gegeven van de bestaande ruimtelijke structuur aan de hand van een fotoreportage.



Het plangebied is gelegen in openruimtegebied tussen de kern van Oud-Turnhout en Arendonk. Rondom het projectgebied liggen er percelen die ingezet worden voor landbouw.



Het rallycrosscircuit zelf is aangelegd met stroken in asfalt en kiezel.



Het circuit wordt aan de noord-, oost- en westzijde begrensd door een talud, waarlangs een veiligheidsomheining voorzien is.



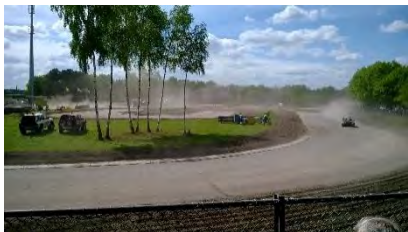
De talud is 2 à 3 m hoger dan het circuit en 3 à 4 m hoger dan de onmiddellijke omgeving.



Aan noordelijke, westelijke en oostelijke zijde bevinden zich achter de taluds grachten.



Een deel van het circuit is gelegen in de gewestplanbestemming natuurgebied.



Een deel van het circuit is gelegen in de gewestplanbestemming gebied voor dagrecreatie.



De toegang tot het circuit bevindt zich in het zuiden.



Bijhorende randinfrastructuur zoals de controletoren en de cafetaria liggen in het zuiden van het terrein.



Ten zuiden van het circuit ligt een weiland dat gebruikt wordt als pilotenparking.



In de paddock is er beperkt infrastructuur aanwezig.



Ten oosten van het circuit is een miniatuurcircuit aangelegd.



Aan Schotelven zijn op de aanliggende percelen van het plangebied twee woningen ingeplant.



Het circuit wordt ontsloten via een onverharde weg (die in Oud-Turnhout aansluit op de Kaeyputtenstraat)



De Loopbeemdenloop ontspringt ter hoogte van de onverharde weg



De omringende zones van het rallycrosscircuit zijn deels in gebruik als parking voor bezoekers en pilotenparking en deels in landbouwgebruik.



3.3. Elementen van de bestaande ruimtelijke structuur

Infrastructuur	
Bebouwing	Binnen het plangebied bevinden gebouwen en ondersteunende infrastructuur zich aan de zuidzijde. Het gaat om de controletoren, de cafetaria, een overdekte tribune, een berging, sanitaire voorzieningen, een medische ruimte, catering en technische controle. Op de direct aanpalende percelen zijn er enkel ter hoogte van Schotelven twee eengezinswoningen met bijgebouwen ingeplant.
Kleinschalige constructies	Er is een veiligheidsomheining voorzien aan de noord-, oost- en westzijde van het terrein.
Wegenis	Het plangebied is gelegen ten zuiden van en aangrenzend aan de N139 (Schotelven). De ontsluiting van het circuit zelf gebeurt langs de onverharde weg aan de zijzijde van het circuit.
Overige verharding	Het rallycrosscircuit bestaat deels uit stroken in asfalt
Leidingen	N.v.t.

Fysische structuur	
Reliëf	Het landschap wordt gekenmerkt door een vlakke en golvende topografie met uitgesproken reliëfstructuren bestaande uit valleien en ruggen. Het circuit wordt aan de noord-, oost- en westzijde begrenst door een talud die 2 à 3 m hoger is dan het circuit en 3 à 4 m hoger dan de onmiddellijke omgeving.
Waterlichamen	De Loopbeemdenloop, een waterloop tweede categorie, ontspringt ter hoogte van het plangebied aan de onverharde weg ter hoogte van de 'start' van het rallycrossparcours. Van daaruit stroomt de waterloop in zuidelijke en oostelijke richting, langs de perceelsgrens van het plangebied. Het huishoudelijk water wordt op heden via een septische put afgevoerd naar een afwateringsgracht die loost op de Loopbeemdenloop. Aan noordelijke, westelijke en oostelijke zijde bevinden zich grachten. In de huidige situatie kan het afstromend hemelwater van de verharde oppervlakken gedeeltelijk lokaal infiltreren en dit omwille van de beperkte graad/type van verharding (grindverharding) en de opvang in een zachte berm. Het overige deel wordt via afwateringsgoten en afwateringsgrachten afgevoerd naar de Loopbeemdenloop.
Overstromingen	Het gebied ten zuiden van de onverharde weg is mogelijk overstromingsgevoelig.
Groen	Binnen plangebied: hoogstammig groen rond circuit, struweel in noordoostelijke hoek nabij N139, bomenrij op pilotenparking ten zuiden van circuit Grenzend aan plangebied: bosje ten westen van plangebied
Bodem	Nat en vochtig zand (zie plan-MER)

Functies	
Wonen	Binnen het plangebied zijn er geen woningen aanwezig. Aan Schotelven zijn er op twee aanpalende perceel twee eengezinswoningen ingeplant.
Werken	N.v.t.
Openbare functies	N.v.t.

Recreatie	Het gebied wordt gebruikt voor dagrecreatie, zijnde een rallycircuit.
Landbouw	Het agrarische bodemgebruik in de omgeving van het plangebied staat grotendeels in functie van veeteelt, met nadruk op rundvee en varkens. De laatste jaren is er een opmars van grondloze veeteelt activiteiten, en situeert er zich in de omgeving van het plangebied een concentratie aan deze grondloze agrarische bedrijven. Zo kunnen er 8 professionele bedrijven worden aangeduid: serrebedrijf, opfokbedrijf, boomkwekerij, pluimveebedrijf, 2 varkensbedrijven en 2 kalverbedrijven. Door deze grondloze veeteeltactiviteiten vertegenwoordigt de akkerbouw in grote mate het ruimtegebruik, met hoofdzakelijk de cultivatie van maïs. Het plangebied zelf bevat enkele percelen met agrarische activiteiten: voornamelijk akkerbouw en een deel grasland (volgens landbouwgebruikspercelen ALV, 2014).
Natuur	Door de inrichting en aard van de activiteiten is het rallycrossterrein zelf niet van belang voor fauna en flora. In de oostelijke zone van het projectgebied is een kleine struweel aanwezig. Door de ligging, omvang en aard ervan is de ecologische waarde verwaarloosbaar. In het zuidelijke deel van het plangebied zijn de enige structuren van belang een houtkant in het terrein en de gracht aan de rand ervan.
Andere	
Dynamiek	8 wedstrijdweekends en 2 testweekends

Erfgoed	
Landschap	Het plangebied is volledig gelegen in het traditionele landschap 'Centrale Kempen' (320000), subeenheid 'Land van Herentals-Kasterlee' (320010). Dit landschap wordt gekenmerkt door een vlakke en golvende topografie met uitgesproken parallelle reliëfstructuren bestaande uit valleien en ruggen. Het omliggende landschap van het plangebied werd gevormd door de landbouwactiviteiten in de 19de eeuw. Het bestaat voornamelijk uit een open agrarisch landschap, waarbij zichten worden afgeschermd door opgaand groen en bewoning. Ter hoogte van het plangebied is geen (gekend) erfgoed vastgesteld. Het gebied grenst in het westen aan de relictzone 'Domein Corsendonk, Zwaneven en Tikkelbroeken'. Het rallycrosscircuit zelf is aangelegd met stroken in asfalt en kiezel. Het circuit is omgeven door een aarden berm in het noorden, oosten en westen. De berm zorgt voor een visuele afscherming en buffering tegen stof- en geluidshinder.
Onroerend erfgoed	Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen beschermde monumenten, dorps- of stadgezichten gesitueerd.
Perceelstructuur	Blokvormige perceelsstructuur ten zuiden van het circuit / onverharde weg
Ontsluiting	
Langzaam verkeer	De ontsluiting voor langzaam verkeer verloopt via de N139 Schotelven en de onverharde weg. De N139 is vanaf de aansluiting op de N18 tot de kern van Arendonk aangeduid als alternatieve fietsroute. Vanaf de kern van Arendonk tot de grens met Nederland is deze aangeduid als functionele fietsroute. In de omgeving van het plangebied bevinden zich enkele fiets- en wandelroutes: <ul style="list-style-type: none"> • Fietsroute 'Corsendonkroute' (Oud-Turnhout – Arendonk – Retie – Kasterlee) langs de Rhoode ten zuiden van zoekzone 4 (45 km) • Wandelknooppunten Kempens Landgoed 'Talanderswandelring' langs de Rhoode ten zuiden van zoekzone 4 (5, 5, 9 of 14 km)

	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsknooppuntennetwerk (47 – 65 – 61) in de omgeving van het plangebied.
Gemotoriseerd verkeer	De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer verloopt via de N139 Schotelven. De ontsluiting van het circuit voor gemotoriseerd verkeer gebeurt via de onverharde weg die ter hoogte van de bocht aantakt op de N139. Deze lokale weg loopt ten zuiden van het circuit en takt ca. 250 m ten oosten van het circuit aan op de N139. De N139 vormt de verbinding tussen Arendonk en Reusel (en verder richting Eindhoven). De N139 sluit via een T-splitsing aan op de N18 (Steenweg op Mol/Donk) ca. 2 km ten oosten van het plangebied, op het grondgebied van de gemeente Oud-Turnhout. Deze N18 sluit vervolgens verder naar het zuiden aan op de E34/A21 via het op- en afrittencomplex 25 Oud-Turnhout.
Openbaar vervoer	De N139 wordt bediend door de lijn 456 (Arendonk – Eel – Poppel), 455 (Arendonk – Zondereigen via Weelde Stenenbrug), 480 (Turnhout AZ Sint-Jozef – Arendonk – Reusel), 380 (Geel- Dessel- Retie – Arendonk (- Oud-Turnhout)) en 381 (Geel – Dessem – Witgoor – Retie – Arendonk (- Oud-Turnhout)) met onder andere haltes ter hoogte van het plangebied en gehucht Schotelven op ca. 200 m ten oosten van het plangebied. De lijn 480 kent een regelmatige bediening met een frequentie van 1 bus per uur. De overige lijnen hebben een beperkte bediening met bussen die speciaal zijn afgestemd op de begin- en einduren van scholen en/of bedrijven in de regio. Het dichtstbijzijnde station is dit van Turnhout, op ca. 10 km ten westen van het plangebied

Eigendomsstructuur	
Privaat	De pilotenparking ten zuiden van het circuit (255 B) is in handen van de rallycrossclub Glosso. De overige percelen in het plangebied zijn in eigendom van diverse private eigenaars.
Openbaar	Het rallycrosscircuit (perceel 105 K) en het meest oostelijk deel van het plangebied is in eigendom van de gemeente Arendonk.

4. Bestaande juridische toestand

Dit hoofdstuk dient samen met het plan "Feitelijke en juridische toestand" gelezen te worden.

4.1. Samenvatting

Ruimtelijke ordening	
Gewestplan	Gebied voor dagrecreatie, Natuurgebied, Agrarisch gebied en Landschappelijk waardevol agrarisch gebied → zie 4.2.1 B
HAG	HAG nr 19 → zie 5.1.2
Gewestelijk RUP	n.v.t.
Provinciaal RUP	n.v.t.
Gemeentelijk RUP	n.v.t.
BPA	BPA Schotelven (vernietigd door RvSt) BPA Congobos → zie 4.2.1 B
Ruilverkaveling	Gebied ten zuiden van circuit is opgenomen in ruilverkaveling Arendonk (dd 29/12/1975)
Zone non aedificandi	n.v.t.
Stedenbouwkundige vergunning	Gekende vergunningsaanvragen → zie 4.2.1 C
Verkavelingsvergunning	n.v.t.
Bouwmisdrijf	Bouwmisdrijf d.d. 6/7/1984 → zie 4.2.1 C
Milieuvergunning	Milieuvergunning klasse 2 (geldig tot 04.04.2018) → zie 4.2.1 C
Andere relevante vergunningen	n.v.t.
Stedenbouwkundige verordening	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening wegen voor voetgangersverkeer Gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwaterputten, infiltratie- en buffervoorzieningen Gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid Meer info: http://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Beleid/Planning/Verordeningen/tabid/13847/Default.aspx
Planologisch attest	n.v.t.
Wegenis	
Categorisering wegen (mobiliteitsplan)	N139 = lokale weg type 1
Buurtwegen	Chemin N° 2
Voetwegen	/
Rooilijnplan	n.v.t.
Erfdienstbaarheden	n.v.t.

Erfgoed	
Beschermde dorpsgezichten	/
Beschermde landschappen	Beschermde landschap op 670m: De Liereman fases 2+3
Erfgoedlandschappen	/
Vastgestelde ankerplaatsen	/
Beschermde monumenten	/
Beschermde archeologische monumenten	/
Bouwkundig erfgoed	/
Natuur	
Natuurreservaat	Op 670m erkend natuurreservaat De Liereman.
Bosreservaat	Op ca. 4km afstand, bosreservaat de Goorbossen.
VEN/IVON	VEN = GEN + GENO / IVON = NVWG + NVBG GEN: Op 670m De Liereman-Korhaan, op 3,7km De Ronde Put Goorken, Op 3km de Vallei van de Rode Loop en Warp
Vogelrichtlijngebied (speciale beschermingszone)	Op 1,2km Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout
Habitatgebied (speciale beschermingszone)	Op 660m Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout
Ramsar	/
Water	
Waterlopen (categorisering)	<ul style="list-style-type: none"> • Onbevaarbare waterloop categorie 2: Loopbeemdenloop in het zuidwesten en Schotelvenbeek, waterloop 2de categorie ten zuiden van percelen 1222A, 1220B, 1220C. • Onbevaarbare waterloop categorie 3: Wepaloop ten zuiden • Niet geklasseerde waterloop ten zuidoosten en ten zuiden
Effectief overstromingsgevoelig	Geen effectief overstromingsgevoelig gebied in of nabij plangebied.
Mogelijk overstromingsgevoelig	Mogelijk overstromingsgevoelig gebied in het zuiden van het projectgebied n.a.v. de vallei van de Loopbeemdenloop (zie 9.6).
Beschermingszone waterwingebied	Er is geen waterwingebied in de omgeving aanwezig. Het dichtste waterwingebied situeert zich op meer dan 1700 m ten zuidwesten.
Eigendomssituatie	
Onteigeningsplannen	n.v.t.
Recht van voorkoop	n.v.t.

4.2. Toelichting

4.2.1. RUIMTELIJKE ORDENING

A. Gewestplan

Het plangebied en zijn omgeving zijn opgenomen in het gewestplan 16 Turnhout goedgekeurd bij KB op 30/9/1977. Het plangebied is aangeduid als:

- Gebied voor dagrecreatie
- Natuurgebied
- Agrarisch gebied
- Landschappelijk waardevol agrarisch gebied

De omgeving kent voornamelijk de bestemming (al dan niet landschappelijk waardevol) 'agrarisch gebied' en ten zuidwesten 'natuurgebied'.

B. Bestemmingsplannen

BPA Schotelven (vernietigd door Raad van State dd 9/1/2003)

Het BPA Schotelven werd in 2000 opgemaakt ter regularisatie van het rallycross-circuit dat deels in natuurgebied is gelegen. Het BPA voorzag naast ruimte voor het rallycross-circuit en plaats voor de constructie van gebouwen eveneens een publiekstoegankelijke bufferstrook met groenbeplanting en geluidswerende schermen.



Uittreksel uit bestemmingsplan BPA Schotelven (vernietigd door Raad van State)

Er werd tevens een compensatievoorstel gedaan voor de bestemmingswijziging van natuurgebied (zie BPA Congobos).

Het BPA Schotelven werd op 9/1/2003 vernietigd door de Raad van State: de Raad van State oordeelde dat door middel van een BPA geen van het gewestplan afwijkende bestemming kan worden gecreëerd.

BPA Congobos (goedgekeurd bij MB dd 31/3/2000)

In het compensatie-BPA Congobos werd gebied voor dagrecreatie bestemd naar natuurgebied als compensatie voor de herbesteding van natuurgebied naar recreatie ter hoogte van het rallycrosscircuit.

Het BPA Congobos werd door de Raad van State niet mee vernietigd en is dus nog steeds van kracht.

C. Vergunningstoestand

Stedenbouwkundig

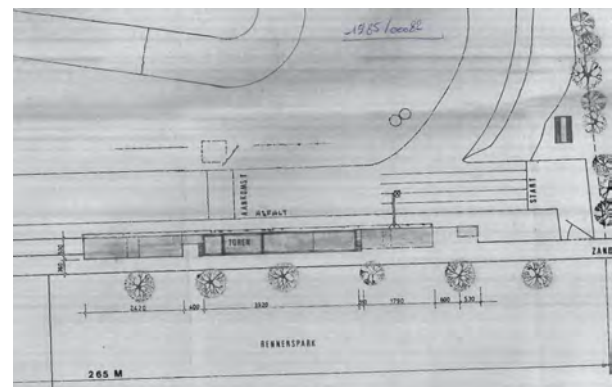
In 1971 werd het zogenaamde perceel SPIEBOS door de gemeente Arendonk aan de vzw RT GLOSSO toegekend. Begin jaren zeventig werd het volledige circuit aangelegd en werd met de rallycross-activiteiten gestart. Er zijn geen stedenbouwkundige vergunningen gekend die dateren van vóór 1977. Bestaande constructies die gebouwd zijn vóór de eerste inwerkingtreding van het gewestplan (dd 6/11/1977), zijn volgens de VCRO vergund geacht, tenzij dit tegengesproken kan worden.

Gekende vergunningsaanvragen zijn:

- (1) 1979: Bouwen van een controletoren: (3,56 x 10,56 m): vergund op 20/3/1980 met voorwaarden
- (2) 1984: uitbreiden van de controletoren (8 x 5m): positief stedenbouwkundig attest verleend op 5/7/1984
- (3) 1984: regularisatie uitbreiding controletoren (24 x 5,3m en 20,3 x 5,1m): geweigerd
- (4) 1999: bouw GSM-mast met antennes + bijhorende apparatuur: vergund op 2/10/2001
- (5) 2003: het plaatsen van een antennemast in beton en sirene met bijbehorende zender-ontvanger met voedingsvoorziening: vergund op 1/8/2003
- (6) 2012: verbouwen en uitbreiden van de sanitaire ruimten, lift, archief en speakerruimte en het regulariseren van de cafetaria en berging: vergund op 10/1/2013
- (7) 2013: verbouwen en uitbreiden van de sanitaire ruimten, lift, archief en speakerruimte (vergroting gang gelijkvloers en eerste verdieping met 7,96 m² tov vergunning nr. 2012/00134): aktenam melding op 31/1/2013



(1)



(2)



(6)

Op 6/7/1984 werd een bouw misdrijf vastgesteld voor het graven van een sleuf (5 x 50m, 3m diep) volgestort met afval, het uitvoeren van bouwwerken (5 x 15m, 5m hoog) bestaande uit een metalen constructie en plaatsen van een fundering (5 x 40m), plaatsen van 11 containers (18m lang). Voor dit bouw misdrijf werd op 28/2/1985 een meerwaarde gevorderd.

Milieuvergunning

De milieuvergunning klasse 2 werd in april 2013 verlengd voor een periode van 5 jaar in afwachting van het PRUP en eindigt op 04.04.2018. De milieuvergunning voor het gedeelte dat volgens het gewestplan Turnhout gelegen is in het gebied voor dagrecreatie (korte omloop) en voor een maximum van 8 wedstrijden en 2 testweekends per jaar, betreft volgende Vlaremrubrieken:

32.9.3c: Permanente omlopen voor gemotoriseerde voertuigen met een geluidsemmissie van maximaal 98dB (maximaal 8 wedstrijdweekends en 2 testweekends per jaar).

Van volgende Klasse 3 rubrieken wordt akte genomen:

3.2.2° a: het zonder behandelen lozen van normaal huishoudelijk afvalwater anders dan afkomstig van woonegelegenheden;

3.6.1: afvalwaterzuiveringsinstallatie voor de behandeling van normaal huishoudelijk afvalwater anders dan afkomstig van woonegelegenheden;

2.4.a.1: opslag van minder dan 1.000 liter afvalolie.

De milieuvergunning vermeldt: "Het lijkt aangewezen de sterfput te vervangen door een behandelingseenheid voor huishoudelijk afvalwater (zelfde principe als gehanteerd wordt bij woningen gelegen in zuiveringszone C)." In de nieuwe aanvraag is dan ook rubriek 3.6.1. opgenomen.

Verder wordt ook vermeld dat de vergunning afhankelijk is van de strikte naleving van de volgende bijzondere voorwaarden:

- onverminderd de bepalingen van art. 5.32.10.1 dienen de bepalingen van hoofdstuk 4.5 "beheersing van geluidshinder" van Vlare II te worden nageleefd;
- voor het begin van elke wedstrijd dient elk voertuig te worden gecontroleerd dat het aan de geluidsnormering van max. 98dB(A) voldoet. Voertuigen die niet voldoen, dienen te worden geweigerd voor deelname. De exploitant houdt een register bij van de uitgevoerde metingen.
- er mogen slechts 8 evenementen en 2 testweekends per jaar worden georganiseerd
- de speakerinstallatie aanwezig op de omloop mag geen bijkomende geluidshinder naar de omgeving toe opleveren;
- de aangevraagde activiteiten dienen zich strikt te beperken tot het gebied in dagrecreatie.

5. Relatie met structuurplannen

De VCRO (art. 2.2.9 §2) bepaalt dat provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Verder stelt de VCRO (art. 2.1.2) dat het bindend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan bindend zijn voor de provincie. De bindende onderdelen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zijn niet bindend voor de provincie en het gewest.

