VLAAMSE REGERING

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE GOEDKEURING VAN HET PROVINCIAAL RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II' GENAAMD, VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN, BEGROTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Gelet op het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, inzonderheid artikel 45 §4, vierde lid;

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

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering;

Gelet op het koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende vaststelling van het gewestplan Antwerpen en latere wijzigingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 30 juni 1994 houdende de goedkeuring van het bijzonder plan van aanleg Kapittel genaamd van de gemeente Niel;

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 3 oktober 2005 houdende advies over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) 'regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II' van de provincie Antwerpen;

Gelet op het besluit van de provincieraad van Antwerpen van 22 september 2005 houdende definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II';

Gelet op het ministerieel besluit van 28 april 2004 houdende machtiging aan de GOM Antwerpen om tot onteigening ten algemenen nutte van een aantal percelen binnen het plangebied over te gaan met toepassing van de spoedprocedure;

Overwegende de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek, met name respectievelijk 15 augustus 2005 en 13 oktober 2005;

Overwegende de tijdens het openbaar onderzoek ingediende adviezen en bezwaarschriften;

Overwegende het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van de provincie Antwerpen en de bijhorende bezwaarschriftweerlegging van 16 december 2005; dat met deze uitvoerige weerlegging kan ingestemd worden;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II' voldoet aan de decretale vormvereisten van artikel 38 §1 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening;

Overwegende dat het overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de provinciale overheid toekomt een ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken voor de inrichting en herstructurering van een bestaand bedrijventerrein in de economische knooppunten van de Brabantse Poort alsook in de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau; dat de in dit bestemmingsplan voorziene herstructurering en verdere inrichting van het bedrijventerrein een uitwerking is van het ruimtelijk beleid voor differentiatie van bedrijventerreinen; dat deze werkwijze in overeenstemming is met het subsidiariteitsbeginsel zoals ingeschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat de herstructurering en verdere inrichting van het bedrijventerrein voortkomt uit en verantwoord wordt vanuit de provinciale ruimtelijke visie op de Brabantse Poort; dat deze visie is opgenomen in de toelichtingsnota en de specifieke ruimtelijke opties voor dit bestaande bedrijventerrein en diens herstructureringspotenties vertaald werden in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat het bestemmingsplan niet in conflict komt met bepalingen uit bestaande of in opmaak zijnde ruimtelijke uitvoeringsplannen van gewestelijk niveau; dat voorliggend bestemmingsplan de bestaande bestemmingen van het gewestplan opheft en vervangt;

Overwegende dat voorliggend ruimtelijke uitvoeringsplan op 12 april 2005 voor advies werd voorgelegd aan de adviserende instanties zoals voorzien in artikel 44; dat het ruimtelijk uitvoeringsplan met name de stedenbouwkundige voorschriften naar aanleiding van de adviezen zijn aangepast;

Overwegende dat de herstructurering en verder inrichting van het bedrijventerrein vooral een differentiatie inhoudt in overeenstemming met de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het provinciale kaderplan voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Brabantse poort namelijk bedrijvigheid voor verwerking, productie, distributie, logistiek, opslag en transport waarbij wordt ingespeeld op de schaal van de omgeving; dat bij de herstructurering tevens de bestaande woonfuncties en langzaam verkeersverbindingen worden geoptimaliseerd met een ruimtelijk kwalitatieve inrichting alsook dat een buffering met groen en water wordt aangelegd;

Overwegende het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid inzonderheid op artikel 8 over de watertoets; dat de wijziging ten aanzien van de bestaande toestand deels betrekking heeft op onbebouwde gebieden; dat het PRUP de randvoorwaarden vanuit water vertaald in de inrichting door onder meer te voorzien in specifieke zones voor groen en waterbuffering en waterverplichtingen voor de beheerder; dat bijgevolg in alle redelijkheid geoordeeld kan worden dat mogelijke schadelijk effecten door de opgelegde maatregelen worden voorkomen;

Overwegende dat de provincie als onteigenende instantie drie partijen aanduidt zijnde GOM Antwerpen, Administratie Wegen en Verkeer en IGEAN; dat de GOM Antwerpen, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, conform het decreet houdende vaststelling van het kader tot oprichting van de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM) van 7 mei 2004 zal overgaan in de provinciale ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, POM Antwerpen; dat de POM Antwerpen als onteigenende instantie kan gelden;

Overwegende dat de provincie verantwoordt dat hoogdringendheid op de onteigening van openbaar nut van toepassing is; dat de hoogdringendheid verantwoord wordt enerzijds omdat volgens de stedenbouwkundige voorschriften de bufferstrook dient te worden aangelegd ten laatste het eerstvolgend plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de infrastructuur nodig voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein; dat voor de aanleg van deze bufferstrook grondverwervingen noodzakelijk zijn; dat de hoogdringendheid anderzijds verantwoord wordt met het gegeven dat het bedrijventerrein en de Potaardestraat ontsloten dienen te worden naar het hoger wegennet via de N171; dat voor deze ontsluiting infrastructuurwerken en dus grondverwervingen noodzakelijk zijn;

BESLUIT

Artikel 1. Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II' van de provincie Antwerpen, bestaande uit een plan van de feitelijke toestand, een plan van de juridische toestand, een verordend grafisch plan, een onteigeningsplan en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften wordt goedgekeurd.

Artikel 2. Het algemeen nut vordert de onteigening van de onroerende goederen en percelen aangegeven op het onteigeningsplan.

Artikel 3. Aan de POM Antwerpen, Administratie Wegen en Verkeer en intercommunale IGEAN wordt de machtiging tot onteigening verleend.

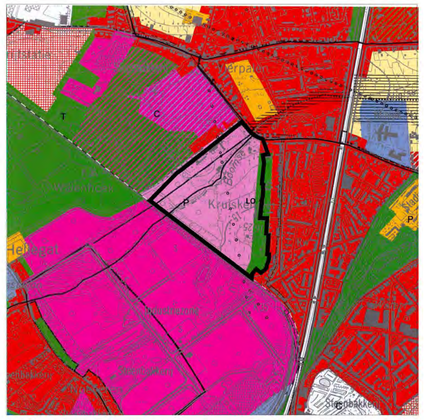
Artikel 4. De rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigeningen ten algemenen nutte, bepaald bij de wet van 26 juli 1962, kan op deze onteigening worden toegepast.

Brussel, 7 JUN 2006

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening

Voor eensluidend afschrift
Leus Marleen
assistent

Dirk VAN MECHELEN



Gewestplan schaal 1/10.000 OC GIS Vlaanderen

Legende:

- grens PRUP
- grens aanpalend BPA
- grens gebied volgens gewestplan
- goedgekeurde verkaveling
- zonegrens
- potentieel nieuwe wegenis
- potentieel nieuw fietspad
- illustratieve vijveraanduiding

art1 t/m 3 zie stedenbouwkundige voorschriften
art 4 zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein
art 5 zone voor KMO
art 6 zone voor openbare wegenis
- 6.1 zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur
- 6.2 zone voor nieuwe Potaardestraat
- 6.3 zone voor oude Potaardestraat
- 6.4 zone voor 'S Herenbaan
- 6.5 zone voor spoorweg
- 6.6 zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer

art 7 zone voor aaneengesloten bebouwing
art 8 zone voor tuinstroken
art 9 zone voor groenbuffer type 0
art 10 zone voor groenbuffer type 1
art 11 zone voor groenbuffer type 2 en bufferbekken
art 12 zone voor gegroepeerde autobergplaatsen

'S Herenbaan
Potaardestraat
Potaardestraat
Kruiskenslei
Kappittel
Leeremans velden
Den Wolfshoek
Merckx velden
Krekelenberg
Spoorweg van Antwerpen naar Boom
Noeverse laan
Overwinningstraat
Gendarmerielaan

BPA nr. 6 'Kappittel'
dd. 30/06/1994
dos.nr. D/1083/10

MLBR2/0000000065/TD/AK/ww
dd. 25/01/2001

752.2
dd. 22/08/2000

2/MLAV1/9500000369
dd. 07/03/1996

304 040
dd.10/11/1966
016/074
dd.23/12/1997

016/027
dd. 29/08/1972

205.557/B
dd. 17/07/1981

56.707/B
dd. 07/02/1967

016/036
dd. 14/06/1977

016/017
dd. 21/08/1967

016/070
dd. 16/04/1996

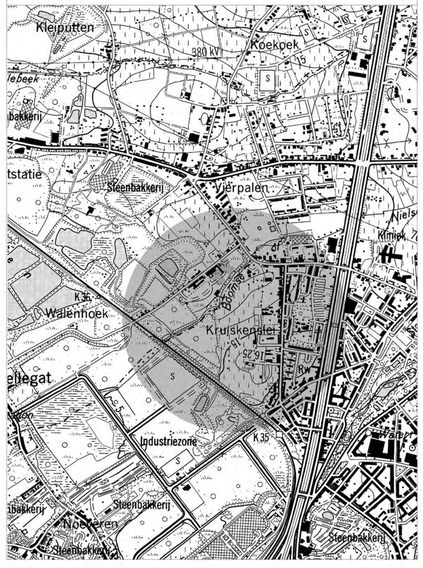
016/017(1)
dd. 17/06/1997

016/046
dd. 15/03/1982

Opp.: 1.145 m²
Opp.: 1.743 m²
Opp.: 1.490 m²
Opp.: 731 m²
Opp.: 2.717 m²
Opp.: 7.722m²
Opp.: 3.432m²
Opp.: 159.922 m²
Opp.: 14980 m²
Opp.: 5.056 m²
Opp.: 454 m²
Opp.: 8.123m²
Opp.: 2.935m²
Opp.: 7.050 m²
Opp.: 771 m²
Opp.: 388 m²
Opp.: 17.576 m²

SITUERINGSPLAN

Schaal: 1/10.000



Bron: NGI Topokaarten 1993 OC GIS Vlaanderen

Nota:
Dit plan werd opgemaakt op basis van grafische gegevens. De erin vermelde afmetingen en oppervlaktes zijn derhalve slechts benaderend. Voor de uitvoering van dit plan zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.