5.1. Relatie met het gewestelijk niveau

5.1.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV) (B.S. 21/03/1998) EN LATERE HERZIENINGEN (B.S. 21/04/2004 EN 18/04/2011)

A. Bindende bepalingen

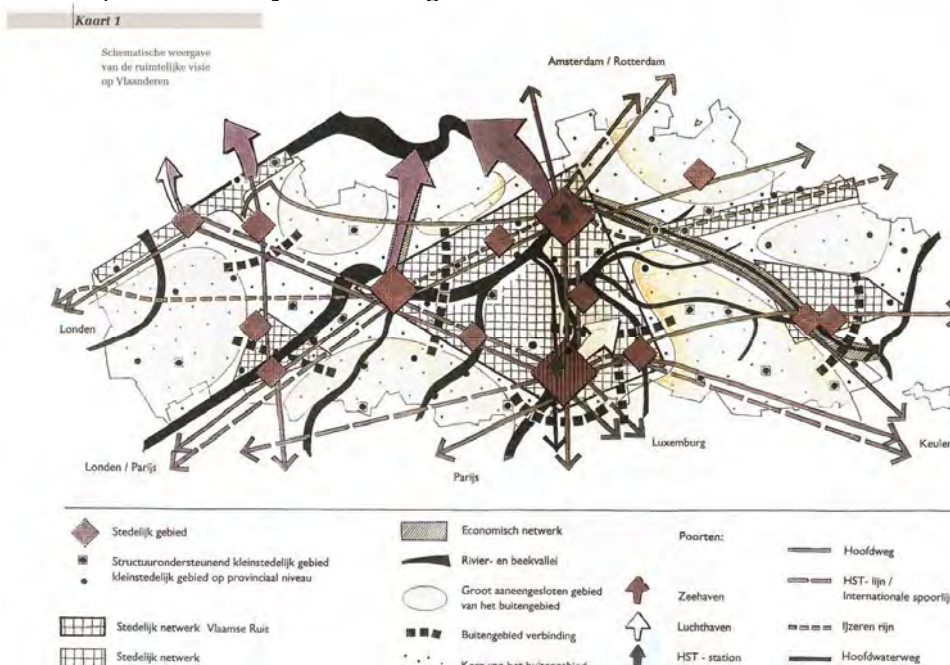
Selectie als buitengebied.

B. Richtinggevende bepalingen

Het plangebied ligt in het buitengebied. Het ligt buiten de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Turnhout.

Visie RSV met betrekking tot terreinen voor gemotoriseerde sporten

Indien men de structuurbepalende functies van het buitengebied wil vrijwaren, kan de toeristisch-recreatieve infrastructuur er slechts op een specifieke manier aanwezig zijn. De aard en het type van de infrastructuur zelf zijn hierbij van belang. De ontwikkelingsmogelijkheden van de toeristisch-recreatieve infrastructuur zullen immers worden bepaald door de positie ervan binnen en de impact ervan op de natuurlijke en de agrarische structuur.



Teneinde de impact van bepaalde toeristisch-recreatieve infrastructuren ten opzichte van het buitengebied te kunnen inschatten, wordt er op basis van de categorieën 'toerisme en recreatie' en de subcategorieën 'verblijf' en 'dag' een onderscheid gemaakt tussen hoog-dynamische en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. Dit onderscheid geeft de relatie aan die er bestaat tussen de toeristisch-recreatieve infrastructuur in kwestie en de omliggende onderdelen van het

buitengebied en spreekt zich in die zin uit over de belasting van deze laatste in functie van haar draagkracht.

Onder hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt die infrastructuur verstaan die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economisch structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt (bijvoorbeeld door een sterk geconcentreerd voorzieningenpakket of één grote voorziening op één plaats, door de aanwezigheid van een grote groep mensen per oppervlakte-eenheid,...). Terreinen voor gemotoriseerde sporten in het algemeen worden beschouwd als hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. Tevens is deze infrastructuur eveneens geluidshinderlijk. Laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur daarentegen, betreft infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik.

Wat betreft bestaande hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur en de wildgroei van hinderlijke vormen van sport en recreatie (lawaai) in het buitengebied, gelden strikte locatie- en uitbreidingsvoorwaarden én moet de bestaande infrastructuur gelegen zijn in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen aangeduid wordt als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van toeristisch-recreatief belang.

Nieuwe hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur is slechts onder strikte voorwaarden mogelijk in het buitengebied. Nieuwe hoog-dynamische infrastructuur in het buitengebied kan ingeplant worden, binnen de specifieke randvoorwaarden gesteld door de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw én wanneer de beoogde infrastructuur gelegen is in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke structuurplannen aangeduid wordt als zone van primair toeristisch belang.

De lokalisatie van bijkomende hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur kan onderzocht worden in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:

- de reële behoefte aan de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in een ruime omgeving (in het stedelijk netwerk, in het stedelijk gebied, ...) aangetoond wordt;
- de schaal van de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur aansluit bij de schaal van het landschap;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur een ruimtelijke meerwaarde betekent voor de natuurfunctie, de landbouwfunctie en/of de bosfunctie;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast op gewestelijk niveau.

Het is de bedoeling de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied te garanderen, zonder het functioneren van de structuurbepalende functies van het buitengebied, landbouw, natuur, bos, en wonen en werken aan te tasten. Op deze wijze blijft het buitengebied gevrijwaard voor haar structuurbepalende functies en wordt de versnippering door bebouwing en toeristisch-recreatieve infrastructuren tegengegaan. Een aantal verzorgende activiteiten, zoals bijvoorbeeld een kwaliteitsvol logiesaanbod, wordt hierbij het best geconcentreerd in de kernen van het buitengebied.'

5.1.2. AFBAKENING VAN DE GEBIEDEN VAN DE NATUURLIJKE EN AGRARISCHE STRUCTUUR

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelde de Vlaamse overheid in 2006 een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos op voor de regio Neteland.

Op 21 december 2007 nam de Vlaamse Regering kennis van deze visie en keurde ze de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande gewestplannen voor ca. 44.500 ha agrarisch gebied én een operationeel uitvoeringsprogramma goed.

In het operationeel uitvoeringsprogramma is aangegeven welke gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen de Vlaamse overheid de komende jaren zal opmaken voor de afbakening van de resterende landbouw-, natuur- en bosgebieden.

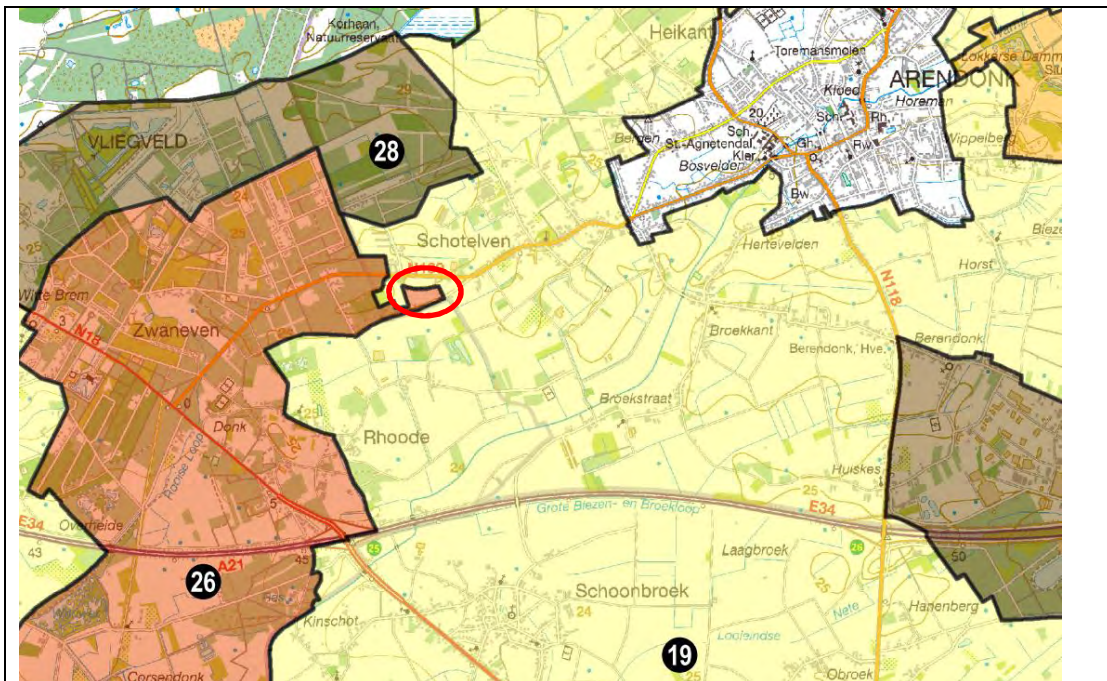
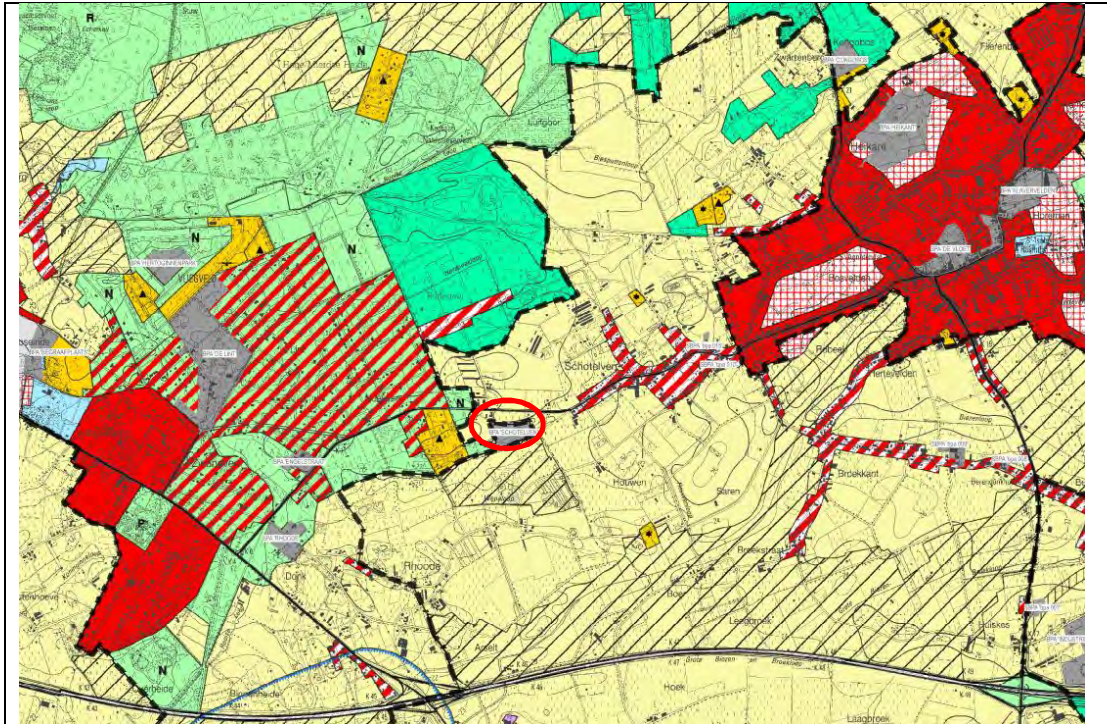
A. Gewenste ruimtelijke structuur

Het is cf. de gewenste ruimtelijke structuur de bedoeling om de bosstructuur en bosverbinding tussen boscomplex E3-vijver en Tikkebroeken te versterken (1.3, 4.2) (totaal richtcijfer 15 ha) en de boscomplexen Zwaneven-Schotelven als natuurverwevingsgebied (1.2) te differentiëren.

	<p>Samenhangende boscomplexen behouden en versterken als structuurbepalende natuur- en/of Landschapselementen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.2 Boscomplex Zwaneven – Schotelven <p>Behoud en versterking van zeer waardevolle natuurcomplexen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1: Natuurcomplex rond Rodegoor <p>Ruimtelijk-functioneel samenhangende gebieden vrijwaren voor de land- en tuinbouw (met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8.3: Ruilverkaveling Arendonk <p>Grondgebonden landbouw als drager van open ruimtekamers</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.1: Landbouwgebied ten noorden van Arendonk <p>Vrijwaren en versterken van kleinschalige open ruimtegebieden</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12.1: Gebied ten noorden van E34 rond Zwaneven
<p>Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte 2 'Bovenlopen Kleine Nete'</p>	

B. Operationeel uitvoeringsprogramma

Het agrarisch gebied en landschappelijk waardevol gebied rond het rallycrossterrein werd beleidsmatig herbevestigd als agrarisch gebied, m.n. gebied 19 Landbouwgebieden ten zuiden van Oud-Turnhout en rond Arendonk.



Het rallycrosscircuit en het (natuur-)gebied ten westen ervan is opgenomen in gebied 26 (gebied ten oosten van Oud-Turnhout en de omgeving van de Priorij van Corsendonk), i.e. een gebied met 'op te starten specifiek onderzoek voorafgaand aan uitvoeringsactie'

Via verder onderzoek en overleg zal het landbouwgebruik en de landbouwbedrijfszetels gedetailleerd in kaart gebracht worden en zullen concrete mogelijkheden voor het uitbreiden van natuur- of bosgebieden onderzocht worden.

C. Motivatie inname Herbevestigd Agrarisch Gebied (HAG)

C1. Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten herbevestigd agrarisch gebied en een verantwoording waarom de alternatieven buiten herbevestigd agrarisch gebied niet weerhouden worden.

Zowel op nationaal als provinciaal vlak werd naar een oplossing gezocht omtrent geluidsbelastende sportactiviteiten. Specifiek binnen de provincie Antwerpen werd de mogelijke uitbouw van 'multifunctionele' terreinen onderzocht als locatie-alternatieven met betrekking tot terreinen voor geluidsproducerende sporten. In dit kader werd eveneens onderzocht of rallycrossactiviteiten combineerbaar zijn met het gebruik van deze terreinen. Dit bleek niet mogelijk. De geselecteerde terreinen zijn namelijk gericht op sporten op een niet verharde ondergrond. De rallycross heeft een circuit nodig bestaande uit een deels verharde en deels niet-verharde ondergrond. Voor deze specifieke activiteit bleek dan ook geen locatiealternatief voorhanden. Derhalve wordt met dit planinitiatief (opmaak van het RUP) geopteerd om de activiteit te herbestendigen op deze site, de activiteit in zijn functioneren te saneren (veiligere oplossing parkeren, landschappelijke inpassing,...) en de kwaliteit naar omgevende functies te verhogen.

In het plan-MER werden omwille van hogerstaande redenen geen locatiealternatieven voor de rallycrossactiviteiten onderzocht.

De (tijdelijke) parkeerbehoefte van bezoekers wordt in de directe nabijheid van het circuit opgevangen. De vraag om parkeermogelijkheden voor bezoekers op bestaande parkings op afstand te voorzien (met shuttledienst) bleek niet haalbaar en wenselijk. Er is te weinig aanbod op bestaande parkings. Bovendien is het gedeeltelijk inzetten van bestaande parkings omwille van verkeersveiligheid niet wenselijk: door het parkeren op een gereguleerde manier aansluitend op het circuit te voorzien ontstaan er geen conflicten tussen voetgangersstromen en autoverkeer en wordt oneigenlijk parkeren in de straten rond het circuit vermeden. Parkeren nabij het circuit is dan ook als uitgangspunt voor het MER en RUP: de onderzochte locatie-alternatieven beperken zich tot een perimeter rond het circuit (begrensd door de N139, het natuurgebied en de landbouwweg ten zuiden van de pilotenparking).

C2. Onderzoek naar de impact op de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische structuur.

In het plan-MER werden aanpalend aan de omloop verschillende zoekzones onderzocht in functie van het inrichten van een pilotenparking (of paddock) en het opvangen van de parkeerbehoefte van bezoekers (zie ook 10.1).

Om de impact op landbouw te beperken, wordt het plan als volgt opgevat:

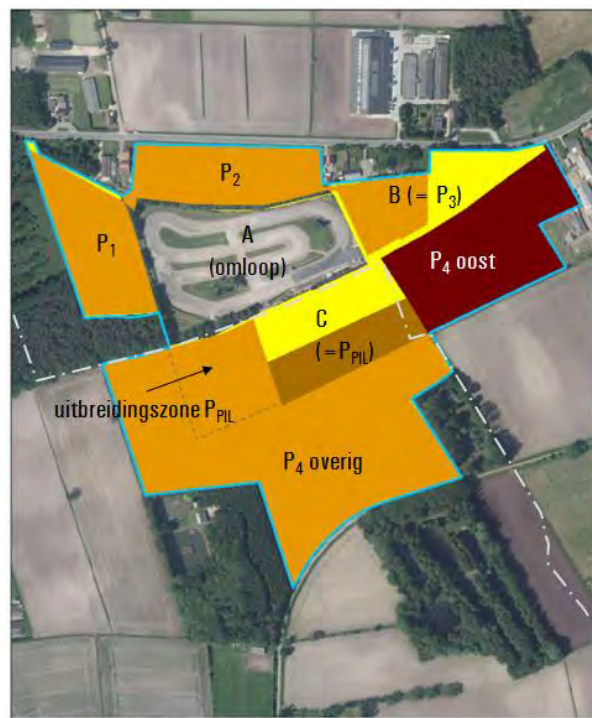
- volgende gebieden worden (her)bestemd naar recreatiegebied
 - art 1 = de omloop zelf, niet bestemd als landbouwgrond en ook niet in landbouwgebruik
 - Art 2 - deelgebied A (komt overeen met zone P3 in plan-MER) = een sterk versnipperd, driehoekig gebied dat de bestemming landbouw heeft, maar waarvan het oostelijk deel geen landbouwgebruik kent. Het perceel is in eigendom van de gemeente Arendonk en is ingericht als parking en circuit voor miniatuurauto's (zie hoofdstuk 3)
 - Art 2 - deelgebied B = de bestaande pilotenparking ten zuiden van de omloop; deze heeft een landbouwbestemming, maar kent geen landbouwgebruik. Deze zone is reeds in gebruik als pilotenparking. Het is eigendom van de rallycrossclub Glosso.
- Volgende gebieden behouden de hoofdbestemming landbouw en krijgen een ondergeschikte nevenbestemming
 - Zones P1 en P2 (art 3): tijdelijk gebruik als bezoekersparking wordt toegestaan. Het gebruik hiervan is op basis van het verwacht aantal toeschouwers overeen te komen met de betrokken landbouwers en is beperkt tot 1 dag (wedstrijddag) en dit maximaal 8x/jaar. Om de landbouw niet te hypothekeren zijn permanente constructies en verhardingen verboden.

- De uitbreidingszone ten westen van de bestaande pilotenparking. Het gebruik hiervan is op basis van het verwacht aantal piloten overeen te komen met de betrokken landbouwers en is beperkt tot 3 à 4 dagen (wedstrijdweekend, inclusief op-/ afbouw) en dit maximaal 3x/jaar (enkel bij nationale en internationale wedstrijden met groot aantal piloten). Om de landbouw niet te hypothekeren zijn permanente constructies en verhardingen verboden.
- De overige gebieden worden niet opgenomen in het plangebied van het RUP
 - Het deel van P4 ten oosten van de Loopbeemdenloop: directe bedrijfsweide (grenzend aan bedrijfszetel): gebied met zeer hoge landbouwimpact
 - Het overig gedeelte van P4 ten zuiden van de onverharde weg: maximaal behoud aaneengesloten landbouwgebied



Figuur: zoekzones onderzocht in plan-MER

- Legende:**
- Rallycross circuit
 - ▲ In-/uitrit circuit
 - Zoekzone parkeren
 - Ontsluiting (indicatief)



Figuur: resultaten landbouwimpactstudie (LIS)

- | | | | |
|--|------------------|--|--|
| | Studegebied | | Nieuw in 2012 geregistreerd |
| | Sterk betrokken | | Bebouwd agrarisch gebied |
| | Zeer hoge impact | | Bebost agrarisch gebied |
| | Hoge impact | | Agrarisch gebied bij natuurbeheerder geregistreerd |
| | Matige impact | | Agrarisch gebied bij waterbeheerder geregistreerd |
| | Lage impact | | Agrarisch gebied met beperkingen |
| | Zeer lage impact | | Agrarisch gebied (niet in landbouwgebruik) |

C3. Onderzoek naar de mogelijke flankerende maatregelen voor landbouw.

Planologisch wordt een gebied van 4,3 ha herbestemd van landbouwgebied (HAG) naar recreatiegebied. Het gaat om:

- Driehoekig gebied ten oosten van de omloop (art 2 – deelzone A)
- Gebied ten zuiden van de omloop (art 2 – deelzone B)
- Een kleine strook ten noordoosten van de omloop nodig voor de realisatie van een kwalitatieve buffer (art 1)

Een groot deel van de gemeente Arendonk en Oud-Turnhout is beleidsmatig herbevestigd agrarisch gebied (HAG). De overige openruimtegebieden in de omgeving van het plangebied hebben vaak een natuur- en/of bosfunctie. In de onmiddellijke nabijheid van het plangebied zijn er bovendien geen zonevreemd gelegen percelen met landbouwgebruik aanwezig die planologisch als compensatiegebied kunnen dienen. Het is dan ook niet mogelijk om planologische compensatie van HAG te voorzien in de gemeente Arendonk en Oud-Turnhout.

Slechts een deel van het planologisch te herbestemmen gebied, kent ook effectief een landbouwgebruik. Het gaat om één perceel ten oosten van de omloop met een oppervlakte van $\pm 7.885 \text{ m}^2$. De voorschriften laten toe om het volledige circuit in gebruik te nemen en de nodige akoestische en afschermende maatregelen te nemen zonder dit perceel in te nemen. De mogelijkheid tot gefaseerde uitvoering, zorgt ervoor dat een geleidelijke gebruiksbeëindiging mogelijk is en de gebruiker kapitaalsintensieve investeringen kan vermijden. Bij verwerving of ingebruikname is het aangewezen om de getroffen landbouwer op een billijke manier te vergoeden.

5.2. *Relatie met het provinciaal niveau*

5.2.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN PROVINCIE ANTWERPEN (RSPA)
(B.S. 14/08/2001) EN LATERE HERZIENING (B.S. 17/05/2011)

De essentie van de ruimtelijke visie op toerisme en recreatie in het RSPA is de aanduiding van gebieden waar hoogdynamische infrastructuur kan worden ingeplant en van gebieden waar dit moet vermeden worden. Op deze wijze richt het beleid zich op het geven van maximale ontwikkelingskansen in functie van de aard van de verschillende gebieden. In zowel het richtinggevend als het bindend gedeelte van het RSPA wordt gesteld dat de provincie de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsintensieve sporten verder onderzoekt in de uitvoeringsfase.

A. Richtinggevende bepalingen

Binnen het RSPA worden 'toeristisch-recreatieve netwerken' aangeduid en 'toeristisch recreatieve knooppunten'.

Arendonk behoort tot de hoofdruimte 'Noorderkempen' en tot de deelruimte 'rustig grensgebied'. Binnen de toeristisch-recreatieve structuur behoort Arendonk tot het strategische rustgebied. Hier geldt het principe van beperkt recreatief medegebruik. Uitbouw of inplanting van hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur kan niet in de deelruimte 'Rustig grensgebied'. Kwaliteitsverbetering van bestaande infrastructuur is wel mogelijk.

B. Bindende bepalingen

Bindende bepaling nr. 51 stelt dat de provincie de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor lawaaihinderlijke sporten onderzoekt.

In de bindende bepalingen van het RSPA wordt bovendien gesteld dat een kwaliteitsverbetering van de bestaande toestand wel is toegestaan in de deelruimte 'Rustig grensgebied'.

Gezien het PRUP geen betrekking heeft op nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve activiteiten, maar een beperkte uitbreiding van het terrein mogelijk maakt en zorgt voor een algemene optimalisering en kwaliteitsverhoging ten opzichte van de bestaande feitelijke (vergunde) toestand (verbeterde akoestische inpassing met een geluidswal, veiligere verkeerssituatie gecreëerd door het scheiden van de looproutes en de rallywagens,...) is het PRUP bijgevolg verenigbaar met het RSPA.

5.3. Gemeentelijk niveau

5.3.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ARENDONK

A. Richtinggevende bepalingen



Relevante aspecten uit gewenste ruimtelijke structuur

- Glosso-circuit = gemeentelijk sportcentrum / recreatiezone
- Bebouwing langs N139: afstemming landelijkheid – grootschaligheid
- N139 = lokale weg type 1
- Vallei Loopbemdelloop (ten zuiden van circuit en onverharde weg): beekvallei met sturende werking

Gelet op de aard van het plan (recreatie) worden de doelstellingen inzake gewenste toeristisch recreatieve structuur vermeld:

- Geen nieuwe hoogdynamische toeristisch recreatieve infrastructuur;
- Recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht;
- Speelruimten afstellen op randvoorwaarden open ruimte
- Het gebied van de Wepaloop is omschreven als speciaal aandachts- en belangrijk natuurverbingsgebied.

In het GRS wordt bij gewenste toeristisch-recreatieve structuur ook expliciet verwezen naar het Glosso-circuit. Gelet op de provinciale bevoegdheid wordt verwezen naar de (inmiddels achterhaalde) stand van zaken van het provinciaal onderzoek naar terreinen voor gemotoriseerde sporten.

“Op provinciaal niveau werden 4 terreinen aangeduid die in aanmerking komen om ontwikkeld te worden als permanent crossterrein. Het Glosso-circuit is daar niet één van. Het Glosso-circuit als permanent crossterrein wordt dan ook op termijn uitgedoofd. De zone voor dagrecreatie wordt echter wel behouden voor recreatieve activiteiten binnen de draagkracht van de omgeving.”

Motivering afwijking GRS

Het provinciaal onderzoek is inmiddels verder gevorderd.

Voor de rallycross-activiteiten in Arendonk werden in de diverse stappen in het locatieonderzoek voor gemotoriseerde sporten, ondanks vele inspanningen en overleg, geen geschikte locatiealternatieven gevonden, ook niet in combinatie met bestaande terreinen (omwille van de incompatibiliteit van het terreingebruik door deze verschillende sporten). Het is daarom het meest aangewezen om de rallycrossactiviteit in Arendonk te bestendigen.

Het GRS dateert van 2005. Het GRS baseerde zich op het vooronderzoek dat werd afgerond, waarbij werd gesteld dat een multifunctioneel terrein voor autosporten in Grobbendonk ontwikkeld ging worden. Hierdoor kon de Rallycross te Arendonk naar hier geherlocaliseerd worden. In dit opzicht werd het GRS van Arendonk dan ook opgemaakt, dat de bestaande Rallycross een uitdovend karakter krijgt, er van uitgaande dat de zone ging geherlocaliseerd worden naar Grobbendonk.

Op 19 mei 2006 stelde de Vlaamse Overheid het RUP Specifiek regionaal bedrijventerrein met watergebonden karakter Beverdonk vast. Door de opmaak van het gewestelijk RUP in het kader van het ENA, was de herlocalisatie niet meer mogelijk.

De gemeenteraad van Arendonk heeft bovendien in het kader van het openbaar onderzoek een gunstig advies uitgebracht. Hierdoor kan besloten worden dat de gemeente akkoord gaat met een afwijking van de niet meer actuele visie uit het GRS. Bovendien staat een provinciaal RUP in rechtshierarchie boven een gemeentelijk structuurplan.

B. Bindende bepalingen

Grenzend aan plangebied: selectie van N139 als lokale weg type 1

5.3.2. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OUD-TURNHOUT

A. Bindende bepalingen

- Grenzend aan plangebied: selectie van N139 als lokale weg type 1

B. Richtinggevende bepalingen



Fragment uit gewenste ruimtelijke structuur met indicatieve aanduiding plangebied (rode cirkel)

Binnen plangebied

- Landbouwgrond type I: In deze gebieden is het agrarische gebruik dominant en wordt agrarische vernieuwing nagestreefd. Een goede percelering, een optimale bereikbaarheid en een goede waterhuishouding zijn hier vereist. Nevengeschikte functies zoals wonen of recreatie kunnen enkel ter ondersteuning van de landbouw.

In omgeving plangebied

- Bosgebied Rodegoor ten westen van het plangebied
 - Woonbos Zwaneven – De Lint: ten noordwesten van het plangebied

6. Studies en beleidsplannen

6.1. *Stiltegebied De Liereman*

Op 28 juli 2011 heeft de deputatie de goedkeuring gegeven voor de ondertekening van door het provinciebestuur van de engagementsverklaring Stiltegebied domein De Liereman en de uitreiking van het kwaliteitslabel.



De bestending van de huidige rallycrossactiviteiten heeft geen significante invloed op dit stiltegebied.

7. Aandachtspunten van het plan

7.1. *Beleid inzake gemotoriseerde sporten*

De Vlaamse Regering voert een beleid om de gemotoriseerde sporten ruimtelijk in te passen. Op 19 juli 2002 besliste de Vlaamse Regering dat in Vlaanderen minimaal 12 en maximaal 15 locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten voor gemotoriseerde sporten dienden te komen. Provinciale spreidingstabellen vormden hiervoor de basis.

Op 4 februari 2005 preciseerde de Vlaamse regering de procedure die de Vlaamse provincies kunnen volgen bij het indienen van voorstellen en locaties voor dergelijke terreinen. Als voorwaarde stelde de Vlaamse Regering dat voor iedere voorgestelde locaties een lokaal maatschappelijk draagvlak moet aangetoond worden.

Door beslissingen van de Vlaamse Regering van 23 december 2005 en 14 december 2007 werden er voor de provincie Antwerpen 3 locaties aangeduid als permanente omlopen met trainingsfaciliteiten voor gemotoriseerde sporten: in Westerlo het terrein Rooiveld, in Balen het terrein Hondapark en in Brecht het terrein Kraaienhorst. Aanvankelijk duidde de provincie ook een terrein aan in Grobbendonk, maar uiteindelijk werd deze optie niet weerhouden toen de gemeente een negatief standpunt innam. Op de drie aangeduide terreinen door de Vlaamse regering uit 2005 en 2007 (Westerlo, Balen, Brecht) was geen mogelijkheid om de GLOSSO rallycross te herlokaliseren. Rallycross wordt voor een gedeelte op een verharde ondergrond beoefend. Op deze drie terreinen was er geen mogelijkheid voor sporten op een verharde ondergrond. Daarom was er een nood aan een andere oplossing, m.n. het bestendigen van het terrein op de huidige locatie in Arendonk (zie ook hoofdstuk 1.1.2 – voortraject PRUP).

Het bepalen van dergelijke locaties is op provinciaal niveau eveneens gevat door de bindende bepaling nr. 51 van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA). De bindende bepaling stelt dat de provincie de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor lawaaihinderlijke sporten onderzoekt. Aan deze vraag werd onder andere antwoord gegeven in de beslissing van de Vlaamse regering van 2005 en 2007, op basis van de spreidingstabel voor de provincie Antwerpen.

Gelet op de moeilijke locatiekeuze, niet in het minst in andere provincies, en grote vraag naar dergelijke terreinen vroeg de bevoegde minister aan de provincies Antwerpen en Limburg om na te gaan of er nog bijkomende mogelijkheden voorhanden waren. Ook bleken geen mogelijkheden om op de drie definitief vastgestelde locaties voor gemotoriseerde sporten met onverharde ondergrond rallycross te organiseren. De inpassing van een rallycross op terreinen voor motorsport is ook moeilijk omwille van de spoorvorming door de motorcross.

De Vlaamse Regering besliste op 5 oktober 2011 om de provincie Antwerpen te gelasten, in overleg met de gemeente en alle andere betrokken partijen, een onderzoek te organiseren naar de haalbaarheid en de mogelijkheden om een voldoende groot terrein te voorzien voor de bestaande rallycross in Arendonk en de opmaak van een PRUP aan te vangen.

Voor de rallycross-activiteiten in Arendonk werden in de diverse stappen in het locatieonderzoek voor gemotoriseerde sporten, ondanks vele inspanningen en overleg, geen geschikte locatiealternatieven gevonden, ook niet in combinatie met bestaande terreinen (omwille van de incompatibiliteit van het terreingebruik door deze verschillende sporten).

De aangeduide terreinen kunnen wel voorzien, omdat ze elkaar aanvullen, in de diverse eisen van verschillende gemotoriseerde sporten, met uitzondering van de rallycross.

Uit deze vaststelling dient de beslissing van de provincie Antwerpen begrepen te worden om een PRUP op te maken voor het bestaande rallycross-circuit te Arendonk.

De provincie heeft dus voldoende grond om een PRUP op te maken voor de bestaande rallycross te Arendonk:

- In het RSPA wordt aangegeven dat de provincie onderzoek doet naar geluidsintensieve sporten.
- Onderzoek naar multifunctionele locaties werd in het verleden onderzocht en werd niet haalbaar geacht wegens gebrek aan draagvlak.
- Vlaanderen heeft steeds duidelijk gesteld voorstander te zijn om op de huidige locatie te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een voldoende groot terrein te voorzien.
- Het plangebied is gelegen binnen het toeristisch recreatief netwerk van de provincie, dus de locatie valt te verdedigen.
- Het onderzoek naar de haalbaarheid om een voldoende groot terrein te voorzien op de huidige locatie werd in maart 2016 afgerond. Op basis van dit onderzoek besliste de deputatie, in samenwerking met de betrokken overheden op zowel Vlaams als gemeentelijk niveau om een PRUP op te starten voor de bestaande Rallycross.

7.2. Gewenste gebruiksmogelijkheden in functie van rallycrossactiviteiten

Gebruik:

- maximaal 8 wedstrijdweekends (16 dagen) en 2 testweekends per jaar

7.2.1. PILOTENPARKING

De vereiste omvang van de pilotenparking is afhankelijk van het aantal piloten en het type-evenement. Voor nationale en internationale wedstrijden is immers een oppervlakte van 270 m² per piloot nodig. Voor VAS-wedstrijden en open deur evenementen is dit 100 m² per piloot. In onderstaande tabel is een inschatting gemaakt van het verwacht aantal evenementen per type en een (maximale) inschatting van het aantal piloten.

Type evenement	frequentie	PILOTENPARKING Paddock			
		# piloten*	vereiste ruimte (in ha)	Gebruik vaste P _{PIL} (art 2 -zone C)	Gebruik tijdelijke P _{PIL} (art 4)
VAS-wedstrijd	3 WE / jaar	120	≤ 1,2	X	/
Evenement open deur	2 WE / jaar	250	≤ 2,5	X	(x)
Nationale-internationale wedstrijd	3 WE / jaar	120	≤ 3,24	X	X
Testweekends	2 WE / jaar	20-40	≤ 0,5	X	/
TOTAAL	8 wedstrijdweekends + 2 testweekends			X	≤ 5x / jaar

De vaste pilotenparking ten zuiden van het circuit (op gewenste ruimtelijke structuur (zie 8.3) en grafisch plan aangeduid als 'zone B' (art 2) kan bij alle evenementen (wedstrijd-, testweekends, andere evenementen) worden gebruikt. Maximum 5 keer per jaar volstaat de omvang van deze zone niet om alle piloten op te vangen. Op dat moment is aansluitend bij deze zone extra ruimte nodig om tijdelijk in te richten als pilotenparking of paddock. Deze extra ruimte bedraagt maximaal 1,2ha.

Vermits de piloten veelal op vrijdag toekomen en op maandag vertrekken wordt de pilotenparking tijdens de wedstrijdweekends gedurende vier opeenvolgende dagen ingenomen.

7.2.2. BEZOEKERSPARKING

De vereiste omvang van de bezoekersparking is afhankelijk van het aantal bezoekers, hun verplaatsingswijze en het gemiddeld aantal personen per wagen. Om bezoekers vanuit de buurt te stimuleren om met de fiets te komen, dient bij evenementen niet enkel een parking maar ook een (bij voorkeur bewaakte) fietsenstalling te worden voorzien. Gelet op het familiaal karakter van het rallycrossgebeuren wordt met een vrij hoge wagenbezettingsgraad van 2,5 gerekend (zie ook plan-MER). In onderstaande tabel is een maximale inschatting gemaakt van het gebruik van de bezoekersparkings in relatie met het verwacht aantal bezoekers en benodigd aantal parkeerplaatsen. Voor een efficiënt gebruik van de ruimte is het belangrijk dat de begeleiders die het parkeren in goede banen leiden, toezien op het parkeren (beperken afstand tussen wagens).

Type evenement	frequentie	PARKING Bezoekers				
		# bezoekers	# PP	vereiste ruimte (in ha)	gebruik vaste P _{BEZ} (art 2 - zone B)	gebruik tijdelijke P _{BEZ} (art 3 - P1 en/of P2)
VAS-wedstrijd	3 WE / jaar	2000	800	≤ 2	X	(x)
Evenement open deur	2 WE / jaar	2500	1.000	≤ 2,5	X	X
Nationale-internationale wedstrijd	3 WE / jaar	3000	1.200	≤ 3	X	X
Testweekends	2 WE / jaar	≤ 100	≤ 40	≤ 0,1	X	/
TOTAAL	8 wedstrijdweekends + 2 testweekends				X	≤ 8x / jaar

De vaste parking ten oosten van het circuit (op gewenste ruimtelijke structuur (zie 8.3) en grafisch plan aangeduid als 'zone A' (art 2) wordt bij alle evenementen gebruikt (wedstrijdweekend, testweekends, andere evenementen). Maximum 8 keer per jaar dient (een deel) van de overdruk-parkings (art 3) te worden ingezet om de parkeerbehoefte op te vangen. De precieze parkeerbehoefte dient per evenement te worden bepaald. Door na elk evenement een terugkoppeling te voorzien over het werkelijk aantal bezoekers en geparkeerde wagens kan de parkeerbehoefte bij een volgend evenement steeds beter worden ingeschat en indien worden bijgestuurd.

Vermits de bezoekersstroom enkel op de wedstrijd dag (zondag) aanzienlijk is, duurt de tijdelijke inname van een bezoekersparking telkens maar één dag.

7.3. Recreatief medegebruik

De infrastructuur kan aangewend worden voor opleidingen en andere, niet gemotoriseerde vormen van recreatief medegebruik.

Het gaat hierbij enkel om medegebruik van die functies die inpasbaar zijn binnen de infrastructuur van het rallycrosscircuit en geen overlast voor de omgeving veroorzaken. Hierbij is ook de grootte van

het plangebied (zijnde het rallycrosscircuit en de aanhorigheden met hoofdbestemming recreatie) grensbepalend voor de mogelijkheden inzake medegebruik.

Tabel 7-1: Indicatief overzicht mogelijke vormen van medegebruik

Organisatie	Gebruik terrein	Beschrijving
Brandweer	Circuit en rennerspark	Oefensessie
Rode Kruis	Circuit en rennerspark	Oefensessie
Rijschool	Circuit	Oefensessie
Opleiding baancommissarissen VAS	Circuit, rennerspark, gebouwen	Opleiding, cursus
Opleiding veiligheids- en milieupersoneel	Circuit, rennerspark en gebouwen	Opleiding, cursus
Standplaats voor circustent	Rennerspark	Standplaats
Technische school automechanica/carrosserie	Circuit, rennerspark en gebouwen	Opleiding, cursus
"Het Gouden Wiel"	Circuit en rennerspark	wielerevenement
Grabbelpas	Circuit	Cross met gocarts, jongerenwerking
Kruiwagencross	Circuit	
Mountainbikers		In doortocht
Cyclocross WTC Koerskamelen	Circuit en rennerspark	
Telegeleide elektrische auto's	Circuit en rennerspark	
Persvoorstellingen	Circuit en rennerspark	Persvoortellingen van Rally en Rallycrossteams

8. Gewenste ruimtelijke structuur

8.1. Visie

De bedoeling van het plan is om het volledige rallycrosscircuit van Arendonk in de toekomst opnieuw te kunnen gebruiken waardoor naast regionale ook occasioneel wedstrijden op Belgisch en internationaal niveau kunnen worden georganiseerd.

In functie van een goede akoestische en visuele buffering ten opzichte van de omgeving wordt een voldoende hoge afscherming rond het circuit voorzien.

Er wordt in functie van veiligheid gestreefd naar gescheiden stromen voor bezoekers en renners / piloten.

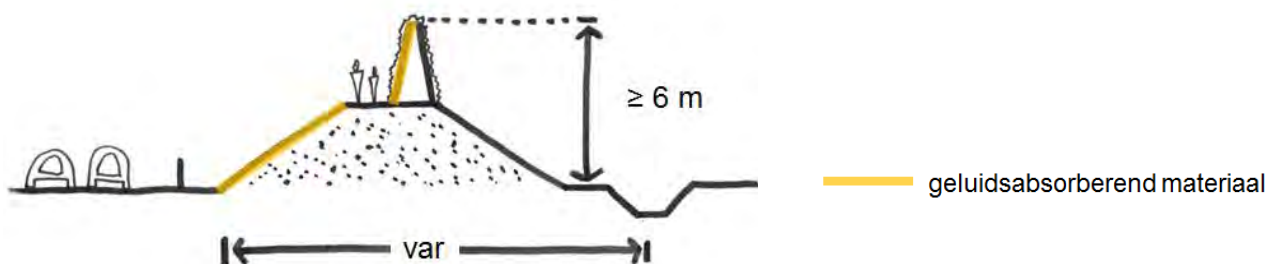
- De renners en rallyvoertuigen bevinden zich op het maaiveld op het circuit en aan de zuidzijde van het circuit: de bestaande pilotenparking ten zuiden het circuit wordt bestendigd en kan bij nationale en internationale wedstrijden tijdelijk in westelijke richting worden uitgebreid.
- Bezoekers kunnen gebruik maken van tijdelijke bezoekersparkings aan de noordzijde van het circuit en via een aparte (gecontroleerde) toegang het terrein betreden. De bezoekersstroom verloopt verder op niveau +1 (op de grondwal en de eerste verdieping van de gebouwen) om conflicten met rallyvoertuigen te vermijden.

Om het open karakter van het gebied ten zuiden van het circuit te behouden dient dit bouwvrij te blijven. Bebouwing wordt geclusterd aan de zuid- en oostzijde van het circuit. Door compact en duurzaam te bouwen (door gebruik van twee bouwlagen) wordt gestreefd naar zuinig ruimtegebruik.

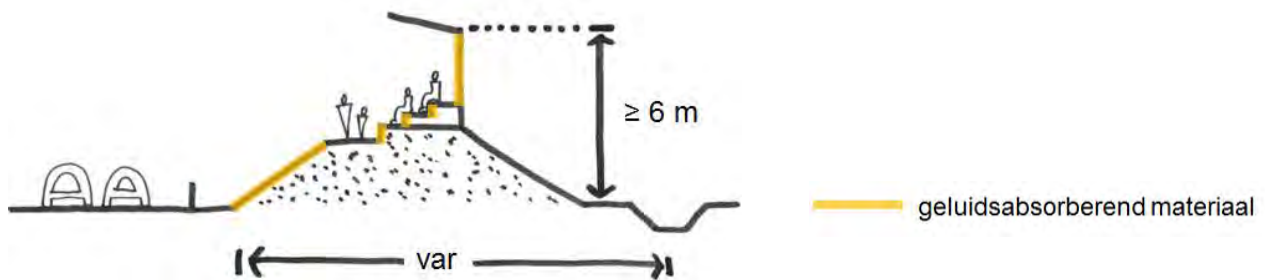
8.2. Concepten

Buffering aan noord- en westzijde

De bestaande buffer volstaat niet en moet worden verruimd / verhoogd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de noord- en westzijde van het circuit en anderzijds de oost- en zuidzijde. Aan de noord- en westzijde van het circuit moet de buffer volgens het plan-MER (zie 10.1) als een ononderbroken akoestisch scherm functioneren met een minimale hoogte van 6 meter. Momenteel is het grondlichaam 2 à 4 m hoog. Dit wil zeggen dat de verticale afscherming moet worden verhoogd. Om de ruimtelijke impact te beperken, kan worden geopteerd voor een geluidsscherm of voor een combinatie van een (verbreed en lichtjes verhoogd) grondlichaam met hierop een geluidsscherm. Plaatselijk kunnen constructies zoals tribunes de functie van geluidsscherm vervullen (zie onderstaande figuren). Het is belangrijk dat er de afscherming voldoende geluidsabsorberend (en niet -reflecterend) is en zorgt voor een kwalitatief landschappelijke inpassing van het circuit (technische eisen: zie 9.3).

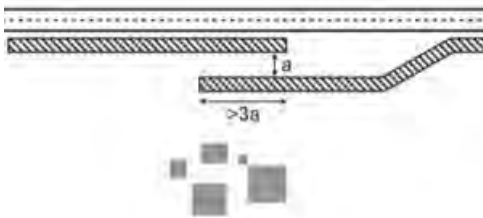


Figuur: buffer bestaande uit geluidswal in combinatie met geluidsscherm



Figuur: buffer bestaande uit geluidswal in combinatie met tribunes die als scherm functioneren

Het is vanuit akoestisch oogpunt belangrijk dat de verticale afscherming (van ≥ 6 m) ononderbroken is om geen akoestische lekken te krijgen. Indien er plaatselijk toch onderbrekingen nodig zijn (bv voor de aanleg van een toegang voor bezoekers vanuit de noordelijke parkings), moet een overlap worden voorzien ter hoogte van de onderbreking die 3 keer zo lang is als de breedte van de onderbreking.