Bron: ingetekend op basis van KADSCAN (OC GIS Vlaanderen, 2002)

Provincie Antwerpen
Gemeente Boom en Niel

VOORONTWERP PRUP
PRUP KREKELENBERG II

GRAFISCH PLAN

PLAN NR.: 2 TOTAAL: 3	ID NR.: 121540229	SCHAAL: 1:1.000 DATUM: FEBR.'06

OPDRACHTGEVER:
PROVINCIEBESTUUR ANTWERPEN
K. Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

ONTWERPER:
soresma
Britselei 23 2000 Antwerpen
tel.: 03/221.55.00 fax.: 03/ 221 55 03
E-mail: info@soresma.be
ISO 9001

	contractmanager	projectleider	tekenaar
naam	J. Parys	M. Penneman	V. Baeten
coll.			

gezien en voorlopig aangenomen door de provincieraad in zitting	bestendige deputatie bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd	gezien en definitief aangenomen door de provincieraad in zitting
de griffier de gouverneur	de griffier de gouverneur	de griffier de gouverneur

WIJZIGINGEN

Aard	Datum	Opdrachtgever	Ontwerper
Werkgroep	09.02.'04		
Werkgroep dagelijks bestuur	15.10.'04		
Werkgroep	10.12.'04		
Plenaire vergadering	04.02.'05		
Aanpassingen na Plenaire vergadering	29.04.'05		
Versie na plenaire - dagelijks bestuur - revisie 1	09-05-'05		
Versie na openbaar onderzoek - advies Procoro d.d.16-12-2005	20.01.'06		

provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II

Grafisch plan

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen van 23 maart 2006

De Provinciegriffier, De Voorzitter,

D. Toudon G. Van den Bogaert

Ruimtelijke planner:
Jan Parys
Matthias Penneman

Dienst Ruimtelijke Planning

PROVINCIE ANTWERPEN

1215402229-230/vba

provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II

Stedenbouwkundige voorschriften

Gezien en definitief vastgesteld door de
provincieraad van Antwerpen van 23 maart 2006

De Provinciegriffier, De Voorzitter,

D. Toelen G. Van den Bogaert

Ruimtelijke planner:

Jan Parys

Matthias Penneman

Dienst Ruimtelijke Planning

PROVINCIE ANTWERPEN

PRUP REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II TE BOOM EN NIEL

Stedenbouwkundige voorschriften

Identificatienummer :	121540233/mpe

Opdrachtgever
Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 ANTWERPEN

Opdrachthouder

soresma

Projectteam
Jan Parys, businessmanager, ruimtelijk planner
Matthias Penneman, projectleider, ruimtelijk planner
Marten Dugernier, ruimtelijk planner
Veerle Baeten, CAD/GIS tekenaar

INHOUD

1 ARTIKEL 1. UITVOERING RSPA EN STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN 5

1.1 UITVOERING RSPA 5
1.2 STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN 5

2 ARTIKEL 2. ALGEMEEN GELDENDE VOORSCHRIFTEN 7

2.1 VOORSCHRIFTEN 7
2.2 SCHAAL EN MAATVOERING 7
2.3 WIJZIGING VAN HET BODEMRELIËF EN WATERHUISHOUDING 7
2.4 PARKEERNORMEN VOOR PERSONENWAGENS EN FIETSERS 7
2.5 PUBLICITEIT 7
2.6 MAATREGELEN M.B.T. REALISATIE EN BEHEER 7
2.7 NUTSLEIDINGEN 8
2.8 AFWIJKINGSMOGELIJKHEID 8
2.9 WATERHUISHOUDING 8

3 ARTIKEL 3. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN 9

4 ARTIKEL 4. ZONE VOOR GEMENGD REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN 12

4.1 BESTEMMING 12
4.1.1 HOOFDBESTEMMING 12
4.1.2 NEVENBESTEMMING 12
4.2 INRICHTING 12
4.2.1 PERCELERING 12
4.2.2 BEBOUWING EN CONSTRUCTIES 13
4.2.2.1 Aard van de bebouwing 13
4.2.2.2 Plaatsing van de gebouwen 13
4.2.2.3 Afmeting van de gebouwen 13
4.2.2.4 Inrichting van het terrein 13
4.2.2.5 Constructies en gebouwen 14
4.2.3 BIJZONDERE CONSTRUCTIES 14
4.2.4 ONTSLUITING EN INTERNE WEGENIS 14
4.2.5 VRACHTWAGENPARKING 14
4.3 BEHEER 14

5 ARTIKEL 5. ZONE VOOR KMO 15

5.1 BESTEMMING 15
5.1.1 HOOFDBESTEMMING 15
5.1.2 NEVENBESTEMMING 15
5.1.3 BESTAANDE GEBOUWEN DIE NIET BEANTWOORDEN AAN DE VOORSCHRIFTEN 15

5.2 INRICHTING 16
5.2.1 PERCELERING 16
5.2.2 BEBOUWING EN CONSTRUCTIES 16
5.2.2.1 Aard van de bebouwing 16
5.2.2.2 Plaatsing van de gebouwen 16
5.2.2.3 Afmeting van de gebouwen 18
5.2.2.4 Welstand van de gebouwen 18
5.2.3 BIJZONDERE CONSTRUCTIES 18
5.2.4 ONTSLUITING 18
5.2.5 TERREINAANLEG 18
5.2.6 WATERHUISHOUDING 19
5.3 BEHEER 19

6 ARTIKEL 6. ZONE VOOR OPENBARE WEGENIS 20

6.1 ZONE VOOR BIJZONDERE ONTSLUITINGSINFRASTRUCTUUR 20
6.1.1 BESTEMMING 20
6.1.2 INRICHTING 20
6.2 ZONE VOOR NIEUWE POTAARDESTRAAT 21
6.2.1 BESTEMMING 21
6.2.2 INRICHTING 21
6.3 ZONE VOOR OUDE POTAARDESTRAAT 21
6.3.1 BESTEMMING 21
6.3.2 INRICHTING 21
6.4 ZONE VOOR 'S HERENBAAN 21
6.4.1 BESTEMMING 21
6.4.2 INRICHTING 21
6.5 ZONE VOOR SPOORWEG 22
6.5.1 BESTEMMING 22
6.5.2 INRICHTING 22
6.6 ZONE VOOR ONTSLUITING VAN KMO ZONE, WONINGCLUSTER, AUTOBERGPLAATSEN EN LANGZAAM VERKEER 22
6.6.1 BESTEMMING 22
6.6.2 INRICHTING 22

7 ARTIKEL 7. ZONE VOOR AANEENGESLOTEN BEBOUWING 23

7.1 BESTEMMING 23
7.2 INRICHTING 23
7.2.1 PLAATSING VAN DE GEBOUWEN EN CONSTRUCTIES 23
7.2.2 BEBOUWINGSVOORSCHRIFTEN 24

8 ARTIKEL 8. ZONE VOOR TUINSTROKEN 26

8.1 BESTEMMING 26
8.2 INRICHTING 26
8.2.1 ALGEMEEN 26
8.2.2 BEBOUWINGSWIJZE 26
8.2.3 AFMETINGEN VAN DE GEBOUWEN 26
8.2.4 WELSTAND VAN DE GEBOUWEN 26

9 ARTIKEL 9. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 0 27

9.1 BESTEMMING 27
9.2 INRICHTING 27
9.2.1 ALGEMEEN 27
9.2.2 BEBOUWINGSWIJZE 27
9.2.3 AFMETINGEN VAN DE GEBOUWEN 27
9.2.4 WELSTAND VAN DE GEBOUWEN 27
9.2.5 AANLEG VAN DE STROOK 27

10 ARTIKEL 10. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 1 29

10.1 BESTEMMING 29
10.2 INRICHTING 29

11 ARTIKEL 11. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 2 – EN BUFFERSTROOK 30

11.1 BESTEMMING 30
11.2 INRICHTING 30

12 ARTIKEL 12. ZONE VOOR GEGROEPEERDE AUTOBERGPLAATSEN 31

12.1 BESTEMMING 31
12.2 GEBOUWEN EN CONSTRUCTIES 31
12.2.1 INRICHTING 31
12.2.2 PLAATSING EN GROOTTE 31
12.2.3 MATERIAALGEBRUIK 32

A. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Uitvoering RSPA en strijdige voorschriften
Artikel 2. Algemeen geldende voorschriften
Artikel 3. Begripsomschrijvingen

1 ARTIKEL 1. UITVOERING RSPA EN STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN

1.1 UITVOERING RSPA

Onderhavig provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan betreft tevens een uitvoering van de bindende bepaling 43 van het provinciaal ruimtelijk structuurplan: ' *De provincie bakent in uitvoeringsplannen nader te bepalen regionale bedrijventerreinen af in de economische knooppunten die tot haar bevoegdheid behoren. Zij doet dit in overleg met de gemeentebesturen. Op dat moment brengt zij het aantal toe te bedelen hectaren bedrijventerreinen in het proces in.*'

1.2 STRIJDIGE VOORSCHRIFTEN

Het bestemmingsplan omvat wijzigingen t.o.v. het gewestplan. Het origineel gewestplan werd vastgelegd bij KB 3 oktober 1979, de wijziging van het gewestplan dateert van 28/10/1998, (BS 16/02/1999).

Gewijzigde Gewestplan voorschriften:	**Vervangende PRUP voorschriften:**
Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter	- Zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein
	- Zone voor KMO
	- Zone voor gegroepeerde bebouwing
	- Zone voor tuinstrook
	- Zone voor groenbuffer type 0
	- Zone voor groenbuffer type 1 en 2
	- Zone voor openbare wegenis
Bufferzone	- Zone voor groenbuffer type 1
	- Zone voor groenbuffer type 2
	- Zone voor KMO
	- Zone voor groenbuffer type 0
Woongebieden	- Zone voor KMO
Bestaande hoofdverkeersweg	- Zone voor nieuwe Potaardestraat

Gewestplan voorschriften:

Artikel 20 - Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter

Een lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter is bestemd voor de vestiging van bedrijven zoals bedoeld in artikel 8, lid 2.1.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972. Het kan evenwel alleen worden gerealiseerd door de overheid. Bij de inrichting van het gebied zal ten zeerste rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving. Het karakter van het terrein, de aard van de activiteiten, de omvang van de bebouwing, het architecturaal karakter, de breedte en de wijze van aanleg van de omringende bufferzone, enz... worden vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan voordat het gebied kan worden ontwikkeld.

Art. 4.5 - Bufferzones

De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.

Art. 1.0 - Woongebieden

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

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

Art 3 – Bestaande hoofdverkeersweg (8.3.1)

2 ARTIKEL 2. ALGEMEEN GELDENDE VOORSCHRIFTEN

2.1 VOORSCHRIFTEN

Het ruimtelijk uitvoeringsplan legt de bestemming, inrichting en beheer vast van het gebied waarop het plan van toepassing is. Alle voorschriften van het plan van aanleg hebben dezelfde bindende kracht, ongeacht of zij grafisch zijn voorgesteld of niet.
De stedenbouwkundige voorschriften en het bestemmingsplan zijn gelijkwaardig en hebben dezelfde verordenende kracht.

2.2 SCHAAL EN MAATVOERING

De schaal en de daaruit afgeleide maten van het plan zijn indicatief.
De werkelijke afmetingen zullen, daar waar noodzakelijk, door een opmeting ter plaatse worden vastgesteld.

2.3 WIJZIGING VAN HET BODEMRELIËF EN WATERHUISHOUDING

Wijziging van het bodemreliëf is toegelaten in functie van de waterhuishouding in het gehele plangebied, zoals bij het uitgraven van infiltratiebekkens en sterf- of gewone grachten, en voor de ophoging en afgraving van de bebouwde en onbebouwde oppervlakte.
De wettelijke bepalingen inzake het integraal waterbeheer zijn van toepassing.

2.4 PARKEERNORMEN VOOR PERSONENWAGENS EN FIETSERS

In de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en kmo-zone moeten voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit geldt voor alle wagens bestemd voor de verschillende functies in de zone; waarbij een minimum van 1 plaats per 3 werkende personen wordt voorzien en maximaal 1,2 plaatsen per werkende persoon.
In de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en kmo-zone moeten binnen de eigen perceelsgrenzen fietsenstallingplaatsen voorzien worden met een minimum van 1 plaats per 5 werkende personen.
Het aantal parkeerplaatsen dat voorzien wordt zal steeds in overeenstemming zijn met zowel het mobiliteit- en bereikbaarheidsprofiel zoals beschreven in de beheersovereenkomst.

2.5 PUBLICITEIT

Publiciteit mag aangebracht worden op de gevelvlakken. Per bedrijf is maximaal één verlicht publiciteitsbord toegelaten, met een totale maximale oppervlakte van 10 vierkante meter. Het uithangbord moet worden aangebracht aan het gevelvlak en betrekking hebben op de activiteiten van het bedrijf.

2.6 MAATREGELEN M.B.T. REALISATIE EN BEHEER

Het bedrijventerrein wordt beheerd door een terreinbeheerder.
De beheersovereenkomst moet worden opgemaakt tussen de betrokken private en publieke rechtspersonen.
Wanneer in de volgende bijzondere bepalingen gesproken wordt over ‘de beheerder’ wordt bovenvermelde terreinbeheerder bedoeld.
Binnen de beheersovereenkomst zal men bepalingen opnemen inzake de ontsluiting van het gebied, het voorzien van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor zowel auto’s als vrachtwagens, de aanleg, inrichting en het goed beheer van de bufferzones en de aard van de bedrijvigheid i.f.v. de belasting van de woongebieden langsheen de A12.

Met het oog op zuinig ruimtegebruik worden volgende inrichtingsprincipes vooropgesteld.
Het bouwen in meerdere lagen, het maximaal bezetten van het perceel. Ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten.

- De bedrijfsgebouwen worden dusdanig gebouwd dat ze aanpasbaar zijn in functie van hergebruik.
- Gemeenschappelijke parkeerplaatsen: binnen het plangebied zullen gemeenschappelijke parkeerplaatsen met openbaar karakter gereserveerd worden voor vrachtwagens. Deze gemeenschappelijke plaatsen kunnen op openbaar of privéterrein, geclusterd of verspreid gerealiseerd worden. Deze zones voor gemeenschappelijk parkeren dienen duidelijk aangegeven te worden en dienen dermate ingeplant te worden dat ze noch het functioneren van het terrein noch de goede ruimtelijke ordening schaden.
- Bijkomende buffering: teneinde de woningen langs de Kruiskenslei afdoende te vrijwaren van wateroverlast, visuele, geluids-, en geurhinder, zullen gemeente en beheerder instaan voor bijkomende buffering tussen het bedrijventerrein en de woningen langs de Kruiskenslei. De buffering zal bestaan uit hoogopgaand groen en wanneer nodig blijkt een bufferbekken.
- Beheer en onderhoud van alle openbaar domein.
- Fasering in functie van duurzaam ruimtegebruik.
- De verharding moet worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen, behoudens de plaatsen waar het ongewenst is vanuit milieuregelgeving.

2.7 NUTSLEIDINGEN

Aanleg van nutsleidingen, waterlopen, kunstwerken of noodzakelijke infrastructuurwerken van algemeen belang worden binnen het geheel plangebied toegestaan.

2.8 AFWIJKINGSMOGELIJKHEID

De vergunningverlenende overheid kan, op gemotiveerd verzoek van de aanvrager en na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen toestaan van de voorschriften inzake perceelsafmetingen, de afmetingen en de plaatsing van bouwwerken en de gebruikte materialen. Afwijkingen inzake bestemming zijn verboden.
De afwijking mag er niet toe leiden dat er een toename is van de bebouwingsindex en het aantal bouwlagen. Bovendien mogen de afwijkingen niet strijdig zijn met de goede ruimtelijke ordening.

2.9 WATERHUISHOUDING

Voor het gebied zal door de beheerder een gedetailleerde afvoerberekening worden opgemaakt in overeenstemming met 'de Code van de Goede Praktijk'. Het maximum toelaatbare lozingsdebiet wordt vastgesteld op 5/l/s/ha verharde oppervlakte. Er dient minimaal het nodige buffervolume van 350m^3/ha verharde oppervlakte voorzien te worden (terugkeerperiode 2,5jaar, volgens Code Goede Praktijk).
Gezien het afvoerdebiet beperkt wordt, moet het watervolume afkomstig van het restdebiet (gedeelte boven het maximum afvoerdebiet) een geschikte bestemming krijgen alvorens het gespreid in de tijd te gaan lozen, te infiltreren of te hergebruiken. In de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein dienen grachten voorzien te worden aan de perceelsgrenzen die rechtstreeks of onrechtstreeks aangesloten worden op de zone voor groen- en waterbuffering. De aanleg van een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater op het perceel is verplicht.

3 ARTIKEL 3. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Voor de toepassing van de voorschriften wordt verstaan onder:

Bebouwingsindex B/T	de totale bebouwde grondoppervlakte gedeeld door de totale terreinoppervlakte (bebouwd + onbebouwd)
Bedrijfswoning:	een woning in of bij een gebouw of op een terrein, slechts bedoeld voor (het huishouden van) een gezin, wiens huisvesting daar als bewakings- en/of onderhoudspersoneel, noodzakelijk is
Bedrijfsgebouw:	een gebouw, dat bedoeld is voor productie en/of distributie en/of bewerking van goederen of het organiseren van diensten
Bedrijfsopslag	de producten of productiegoederen behorend tot het normale productieproces van het bedrijf die worden opgeslagen d.m.v. stallen of stapelen
Bereikbaarheidsprofiel	het bereikbaarheidsprofiel is (het onderzoek naar) de toegankelijkheid van het bedrijventerrein met de (vracht)auto, fiets, te voet en het openbaar vervoer (aanbodzijde).
Bouwhoogte	de hoogte gemeten vanaf het toekomstig maaiveld tot de dakrand
Gebouw, **bouwvolume**:	elk bouwwerk, dat een door mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk, met wanden omsloten ruimte vormt
Instandhoudingswerken	zijn werken die het gebruik van een gebouw of een constructie voor de toekomst ongewijzigd veilig stellen, door het bijwerken, herstellen of vervangen van geërodeerde of versleten materialen of onderdelen.
Kantoor:	een gebouw of deel van een gebouw dat uitsluitend bestemd is voor het verrichten van beheers- en administratief werk. Onderricht van werknemers wordt hieronder ook inbegrepen
Kantoorachtigen	Een middencategorie van bedrijfshuisvesting, tussen bedrijven en kantoren. Naast bureauwerk moeten er ook productiegerichte en/of lichtindustriële activiteiten verricht worden. Het zijn bedrijven met een (veelal hoogtechnologische) activiteit inzake productie, onderzoek en ontwikkeling of laboratoria die gevestigd zijn in aantrekkelijke bedrijfsgebouwen die op kantoorgebouwen lijken, en waarbinnen ook een beperkter aandeel kantoren als onderdeel van het bedrijf aanwezig kan zijn
Mobiliteitsprofiel	het mobiliteitsprofiel is (het onderzoek naar) de behoefte aan mobiliteit bij werknemers en bedrijven (vraagzijde).
Nevenbestemming:	bestemming van een pand die complementair is aan de hoofdfunctie of een bestemming die slechts in ondergeschikte mate toelaatbaar is naast de eerstgenoemde bestemming.
Perceel:	een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten
Perceelsgrens:	de fysisch waarneembare grens van een perceel, onafhankelijk van de kadastrale aanduidingen
Representatieve gebouwen:	De representatieve gebouwen van een bedrijf zijn de gebouwen die gebouwen waarin concentraties van ruimten

	en lokalen zijn opgenomen die niet voor productie, verwerking of opslag dienst doen. Het kan gaan om toegangsruimte, representatieruimte, administratieve ruimte, dienstlokalen zoals omkleedruimten, refter en keuken, vergaderzalen, beperkte tentoonstellingsruimte met betrekking tot de productie van het bedrijf,… De architectuur van deze gebouwen is veel toegankelijker door een andere gevelopbouw (meer ramen, minder blinde gevelvlakken,…).
Researchactiviteiten	bedrijfsactiviteiten met een hoogtechnologisch karakter. Dit zijn bedrijven waarvan de uitgevoerde activiteiten een (technologisch) innovatief karakter hebben. Hiervoor komen onder andere volgende activiteiten in aanmerking: zuivere onderzoeksactiviteiten, activiteiten van toegepaste ontwikkeling of engineering, productieactiviteiten van technologisch hoogstaande producten
Vloeroppervlakte:	gezamenlijke oppervlakte van de woon- en werkruimtes, exclusief niet bewoonbare kelder- en niet ingerichte of bewoonbare zolderruimtes
Eengezinswoning:	een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouding, al dan niet in een gebouw ondergebracht
Zone:	een deel van een gebied met eigen stedenbouwkundige voorschriften
Zonegrens:	grens van een bestemmingszone

Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

Afstand tot perceelsgrens:	de kortste afstand van enig punt van een gebouw tot de perceelsgrens van het bouwperceel;
Afstand tot zonegrens:	de kortste afstand van enig punt van een gebouw tot de zonegrens zoals aangeduid op het plan;
De nokhoogte:	vanaf het straatniveau tot aan het hoogste punt van het bouwwerk;
De kroonlijsthoogte:	bij hellende daken, vanaf het straatniveau tot aan de bovenkant van de goot;
De dakrandhoogte:	bij platte daken, vanaf het straatniveau tot aan het hoogste punt van de afgewerkte dakrand.

B. BIJZONDERE BEPALINGEN

Volgende zones worden voorzien binnen het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Artikel 4. Zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein
Artikel 5. Zone voor KMO
Artikel 6. Zone voor openbare wegenis
- zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur
- zone voor nieuwe Potaardestraat
- zone voor oude Potaardestraat
- zone voor ontsluiting Waterfront
- zone voor 's Herenbaan
- zone voor spoorweg
- zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster,autobergplaatsen en langzaam verkeer

Artikel 7. Zone voor gegroepeerde bebouwing
Artikel 8. Zone voor tuinstrook
Artikel 9. Zone voor groenbuffer type 0
Artikel 10. Zone voor groenbuffer type 1
Artikel 11. Zone voor groenbuffer type 2 en bufferstrook
Artikel 12. Zone voor gegroepeerde autobergplaatsen

4 ARTIKEL 4. ZONE VOOR GEMENGD REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN

artikel 4

4.1 BESTEMMING

4.1.1 Hoofdbestemming

De zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein zijn bestemd voor bedrijven die zich bezighouden met verwerking, productie, distributie, logistiek, opslag en transport.
Bedrijven die risico's op zware ongevallen met gevolgen voor mens en milieu inhouden zijn niet toegelaten. Bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een bedrijfsgebouw, dient er advies te worden gevraagd aan de bevoegde administratie inzake veiligheidsrapportering.
Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten.
In de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein mogen interne wegenis, fietspaden en grachten worden aangelegd.

4.1.2 Nevenbestemming

Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies zoals kantooradministratie, demonstratieruimten, sociale lokalen,….Deze activiteiten mogen geen intensieve loketfunctie hebben.
De vloeroppervlakte van de nevenfuncties blijft beperkt tot maximum 25% van de hoofdfunctie. Voor researchactiviteiten is dit beperkt tot maximum 40% van de hoofdfunctie.

Per bedrijf mag men, wanneer daadwerkelijk noodzakelijk voor de veiligheid of de goede werking van het bedrijf, één bedrijfswoning voorzien. Deze woning heeft een maximale vloeroppervlakte van 150m² en een maximaal volume van 1.000m³. De woning dient geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw.

4.2 INRICHTING

4.2.1 Percelering

Bij percelering is een optimale opdeling noodzakelijk waarbij men streeft naar grote percelen en zo min mogelijk restpercelen. Er dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het plangebied.
Nieuwe perceelsgrenzen lopen indien mogelijk hetzij orthogonaal op hetzij evenwijdig aan de grenzen van de zones voor KMO en/of gemengd regionaal bedrijventerrein of aan de grens van de openbare wegenis.
De minimale perceelsoppervlakte per bedrijf bedraagt 5.000 m². Uitzonderingen hierop zijn toegestaan voor bestaande vergunde bedrijven, bedrijven in bedrijfsverzamelgebouwen en voor een beperkt aantal percelen die omwille van de globale inrichting van het bedrijventerrein een kleinere terreinoppervlakte verkrijgen.
Maximaal 20% van de oppervlakte van de bestemmingszone mag bestaan uit percelen kleiner of gelijk aan 5.000 m²

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:
- zorgvuldig ruimte gebruik;
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.

Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:
- het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat;
- parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.