Figuur: principe overlap verticale afscherming ter hoogte van onderbreking

Visuele afscherming en bebouwing aan zuid- en oostzijde

Aan de zuid- en oostzijde ligt de nadruk op de landschappelijke en visuele afscherming van het circuit door continue groenstructuren en gebouwen met aangepaste kleur- en materiaalgebruik. De (visuele) afscherming heeft waar mogelijk ook een akoestische functie: dit betekent dat verticale akoestische afscherming waar mogelijk wordt doorgetrokken. Omwille van beperkte beschikbare breedte tussen circuit en onverharde weg dient maximaal te worden ingespeeld op de afschermende functie van (bestaende en nieuwe) bebouwing).



Figuur: visuele afscherming door bebouwing

Waterhuishouding

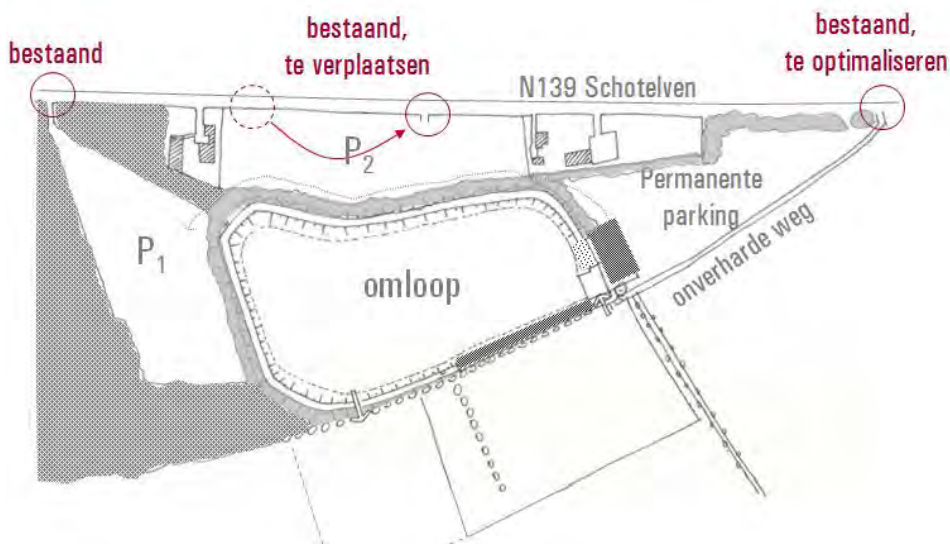
Momenteel liggen er (smalle) grachten aan de west-, noord- en oostzijde van het talud. Deze zijn ontoereikend om aan de principes van de gewestelijke hemelwaterverordening (die in de eerste plaats gericht is op hergebruik en infiltratie van hemelwater te voldoen). Hemelwater moet in open structuren worden gebufferd en geïnfilteerd. Dit kan door bredere grachten te voorzien aan de buitenzijde van de grondwal al dan niet in combinatie met een buffer- en infiltratiebekken dat geïntegreerd kan worden in het gebied ten oosten of ten zuiden van het circuit.

Zuivering van afvalwater dient te gebeuren door middel van een eigen zuiveringssysteem: een zogenaamde IBA (Individuele Behandeling van Afvalwater). Deze wordt best nabij de bebouwing voorzien (aan de zuid- of oostzijde van het circuit).

Ontsluiting van bezoekersparkings

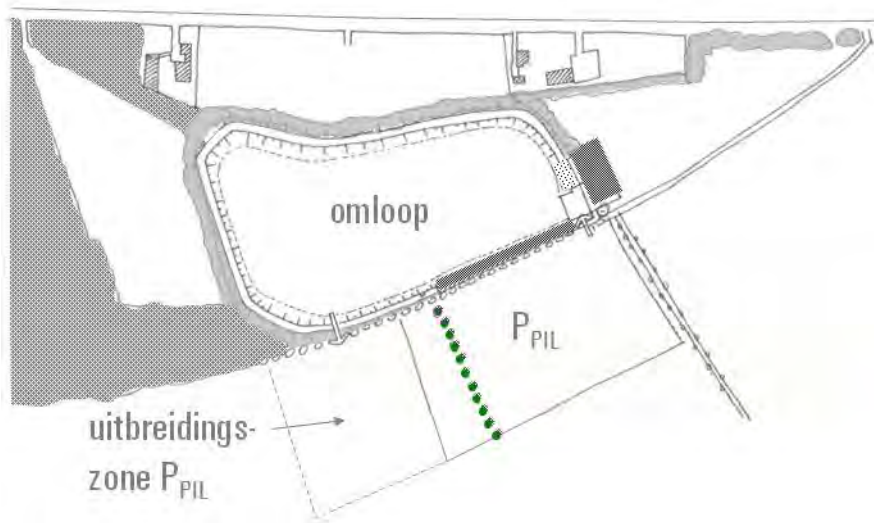
De permanente parking wordt via het bestaande kruispunt van de onverharde weg met Schotelven ontsloten. In functie van verkeersveiligheid wordt de aansluiting van de onverharde weg geoptimaliseerd door een haaksere aansluiting te creëren. Om een goede zichtbaarheid te garanderen is het belangrijk dat de aansluiting in de buitenbocht blijft liggen (en niet vlak achter de bocht). De tijdelijke bezoekerparking ten westen (P1) wordt via een bestaande (landbouw)inrit naar de N139 ontsloten. De bestaande toegang tot het gebied P2 wordt verplaatst zodat deze verder van de woning komt te liggen. Bij het gebruik van deze overdrukparkings (max. 8x per jaar) worden parkeertoezichters ingeschakeld om de verkeersafwikkeling van en naar de parking veilig en vlot te laten verlopen.

Eventueel sluipverkeer dient in het lokaal flankerend beleid aangepakt te worden.



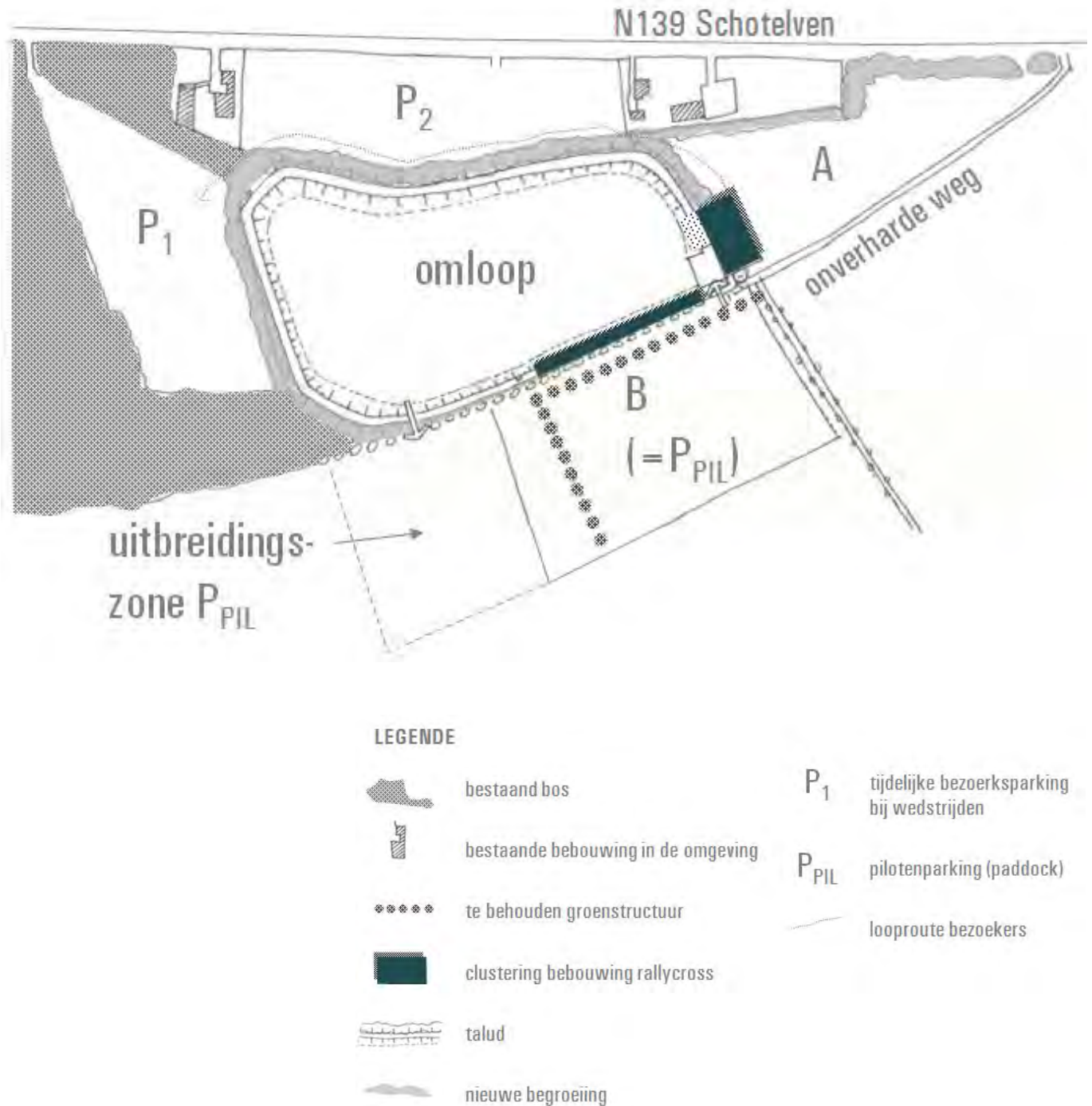
Pilotenparking bouwvrij en behoud bomenrij

De landschappelijke eigenheid van het gebied ten zuiden van de omloop wordt behouden. Om het open karakter te vrijwaren, wordt de pilotenparking bouwvrij gehouden. Daarnaast wordt de historische noord-zuid georiënteerde bomenrij die zich op de pilotenparking bevindt, in stand gehouden als lijnrelict.



8.3. Gewenste ruimtelijke structuur

Onderstaande figuur synthetiseert de gewenste ruimtelijke structuur.



9. Bestemmingsplan

9.1. *Motivatie voor begrenzing*

De begrenzing respecteert zoveel mogelijk de grens van het openbaar domein, de perceelsgrenzen van aanpalende woningen en de aanwezige gracht, zonder bepaalde opportuniteiten uit het oog te verliezen. Zo optimaliseren de voetgangersdoorsteeken die in het PRUP worden voorzien bijvoorbeeld de circulatie tussen de parking en de toegang.

De noordelijke grens valt samen met de grens van het openbaar domein. Om een veilige aansluiting op de N139 te kunnen creëren, wordt ter hoogte van P1 een toegang van 12,00 m breed voorzien. De bezoekerparkings P1 en P2 worden verder afgebakend op basis van de perceelsgrenzen met de aanpalende woningen. De westelijke grens van P1 ligt op circa 100 m van huidige gracht die aan de buitenzijde van het circuit ligt.

Aan de zuidzijde valt de plangrens samen met bestaande perceelsgrenzen. Enkel ter hoogte van de tijdelijke uitbreidingszone van de pilotenparking, wordt een deel van een perceel ingenomen. Het hoekpunt ligt op 110 m van de hoek van de huidige pilotenparking: deze afstand werd bepaald in functie van de vereiste oppervlakte van de uitbreidingszone.

9.2. *Krachtlijnen van het grafisch plan*

Het grafisch plan vertrekt van volgende krachtlijnen:

- De omloop (art 1), het driehoekig gebied ten oosten van de omloop tussen de onverharde weg en N139 (art 2 - deelgebied A) en de huidige pilotenparking (art 2 - deelgebied B) krijgen de hoofdbestemming recreatie. Omdat race-activiteiten enkel toegestaan zijn op de omloop zelf (art 1) wordt hiervoor een aparte zone afgebakend. Deze zone voor recreatie-aanhorigheden bij rallycross is bestemd voor de aanleg en exploitatie van een omloop voor rallycrossactiviteiten. De zone omvat de volledige omloop inclusief noodzakelijke buffering er rond. Het is mogelijk het gebied te gebruiken voor andere sporten of recreatie, voor zover het de exploitatie van het terrein voor rallycross niet in gedrang brengt. Binnen deze zone kan de nodige infrastructuur aangelegd worden in functie van recreatie. Voor de inplanting en vormgeving van de bouwvolumes staat een zorgvuldig ruimtegebruik voorop voor zover de activiteit dit toelaat. Voor de buffering wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de noord- en westzijde en anderzijds de zuid- en oostzijde van de omloop
 - o Aan de noord- en westzijde wordt in overdruk een bufferzone vastgelegd waarin een 6 m hoge afscherming moet worden voorzien die zorgt voor een akoestische en visuele afscherming van de omloop ten opzichte van de omgeving. Er is flexibiliteit in de manier waarop de buffer wordt ingericht zolang de dubbele functie (geluidswerend en visueel-landschappelijke inpassing) maar wordt vervuld. De buffer kan bestaan uit een gronddam, al dan niet in combinatie met geluidsschermen en/of constructies zoals tribunes (met voldoende geluidswerend effect). De breedte zal afhankelijk zijn van de manier waarop de buffer wordt ingevuld en kan lokaal verschillen. De volledige breedte van de buffer mag, maar moet worden gebruikt (steeds op voorwaarde dat de dubbele functie wordt vervuld)
 - o Aan de zuid- en oostzijde wordt de buffering aangeduid met een indicatieve lijn omdat de breedte en precieze ligging (bv door inpassing van pre-start en eventueel nieuwe bebouwing aan de oostzijde van de omloop) kan verschuiven. De aangeduide visuele afscherming moet in de eerste plaats door gebruik van streekeigen groen en constructies met aangepast materiaal- en kleurgebruik zorgen een goede landschappelijke inpassing. Daarnaast zorgt de afscherming ook voor een akoestisch buffer. De precieze dimensionering wordt hiervoor echter niet vastgelegd.

- o Tijdens een wedstrijd is er ter hoogte van de omloop soms veel opwaaiend stof. Aan de zijde van de omloop moet daarom voldoende vegetatie wordt voorzien voor het opvangen van opwaaiend stof.
- Ook het versnipperd gebied ten oosten van de omloop (deelgebied A) en de pilotenparking (deelgebied B), respectievelijk ten oosten en ten zuiden van de omloop worden bestemd als recreatiezone. Deze zone voor recreatie-aanhorigheden bij rallycross is bestemd voor de aanleg van voorzieningen ter ondersteuning van de exploitatie van de omloop voor rallycrossactiviteiten). Het parkeren dient binnen deze zone georganiseerd te worden tenzij dit niet mogelijk is omwille van het verwacht aantal bezoekers. Permanente bebouwing is enkel toegestaan in deelgebied A.
 - o Ten zuiden van de omloop staat binnen de recreatiezone een bomenrij die als continue hoogstammig groen in stand dient gehouden te worden.
 - o Ter hoogte van het plangebied, aan de onverharde weg, ontspringt de Loopbeemdenloop. Ter hoogte van deze waterloop wordt binnen de recreatiezone een bouwvrije strook voorzien. Er dient voldoende ruimte te zijn voor het onderhoud van de waterloop.
- Bij grootschalige rallycrossevenementen (maximaal 8 keer per jaar, gedurende 1 dag) volstaat het recreatiegebied niet voor het opvangen van het aantal verwachte bezoekers. Naastliggende percelen in agrarisch gebied worden dan ingezet als tijdelijke bezoekersparking. Het gaat om een zone ten noorden van de omloop, aanliggend aan Schotelven, en een zone ten westen van de omloop. De gebieden zijn bestemd voor beroepslandbouw. Als ondergeschikte functie is een tijdelijke gebruik als parking toegestaan in functie van occasionele grootschalige rallycrossevenementen die plaatsvinden in de recreatiezone. Met tijdelijk gebruik wordt bedoeld gedurende maximaal één dag (de wedstrijddag) en dit max. 8x per jaar
- Occasioneel vinden er nationale en internationale rallycrossevenementen plaats: Op dergelijke momenten is de vaste pilotenparking ten zuiden van het circuit, binnen het recreatiegebied niet groot genoeg, omwille van de normen die bij dergelijke evenementen gelden (270 m² per piloot nodig in plaats van 100 m² bij regionale wedstrijden). Het perceel ten zuidenwesten van het recreatiegebied zal dan ingezet worden als een tijdelijke uitbreiding van de pilotenparking. Dit gebied is bestemd voor beroepslandbouw. Als ondergeschikte bestemming is een tijdelijk gebruik als pilotenparking toegestaan in functie van occasionele grootschalige rallycrossevenementen die plaatsvinden in de recreatiezone. Met tijdelijk gebruik wordt bedoeld gedurende maximaal 5 keer per jaar en dit gedurende vier opeenvolgende dagen (het wedstrijdweekend, nl. oefendag en wedstrijddag en de dag ervoor en erna).

9.3. Toelichting bij de bestemmingen

Zie toelichtende kolom in document 'stedenbouwkundige voorschriften'

Technische eisen akoestische buffering

De buffer bestaat uit een combinatie van verschillende verticale constructies (verhoogde veiligheidsblokken, gebouwen, tribunes, aarden wal, geluidsschermen). De vereiste minimumhoogte is vastgelegd in de voorschriften (zie art 1.2 en 2.4). Er is geen minimale breedte vastgelegd: dit betekent dat deze vrij kan worden ingevuld op basis van de beschikbare ruimte op voorwaarde dat de oplossing voldoende landschappelijk is en voldoet aan de akoestische vereisten.

De technisch-akoestische vereisten die gevolgd moeten worden, zijn gebaseerd op de normen die gebruikt worden voor wegverkeer (zelfde brongeluid). Dit wordt uitgedrukt in een norm op vlak van geluidsabsorptie en een norm voor luchtgeluidsisolatie:

- NBN EN 1793-1: Geluidbeperkende constructies langs wegen - Beproevingmethode voor de bepaling van de akoestische eigenschappen - Deel 1: Intrinsieke kenmerken van de geluidabsorptie - januari 2013. De ééngetalsaanduiding voor geluidsabsorptie DL_G is minimaal 10 dB.

- NBN EN 1793-2: Geluidbeperkende constructies langs wegen – Beproevingmethode voor de bepaling van de akoestische eigenschappen – Deel 2: Intrinsieke kenmerken van de luchtgeluidsisolatie – januari 2013. De minimumeis voor de ééngetalsaanduiding voor luchtgeluidsisolatie DL_R bedraagt 25 dB (= categorie B3 van geluidsisolatie-eigenschappen).

Om ervoor te zorgen dat de situatie akoestisch voldoet (en niet reflecteerd), moet er voor de zelfgemaakte betonblokken een geluidsabsorberende film of scherm worden geplaatst worden dat voldoende geluidsabsorberend is (bv schanskorven gevuld met lavasteen).

9.4. Opgave voorschriften die strijdig zijn met voorschriften van het PRUP

Door middel van voorliggend RUP worden de voorschriften (KB 28 december 1972) van het bestemmingsplan dat van toepassing is, m.n. het gewestplan Turnhout (KB 30 september 1977) binnen het plangebied opgeheven. Het betreft de volgende voorschriften:

- *Gebied voor dagrecreatie (artikel 16)*
 - 5. *De recreatiegebieden:*
 - 5.0. *De recreatiegebieden zijn bestemd voor het aanbrengen van recreatieve en toeristische accommodatie, al dan niet met inbegrip van de verblijfsaccommodatie. In deze gebieden kunnen de handelingen en werken aan beperkingen worden onderworpen ten einde het recreatief karakter van de gebieden te bewaren.*
 - 5.1. *De gebieden voor dagrecreatie bevatten enkel de recreatieve en toeristische accommodatie, bij uitsluiting van alle verblijfsaccommodatie.*
- *Natuurgebied (artikel 13)*
 - 4.3. *De groengebieden zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van het natuurlijk milieu.*
 - 4.3.1. *De natuurgebieden omvatten de bossen, wouden, venen, heiden, moerassen, duinen, rotsen, aanslibbingen, stranden en andere dergelijke gebieden. In deze gebieden mogen jagers- en vissershutten worden gebouwd voor zover deze niet kunnen gebruikt worden als woonverblijf, al ware het maar tijdelijk.*
- *Agrarisch gebied (artikel 11)*
 - 4.1. *De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behoudens bijzondere bepalingen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, benevens verblijfsgelegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt, en eveneens para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 m van een woongebied of op ten minste 100 m van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 m geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.*
- *Landschappelijk waardevol agrarisch gebied (artikel 15)*
 - 4.6. *voor de landelijke gebieden kunnen volgende nadere aanwijzingen worden gegeven:*
 - 4.6.1. *De landschappelijke waardevolle gebieden zijn gebieden waarvoor bepaalde beperkingen gelden met het doel het landschap te beschermen of aan landschapsontwikkeling te doen. In deze gebieden mogen alle handelingen en werken worden uitgevoerd die overeenstemmen met de in grondkleur aangegeven bestemming, voor zover zij de schoonheidswaarde van het landschap niet in gevaar brengen.*

10. Effecten

10.1. Plan-MER

Het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) bepaalt dat voor elk plan dat het kader vormt voor een vergunning een plan-MER dient opgemaakt te worden tenzij het plan het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau regelt of een kleine wijziging inhoudt en de initiatiefnemer middels een plan-MER-screening aantoont dat het plan geen aanzienlijke milieu-effecten genereert.

Voor het PRUP "rallycross Arendonk" werd een plan-MER opgemaakt. Op 15 maart 2016 keurde de dienst MER het plan-MER goed.

10.1.1. SAMENVATTING PLAN-MER

Het plan vormt een kader voor projecten zoals vermeld onder Bijlage I of II van het m.e.r.-decreet (bijlage II, Art. 13). Dit betekent dat de plan-m.e.r.-plicht van toepassing is. Aangezien er mogelijk aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden door het voorgenomen plan en het geen klein gebied van lokaal niveau of een kleine wijziging betreft, werd een plan-MER opgemaakt.

Het plan-MER werd opgemaakt volgens de principes van de milieueffectrapportage.