4.2.2 Bebouwing en constructies

4.2.2.1 Aard van de bebouwing

Aaneengesloten of gekoppelde bebouwing is verplicht, waarbij de bebouwingswijze dient afgestemd te zijn op de aanpalende bebouwing, tenzij de bedrijfsprocessen of brandveiligheidsredenen aaneengesloten of gekoppelde bebouwing niet toelaten.

4.2.2.2 Plaatsing van de gebouwen

De minimale afstand van de bebouwing tot aan elke zonegrens wordt bepaald door de 45°-regel, (de minimale afstand van een gevel tot aan de zonegrens is m.a.w. gelijk aan de hoogte van de gevel), met een minimum van 7m wanneer het gaat over bebouwing aan een zone voor openbare wegenis.
De minimale afstand van de bebouwing tot aan de nieuwe Potaardestraat bedraagt 10m.
De minimale afstand van de bebouwing tot aan de oostelijke en zuidelijke bufferstrook bedraagt 10m.
De minimale afstand van de bebouwing tot aan de installaties van de nutsvoorzieningmaatschappij dienen conform te zijn aan de geldende regelgeving.
Bij aaneengesloten of gekoppelde bebouwing zijn gevels op de perceelsgrens toegelaten in zoverre het die perceelsgrenzen betreft waar de gebouwen aansluitend gebouwd worden.
Bij het aanbouwen aan bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren, d.w.z. dat men zo veel als mogelijk zal aansluiten inzake bouwhoogte, dakvorm en voorgevellijn aan het belendende gebouw.

4.2.2.3 Afmeting van de gebouwen

De minimale bouw- en kroonlijsthoogte bedraagt 3, 5m. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 m. Het maximaal aantal bouwlagen bedraagt 2 bouwlagen.

4.2.2.4 Inrichting van het terrein

Binnen de bouwvrije zones die ontstaan ten gevolge van bovenvermelde minimale afstanden kunnen ondergrondse nutsleidingen worden aangelegd. Alle constructies zijn verboden behalve verlichtingsapparatuur, signalisatieborden, installaties behorende bij de nutsleidingen, afsluitingen en verhardingen ten behoeve van de wegenis, parkings, noodzakelijke toegangen en andere technische installaties.
Van de totale niet bebouwde of verharde oppervlakte van een perceel dient minstens een derde met vegetatie begroeid te zijn.
De voorgevels van bedrijfsgebouwen staan indien mogelijk evenwijdig aan de grenzen van de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de openbare wegenis. Overige gevels worden maximaal orthogonaal ingeplant ten opzichte van de grenzen van de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de openbare wegenis.
Per perceel geldt een minimale bebouwingsindex B/T van 50% met uitzondering voor bedrijven in de distributie- en transportsector waar een minimale B/T van 40% (inclusief loskades) wordt vooropgesteld, tenzij anders bepaald door de bouwvrije zones die ontstaan ten gevolge van

bovenvermelde minimale afstanden en/of voor de voormalige gipsstort terreinen waarvan de bodemgesteldheid geen hoge B/T toelaat. Het is trouwens sterk aanbevolen dergelijke terreinen aan te wenden voor bedrijven die nood hebben aan open containers, open opslagruimten of vrachtwagenparking.
De stapelhoogte van materialen in open lucht mag maximum 5m bedragen. In de stedenbouwkundige vergunning kan de vergunningsverlenende overheid desgevallend grotere stapelhoogten inschrijven waarbij zij rekening zal houden met afstand t.o.v. het woongebied.

4.2.2.5 Constructies en gebouwen

Welstand van de gebouwen en constructies

Gevels en daken, dakuitbouwen, liftkokers, lichtkoepels, schouwen, silo's, masten en dergelijke moeten afgewerkt worden in esthetisch verantwoorde en duurzame materialen, die qua kleur in harmonie zijn met de omgeving.
Alle dakvormen zijn toegelaten.
Veiligheidsverlichting is enkel toegelaten indien ze werkt met bewegingsdetectoren. Klemtoonverlichting is toegestaan.
Grachtoverwelvingen ten behoeve van de bedrijfstoegang dienen maximale éénvormigheid te vertonen qua materiaal en vorm. Gedetailleerde bepalingen hieromtrent zullen nader vastgelegd worden binnen de beheersovereenkomst.

4.2.3 Bijzondere constructies

Het plaatsen van een zendmast zal steeds gebeuren binnen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en met een minimale afstand van 10m t.o.v. de grens v.d. bestemmingszone. De zendmast heeft een max. hoogte van 40 m.
Mits verantwoording vanuit bedrijfsmatige noden , kunnen silo's, sprinklerinstallaties,…worden toegelaten.

4.2.4 Ontsluiting en interne wegenis

De toegangen moeten duidelijk ruimtelijk gemarkeerd en begrensd worden langsheen de interne wegenis, d.m.v. begrenzende groenstructuren (beplanting) en verkeerssignalisatie.
In de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein mogen interne wegenis, grachten en fietspaden worden aangelegd.
De interne wegenis is een weg voor personen- en vrachtwagens met een 2x1 profiel. Aan beide zijden van de weg wordt een onverharde scheidingszone voorzien van 1m. Waar nodig en praktisch mogelijk kunnen voorsorteerstroken of een middenberm voorzien.
Bij de aanleg van interne wegenis moet er naar worden gestreefd dat er zo min mogelijk restpercelen kunnen ontstaan.

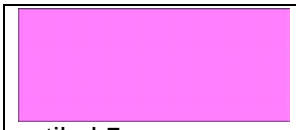
4.2.5 Vrachtwagenparking

Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.
Er dienen parkeerplaatsen voor vrachtwagens, met in totaal minimum 20 parkeerplaatsen en met een openbaar karakter, te worden aangelegd.

4.3 BEHEER

Het beheer en onderhoud van de niet bebouwde of verharde ruimte op het perceel, van de groenaanplantingen, van de toegangen, van het grachtensysteem binnen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein valt ten laste van het bedrijf, tenzij in onderlinge overeenkomst met de beheerder anders wordt bepaald.

5 ARTIKEL 5. ZONE VOOR KMO



artikel 5

5.1 BESTEMMING

5.1.1 Hoofdbestemming

De zone voor KMO is bestemd voor KMO bedrijven, garages met toonzaal, benzinestations of bedrijven voor personenvervoer. Autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten.
Bedrijven die risico's op zware ongevallen met gevolgen voor mens en milieu inhouden zijn niet toegelaten. Bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een bedrijfsgebouw, dient er advies te worden gevraagd aan de bevoegde administratie inzake veiligheidsrapportering.
In de zone voor KMO mogen interne wegenis, fietspaden en grachten worden aangelegd.

5.1.2 Nevenbestemming

Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies, zoals administratie, sociale lokalen. De nevenbestemming kleinhandel is enkel toegelaten voor garages.
De vloeroppervlakte van de nevenfuncties blijft beperkt tot maximum 25% van de hoofdfunctie.

Per bedrijf mag men, wanneer daadwerkelijk noodzakelijk voor de veiligheid of de goede werking van het bedrijf, één bedrijfswoning voorzien. Deze woning heeft een maximale vloeroppervlakte van 150m² en een maximaal volume van 1.000m³. De woning dient geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw.

5.1.3 Bestaande gebouwen die niet beantwoorden aan de voorschriften

Hiernavolgende voorschriften hebben betrekking op bestaande in hoofdzaak vergunde en niet verkrotte constructies.

Indien de bestaande bebouwing niet voldoet aan de bebouwings- en inrichtingsvoorschriften van de desbetreffende zone, dan vormen de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van aanvragen tot het verkrijgen van een vergunning m.b.t. bestaande gebouwen en verhardingen, voor zover de aanvraag betrekking heeft op:

- het uitvoeren van instandhoudings- en onderhoudswerken;
- het verbouwen van niet verkrotte gebouwen of infrastructuur binnen het bestaande bouwvolume;
- het deels afbreken van een bestaand gebouw;
- het uitbreiden van een gebouw of infrastructuur als deze uitbreiding het noodzakelijk gevolg is van het voortzetten van de bestaande uitbating en deze uitbreiding niet meer bedraagt dan 15 % van de bestaande vergunde gebouwen en verhardingen;
- het een bestaande niet verkrotte woning betreft, die maximaal 100% kan worden uitgebreid tot maximaal 1000m^3 bruto volume.
- het veranderen van de uitbating zonder vermeerdering in oppervlakte en volume;

- het uitbaten in gebouw of op een infrastructuur waarvoor bij toepassing van dit voorschrift definitief een vergunning voor instandhouding, onderhoud, ver- of herbouwen of uitbreiden van het gebouw of infrastructuur is verleend.

Indien de bestaande bebouwing niet voldoet aan de bestemmingsvoorschriften van de desbetreffende zone, dan vormen de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van aanvragen tot het verkrijgen van een vergunning m.b.t. bestaande gebouwen en verhardingen, voor zover de aanvraag betrekking heeft op:
- het uitvoeren van instandhoudings- en onderhoudswerken;
- het verbouwen van niet verkrotte gebouwen of infrastructuur binnen het bestaande bouwvolume;
- het uitbreiden van een gebouw of infrastructuur als deze uitbreiding het noodzakelijk gevolg is van het voortzetten van de bestaande uitbating en deze uitbreiding niet meer bedraagt dan 15 % van de bestaande vergunde gebouwen en verhardingen;
- het een bestaande niet verkrotte woning betreft, die maximaal 100% kan worden uitgebreid tot maximaal 1000m^3 bruto volume.

Bij wijzigingen van gebruik dienen de bestemmingsvoorschriften van dit RUP steeds nageleefd te worden.

5.2 INRICHTING

5.2.1 Percelering

Bij percelering is een optimale opdeling noodzakelijk waarbij men streeft naar zo min mogelijk restpercelen.
Er dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het plangebied.
Nieuwe perceelsgrenzen lopen indien mogelijk hetzij orthogonaal op hetzij evenwijdig aan de grenzen van de zones voor KMO en/of gemengd regionaal bedrijventerrein of aan de grens van de openbare wegenis.
Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:
- zorgvuldig ruimte gebruik;
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.

Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:
- het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat;
- parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.

De stapelhoogte van materialen in open lucht mag maximum 5m bedragen.

5.2.2 Bebouwing en constructies

5.2.2.1 Aard van de bebouwing

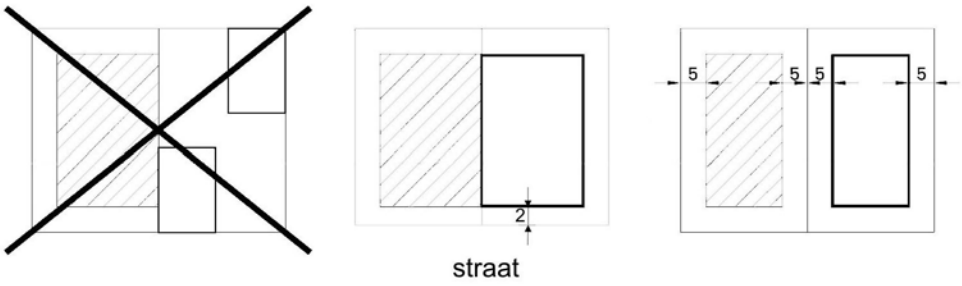
Aaneengesloten of gekoppelde bebouwing is verplicht, waarbij de bebouwingswijze dient afgestemd te zijn op de aanpalende bebouwing, tenzij de bedrijfsprocessen of brandveiligheidsredenen aaneengesloten of gekoppelde bebouwing niet toelaten.