Hierbij werden volgende procedures doorlopen:

- Kennisgevingsnota: kennisgevingsdossier werd door de Dient Mer volledig verklaard op 20 augustus 2013. Deze kennisgeving werd voorgelegd aan de bevolking, alle betrokken gemeentebesturen (Arendonk en Oud-Turnhout) en overheidsadministraties met de vraag om opmerkingen en suggesties over te maken. Op de richtlijnvergadering van 4 oktober 2013 werden alle ingediende opmerkingen en suggesties ten aanzien van de kennisgevingsnota met de betrokken besturen en instanties besproken. De resultaten van deze bespreking werden door de dienst MER op 13 november 2013 vertaald in richtlijnen voor het verdere onderzoek. Bij de opmaak van het plan-MER werd rekening gehouden met deze richtlijnen.
- Ontwerp-MER: Ontwerptekstbespreking vond plaats op 17 maart 2015.
- Definitief MER: goedkeuringsverslag wordt opgemaakt door de dienst Mer na beslissing van de dienst MER over het definitief MER. Het planMER heeft een informatieve waarde en werd op 15/3/2016 goedgekeurd door de dienst MER.

Binnen de kennisgevingsnota werden zoekzones voor het parkeren afgebakend vertrekkend van geformuleerde uitgangspunten en vanuit structuurbepalende elementen vanuit de omgeving (kwetsbaarheidsanalyse). Het betreft volgende uitgangspunten:

- parkeren gebeurt aansluitend aan en in de onmiddellijke omgeving van het rallycross-circuit;
- parkeren gebeurt ten zuiden van de N139 in functie van verkeersveiligheid (overstekende bewegingen door voetgangers);
- de zoekzones volgen maximaal bestaande perceels- en of eigendomsgrenzen;

Bij het onderzoek vanuit structuurbepalende elementen vanuit de omgeving wordt gestart met een analyse van de huidige ruimtelijke kenmerken van het plangebied en de omgeving, met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke draagkracht. Dit laat toe om de randvoorwaarden vanuit de omgeving te leren kennen en om eventuele bestaande milieuknelpunten te determineren. Eveneens komen op deze wijze de zones in beeld die als zoekzone voor parkeren in principe uit te sluiten zijn of bijzondere aandacht vergen omwille van hun kwetsbaarheid. Indien mogelijk kunnen milderende maatregelen worden voorgesteld en ruimtelijk vertaald.

De kwetsbaarheidsanalyse werd uitgevoerd aan de hand van de aanwezige bijzonder beschermde gebieden en de bijzonder kwetsbare gebieden in en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Rekening houdend met de resultaten uit deze analyse, zijnde de te vrijwaren zones en aandachtspunten kon de synthese van het onderzoek naar zoekzones voor parkeren vertaald worden in de afbakening van zoekzones voor parkeren. Volgende zoekzones werden hierbij afgebakend:

- Zoekzone 1 (P1): het perceel ten westen van het circuit. De zoekzone wordt in het zuiden begrensd door natuurgebied, dat werd aangeduid als te vrijwaren. Westelijke en noordelijke grens worden bepaald door de bestaande perceelgrens;
- Zoekzone 2 (P2): omvat de zone tussen het circuit en de N139 Schotelven. De oostelijke en westelijke grens worden bepaald door de bestaande perceelgrenzen. In deze zone komen geen aandachtsgebieden voor;
- Zoekzone 3 (P3): Zone ten oosten van het circuit en ten zuiden van de N139 Schotelven. In het zuiden wordt de zoekzone begrensd door de onverharde weg. De zoekzone bevat een klein deel van de bufferzone rond de Loopbembdenloop, dat wordt aangeduid als aandachtsgebied;
- Zoekzone 4 (P4): gelegen ten zuiden van het circuit, op grondgebied van de gemeente Oud-Turnhout. De zoekzone wordt in het zuiden begrensd door de lokale weg Rhoode en de bestaande perceelsgrenzen. In het oosten wordt de grens bepaald door de ongeklasseerde waterloop.



- Legende:**
- Rallycross circuit
 - In-/uitrit circuit
 - Zoekzone parkeren
 - Ontsluiting (indicatief)

Figuur 10-1: Afbakening plangebied (circuit en zoekzones parking) zoals beoordeeld in het plan-MER

Naast het rallycrossterrein zelf, vormen de zoekzones P1 tot P4 de locatiealternatieven voor parkeren van zowel de bezoekers al de piloten die in het kader van het MER in beschouwing werden genomen. Gezien binnen de provincie Antwerpen geen locatiealternatieven voor deze specifieke activiteiten (rallycross) voorhanden is werden geen andere locatiealternatieven weerhouden en onderzocht in het MER.

In het plan-MER werden de milieueffecten van het plan bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Per discipline werden de effecten en eventuele milderende maatregelen besproken. Om het huidige omgevingsgeluid met en zonder rallycross in werking te beschrijven, werden op verschillende plaatsen en tijdstippen geluidsmetingen uitgevoerd (zie bijlage 1).

Op basis van de effectbeoordeling van de verschillende disciplines, werd een besluit getrokken over het al dan niet aanwezig zijn significante negatieve milieueffecten. Onderstaand algemene synthese werd opgenomen in het plan-MER.

Het verder gebruik van het rallyterrein, en bij uitbreiding het volledige terrein, is mits de nodige milderende en begeleidende maatregelen een activiteit waarvan de te verwachten (tijdelijke) hinder en verstoring tot een aanvaardbaar niveau kan worden gebracht. Een beperking van het aantal activiteiten per jaar, zoals in nu in de milieuvergunning is voorzien, is wenselijk. Een handhaving van de nodige beheersmaatregelen op het rallyterrein zelf wordt nodig geacht.

Slechts bij grote internationale wedstrijden zijn er kansen op congestie van het wegverkeer. Grote wachttijden op de N139 en de N18 kunnen aangepakt worden door op deze momenten (zondagnamiddagen) een verkeersbegeleiding te voorzien op het kruispunt van de N18 en de N139.

Een verbetering van de toegang tot het rallyterrein is een aanbeveling. Nu verloopt dit via de lokale weg die schuin op de N139 aantakt. Wanneer een nieuwe toegangsweg, bijvoorbeeld via de parkeerzoekzone P2 en P3, kan voorzien worden kan dit een aanzienlijke verbetering inhouden. Via deze terreinen kan door een herinrichting van de N139 (met eventueel afslagstrook) een veiliger toegang voorzien worden. Een dergelijke toegang is ook vlotter om de verkeersstroom op te vangen bij de grote evenementen. Dit impliceert ook een voldoende grote buffering om de verkeersstroom op het terrein op te vangen. Dit kan dan door het voorzien van een toegangsweg over de terreinen van P2 en P3 naar P4, die als overloop parking kan ingericht worden bij grote bezoekersaantallen.

De parkeerzoekzones P2 en P3 hebben een voorkeur door hun compactheid en ligging tussen de N319 en het terrein. Een gedeelte van de parkeerzoekzone P4 heeft voor wat zijn functie voor bezoekers betreft het meest tijdelijke karakter en dit betekent dat deze zone, een weiland, geen harde inrichtingselementen behoeft. De harde inrichting van P2 en P3 kan ook beperkt worden tot een toegangsweg naar de N39 en een verbindingsweg naar P4.

Het is vanuit mogelijke hinder naar de woningen die ten NW en ten NO van het circuit gelegen zijn opportuun om de pilotenparking blijvend te voorzien in een deelzone van P4, zo goed mogelijk aansluitend bij het rallycrossterrein. Vanuit de disciplines water en bodem wordt aanbevolen een (lokale) verharding op de pilotenparking te voorzien met opvang voor eventuele verontreiniging. Het is wenselijk om de dimensie van deze verharding strikt te beperken en dus het gebruik van deze parking strikt te handhaven. Dit kan inhouden dat de verharding exclusief te gebruiken is voor de stalling en herstel van de wagens en de overige accommodatie die piloten en hun gezelschap meebrengen en die dan op onverharde delen gestald worden. Dit vergt nog een nauwkeurige oefening in de verdere uitwerking van het project om de combinatie hard en verhard werkbaar te maken. Het is immers aannemelijk dat piloten dicht bij hun wagens willen verblijven.

Vanuit de discipline fauna en flora zijn er duidelijke argumenten om de parkeerzoekzone P1 niet te gebruiken, zowel voor bezoekersparking als voor pilotenparking, gelet op de ligging aan de ecologische corridor en de potentiële (geluids)verstoring hierbij op het aanliggende bosgebied. Het is een aanbeveling om de natuur te herstellen op deze akker om zo de robuustheid van de ecologische

corridor, gelegen naast een verstorende activiteit (ook al is die sporadisch) te versterken. In aansluiting hiervan kan ruimte worden gebruikt om de geluidsmilderende maatregelen die worden voorgesteld vanuit discipline geluid hier te voorzien. Deze geluidsmilderende maatregelen kunnen dan door hun natuurlijke inkleding dienen als overgang tussen de verstorende activiteit en de ecologische corridor.

Zowel de discipline geluid als de discipline lucht veronderstellen hinder door respectievelijk geluid en grof stof ten aanzien van de woningen ten ZO en ten ZW van het terrein. Beide disciplines geven het versterken van de op vandaag eerder zwakke buffering (talud met sporadische begroeiing) als milderende maatregelen aan. Om een meer effectieve buffering te voorzien die ook landschappelijk aanvaardbaar is (zie discipline landschap) is een meer robuuste (bredere) talud aangewezen met eventueel schermen, maar in ieder geval met voldoende aanplant (omwille landschappelijk karakter, vangen van grof stof, of inkaderen van de geluidschermen).

Belangrijk hierbij is de hoogte van de begroeiing op de geluidsdam te beperken tot de tophoogte van de geluidsberm. De meeste types beplanting op de grond dam zullen namelijk de schermwerking van de dam verminderen door reflecties tegen (de onderkant van) het bladerdek, waardoor verstrooiing optreedt. Bij de verdere projectuitwerking moet dit concreter gemaakt worden zodat aan deze doelstellingen inzake hinderreductie kan beantwoord worden.

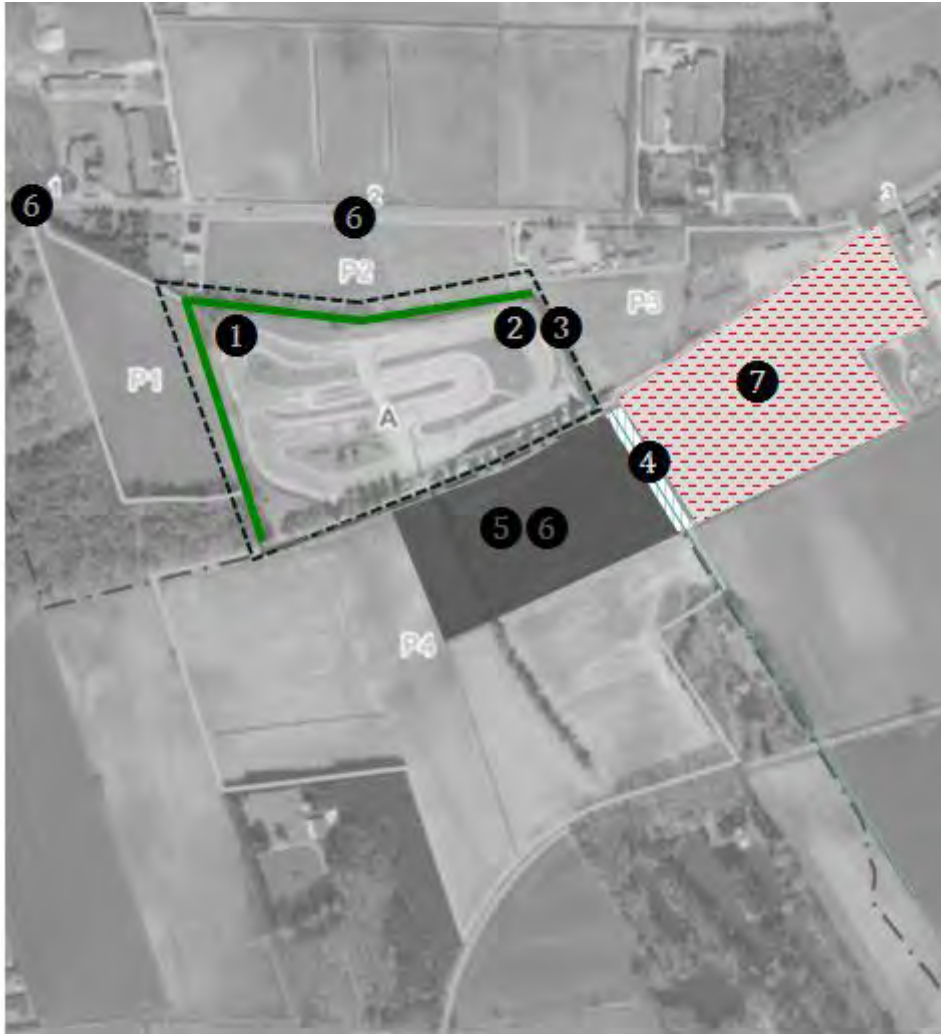
We stellen evenwel vast dat de contour van het huidige rallyterrein deze bufferende ingrepen aan de noordelijke en oostelijke zijde moeilijk of helemaal niet toelaat, er is waarschijnlijk onvoldoende ruimte. De realisatie van deze buffering zal dan ook waarschijnlijk enkel mogelijk zijn door op het terrein van de parkeerzone P2 en P3 deze ingrepen te voorzien. In combinatie met de inrichting als parkeerterrein en toegangzone tot het rallygebeuren zal in deze optiek een geïntegreerde oplossing moeten uitgewerkt worden.

Tenslotte dient ook voorzien te worden in een oplossing voor de lozing van het afvalwater van het terrein door het voorzien van een Individuele Behandeling Afvalwater (IBA) met opvolging van het onderhoud en met controle van het effluent.

De voorgestelde milderende maatregelen in het plan-MER worden voor zover ruimtelijk van aard en essentieel op planningsniveau vertaald in het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften.

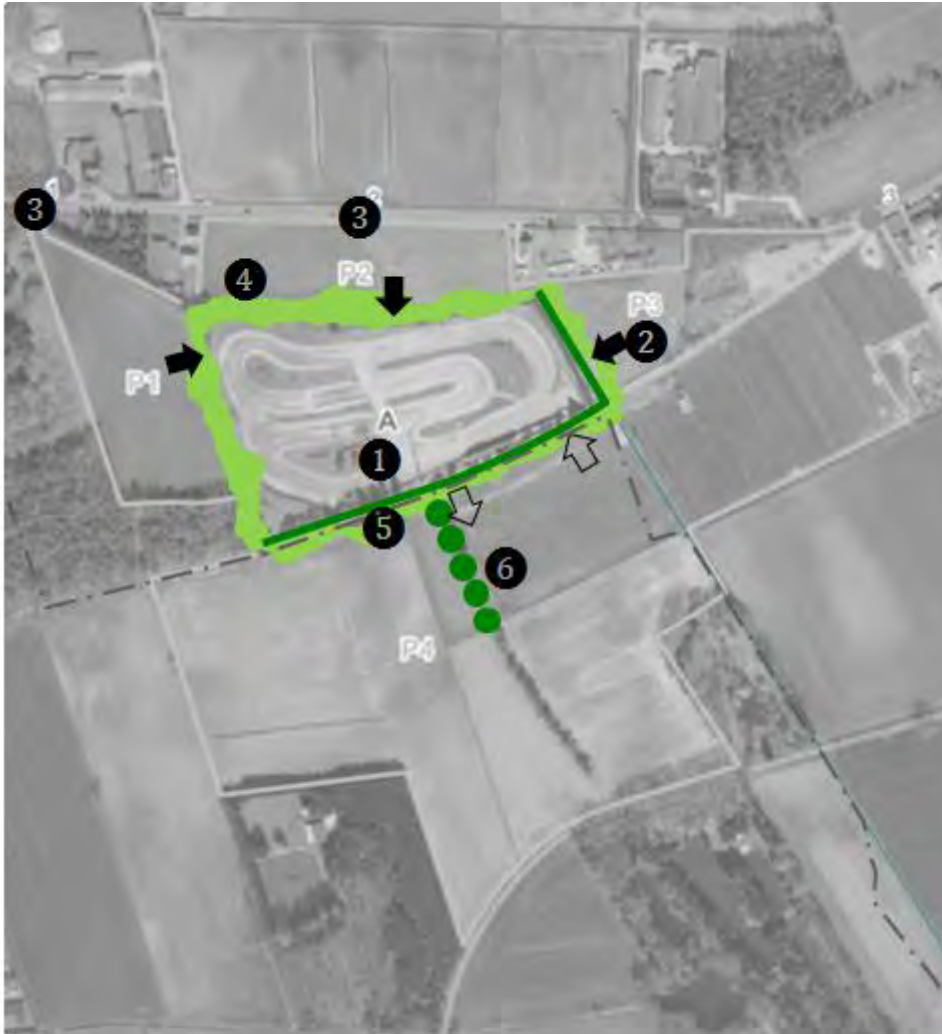
10.1.2. DOORVERTALING PLAN-MER IN PRUP

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de milderende maatregelen en aanbevelingen opgenomen in het plan-MER. Ze vormen een synthese van de overzichtstabel onder punt 11.4 uit het plan-MER. Naast een overzicht van de maatregelen (MM) en aanbevelingen (ABV) wordt tevens aangegeven of deze op plan- of projectniveau een doorvertaling dienen te krijgen, of ze zijn doorvertaald in het PRUP en op welke wijze. Hiernaast wordt ook aangegeven welke actoren verantwoordelijk zijn voor de toepassing van de milderende maatregelen en aanbevelingen.



Dwingende ruimtelijke milderende maatregelen

1. Aaneengesloten gronddam en/of geluidsscherm in combinatie met gesloten tribunes van min. 6m aan (geluid)
 - Noordzijde circuit
 - Westzijde circuit
2. open structuren voor oppervlaktewaterbuffering en – infiltratie: grachten en/of waterbekken (oppervlaktewater)
3. aanleg waterzuiveringsinstallatie / rietveld (IBA) (oppervlaktewater)
4. Ecologische inrichting Loopbemdenloop met brede overwelvingen
5. Compacte en efficiënte inrichting pilotenparking
6. P_{PIL} en P_{BEZ} enkel strikt noodzakelijke verhardingen
7. Geen permante inname van percelen met (zeer) hoge landbouwimpact



Aanbevelingen (ruimtelijk)

1. gronddam / geluidsscherm / gesloten tribune van min. 6m aan (geluid)
 1. Oostzijde circuit
 2. Zuidzijde circuit
2. Verbeteren toegang tot rallyterrein voor bezoekers en scheiden stromen bezoekers – piloten (mobiliteit)
3. Parking 1 en 2: nieuwe veilige in-/uitrit op N139 (mobiliteit)
4. Lucht: aanplanten dichte vegetatie voor opvangen opwaaiend stof
5. Landschap: landschappelijke inkleding circuit met streekeigen groen of aangepast materiaal-/kleurgebruik als overgang naar open ruimte
6. Behoud bomenrij

Milderende maatregelen of aanbevelingen	Plan-of projectniveau	Doorvertaling	actor
<i>Mobiliteit</i>			
Bezoekers die te voet van het circuit naar de parking gaan op een veilige manier de parking laten bereiken (gemengd verkeer met personenauto's beperken door voetgangerstromen te scheiden van relatie circuit – pilotenparking en in- / uitrit bezoekerparkings). Een verbetering van de toegang tot het rallycrossterrein is hierbij aanbevolen. Wanneer een nieuwe toegangsweg, bijvoorbeeld via de parkeerzone P2 en P3, kan voorzien worden kan dit een aanzienlijke verbetering inhouden. Via deze terreinen kan door een herinrichting van de N139 (met eventueel afslagstrook) een veiliger toegang voorzien worden. (ABV)	Planniveau Projectniveau	Bepaald in de stedenbouwkundige voorschriften m.b.t. de ontsluiting van de tijdelijke bezoekersparking (art 3.2)	
<i>Geluid</i>			
Gronddam of geluidsschermen ten noorden en in het westen van het circuit. De gronddammen kunnen ook gesloten tribunes worden. In ieder geval zijn afscherpende objecten van minstens 6 m hoog nodig. (MM)	Planniveau	Opgenomen in grafisch plan als overdruk 'buffer' met een breedte van 12 m. Verfijnd in stedenbouwkundige voorschriften: aaneengesloten verticale afscherming met minimale hoogte van 6m die bestaat uit een gronddam al dan niet in combinatie met geluidsscherm en/of afgesloten constructie.	
Gronddam of geluidsschermen ten zuiden en ten oosten van het circuit. De gronddammen kunnen ook gesloten tribunes worden. Het is wenselijk om afscherpende objecten van minstens 6 m hoog te voorzien. (ABV)	Planniveau	Opgenomen in grafisch plan als indicatieve aanduiding 'visuele afscherming'	
<i>Lucht</i>			
Aanplanten van een dichte vegetatie rondom het circuit. (ABV)	Planniveau	Opgenomen in stedenbouwkundige voorschriften bij 'buffer' en 'visuele afscherming'	
<i>Grondwater</i>			
Indien de pilotenparking (deels) verhard voorzien wordt, dient het afstromend hemelwater een zandvang en KWS-	Projectniveau	(niet in RUP vastgelegd; zal worden opgelegd in stedenbouwkundige en/of milieuvergunning)	

afscheider te passeren vooraleer het terecht komt op de bodem (en het grondwater) of in het oppervlakte-watersysteem. (MM)			
<i>Oppervlaktewater</i>			
Voorzien van afdoende buffer- en infiltratiecapaciteit en vertraagde afvoer voor de nieuwe en de bestaande verharde oppervlakken. (MM)	Planniveau	Het voorzien van een bufferzone met minimaal volume van 250 m ³ /ha en maximaal doorvoerdebiet van 20 l/s/ha binnen het plangebied is opgenomen in stedenbouwkundige voorschriften.	
Aanleg van een IBA (Individueel Behandeling van Afvalwater). (MM)	Planniveau en Projectniveau	Het voorzien van een waterzuiveringsinstallatie binnen het plangebied voor zuiveren van afvalwater is opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.	
<p>Zoekzone P4: Maatregelen met betrekking tot structuurkwaliteit (MM):</p> <ul style="list-style-type: none"> – aanleg van open buffer- en infiltratiesystemen – overwelving enkel waar strikt noodzakelijk – vrijhouden van de oeverstroken – zacht hellende (12/4) en onverharde taluds en bermen – beperken van het verhang – het niet rechtlijnig aanleggen van het hemelwaterinfiltratie- en –buffersysteem – een eventuele verruwing van de bodems 	Planniveau en projectniveau	Zone rond waterloop is in grafisch plan opgenomen als overdruk 'bouwwrije strook'.	
<i>Fauna en flora</i>			
Voorzien van groene infrastructuur in de parking ivf continuïteit en verbindende functie van het openruimtegebied. (ABV)	Planniveau	Geen opgelegd hoogstammig groen op tijdelijke bezoekersparking om hoofdbestemming (landbouw) niet te hypothekeren	
Inrichting parkings rekening houdend met de instandhouding van het open-ruimtegebied. Open en groen karakter is te behouden. (ABV)	Planniveau	Geen permanente constructies en quasi geen verhardingen toegestaan op tijdelijke bezoekersparking (zie art 3)	
Bij het uitwerken van bufferzones en zones voor landschappelijke inkleding, aansluiting zoeken met de betekenis van het plangebied en zijn omgeving als stapsteengebied binnen het boscomplex Schotelven. Meer specifiek is het wenselijk te voorzien in bosjes, aangeplant met streekeigen, inheems plantgoed. (ABV)	Projectniveau	Buffer opgenomen in grafisch plan als overdruk 'buffer' en indicatieve aanduiding 'visuele afscherming'.	