5.2.2.2 Plaatsing van de gebouwen

De gebouwen en constructies kunnen ingeplant worden op min. 2m afstand t.o.v. de voorste perceelsgrens. De voorste perceelsgrens is gelegen aan de openbare wegenis. Alle gevels worden opgericht op min 5m afstand t.o.v. zijdelingse en achterste perceelsgrenzen.

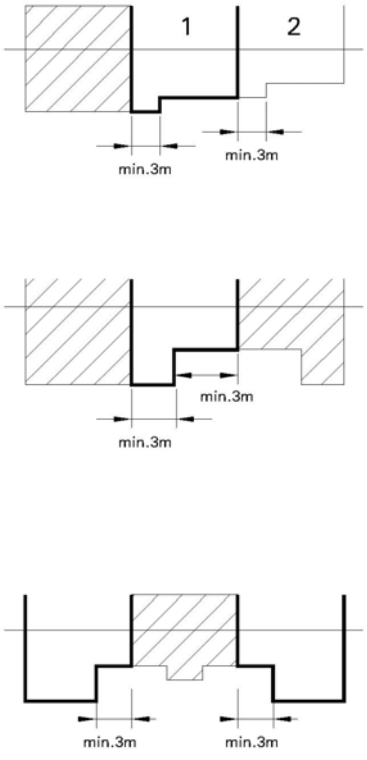
Uitzondering hierop is toegestaan bij gekoppelde bebouwing en mits schriftelijk akkoord van de buur en/of aangelanden.
De inplanting dient zodanig te gebeuren dat een zo efficiënt mogelijk grondgebruik en inrichting van het terrein wordt verkregen.
Bij het aanbouwen aan bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren, dwz dat men zo veel als mogelijk zal aansluiten inzake bouwhoogte, dakvorm en voorgevellijn aan het belendende gebouw.

Figuur 1 plaatsing op het terrein



Indien men de gebouwen aanbouwt, dan dient men, aan de zijde van de bouwlijn, over een lengte van ten minste 3 meter aan te sluiten op de gevellijn van de buren.

Figuur 2 aansluiting op aanpalende bebouwing



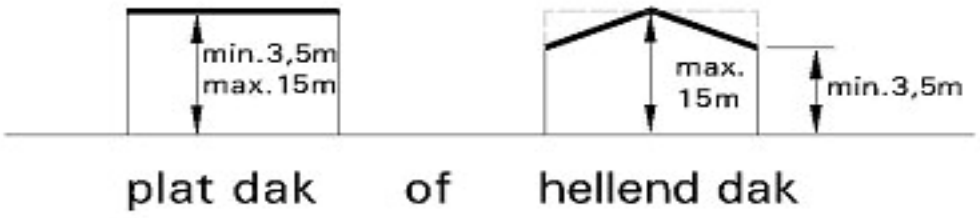
De meest representatieve bedrijfsruimten (inkom, kantoor, refter…) bevinden zich langs de straatzijde. Deze ruimten maken integraal deel uit van de bedrijfsgebouwen en vormen geen losstaand volume of gebouw.

Technische installaties en bouwwerken dienen indien mogelijk geïntegreerd te worden in, bij of op het gebouw.

5.2.2.3 Afmeting van de gebouwen

Bouwhoogte:	min. 3,5 meter, max. 15 meter
Kroonlijsthoogte:	min. 3,5 meter
Nokhoogte:	max. 15 meter
Aantal bouwlagen:	max. 2 bouwlagen

Figuur 3 afmeting van de gebouwen



5.2.2.4 Welstand van de gebouwen

Gevels en daken, dakuitbouwen, liftkokers, lichtkoepels, schouwen, silo's, masten en dergelijke moeten afgewerkt worden in esthetisch verantwoorde en duurzame materialen, die qua kleur in harmonie zijn met de omgeving.
Alle dakvormen zijn toegelaten.
Veiligheidsverlichting is enkel toegelaten indien ze werkt met bewegingsdetectoren. Klemtoonverlichting is toegestaan.

5.2.3 Bijzondere constructies

Het plaatsen van een zendmast zal steeds gebeuren binnen de zone voor KMO terrein en met een minimale afstand van 10m t.o.v. de grens v.d. bestemmingszone. De zendmast heeft een max hoogte van 40 m.
Mits verantwoording vanuit bedrijfsmatige noden , kunnen silo's, sprinklerinstallaties,…worden toegelaten.

5.2.4 Ontsluiting

Enkel de percelen gelegen langsheen de 's Herenbaan (percelen 259d, 260c en deel van 259c) worden ontsloten via de 's Herenbaan voor personenauto's.
Het vrachtverkeer dient ontsloten te worden via de zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer (artikel 6.6). Er dienen infrastructurele maatregelen getroffen te worden om een openbare sluiproute onmogelijk te maken.

5.2.5 Terreinaanleg

Van de totale niet bebouwde of verharde oppervlakte van een perceel dient minstens een derde met vegetatie begroeid te zijn.

5.2.6 Waterhuishouding

De aanleg van een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater op het perceel is verplicht. Regenwaters van de verhardingen en daken worden in een eigen regenwateropvang (als bluswater of voor hergebruik) geloosd of in een open grachtensysteem. Regenwaters van verhardingen waar mogelijke bezoedeling voorkomt, ondergaan eerst de nodige filtering overeenkomstig de vigerende regelgeving. Afvalwaters worden in afvalwaterriool geloosd na de nodige behandeling overeenkomstig de vigerende regelgeving.

5.3 BEHEER

Het beheer en onderhoud van de niet bebouwde of verharde ruimte op het perceel, van de groenaanplantingen, van de toegangen, van het grachtensysteem binnen de zone voor KMO valt ten laste van het bedrijf, tenzij in onderlinge overeenkomst met de beheerder anders wordt bepaald.

6 ARTIKEL 6. ZONE VOOR OPENBARE WEGENIS

Binnen de zones voor openbare wegenis kan men volgende subcategorieën onderscheiden.
- zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur
- zone voor nieuwe Potaardestraat
- zone voor oude Potaardestraat
- zone voor 's Herenbaan
- zone voor spoorweg
- zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer

Binnen de zone voor openbare wegenis kunnen ondergrondse nutsleidingen, grachten worden aangelegd. Alle constructies zijn verboden behalve verlichtingsapparatuur, signalisatieborden, schuilhuisjes, straatmeubilair en installaties behorende bij de nutsleidingen en verhardingen ten behoeve van de wegenis en parkings.
Regenwater van de verhardingen wordt in het open grachtensysteem geloosd tenzij bij bezoedeling, dan is een voorafgaande filtering noodzakelijk overeenkomstig de vigerende regelgeving.

De beheerder staat garant voor een kwalitatief onderhoud van de zones voor openbare wegenis met het oog op een permanent goed functionerende bedrijvigheid in het plangebied.

6.1 ZONE VOOR BIJZONDERE ONTSLUITINGSINFRASTRUCTUUR

artikel 6.1

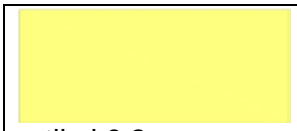
6.1.1 Bestemming

Waar een zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur is aangegeven kunnen wegeninfrastructuur, kunstwerken, ongelijkvloers kruisende fietspaden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.

6.1.2 Inrichting

De inrichting is afgestemd op de functie als bijzondere ontsluitingsinfrastructuur. De aansluiting 's Herenbaan, Potaardestraat en N171 wordt voorzien van groenaanleg.

6.2 ZONE VOOR NIEUWE POTAARDESTRAAT



artikel 6.2

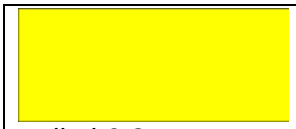
6.2.1 Bestemming

Waar een zone voor nieuwe Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.

6.2.2 Inrichting

De inrichting is afgestemd op de functie als nieuwe Potaardestraat. De weg heeft een ontsluitingsfunctie.

6.3 ZONE VOOR OUDE POTAARDESTRAAT



artikel 6.3

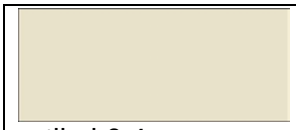
6.3.1 Bestemming

Waar een zone voor Oude Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.

6.3.2 Inrichting

De inrichting is afgestemd op de functie als Oude Potaardestraat. De straat heeft een verkeersluw woonstraat karakter.

6.4 ZONE VOOR ‘S HERENBAAN



artikel 6.4

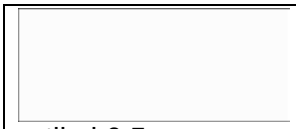
6.4.1 Bestemming

Waar een zone voor ‘s Herenbaan is aangegeven kan wegeninfrastructuur, worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. De ’s Herenbaan wordt niet aangesloten op de rotonde, maar eindigt in een keerpunt.

6.4.2 Inrichting

De inrichting is afgestemd op de functie van de ‘s Herenbaan. De straat heeft een woonstraat karakter.

6.5 ZONE VOOR SPOORWEG



artikel 6.5

6.5.1 Bestemming

Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorweginfrastructuur.

6.5.2 Inrichting

Alle handelingen, inzake inrichting en beheer, die volgens de beherende instantie(s) noodzakelijk zijn, zijn toegelaten.

6.6 ZONE VOOR ONTSLUITING VAN KMO ZONE, WONINGCLUSTER, AUTOBERGPLAATSEN EN LANGZAAM VERKEER

artikel 6.6

6.6.1 Bestemming

Waar een zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.
De weg vervult een verkeers- en ontsluitingsfunctie voor zowel gemotoriseerd als niet gemotoriseerd verkeer.

6.6.2 Inrichting

De inrichting is afgestemd op de functie van ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer.

7 ARTIKEL 7. ZONE VOOR AANEENGESLOTEN BEBOUWING

artikel 7

7.1 BESTEMMING

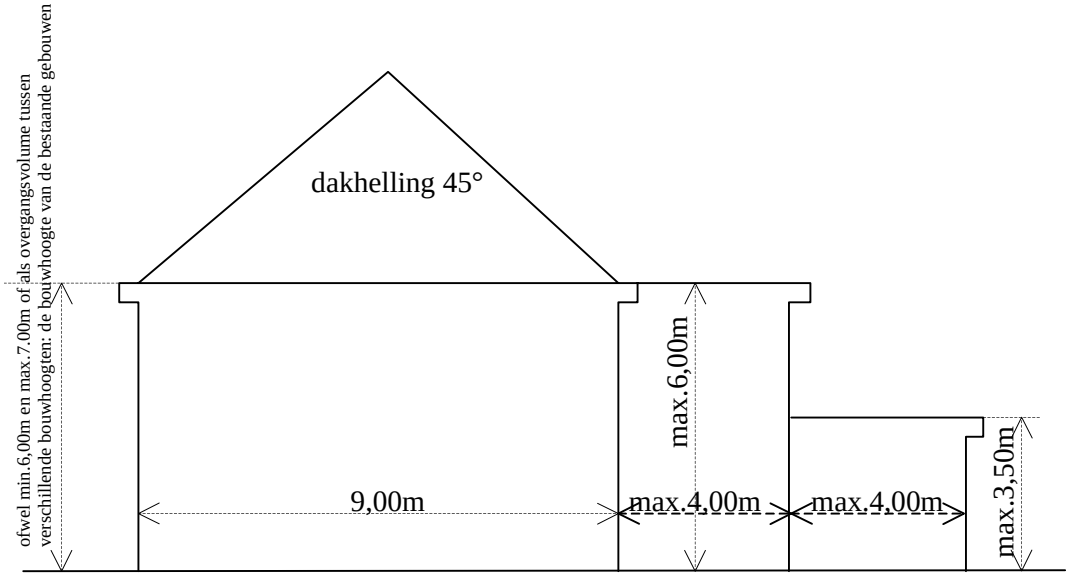
De zone is bestemd voor ééngezinshuizen. Aaneengesloten woningbouw is hier de gehanteerde typologie.

7.2 INRICHTING

7.2.1 Plaatsing van de gebouwen en constructies

Bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze zone, die strijdig zijn met de toegelaten bestemming, mogen behouden blijven en zo nodig uitgebreid worden, mits te voldoen aan de bouwvoorschriften en voor zover ze geen bijkomende hinder veroorzaken voor de omringende bewoning. Bij stopzetting van de activiteiten en/of afbraak der bestaande constructies, dient de nieuwe bestemming in overeenstemming te zijn met de toegelaten bestemmingen.
De bebouwing met een gesloten karakter zal zodanig bebouwd worden dat een aanéengesloten straatwand verkregen wordt. Bij het aanbouwen aan de bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren.
De voorgevel wordt opgericht op de voorgevelbouwlijn zoals aangeduid op het plan. De achtergevel wordt opgericht op max.17m gemeten vanaf de voorgevelbouwlijn. De vrijstaande zijgevels worden, evenals de voorgevels, volledig afgewerkt. De niet bebouwde delen worden ingericht als tuin.

7.2.2 Bebouwingsvoorschriften



Figuur 4 typeprofiel voor nieuwbouw van woningen

Profiel

Minimale voorgevelbreedte: - aaneengesloten gebouwen: de volledige perceelsbreedte
- kopgebouwen: 6m

materiaalkeuze

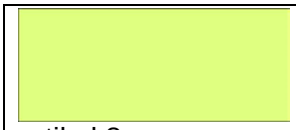
De *dakbedekking* moet inzake kleur in harmonie zijn met deze der bebouwde omgeving en inzonderheid met deze der naastliggende gebouwen.
Zij zal bestaan uit:

- ofwel, niet-verglaasde pannen of daktegels met een rode tot bruin-rode of een donkergrijze tot zwarte kleur
- ofwel, rechthoekige leien met een donkergrijze tot zwarte kleur, in horizontale rijen geplaatst

Voor alle *gevels* gelden volgende materiaalopties:
Gevelsteen: Gebakken gevelsteen waarvan de kleur in harmonie is met de kleursfeer van het straatbeeld. Verglaasde gevelsteen is slechts toegelaten als decoratief element in de gevelopbouw.
Natuursteen: Parementen in natuursteen moeten uitgevoerd worden in rechthoekig verband. Kunststeen is slechts toegelaten indien deze een witte of een blauwe hardsteenkleur vertoont.
Beton- en metaalconstructies: Zichtbaar blijvende onderdelen van beton- en of metaalconstructies dienen behandeld of beschilderd te worden in een kleur die harmonieert met de omgeving. Betonconstructies mogen echter hun natuurkleur behouden.
Prefab- en /of kunststofmaterialen: geprefabriceerde bouwelementen en bouwonderdelen en/of bouwmaterialen in kunststof zijn toegelaten voor zover ze duurzaam zijn en wat vorm en kleur betreft, in harmonie zijn met de omgeving. Bouwonderdelen en/of bouwmaterialen in kunststof zijn enkel toegelaten als vulmateriaal in de gevelconstructie.
Bepleistering en schildering: bepleistering en schildering der gevels is verboden

Een overmatige verscheidenheid van materialen en kleuren en het gebruik van in het oog springende materialen, bekledingen, schrijnwerken, beglazingen en schilderingen zijn niet toegelaten.
Blinde gevels, zichtbaar van op de openbare weg, zijn niet toegelaten.
Het gebruik van zichtbaar verwerkte snelbouwsteen is verboden.
Afwijkingsregel: afwijking kan verleend worden aan de voorgaande bepalingen, voor wat betreft de aard, vorm en kleur van de dak- en gevelmaterialen, doch enkel op voorwaarde dat de eventuele afwijking een technische of visuele verbetering van de woning en/of woonomgeving betekent.

8 ARTIKEL 8. ZONE VOOR TUINSTROKEN


artikel 8

8.1 BESTEMMING

Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als tuinstrook. Benevens tuin mag deze zone eveneens omvatten: tuinhuisjes en verharding in het kader van toegang tot bovenstaande constructies.

8.2 INRICHTING

8.2.1 Algemeen

Voor bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten.

8.2.2 Bebouwingswijze

De toegelaten gebouwen en constructies worden ingeplant aanpalend aan de woning of langs de achterste perceelsgrens binnen de aangeduide bestemmingszone.

8.2.3 Afmetingen van de gebouwen

bouwhoogte: tuinhuisjes : gemeten van het grondpeil tot bovenkant kroonlijst: max.2,5m
maximum grondbezetting: tuinhuisjes: maximum oppervlakte: 10 m² per stuk
maximum aantal: 1 stuk

8.2.4 Welstand van de gebouwen

bedaking: platte daken of schuine daken met een helling tussen 45° en 60°
gevels: alle gevels dienen uitgevoerd te worden in duurzame, constructief en esthetisch verantwoorde materialen die inzake aard, kleur en textuur harmonisch geïntegreerd worden in de groene omgeving. Houten constructies zijn toegelaten indien het hout verduurzaamd is en brandveilig gemaakt is.

9 ARTIKEL 9. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 0

artikel 9

9.1 BESTEMMING

Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als openbaar groen en waterbuffering.
Benevens een fietspad kan het gebied eveneens omvatten: nutsvoorzieningen, wandelwegen, schuilhuisjes, rustbanken e.d. in functie van de bestemming.
Infrastructuurwerken en installaties, nodig in het kader van de waterhuishouding, zijn toegelaten.
De wetgeving betreffende activiteiten, constructies, het behouden en aanplanten van bomen, langsheen spoorwegen is van kracht.

9.2 INRICHTING

9.2.1 Algemeen

De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de ontwikkeling van de nodige infrastructuren.

9.2.2 Bebouwingswijze

De toegelaten gebouwen en constructies mogen vrij worden ingeplant binnen de op het bestemmingsplan aangeduide bestemmingszone, op een minimumafstand van 5m van de grenzen der zone.

9.2.3 Afmetingen van de gebouwen

bouwhoogte: schuilhuisjes: gemeten van het grondpeil tot bovenkant kroonlijst: max.2,5m
maximum grondbezetting: schuilhuisjes: maximum oppervlakte: 10 m² per stuk
maximum aantal: 3 stuks

9.2.4 Welstand van de gebouwen

bedaking: geen bijzondere bepalingen.
gevels: alle gevels dienen uitgevoerd te worden in duurzame, constructief en esthetisch verantwoorde materialen die inzake aard, kleur en textuur harmonisch geïntegreerd worden in de groene omgeving. Houten constructies zijn niet toegelaten.

9.2.5 Aanleg van de strook

a. Het ontwerp en de aanleg van de waterbuffering dient landschappelijk en ecologisch geïntegreerd te worden binnen de globale aanleg van de strook.
b. De juiste grootte van de vereiste buffercapaciteit zal bepaald worden door de beheerder.
c. Reliëfwijzigingen en aanpassingen aan de taluds zijn slechts toegelaten in functie van de bestemming en de veiligheid.
d. De keuze van de planten en houtsoorten zal afhankelijk zijn van de nieuwe bodemkundige toestand en van de hoogteligging van het terrein t.o.v. de grondwaterstand.
e. Een assortiment van de aan de bodem aangepaste heesters en kruidachtigen, dienen elkaar door hun natuurlijke evolutie aan te vullen. Een voldoende verscheidenheid van

snelle en trage groeiers, soorten met korte en lange omlooptijden dienen een gemengd bomenbestand te vormen dat leidt tot een natuurlijke en biologisch evenwichtige groenvoorziening.

f. Op de taluds zal een aangepaste beplanting worden verricht zodat de erosie wordt tegengegaan.
g. Langsheen de spoorlijn dient een schermbeplanting te worden aangeplant. De geldende bepalingen inzake beplantingen langsheen spoorwegen zijn van kracht.
h. Binnen de strook is elke vorm van publiciteit strikt verboden.
i. Er moet een fietspad voorzien worden tussen Gendarmerielaan en Potaardestraat.

10 ARTIKEL 10. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 1

artikel 10

10.1 BESTEMMING

De zone vormt een natuurlijk ingerichte buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen.

10.2 INRICHTING

De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de voor de ontwikkeling van het terrein nodige infrastructuurwerken.

Het aanbrengen van om het even welke constructies en verhardingen is, in principe, verboden. Uitzondering hierop is toegestaan ten behoeve van de bereikbaarheid door hulpdiensten en voor een doorsteek voor langzaam verkeer tussen de Kruiskenslei en het bedrijventerrein.

Voor bestaande vergunde of geacht vergunde inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten.

De zone wordt over de ganse breedte beplant met hoogstammen en struiken zodat een groenscherm gerealiseerd wordt van minstens 10m hoog. Inzake de hoogstammen maakt men een keuze uit hoogstammen van zgn. '1ste categorie' (vanaf 12m).

11 ARTIKEL 11. ZONE VOOR GROENBUFFER TYPE 2 – EN BUFFERSTROOK

artikel 11

11.1 BESTEMMING

De zone vormt een natuurlijke buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen.
De zone kan tevens aangewend worden ten behoeve van de waterbuffering en andere werken, indien noodzakelijk in het kader van de waterhuishouding, en indien de mogelijkheden inzake waterhuishouding in de zone art9 ontoereikend blijken.

11.2 INRICHTING

De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de voor de ontwikkeling van het terrein nodige infrastructuurwerken.

De zone wordt over de gehele oppervlakte beplant met hoogstammen en struiken zodat een groenscherm gerealiseerd wordt, behoudens de voorziene ruimte voor waterbuffering. De oppervlakte voor waterbuffering bedraagt maximaal ¼ van de totale bestemmingsoppervlakte.
Inzake de hoogstammen maakt men keuze uit hoogstammen van zgn. '1ste categorie' (vanaf 12 m).

Voor bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten.

De verdere inrichtings- en beheersprincipes zullen conform art. 2§6 nader omschreven worden in de beheersovereenkomst.

12 ARTIKEL 12. ZONE VOOR GEGROEPEERDE AUTOBERGPLAATSEN

artikel 12

12.1 BESTEMMING

Deze zone is bestemd voor de oprichting van collectieve autobergplaatsen.

12.2 GEBOUWEN EN CONSTRUCTIES

12.2.1 Inrichting

De zone moet zodanig ingericht worden dat op termijn over de gehele zone een aaneengesloten en gelijkvormig geheel verkregen wordt. Het eerst vergunde ontwerp vanaf de inwerkingtreding van het RUP is bepalend voor de latere aanvragen.

De ontsluiting van de garagezone dient te gebeuren via de 'oude' Potaardestraat.
De breedte van de gemeenschappelijke toegang moet minstens 3m bedragen.

De situering van deze toegangsruimte is vrij en dient aangegeven te worden bij het indienen van de bouwaanvraag voor de realisatie van de autobergplaat(sen).