Zoekzone P1: gronddam om verstoring van aanliggend bosgebied te vermijden bij realisatie van pilotenparking. (MM)	Planniveau	Niet van toepassing	
Zoekzone P2: voorzien van milderende maatregelen (gronddam) tav geluidsimpact op de noordelijke openruimtecorridor en De Liereman bij realisatie van pilotenparking. (MM)	Planniveau	Niet van toepassing	
Zoekzone P4: Vermijden ontstaan migratiebarrières thv de waterlopen door de waterloop als open structuur te integreren in de inrichting van de parking met behoud van voldoende afstand tot de waterloop, en het beperken van het aantal dwarsingen tot het absoluut noodzakelijke. Een dwarsing dient overgedimensioneerd te worden. (MM)	Planniveau	Zone rond waterloop is in grafisch plan opgenomen als overdruk 'bouwwrije strook'. Verfijnd in stedenbouwkundige voorschriften: XXX	
<i>Landschap</i>			
Meer uitgebreide bufferstrook met talud en groenbeplanting (streekeigen, inheems plantgoed) kan zorgen voor een betere afscherming van het circuit naar de omgeving, of landschappelijk aangepast inrichting van de geluidsbuffer (zoals begroeide gronddam of aangepast kleurgebruik), voornamelijk in het oosten en zuiden, daar waar het circuit meer aan de open ruimte grenst. (ABV)	Planniveau	Buffer rond grafisch opgenomen in grafisch plan als overdruk 'buffer' en indicatieve aanduiding 'visuele afscherming'.	
Kwalitatieve landschappelijke inpassing van de randinfrastructuur rallycrossterrein. (ABV)	Planniveau	Voorschriften omtrent inplanting en vormgeving bebouwing verfijnd in stedenbouwkundige voorschriften waarbij gestreefd wordt naar zorgvuldig ruimtegebruik.	
Om ongedocumenteerd verlies van het archeologisch erfgoed te voorkomen kan worden aanbevolen om archeologisch vooronderzoek uit te voeren (bijvoorbeeld veldprospectie bij akkerlandpercelen), en maatregelen te treffen bij belangrijke vondsten (zoals opgravingen of vrijwaren van site). (ABV)	Projectniveau		
Zoekzone P4: Permanente (piloten)parking zo nauw mogelijk laten aansluiten bij het rallycrossterrein, ter hoogte van de zone die reeds vandaag gebruikt wordt als pilotenparking. (ABV)	Planniveau	De permanente pilotenparking wordt in grafisch plan voorzien ter hoogte van de zone die reeds vandaag in gebruik is als pilotenparking en wordt bestemd als 'Zone voor recreatie – aanhorigheden bij rallycross'.	

		Het gebied aansluitend in het westen wordt bestemd als zone voor landbouw met overdruk 'tijdelijke pilotenparking'.	
Zoekzone P4: Behoud bomenrij. (ABV) <i>Mens</i>	Planniveau	Indicatieve aanduiding 'bomenrij' (art 2.2)	
Mogelijke maatregelen ten aanzien van impact op landbouwfunctie (MM): <ul style="list-style-type: none"> – compacte en efficiënte inrichting permanente (piloten)parking; – afspraken over gebruik en beheer van bezoeker-parkings: bij voorkeur behouden van agrarische hoofd-/nevenfunctie (omzetten van akkerland naar weiland wellicht nodig) – vergoeding voor gebruikers-beperkingen – beperken van permanente inrichtingen en verhardingen tot strikt noodzakelijke – werken met rotatiesysteem – vermijden permanente inname van percelen met hoge en zeer hoge landbouwimpact 	Planniveau en andere	De parkeerzones die nodig zijn voor grotere wedstrijden (internationale en nationale) wedstrijden worden op het grafisch plan aangeduid met grondkleur 'zone voor landbouw' en overdruk 'tijdelijke parkeerzone'. Verfijnd in stedenbouwkundige voorschriften: Met tijdelijk gebruik wordt bedoeld: gedurende maximaal 2 opeenvolgende dagen. In functie van het evenement zal ook in overleg met de betrokken eigenaars bepaald worden welke (delen van) parking moet worden ingeschakeld.	
Zoekzone P1 en P2: Om veiligheidsredenen is het aangewezen de interne bereikbaarheid vanaf de zoekzone naar het circuit niet langs de N139 te voorzien, maar via een rechtstreekse route tussen de zoekzone en het rallycircuit. (ABV)	Planniveau		
Zoekzone P4: Om veiligheidsredenen is het wel noodzakelijk om de looproute van de bezoekers en de rallyvoertuigen gaande van en naar de pilotenparking gescheiden te houden. (ABV)	Planniveau		
Zoekzone P4: het is aanbevolen om de parking zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij het rallycross terrein, ter hoogte van de zone die reeds vandaag gebruikt wordt als pilotenparking. (ABV)	Planniveau	De permanente pilotenparking wordt in grafisch plan voorzien ter hoogte van de zone die reeds vandaag in gebruik is als pilotenparking en wordt bestemd als 'Zone voor recreatie – aanhorigheden bij rallycross'. Het gebied aansluitend in het westen wordt bestemd als zone voor landbouw met overdruk 'tijdelijke pilotenparking'.	

Naast deze ruimtelijk te vertalen milderende maatregelen en aanbevelingen werden er in het MER nog enkele maatregelen en aanbevelingen opgenomen die niet vertaalbaar zijn in de plan- of projectdefinitie. Het gaat eerder om maatregelen die zich situeren op een hoger beleidsniveau of monitoring:

- Mobiliteit: verkeer op het kruispunt N139xN18 tijdens avondpiek na grote (inter)nationale wedstrijd regelen om doorstroming zo vlot mogelijk te laten verlopen. (MM)
- Mobiliteit: Om sluipverkeer door de kern van Arendonk tegen te gaan wordt aanbevolen om (politie)begeleiding ifv wegrijden thv uitrit parking (selectief toelaten van verkeer richting Arendonk) en rotonde N18 –N139 te voorzien. (ABV)
- Mobiliteit: Uit veiligheidsoverwegingen is het aanbevolen om in de communicatie met de deelnemers/bezoekers of op het rallycrosssterrein bij belangrijke wedstrijden de automobilisten in te lichten over het dubbelrichtingsfietspad aan het op- en afrittencomplex 25. (ABV)
- Mobiliteit: Uitritten parkings regelen (net na einde evenement) zodat de linksafbeweging bij wegrijden naar de N139 richting Oud-Turnhout vlot en veilig kan verlopen. (ABV)
- Geluid: Het onder controle houden van de geluidsemisatie. Opleggen van emissienormen voor toegelaten voertuigen en beperken van voertuigen die tegelijkertijd worden toegelaten op het circuit. (MM)
- Lucht: frequent borstelen van de vuile zones op het verharde circuit. (ABV)
- Grondwater: Het strikt opvolgen en controleren van het milieucharter van het VAS, en meer bepaald het correcte gebruik van de ondoorlatende grondzeilen op de pilotenparking. (MM)

10.2. Effecten op het watersysteem

In overeenstemming met het Decreet Integraal Waterbeleid⁷ en het uitvoeringsbesluit inzake de watertoets⁸ dient de overheid die een beslissing neemt over het plan een watertoets uit te voeren. Hiertoe wordt het PRUP "rallycross Arendonk" getoetst aan de volgende kaarten:

10.2.1. TERREINTOETS



VHA-atlas

Binnen de grenzen van het plangebied ontspringt aan de onverharde weg de Loopbeemdenloop. Dit is een waterloop tweede categorie, beheerd door de provincie Antwerpen. Het plangebied watert af naar de Loopbeemdenloop en de Wepaloop (Veepailoop, waterloop derde categorie), beide zijlopen van de Wamp.

Het plangebied is gelegen binnen het Netebekken, meer bepaald het deelbekken 'Bovenlopen Kleine Nete'.



Mogelijk en effectief overstromingsgevoelig gebied (2014)

Het gebied ten zuiden van de onverharde weg, ter hoogte van de vallei van de Loopbeemdenloop, is mogelijk overstromingsgevoelig. De rest van het plangebied is niet overstromingsgevoelig.

⁷ Decreet betreffende het integraal waterbeleid, en latere wijzigingen (B.S.14/11/2003)

⁸ Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, en latere wijzigingen (B.S.31/10/2006)



Infiltratiegevoelige gebieden

Een deel van het plangebied is infiltratiegevoelig. Het gaat om het centrale deel van het plangebied.



Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Het gebied ten zuiden van de onverharde weg wordt aangeduid als een gebied dat zeer gevoelig is voor grondwaterstroming (type 1). De rest van het plangebied is aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).



Winterbedkaart

Het plangebied is niet gelegen in een winterbed.



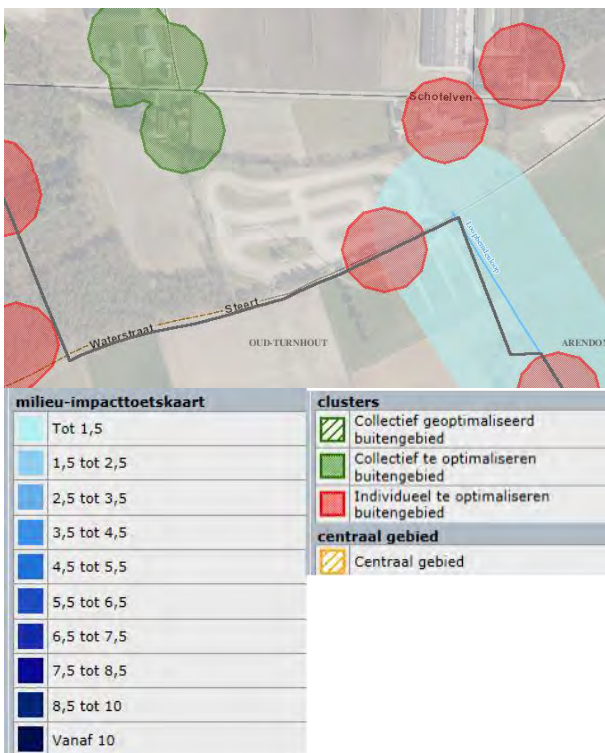
Hellingenkaart

Het grootste deel van het gebied heeft een helling tot maximum 5 %. Op de hellingenkaart is duidelijk de talud rond het circuit waar te nemen met een helling van 5-10% of meer.



Erosiegevoelige gebieden

Er is een zone ter hoogte van de bestaande talud erosiegevoelig.



Zoneringsplan en milieu-impacttoetskaart

Volgens het Zoneringsplan (VMM) is de N139/Schotelven gelegen in 'centraal gebied'. Ter hoogte van en in de omgeving van het plangebied zijn een aantal percelen aangeduid als individueel en collectief te optimaliseren buitengebied. Het huishoudelijk afvalwater van de voorliggende site wordt op heden via een septische put afgevoerd naar een afwateringsgracht die loost op de Loopbeemdenloop.

Op de milieu-impacttoetskaart, die de impact van lozingen op basis van ecologische criteria prioriteert, wordt de Loopbeemdenloop aangeduid.

10.2.2. PLANTOETS

Wijziging infiltratie- en afstromingsregime

De hoeveelheid bijkomende verharde oppervlakte binnen het voorliggend plan blijft beperkt. Voor de parkings wordt er geen bijkomende verharde oppervlakken voorzien. Wel kan door het berijden van de 'onverharde' parking echter bodemcompactie optreden. Ingevolge deze compactie van de bovenste laag in de ondergrond zal infiltratie van het opgevangen hemelwater er lokaal bemoeilijkt worden, waardoor het opgevangen hemelwater lokaal langer op de percelen zal blijven staan en/of afgevoerd wordt naar delen van het perceel waar infiltratie alsnog mogelijk is. Bij de verdere uitwerking van de parkeervoorzieningen op projectniveau dient aandacht uitgegaan worden naar de maximalisatie van de infiltratiemogelijkheden.

Voor het afstromend hemelwater afkomstig van de verharde delen wordt een buffer – en infiltratiebekken voorzien zoveel mogelijk in open structuren.

Met het voorliggend plan zal infiltratie lokaal aldus bijkomend beperkt worden ingevolge van bodemcompactie van de bodem. Het effect op het infiltratie- en afstromingsregime zal echter beperkt zijn.

Wijziging overstromingsregime

De hoeveelheid bijkomende verharde oppervlakken binnen het voorliggend plan blijft beperkt. Het afstromend hemelwater wordt conform de stedenbouwkundige verordening hemelwater (dd. 05/07/2013) opgevangen in een *bufferbekken* en vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem (Loombeemdenloop). Daar het hier een nieuwe verharde oppervlakte betreft dient dit infiltratie- en bufferbekken minstens te voldoen aan de normen met betrekking tot het buffervolume (250 m³/ha) en vertraagde afvoer (20l/s/ha) die opgelegd worden door de stedenbouwkundige verordening hemelwater.

Het voorliggend plangebied stroomt in hoofdzaak af naar de Loopbeemdenloop. Een beperkt deel van de Loopbeemdenloop watert af naar de Wepaloop. Beide waterlopen monden uiteindelijk uit in De Wamp. De vallei van de Loopbeemdenloop is op de Watertoetskaart ingekleurd als mogelijk overstromingsgevoelig. Ter hoogte van de vallei van De Wamp komen diverse effectief overstromingsgevoelige gebieden voor. De versnelde afvoer van het opgevangen hemelwater op de verharde oppervlakken in het studiegebied versterken de overstromingsgevoeligheid van de valleigebieden van de waterlopen in het studiegebied. Eventuele ophogingen in mogelijks overstromingsgevoelig gebied kan een effect hebben op het waterbergend vermogen van de mogelijks overstromingsgevoelige gebieden. Ophogingen thv de pilotenparking dienen dan ook tot een minimum beperkt te worden.

Op heden draagt het gedeeltelijk onvertraagd afvoeren van het afstromend hemelwater van de bestaande verharde oppervlakken bij aan de overstromingsgevoeligheid binnen het ontvangende oppervlaktewatersysteem. Gezien een buffer- en infiltratiebekken voorzien wordt met een vertraagde afvoer (20l/s/ha) zal het effect op de overstromingsgevoeligheid van het ontvangend oppervlaktewatersysteem verwaarloosbaar zijn.

Wijziging grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit

Op heden houdt de lozing van het huishoudelijk afvalwater op het oppervlaktewatersysteem een negatief effect in op de waterkwaliteit. In het plan wordt een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater gerealiseerd, waarbij afvalwater dient te worden gezuiverd in een waterzuiveringsinstallatie. Hierdoor zal het effect van de lozing van huishoudelijk afvalwater op de waterkwaliteit verwaarloosbaar zijn.

Het afstromende hemelwater van de verharde oppervlakken zal deels in het oppervlaktewater terecht komen, en kan verontreinigd zijn (door olie, PAK's en zware metalen ter hoogte van wegen) (mogelijke calamiteiten bij rallycrosswedstrijden vallen hier niet onder). Gezien de relatief beperkte omvang van de verharde oppervlakken, de lichte vorm en 'verdeling' van de verontreiniging, is het effect verwaarloosbaar tot matig negatief. De afvoer van (licht vervuild) afstromend hemelwater van het rallycrosssterrein kan worden geoptimaliseerd door het voorzien van een voorzuivering naar de waterloop.

Tijdens wedstrijden kunnen er calamiteiten optreden bij ongevallen met rallycrosswagens ten gevolge van lekkende olie en dit zowel ter hoogte van het rallycrossparcours als ter hoogte van de pilotenparking. Door het strikt opvolgen en controleren van het milieucharter van het VAS, en meer bepaald het correcte gebruik van de ondoorlatende grondzeilen op de pilotenparking, kan het risico op calamiteiten en verspreiding inperken, doch niet volledig uitsluiten. Er zal een matig negatief effect resteffect blijven.

Wijziging grondwaterstand en –stromingspatroon

Er wordt een bufferbekken – en infiltratiebekken zoveel mogelijk in open structuren waardoor het effect op de grondwaterstand en –stromingspatroon minimaal is.

Wijziging afvoergedrag en structuurkwaliteit van de waterloop

Binnen het plangebied zijn de Loopbeemdenloop en een aantal naamloze, niet-geklasseerde waterlopen gelegen. Hoe en of deze waterlopen gedwarst zullen worden bij de inrichting van de verschillende zoekzones voor parking (piloten- en bezoekersparking) is op planniveau niet gekend. In het grafisch plan wordt alleszins een bouwvrije strook voorzien langs de waterloop.

Binnen het plan wordt een infiltratie- en bufferbekken aangelegd in een zoveel als mogelijk open systeem.

Andere maatregelen die moeten worden meegenomen op projectniveau zijn:

- overwelling enkel waar strikt noodzakelijk
- zacht hellende (12/4) en onverharde taluds en bermen
- beperken van het verhang
- een eventuele verruwing van de bodems

10.2.3. CONCLUSIE

Het plan veroorzaakt geen schadelijke effecten op het watersysteem.

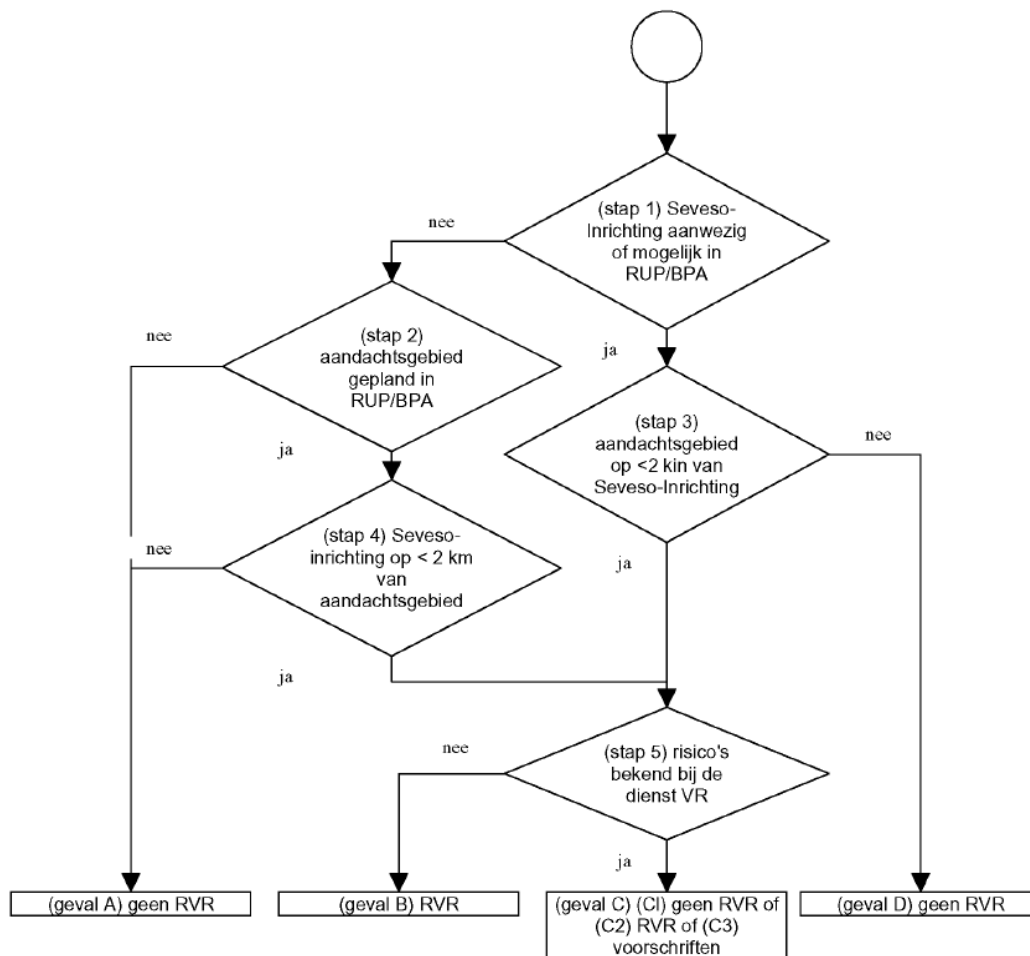
10.3. *Ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR)*

Indien door de nieuwe bestemming van het plan de preventie of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen mogelijk in het gedrang komt dient conform het Decreet Algemene bepalingen Milieubeleid⁹ een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt te worden. De Vlaamse Regering¹⁰ heeft de criteria vastgelegd die bepalen wanneer een RVR dient opgesteld te worden waarin het plan onder meer aan de aanwezigheid van Seveso-bedrijven en aandachtsgebieden getoetst wordt.

Hiertoe gebruikt de bevoegde instantie de volgende beslissingsdiagram:

⁹ Decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, en latere wijzigingen. (B.S. 03/06/1995)

¹⁰ Besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage en latere wijzigingen(B.S. 19/06/2007)



Plantoets

Het beslissingsdiagram wordt doorlopen vanaf stap 1

Stap 1: Seveso-inrichting aanwezig of mogelijk in RUP: Nee

Stap 2: Aandachtsgedebied gepland in RUP: Ja, RUP valt binnen volgend aandachtsgedebied:

d) door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, inclusief recreatiegebieden, waarbij de gemiddelde aanwezigheid minstens 200 personen per dag is of waarbij op piekmomenten minstens 1 000 personen aanwezig zijn;

Stap 4: Seveso-inrichting op minder dan 2 km van het aandachtsgedebied: Nee, dichtstbijzijnde Seveso-inrichting bevindt zich op meer dan 7 km afstand, ter hoogte van Turnhout.

Het RUP voorziet niet dat Seveso inrichtingen zich in het plangebied kunnen vestigen. Er zijn geen Seveso-inrichtingen op minder dan 2 kilometer van het aandachtsgedebied gepland. Het RUP valt bijgevolg onder geval A, wat wil zeggen dat de opmaak van een RVR bijgevolg niet noodzakelijk is.

Uit de toepassing van de beslissingsdiagram blijkt dat de opmaak van een RVR niet nodig is. Het definitief advies van de bevoegde instantie zal uitgebracht worden uiterlijk op de plenaire vergadering.

10.4. Passende beoordeling

Conform de Europese wetgeving wordt een passende beoordeling opgemaakt waarin de mogelijke invloed van een project op de habitat- en vogelrichtlijngebieden worden nagegaan. De habitatrichtlijn (92/43/EEG) biedt een sterke bescherming voor gebieden met belangrijke natuurwaarde. Op 4 mei

2001 werd door de Federale Regering de selectie van de habitatrichtlijnen goedgekeurd (SBZ-H). De vogelrichtlijn (79/409/EEG) richt zich op de bescherming van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten en de gebieden waar ze in de Europese Unie broeden, pleisteren en overwinteren (SBZ-V). Deze richtlijnen stellen dat de lidstaten passende maatregelen moeten treffen voor de bescherming, de instandhouding en het herstel van deze leefgebieden. Het gaat hier zowel om beheermaatregelen als om beschermingsmaatregelen.

De Europese Richtlijnen werden omgezet naar art. 36 ter van het decreet Natuurbehoud zoals gewijzigd op 19 juli 2002. Deze bepalingen gelden voor een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, een betekenisvolle aantasting kan veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van de natuurlijke kenmerken van een Speciale Beschermingszone (SBZ). Deze bepalingen vormen eveneens een afwegingskader voor de ontwikkeling van dergelijke activiteiten, plannen of programma's en omschrijven de voorwaarden waaronder deze al of niet kunnen toegestaan worden.

Het plangebied bevindt zich in de nabijheid (ca. 800m) van het habitatrichtlijngebied "Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout" (BE2100024) en VEN-gebied 'De Liereman – Korhaan'.

In het kader van de opmaak het plan-MER formuleerde het Agentschap Natuur en Bos een gunstig advies op de ontwerp tekst (ME/15-08795) met het oordeel dat er geen verder stappen moeten genomen worden voor het opstellen van een formele PB. Mits naleving van de vooropgestelde milderende maatregelen in het plan-MER zal er geen sprake zijn van een betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone: de aanleg van een gronddam of geluidscherm is nodig om binnen het habitatrichtlijngebied "Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout" de geluidsemissienorm van 45 dB(A) niet te overschrijden.¹¹

¹¹ In hetzelfde advies stelt het Agentschap voor Natuur en Bos vast dat de vergunningsplichtige activiteit geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken, mits naleving van de bovengenoemde milderende maatregelen.

11. Motivering ontsluiting bezoekersparkings naar N139

Er dient voldoende aandacht uit te gaan naar het veilig op- en afrijden van de bezoekersparkings.

Een verbetering van de toegang tot het rallyterrein is volgens het MER (discipline Mobiliteit) aanbevolen. Deze verloopt nu via een (private) landbouwweg die schuin op de N139 aantakt, en dit in een buitenbocht.

Uit nader onderzoek bleek het niet mogelijk om de hoofdtoegang tot de omloop, de bezoekerparkings en de pilotenparking, zoals gesuggereerd in het plan-MER, te verschuiven naar P2 en vervolgens via P2 een verbinding te creëren naar P1 en P3. Er is immers onvoldoende ruimte tussen de buffer en de omliggende percelen om hier een doorsteek voor gemotoriseerd verkeer (auto's, mobilhomes, aanhangwagens,...) te creëren. Bovendien is dit niet verzoenbaar met het principe om voetgangersstromen (bezoekers) en autobewegingen zoveel mogelijk te scheiden.

De ontsluiting van de omloop voor piloten blijft dus behouden op de huidige locatie. Om de verkeersveiligheid te verhogen, wordt wel een optimalisatie van de aansluiting (haaksere aansluiting met aandacht voor optimale zichtbaarheid in de bocht) voorzien.

Voor de ontsluiting van de tijdelijke bezoekersparkings worden geen extra in- en uitritten gecreëerd. De ontsluiting van parking P1 gebeurt via een bestaande (landbouw)oprit. De in-/uitrit tot het gebied P2 wordt verplaatst zodat deze verder van de woning komt te liggen.

Bij het gebruik van deze overdrukparkings (max. 8x per jaar) worden parkeertoezichters ingeschakeld om de verkeersafwikkeling van en naar de parking veilig en vlot te laten verlopen met bijzondere aandacht voor andere (zwakke) weggebruikers.

12. Uitvoering

12.1. Overzicht planschade, planbaten en bestemmingswijzigingscompensatie

Door de herbestemmingen die in voorliggend RUP worden doorgevoerd ontstaat mogelijk het recht op planbatenheffing.

Voor de concrete modaliteiten wordt verwezen naar de decretale bepalingen:

Planschade	VCRO art. 2.6.1. en volgende
Planbaten	VCRO art. 2.6.4. en volgende
Kapitaalschade	Grond- en pandendecreet ¹² art. 6.2.1 en volgende
Gebruikerscompensatie	Grond- en pandendecreet art. 6.3.1. en volgende Besluit i.v.m. gebruikerscompensatie ¹³

In overeenstemming met artikel 2.2.2. §1, 7° van de VCRO wordt hieronder een overzicht gegeven van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven op een heffing. Het overzicht is ook terug te vinden op de betreffende kaart.

De opname van de percelen in dit register houdt niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd. 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.

Bestemming gewestplan	Bestemming PRUP "rallycross Arendonk"	Percelen	
Natuurgebied	Art 1 Zone voor recreatie – rallycross [gebiedscategorie recreatie]	13322 D 105 K	planbaten
Agrarisch gebied	Art 1 en 2 Zone voor recreatie – rallycross (en aanhorigheden) [gebiedscategorie recreatie]	13322 D 105 /03A 13322 D 105 N 13322 D 105 /02 13322 D 106C 13322 D 106M 13322 D 106S 13322 D 1218A 13322 D 1224C 1348 G 255B	planbaten

¹² Decreet betreffende het grond- en pandenbeleid (B.S. 15/05/2009)

¹³ Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut (B.S. 18/09/2009)

13. Bijlagen

- Bijlage 1: geluidsmetingen uitgevoerd ikv plan-MER
- Bijlage 2: beslissing dienst MER
- Bijlage 3: beslissing dienst VR

Bijlage 1: geluidsmetingen uitgevoerd ikv plan-MER

Meetpunten

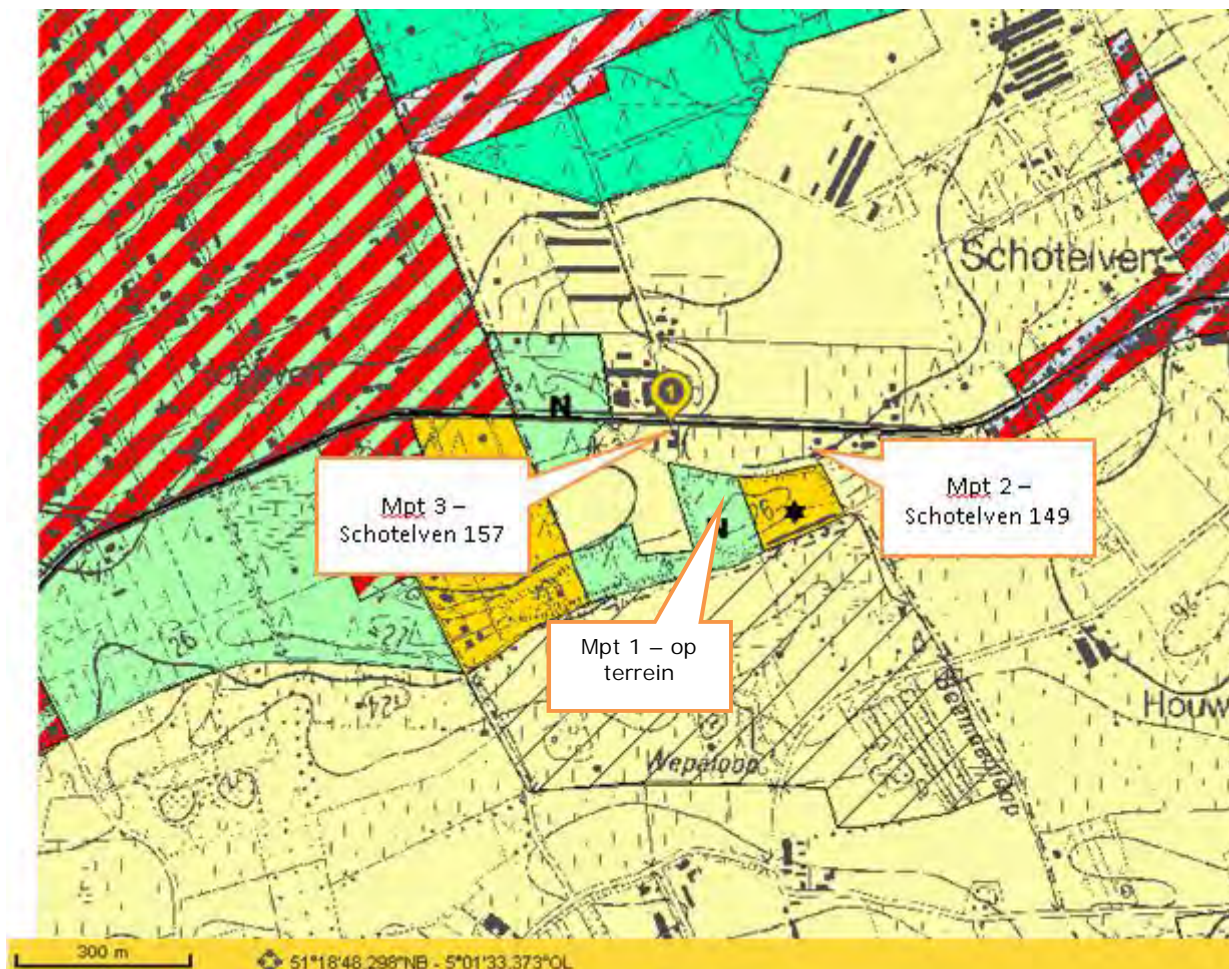
Om het huidige omgevingsgeluid met en zonder de rallycross in 'werking' te beschrijven werden geluidsmetingen uitgevoerd op 3 vaste meetpunten met en zonder de cross. Er werden 2 meetpunten voorzien ter hoogte van de woningen (Schotelven 157 grenzend aan het plangebied in het noordwesten en Schotelven 149 grenzend in het noordoosten) en één meetpunt op het deel dat nu voorwerp is van dit plan. Zie hierna de ligging op een luchtfoto:



Figuur: ligging van meetpunten langs omloop

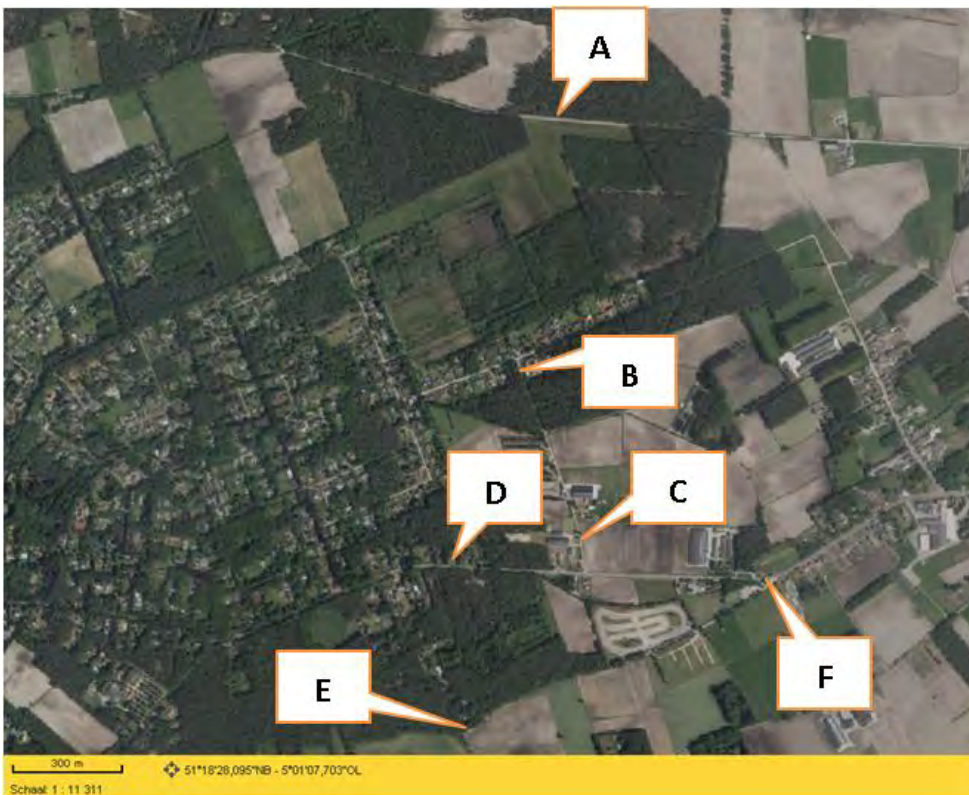
Meetpunt 1 is gelegen op het terrein en dit op 35 m van de huidige baan. Er werd enkel in het eerste weekend gemeten (25/4/14 tot en met 28/4/2014). Op meetpunt 2 werd gemeten van 25/4/14 tot 28/4/14 en daarna nog op zondag 4/5/14. Meetpunt 2 is gelegen op 30 m van de bestaande en toekomstige baan. Simultaan werd gemeten op meetpunt 3 tijdens het weekend van 25/4/14 tot en met 28/4/14 en zondag 4/5/14 bij inactiviteit van het circuit. Meetpunt 3 is op 140 m van de bestaande baan gelegen en op 50 m van de toekomstige baan. Daarnaast werd tijdens de trainingen opnieuw op meetpunt 3 gemeten (31/5/14). Tijdens het laatste weekend van april 2014 werd een wedstrijd door RT Glosso vzw georganiseerd. De wedstrijd kwam in aanmerking voor het VAS Regionaal en provinciaal kampioenschap 2014. Omdat de 2 woningen in de Schotelven het dichtst tot het circuit zijn gelegen werden hier geluidsmetingen uitgevoerd. Daarnaast werden de ambulante meetpunten gekozen in functie van bewoning op verder afstand (zie meetpunt B,C,D,E en F). Er werd ook een ambulante meetpunt voorzien in het natuurgebied (in het meest zuidelijke deel van het natuurgebied). Met andere woorden, de meetpunten werden voorzien ter hoogte van de meest nabijgelegen woningen en ter hoogte van het meest nabijgelegen kwetsbare natuurgebied.

De ligging van deze meetpunten conform het gewestplan is hierna weergegeven.



Figuur : ligging van de vaste meetpunten op gewestplan

Tevens werden op een aantal locaties ambulante metingen (metingen over een korte periode) uitgevoerd. Er werd gemeten zowel ter hoogte van woningen als ter hoogte van het natuurgebied 'De Liereman' (Meetpunt A) ten noorden van het circuit.



Figuur O-1 : ligging van de ambulante meetpunten op luchtfoto

Zo komen we tot volgend overzicht van de meetpunten die op diverse tijdstippen werden uitgevoerd:

Vaste meetpunt	Adres	Ligging volgens het gewestplan	Meetperiode	MKN – overdag
1	Schotelven 143	Momenteel natuurgebied	25/4/14 tot 28/4/14	40 dB(A)
2	Schotelven 149	Agrarisch gebied	25/4/14 tot 28/4/14, 4/5/14	45 dB(A)
3	Schotelven 157	Agrarisch gebied	25/4/14 tot 28/4/14, 4/5/14 en 31/5/14	45 dB(A)
Ambulant meetpunt				
A	In natuurgebied – Bergstraat	Natuurgebied	27/4/14 en 31/5/14	40 dB(A)
B	Reenheide 3	Woongebied	27/4/14 en 31/5/14	45 dB(A)
C	Delstraat 6	Agrarisch gebied	27/4/14 en 31/5/14	45 dB(A)
D	Staatsbaan 69	Woongebied	27/4/14 en 31/5/14	45 dB(A)
E	Waterstraat 21	Gebied voor verblijfsrecreatie	27/4/14 en 31/5/14	40 dB(A)
F	Schotelven 141	Woongebied	27/4/14 en 31/5/14	45 dB(A)

De milieukwaliteitsnorm (MKN) voor woongebieden en agrarische gebieden bedraagt overdag 45 dB(A) 's avonds 40 dB(A) en 's nachts 35 dB(A). Voor gebieden voor verblijfsrecreatie en landelijke gebieden waaronder natuurgebieden is dit 5 dB(A) strenger voor elke beoordelingsperiode.

Meetresultaten

Alle statistische parameters ($L_{Aeq,T}$, $L_{A01,T}$, $L_{A05,T}$, $L_{A50,T}$ en $L_{A95,T}$) en ook het $L_{Aeq,1s}$ werden tijdens de meetcampagne opgemeten en zijn hieronder weergegeven. Het $L_{Aeq,1h}$ is de gemiddelde geluidsbelasting, het $L_{A01,1h}$, de $L_{A05,1h}$ geven de maat van de geluidspieken weer. Met andere woorden de pieken die door de passerende auto's en/of vrachtwagens worden weergegeven door het $L_{A01,1h}$ en $L_{A05,1h}$. Maar ook de passerende auto's beïnvloeden uiteraard het L_{Aeq} -niveau. Ook het geluid van de luidsprekers zit in het opgemeten geluidsniveau vervat. Het geluid van de luidsprekers is echter niet bepalend voor het opgemeten geluidsniveau. Het $L_{A95,1h}$ is het geluid dat continu aanwezig is, moet getoetst worden aan de milieukwaliteitsnormen conform de ligging volgens het gewestplan. De meetresultaten voor de vaste meetpunten over een meetperiode T gelijk aan 60 minuten worden hieronder voor de relevante periodes samengevat weergegeven. Er werden metingen uitgevoerd in het weekend van 26/4 en 27/4/14 en op zondag 31/5/14 tijdens activiteit van de rallycross. Op zondag 4/5/14 waren er geen activiteiten op het circuit.

Tabel : meetresultaten voor vast meetpunt 1 – terrein van Rallycross

Meetperiode Zaterdag 26/4/14	$L_{Aeq,T}$	$L_{A01,T}$	$L_{A05,T}$	$L_{A50,T}$	$L_{A95,T}$
Van 14u tot 17u (cross actief)	70,0	78,7	76	65,9	51,4
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	47,5	55,9	50,5	44	41
Meetperiode Zondag 27/4/14					
Van 10u tot 18u (cross actief)	69	78,6	75,3	62,7	47,3
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	44,1	51,5	48	42,6	39,6

Tabel : meetresultaten voor vast meetpunt 2 – Schotelven 149

Meetperiode Zaterdag 26/4/14	$L_{Aeq,T}$	$L_{A01,T}$	$L_{A05,T}$	$L_{A50,T}$	$L_{A95,T}$
Van 14u tot 17u (cross actief)	67	75,8	72,7	62,3	52,2
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	54,7	64,5	60,2	51,5	42,3
Meetperiode Zondag 27/4/14					
Van 10u tot 18u (cross actief)	65	74,4	68,6	60,5	49,8
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	54	62,3	61,5	50,6	41,5
Meetperiode Zondag 4/5/14					
Van 7u tot 19u (cross niet actief)	54	63	60	49	38
Van 19u tot 21u (cross niet actief)	53	62	59	46	37

Tabel : meetresultaten voor vast meetpunt 3 – Schotelven 157

Meetperiode Zaterdag 26/4/14	$L_{Aeq,T}$	$L_{A01,T}$	$L_{A05,T}$	$L_{A50,T}$	$L_{A95,T}$
Van 14u tot 17u (cross actief)	58	67	63,3	55,5	48,6
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	55,7	70	59,3	49,5	43,3
Meetperiode Zondag 27/4/14					
Van 10u tot 18u (cross actief)	56	65	60,5	53,5	46,8
Van 18u tot 20u (cross niet actief)	52	60	57	49	42
Meetperiode Zondag 4/5/14					
Van 7u tot 19u (cross niet actief)	51	61	56	46	38
Van 19u tot 21u (cross niet actief)	53	62	58	47	37
Meetperiode Zondag 31/5/14					
Van 16u tot 17u (cross actief - training)	57	66,2	62,7	53,5	43,6
Van 17u tot 17u30 (cross actief - training)	56,1	60,9	59,7	54,9	51,6

Op meetpunt 2 was de rallycross overheersend hoorbaar. De opgemeten geluidsniveaus uitgedrukt in $L_{Aeq,1h}$, $L_{A01,1h}$, $L_{A05,1h}$ worden bepaald door het verkeer bij inactiviteit van het circuit. Bij activiteit is dit de rallycross die deze parameters beïnvloedt. Een $L_{Aeq,1h}$ tussen 63 à 67 dB(A) komt voor in de

achtertuin van de woning. Individuele passages tot 76 dB(A) zijn mogelijk. Bij inactiviteit bedraagt het $L_{Aeq,1h}$ 54 dB(A). Kortom, de huidige exploitatie zorgt voor een verhoging van meer dan 10 dB(A) in het gemiddelde geluidsniveau uitgedrukt in $L_{Aeq,1h}$. Het continue geluid ($L_{A95,1h}$) wordt bepaald door wegverkeer op grotere afstand en nabij gewestweg, maar ook deels door de activiteiten van het circuit. Het $L_{A95,1h}$ is echter geen goede parameter om het specifiek geluid te beoordelen. Indien de rallycross gedurende een periode stil ligt tijdens de metingen, wordt het $L_{A95,1h}$ immers beïnvloedt door de stilste periode. We stellen echter vast dat het $L_{A95,1h}$ tijdens de wedstrijden de MKN overschrijdt op zowel meetpunt 2 als 3. De parameter $L_{Aeq,1h}$ is een beter aangewezen parameter. Deze wordt in andere gemotoriseerde sporten ook gehanteerd.