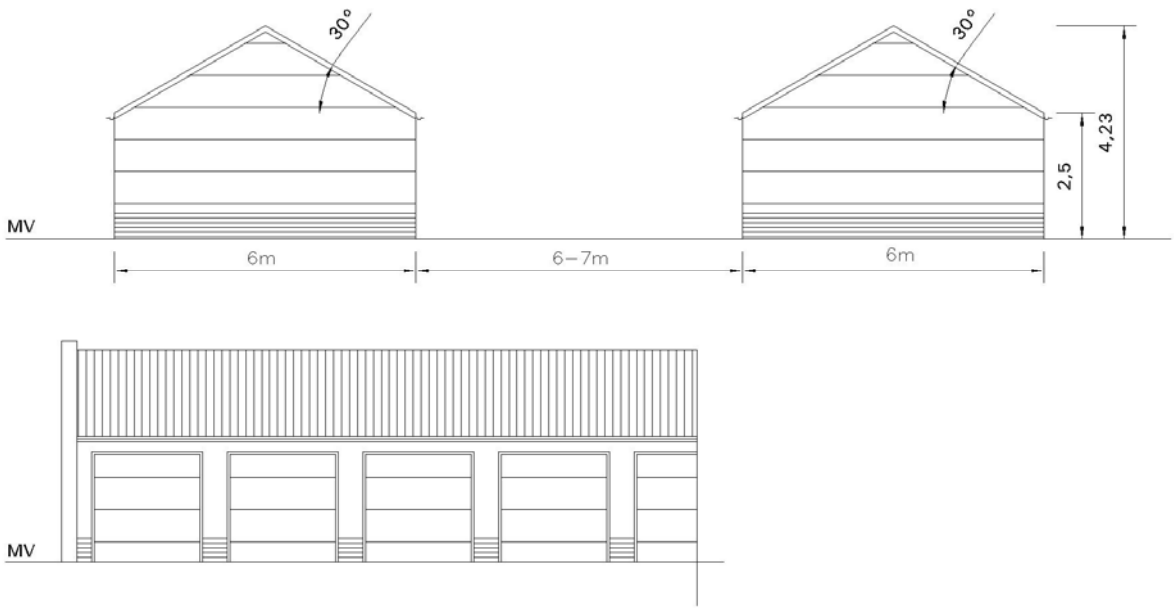
12.2.2 Plaatsing en grootte

De autobergplaatsen worden opgericht zoals aangegeven op plan en hebben een bouwdiepte van 6m. Twee of meer reeksen autobergplaatsen kunnen parallel aan elkaar worden opgericht op voorwaarde dat steeds een afstand van min. 6 à 7m behouden blijft voor in- en uitrijbewegingen (zie figuur typeprofiel*).*

12.2.3 Materiaalgebruik

De materiaalkeuze is vrij; doch alle gevels worden verplicht opgetrokken in gevelmetselwerk (baksteen), Voor de dakbedekking zijn alle gangbare materialen toegestaan.

Figuur 5 typeprofiel voor nieuwbouw van garages



provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II

Toelichtingsnota

Gezien en definitief vastgesteld door de
provincieraad van Antwerpen van 23 maart 2006

De Provinciegriffier, De Voorzitter,

D. Toelen G. Van den Bogaert

Ruimtelijke planner:

Jan Parys

Matthias Penneman

Dienst Ruimtelijke Planning

PROVINCIE ANTWERPEN

PRUP REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN
KREKELENBERG II
TE BOOM EN NIEL

Toelichtingsnota

Identificatienummer :	121540234/mpe

Opdrachtgever

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22
2018 ANTWERPEN

Opdrachthouder

soresma

Projectteam

Jan Parys, businessmanager, ruimtelijk planner
Matthias Penneman, projectleider,ruimtelijk planner
Marten Dugernier, ruimtelijk planner
Veerle Baeten, tekenaar

1 Opdrachtomschrijving 4
1.1 Opdrachtomschrijving ... 4
1.2 Situering en afbakening plangebied ... 4

2 Relatie met RSPA en motivering opmaak RUP 6
2.1 Relatie met het provinciaal ruimtelijk structuurplan ... 6
2.2 Motivering opmaak RUP ... 8

3 Beleidskader en relevante studies, plannen en processen 10
3.1 Structuurplan Vlaanderen ... 10
3.2 Afbakeningsproces grootstedelijk gebied Antwerpen ... 13
3.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA) ... 14
3.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Niel (GRS Niel) ... 14
3.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Boom (GRS Boom) ... 15
3.6 Mobiliteitsplan Rupelstreek ... 16
3.7 Provinciaal fietsroutenetwerk ... 17
3.8 Aanleg van een fietspad langsheen de spoorweg Boom-Antwerpen ... 17
3.9 Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan Boom (1996) ... 17
3.10 Biologische waarderingskaart ... 18
3.11 SPRE ... 18
3.12 Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkeling in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen ... 19
3.13 Brabantse Poort ... 20
3.14 Streefbeeld N171 ... 26

4 Bestaande juridische toestand 29
4.1 Synthesetabel juridische status plangebied ... 29
4.2 Toelichting per type juridisch plan ... 29
4.3 Overige juridische elementen ... 32

5 Onderzoek en analyse 33
5.1 Bestaande ruimtelijke structuur ... 33
5.2 Uitgangspunten vanuit de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur ... 47

6 Visie, conceptelementen en structuurschets Krekelenberg II 54
6.1 Krekelenberg II als gemengd regionaal bedrijventerrein inspelend op de schaal van de omgeving ... 54
6.2 Aansluiting Krekelenberg I en II op secundaire weg type I (N171) via een nieuw bovenlokaal verkeersknooppunt met aandacht voor de leefbaarheid van het gemeentelijk wegennet en de bestaande woonstraten ... 54
6.3 Nieuwe Potaardestraat wordt de wijkverzamelweg voor Krekelenberg I en II ... 55
6.4 Potaardestraat wordt ingericht als een kleine kwalitatieve wooncluster ... 55
6.5 's Herenbaan wordt een doodlopende woonstraat die enkel voor autoverkeer toegang biedt tot de KMO-zone en voor langzaam verkeer een alternatieve doorgang krijgt onder het nieuwe knooppunt van de N171 ... 55
6.6 Functionele groenbuffer als koppelgebied tussen Krekelenberg en de woonwijk Kruiskenslei ... 56
6.7 Bufferstrook langs spoorweg als multifunctioneel landschappelijk element met fietspad en gracht voor waterbuffering ... 56
6.8 Interne wegenis i.f.v. een optimale ontsluiting van de bedrijven en een veilige ontsluiting voor alternatief vervoer ... 56
6.9 Verhogen bereikbaarheid alternatief en openbaar vervoer ... 57
6.10 Minimale bebouwingsindex garanderen ... 57
6.11 Eén centrale vrachtwagenparking ... 57

7 Verordenend grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften 59
7.1 Vertaling naar verordenend grafisch plan ... 59
7.2 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften ... 59
7.3 Ruimtebalans, toetsing MER-plicht en ruimtelijk veiligheidsrapport ... 89

8 Onteigeningsplan 90

Figuren[1]

Figuur 1: situering PRUP
Figuur 2: afbakening Ruimtelijk Uitvoeringsplan op topografische kaart
Figuur 3: gewenste ruimtelijke structuur RSV
Zie figuur 4: Boom en Niel in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen
Zie figuur 5: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Niel
Zie figuur 6: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Boom
Zie figuur 7: gewenst intergemeentelijk fietsnetwerk
Zie figuur 8: ontsluitend openbaar vervoernetwerk
Zie figuur 9: intergemeentelijk autonetwerk
Figuur 10: provinciaal fietsroutenetwerk
Zie figuur 11: biologische waarderingskaart
Figuur 12: ruimtelijk-economische hoofdstructuur
Figuur 13: ruimtelijk-eonomische aspecten van ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek
Figuur 14: concept Vlaams logistiek netwerk
Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur – noordelijke Rupeloever
Figuur 16: situering deelgebieden
Figuur 17: gewestplan
Figuur 18: Bijzondere Plannen van Aanleg
Zie figuur 19: VEN gebieden
Zie figuur 20: Landschapsatlas
Figuur 21: bestaande ruimtelijke structuur
Figuur 22: bestaande ruimtelijk-natuurlijke structuur
Figuur 23: bestaande nederzettingsstructuur
Figuur 24: bestaande verkeer- en vervoerstructuur
Figuur 25: synthese bestaande verkeer- en vervoerstructuur
Figuur 26: Transeuropean network, noord-zuidas
Figuur 27: bestaande ruimtelijk-economische structuur
Figuur 28: tewerkstelling volgens sectoren
Figuur 29: groei-index ten opzichte van specialisatiegraad
Figuur 30: specialisatiegraden Brabantse Poort – tertiaire en quartaire sector
Figuur 31: aandeel laaggeschoolde werklozen in Boom
Zie figuur 32: agrarische activiteiten
Figuur 33: bestaande landschappelijke structuur
Figuur 34: risicogebieden voor overstromingen nabij Krekelenberg
Figuur 35: structuurschets Krekelenberg II in functie van PRUP
Figuur 36: procentuele verhouding bestemmingen PRUP Krekelenberg

Tabellen

Zie tabel 1: inventaris GOM dd. 1/1/1994
Tabel 2: inbreiding bestaande terreinen – Brabantse Poort
Tabel 3: juridische toestand
Tabel 4: werkgelegenheid naar subsectoren
Tabel 5: subsector vervoer en communicatie
Tabel 6: aandeel laaggeschoolde werklozen in Boom
Tabel 7: raming verkeersbelasting vrachtverkeer
Tabel 8: raming personenverkeer
Tabel 9: woon-werkverkeer
Tabel 10: oppervlakte bestemmingen PRUP Krekelenberg II

[1] De cursief gedrukte items verwijzen naar tabellen of figuren in bijlage.

1 Opdrachtomschrijving

1.1 Opdrachtomschrijving

Voorliggende toelichtingsnota heeft betrekking op het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor het regionaal bedrijventerrein 'Krekelenberg II'.

Deze nota wordt opgemaakt in opdracht van het Provinciebestuur Antwerpen naar aanleiding van het voornemen van de GOM om in samenwerking met BC &E een deel van het gebied Krekelenberg II ter beschikking te stellen als regionaal bedrijventerrein.

Onderhavige toelichtingsnota is grotendeels opgemaakt op basis van de resultaten van de voorstudie PRUP Krekelenberg II. Deze studie werd opgemaakt door het studiebureau GEDAS-ARCADIS.

Het PRUP zal worden opgemaakt conform de bepalingen van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en latere wijzigingen.

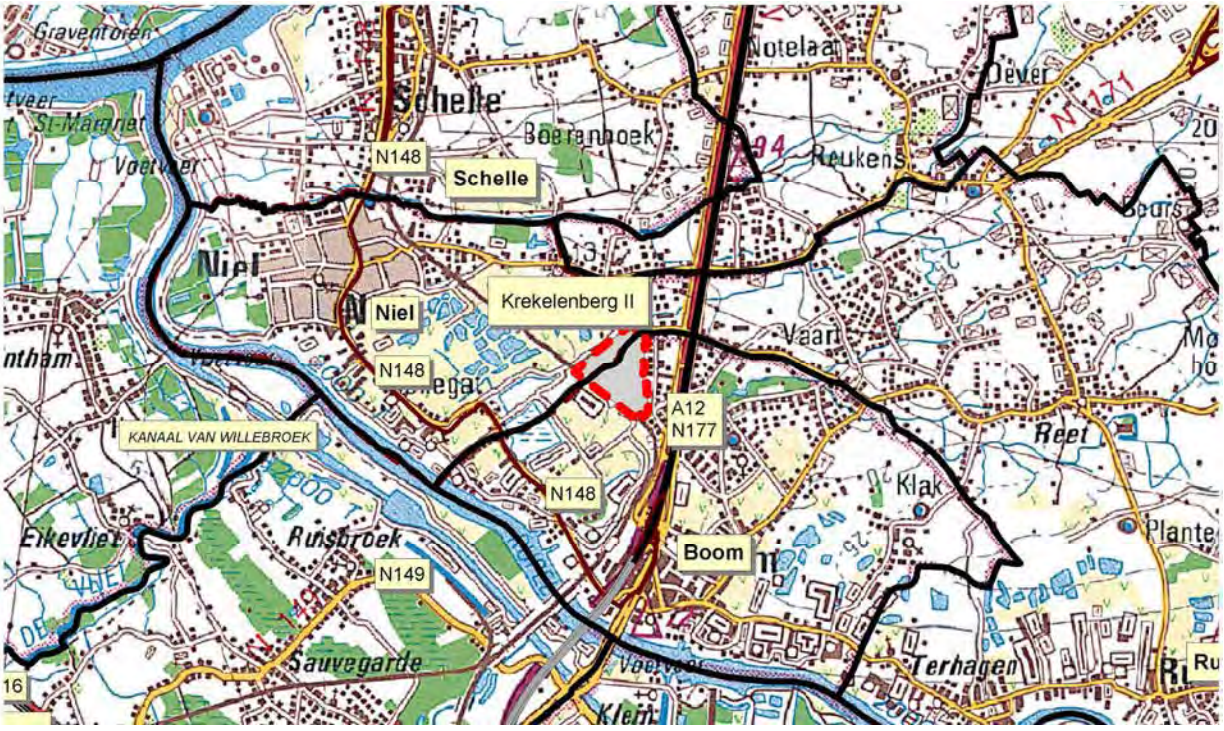
1.2 Situering en afbakening plangebied

Het plangebied betreft de op onderstaande figuur afgebakende zone. Deze zone beslaat een oppervlakte van ongeveer 24ha en is grotendeels gelegen op het grondgebied van de gemeente Boom. Het noordwestelijke deel is gelegen op het grondgebied van de gemeente Niel. In het noorden grenst de zone aan het grondgebied van de gemeente Rumst.