Op meetpunt3 is er ook duidelijk invloed van de rallycross maar iets minder uitgesproken dan op meetpunt 2. Het $L_{Aeq,1h}$ tijdens de exploitatie van het circuit bedraagt 56 à 58 dB(A). Bij inactiviteit is dit 52 à 53 dB(A) door het wegverkeer. Op zaterdag 26/4/14 was er 's avonds ook nog invloed van werkzaamheden in de omgeving van het meetpunt.

Naast de metingen op de vaste meetpunten werd er ook gemeten op 6 ambulante meetpunten waarbij één meetpunt voorzien werd in het natuurgebied ten noorden van het plangebied.

De meetresultaten voor de ambulante meetpunten bij een wind uit zuidelijke richting over een meetperiode T gelijk aan 10 minuten worden hierna weergegeven:

Tabel : meetresultaten voor ambulante meetpunten – metingen op zondag 27/4/14

Meetpunt	Adres	$L_{Aeq,T}$	$L_{A01,T}$	$L_{A05,T}$	$L_{A50,T}$	$L_{A95,T}$
A	In natuurgebied – Bergstraat	41,9	48,5	46,3	40,4	37,2
B	Reenheide 3	55,7	62,1	60,8	53,7	44,8
C	Delstraat 6	51,9	60,1	58,4	48,2	46
D	Staatsbaan 69	67,5	76,9	74,5	57,7	47
E	Waterstraat 21	49,8	58,8	55	46,9	43,5
F	Schotelven 141	68,6	77,8	74,3	61,3	50,8

Naar meetpunt A, gelegen in het natuurgebied was de invloed van de Rallycross enkel hoorbaar en meetbaar tijdens de start maar de invloed is toch moeilijk meetbaar. Tijdens de start werd een $L_{Aeq,1s}$ tot 48 dB(A) gemeten, daarna zakt het geluidsniveau tot onder de 45 dB(A) en is het circuit zelfs niet meer hoorbaar.

Op meetpunt B wordt het $L_{Aeq,T}$ ook meebepaald door ander omgevingsgeluid dan het geluid afkomstig van het circuit. Hierdoor was het moeilijk om het L_{Aeq} te kunnen bepalen. Maximale geluidsniveaus tot 55 dB(A) kwamen voor. In de Delstraat kon het $L_{Aeq,T}$ bepaald worden en toe te schrijven aan het circuit. Op meetpunt C is het circuit duidelijk hoorbaar en meetbaar tot zelfs 55 à 60 dB(A) $L_{Aeq,1s}$. Op meetpunt D en F die vlak langs de Staatsbaan zijn gelegen is het effect van het circuit dan weer moeilijk te meten want het wegverkeer is bepalend voor het opgemeten L_{Aeq} -niveau. Op meetpunt F is het circuit wel duidelijk hoorbaar terwijl dat op meetpunt D niet het geval was.

In de Waterstraat (Mpt E) is het circuit ook goed hoorbaar en bepalend voor het opgemeten $L_{Aeq,T}$. Het $L_{Aeq,T}$ bedraagt hier 50 dB(A), met pieken tot 57 dB(A) tijdens de start. Dit is terug te vinden in de logging van het $L_{Aeq,1s}$.

Bijlage 2: beslissing dienst Mer



DEPARTEMENT
LEEFMILIEU,
NATUUR &
ENERGIE

Vlaamse overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
Dienst Milieueffectrapportagebeheer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

Goedkeuring milieueffectrapport

PRUP Uitbreiding rallycross-circuit te Arendonk en Oud-Turnhout

Initiatiefnemer:

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22
2000 Antwerpen

15/03/2016

PLMER-0145-GK

1. Inleiding

De provincie Antwerpen laat een plan-milieueffectrapport (plan-MER) opmaken ter voorbereiding en onderbouwing van het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) dat opgemaakt wordt om een planologische oplossing uit te werken voor rallycrossactiviteiten. Het bestaande rallycross-circuit in Arendonk is immers slechts deels gelegen in zone voor dagrecreatie en een deel van het circuit ligt zonevreed in natuurgebied. Eveneens worden de mogelijkheden voor de opvang van de parkeerbehoefte nagegaan door het in beeld brengen van potentiële parkeerlocaties. Hiervoor worden 4 zoekzones beschouwd.

Het voorgenomen plan, het PRUP, is plan-m.e.r.-plichtig volgens het DABM¹. Het PRUP is een plan dat kader kan vormen voor projecten uit bijlage III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, meer bepaald:

- rubriek 11 a) *Permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen (projecten die niet onder bijlage II vallen)*
- rubriek 13 *Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding)*

De dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 20 augustus 2013. De bijzondere richtlijnen dateren van 13 november 2013. Het definitieve MER werd ontvangen op 18 februari 2016.

2. Inhoudelijke toetsing van het plan-MER

In artikel 4.2.10 §2 van het D.A.B.M. wordt gesteld dat de dienst Mer het plan-MER inhoudelijk moet toetsen aan de beslissing, vermeld in artikel 4.2.8, §6, i.e. de richtlijnen van 13/11/2013. Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit verslag.

De dienst Mer is van mening dat het plan-MER voldoet aan deze richtlijnen. Volgende overwegingen werden gemaakt bij deze toetsing:

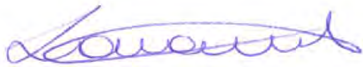
- ANB gaf aan in hun gunstig advies van 10/08/2015 dat alle informatie werd aangeleverd in het MER, zodat er geen verdere stappen moeten genomen worden voor het opstellen van een formele passende beoordeling.
- Vanuit de discipline geluid en lucht wordt het versterken van de buffer als milderende maatregel aangegeven.
- Alle disciplines werden voldoende uitgewerkt en beoordeeld op het geëigende niveau, zijnde planniveau.

¹ Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, B.S. 3 juni 1995, zoals herhaaldelijk gewijzigd.

3. Goedkeuring van het plan-MER

Op basis van bovenstaande motivering keurt de dienst Mer het voorliggende plan-MER PRUP Uitbreiding rallycross-circuit te Arendonk en Oud-Turnhout goed.

Voor het afdelingshoofd, afwezig



Veronique Lavaert
Projectleider

Bijlage 3: beslissing dienst Veiligheidsrapportering

DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR & ENERGIE

Aan de provincie Antwerpen

Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

Dienst Veiligheidsrapportering
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02 553 03 55
seveso@vlaanderen.be
www.lne.be

uw bericht van
16/06/2016

uw kenmerk
16-094

ons kenmerk
RVR-AV-0116

bijlagen
Toetsgegevens

vragen naar/e-mail
seveso@vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 03 55

datum
16/06/2016

Betreft: Advies RVR-eis inzake RUP "PRUP Uitbreiding rallycross-circuit te Arendonk"

Geachte,

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

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

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de internettoepassing op 16/06/2016, met ref. RVR-AV-0116), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem en dient er voor het betrokken RUP **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

De dienst VR wenst zich hierbij te verontschuldigen voor de plenaire vergadering.

Gelieve deze brief, samen met de bijlage, toe te voegen aan de toelichtingsnota van het RUP.

Met vriendelijke groeten,


Paul van Snick
Algemeen Directeur
Afdelingshoofd AMNE



- ¹ Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn
- ² Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn
- ³ Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage I: Toetsgegevens

Hier volgen de gegevens die in de toets werden ingegeven, en op basis waarvan advies is gegeven:


RUP ID nummer	16-094
RUP titel	PRUP Uitbreiding rallycross-circuit te Arendonk
Initiatiefnemer	provincie Antwerpen
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	16/06/2016
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

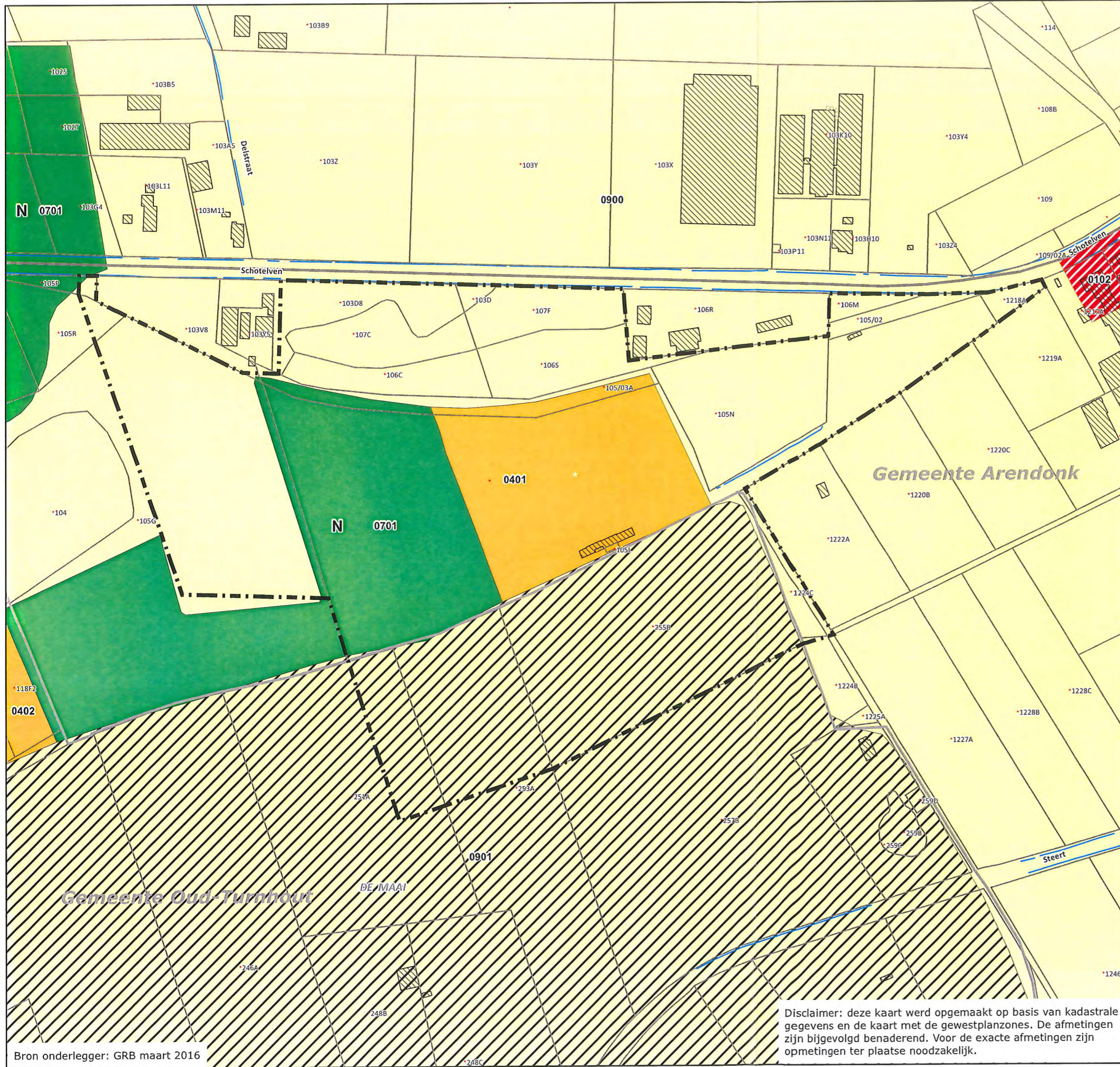
Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland.

PRUP Rallycross Arendonk te Arendonk

Plan bestaande toestand: gewestplan

Ruimtelijke planner:

Jeroen Bastiaens



ONDERLEGGERS

- gemeentegrens
- grens RUP
- perceelnummer (CADMAP 2014)
- GRB - Adp - administratief perceel
- GRB - Wgr - gracht
- GRB - Wga - wegaanhorigheid
- GRB - Gbg - gebouw aan de grond
- GRB - Gba - gebouwaanhorigheid

gewestplan:

- ★ 147 dagrecreatie
- 150c- bestaande hoofdverkeerswegen
- 0102- woongebied met landelijk karakter
- 0401- gebieden voor dagrecreatie
- 0402- gebieden voor verblijfrecreatie
- 0701- natuurgebied
- 0900- agrarische gebieden
- 0901- landschappelijk waardevolle gebieden

Bron onderlegger: GRB maart 2016

Disclaimer: deze kaart werd opgemaakt op basis van kadastrale gegevens en de kaart met de gewestplanzones. De afmetingen zijn bijgevolgd benaderend. Voor de exacte afmetingen zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.



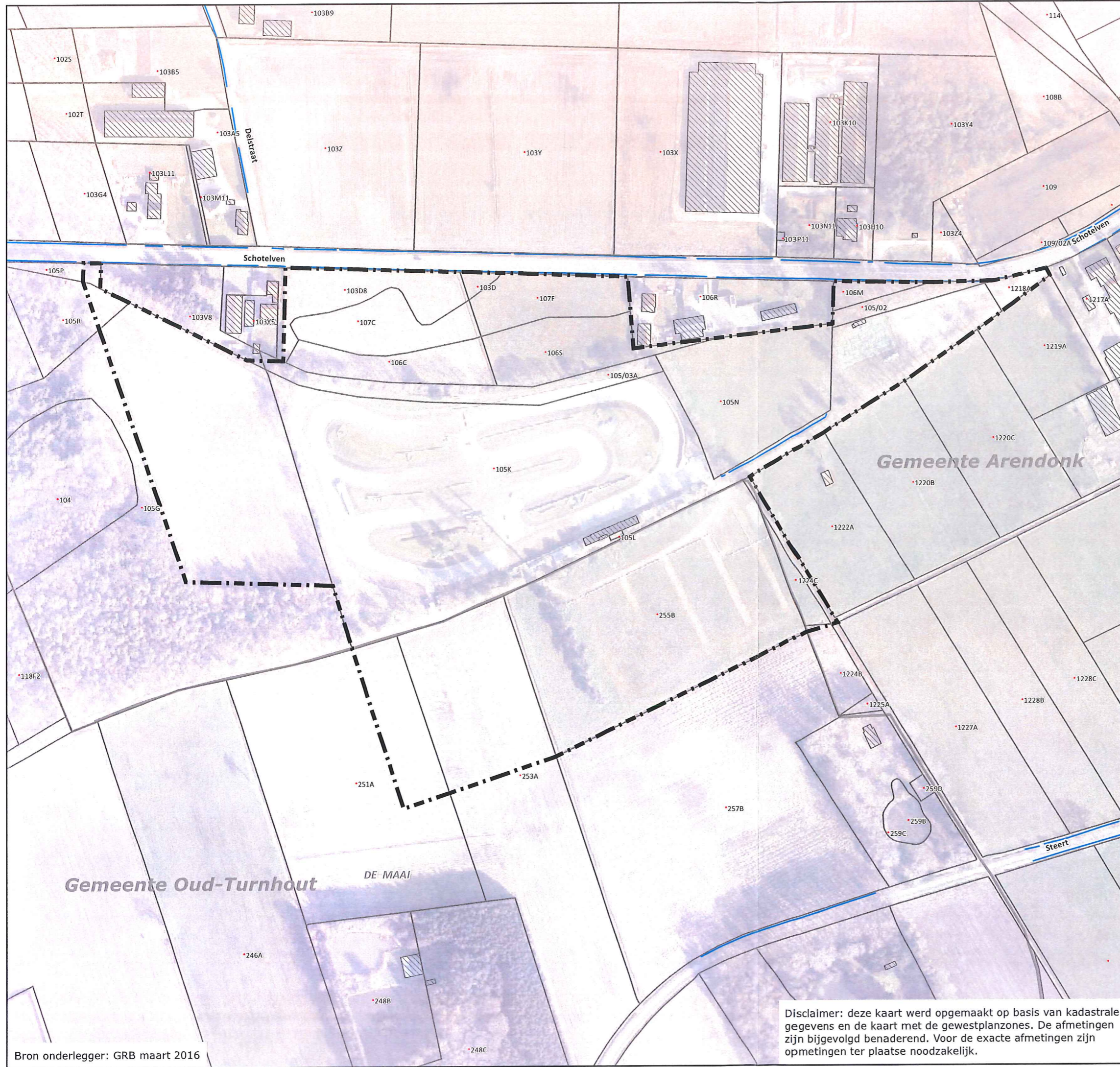
RUP_10000_213_00143_00001

PRUP Rallycross Arendonk te Arendonk









Plan bestaande toestand: orthofoto en GRB

Ruimtelijke planner:

Jeroen Bastiaens



ONDERLEGGER


-  grens RUP
-  gemeentegrens
-  perceelnummer (CADMAP 2014)
-  GRB - Adp - administratief perceel
-  GRB - Wgr - gracht
-  GRB - Wga - wegaanhorigheid
-  GRB - Gbg - gebouw aan de grond
-  GRB - Gba - gebouwaanhorigheid

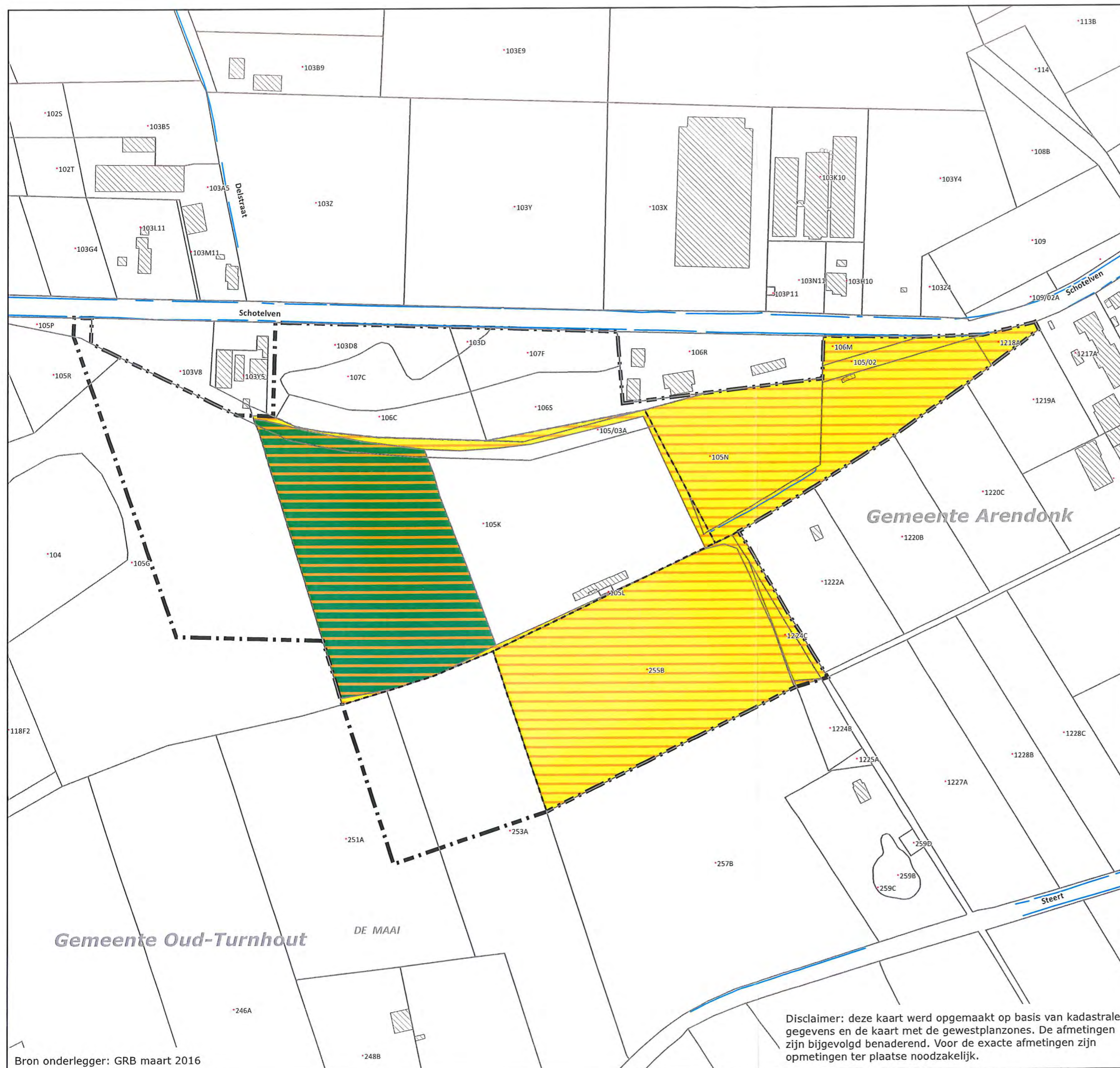
Disclaimer: deze kaart werd opgemaakt op basis van kadastrale gegevens en de kaart met de gewestplanzones. De afmetingen zijn bijgevolgd benaderend. Voor de exacte afmetingen zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.



PRUP Rallycross Arendonk te Arendonk

Register Planbaten

Ruimtelijke planner:

Jeroen Bastiaens



ONDERLEGGERS

- grens RUP
- grens bestemmingzone/deelzone
- perceelnummer (CADMAP 2014)
- GRB - Adp - administratief perceel
- GRB - Wgr - gracht
- GRB - Wga - wegaanhoorigheid
- GRB - Gbg - gebouw aan de grond
- GRB - Gba - gebouwaanhoorigheid

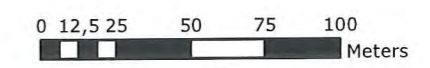
REGISTER PLANBATEN

planbaten mogelijk:

- groen -> recreatie
- landbouw -> recreatie

Disclaimer: deze kaart werd opgemaakt op basis van kadastrale gegevens en de kaart met de gewestplanzones. De afmetingen zijn bijgevolgd benaderend. Voor de exacte afmetingen zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.

Bron onderlegger: GRB maart 2016



RUP_10000_213_00143_00001

27/04/2017