Het is een open terrein dat noordelijk en oostelijk wordt begrensd door woongebieden van respectievelijk Niel en Boom. Begrenzende en nabijgelegen infrastructuren zijn o.a. de Potaardestraat, de 's Herenbaan en de Kruiskenslei. Ten zuiden scheidt de spoorweg Anwerpen-Boom het terrein van het bestaande industrieterrein Krekelenberg I. Ten westen ligt een Researchzone (Waterfront).

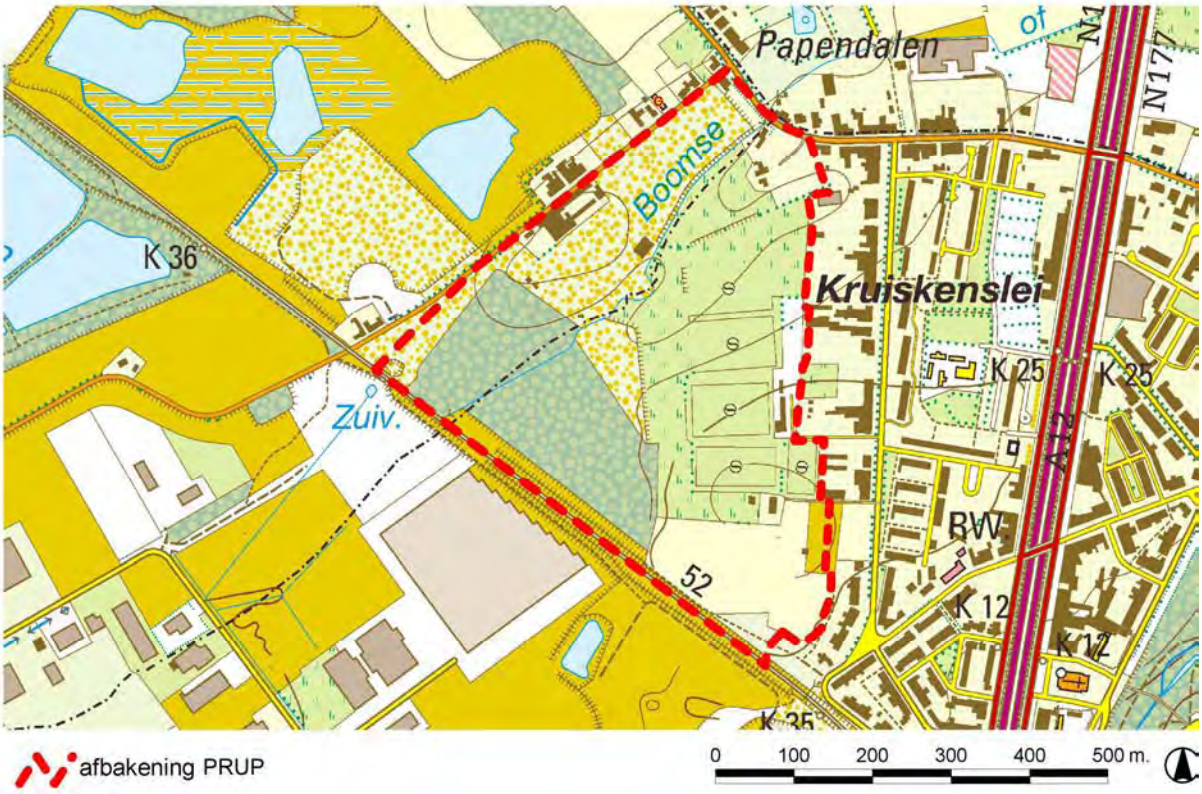
Doorheen het gebied is de voormalige loop van de Niels-Boomse beek nog te bespeuren op terrein. Deze waterloop (tweede categorie) is, grotendeels ingebuisd en verlegd richting Potaardestraat.

Figuur 1: situering PRUP



(Bron: OC Gis Vlaanderen)

Figuur 2: afbakening Ruimtelijk Uitvoeringsplan op topografische kaart



(Bron: OC Gis Vlaanderen)

2 Relatie met RSPA en motivering opmaak RUP

2.1 Relatie met het provinciaal ruimtelijk structuurplan

Dit provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) is een uitvoering van het beleid dat in het richtinggevend deel wordt vooropgesteld voor de af te bakenen regionale bedrijventerreinen in de betreffende economische knooppunten in het stedelijk landschap Mechelen-Sint-Niklaas (RSPA richtinggevend deel, p 141; 'verdichten en selectief omgaan met bestaande bedrijventerreinen')

Onderhavig provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan betreft tevens een uitvoering van de bindende bepaling 43 van het provinciaal ruimtelijk structuurplan: ' *De provincie bakent in uitvoeringsplannen nader te bepalen regionale bedrijventerreinen af in de economische knooppunten die tot haar bevoegdheid behoren. Zij doet dit in overleg met de gemeentebesturen. Op dat moment brengt zij het aantal toe te bedelen hectaren bedrijventerreinen in het proces in.*'

2.1.1 relatie met de kwantitatieve taakstelling

In het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen wordt enkel een globale taakstelling op provinciaal niveau voor bijkomende regionale bedrijventerreinen gegeven. In functie van de ruimtelijke draagkracht worden zones voor bijkomende regionale bedrijvigheid voorgesteld voor specifieke kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten. Het aantal toe te bedelen hectaren voor Boom wordt bepaald tijdens de opmaak van de studie van de Brabantse poort en de afbakening van het kleinstedelijk gebied Boom.

De taakstellingen worden berekend op basis van een dynamische tabel. Deze tabel vertrekt van een taakstelling voor elk kleinstedelijk gebied en specifiek economisch knooppunt afzonderlijk. Bij het bepalen van de initiële taakstellingen werd rekening gehouden met ruimtelijke aspecten, visies in beleidsdocumenten... Deze taakstellingen zijn geen eenduidige getallen, maar vertrekken van een vooropgesteld minimum en maximum. De getallen geven dus in eerste instantie de verhouding aan tussen de verschillende kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten.

Na elk proces wordt het herbestemde aantal ha ingevoerd in de dynamische tabel. Hierdoor kunnen de minima en maxima van de andere specifieke economische knooppunten en kleinstedelijke gebieden wijzigen, zowel in positieve als in negatieve zin. Bovendien is er ook een ondergrens vastgesteld voor de minima, zodat naast het totale takenpakket ook de zekerheid dat in elk economisch knooppunt een bijkomend bedrijventerrein kan gerealiseerd worden bewaakt wordt. Dit systeem laat toe om flexibel te kunnen inspelen op opportuniteiten die blijken bij het voeren van de verschillende processen, zonder de provinciale taakstelling in gevaar te brengen.

2.1.2 Beleidsmatige positie Brabantse Poort bij uitvoering RSPA

Op ruimtelijk-economisch vlak wordt de Brabantse poort heel anders gepositioneerd dan de economische knooppunten die er geen deel van uitmaken en de overige kleinstedelijke gebieden.

De Brabantse poort kan haar rol als poort ook effectief vervullen door een beleid uit te werken waarin de aanwezige potenties op multimodaal vlak worden versterkt. De andere lopende provinciale planningsprocessen zijn hieraan complementair. Deze complementariteit is verankerd in de visie van het RSPA waar een onderscheid wordt gemaakt tussen drie soorten kleinstedelijke gebieden.

Lier profileert zich hierbij morfologisch en functioneel sterker dan de andere kleinstedelijke gebieden. Nieuwe uitbreidingsmogelijkheden kunnen worden voorzien indien de bestaande zijn uitgeput. Gelet op de moeilijke ontsluiting op het hoofdwegennet, werd er in het afbakeningsproces voor gekozen de bijkomende oppervlakte aan bedrijventerreinen bescheiden te houden. Het aanbod aan bijkomende bedrijventerreinen stijgt wel voldoende om de werkgelegenheid in het kleinstedelijk gebied Lier op peil te houden en de pendelstromen te verminderen. Vooral de secundaire tewerkstelling wordt versterkt door mogelijkheden te voorzien voor grotere KMO's en hoogwaardige bedrijven.

Boom en Herentals behoren tot de tweede soort. Voor deze gebieden geldt een beleid van herstructurering, inbreiding, renovatie en hergebruik. De afbakening van deze gebieden werd nog niet opgestart. In de Brabantse poort worden, los van de nog uit te voeren afbakening, reeds uitspraken gedaan over de rol van Boom op ruimtelijk-economisch vlak.

Voor het derde type (**Geel, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten en Mol**) is meer nodig dan een consolidatie van de bestaande structuur of herstructurering. De nadruk ligt hier op het versterken van de stedelijke structuur. De processen voor Heist-op-den-Berg en Geel werden nog niet opgestart. Hoogstraten moet volgens het RSPA zowel morfologisch als functioneel groeien en verdichten om als tweede centrum (naast Turnhout) in de noorderkempen te functioneren. Het accent ligt hierbij op de agro-industrie. De relatie met de transportzone Meer, eveneens op het grondgebied van Hoogstraten, werd in het kader van het afbakeningsproces onderzocht. Hieruit werd besloten dat het kleinstedelijk gebied op economisch vlak zeker niet mag concurreren met de transportzone. De uitbreidingen in Mol versterken de samenhang als stedelijk gebied. Mol is een verdichtingspunt in het netwerk van de Kempische as en heeft potenties voor bijkomende hoogwaardige bedrijvigheid. Voor het economisch knooppunt Balen worden gelijkaardige principes vooropgesteld als voor Mol. Berkenbossen, Holven en Stenehei worden gereserveerd voor gemengde regionale bedrijvigheid. Een deel van Holven te Balen is, door de ligging langsheen het kanaal, geschikt voor watergebonden bedrijvigheid.

2.1.3 Relatie met de kwantitatieve taakstelling – Brabantse Poort

De keuzes die worden gemaakt in het kader van het kaderplan Brabantse Poort worden mede beïnvloed door de andere provinciale initiatieven en planningsprocessen die lopende zijn. De provincie is bevoegd voor de afbakening van bijkomende regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten. In dit kader werd de provincie een taakstelling van 437 ha bijkomende bedrijventerreinen opgelegd. Er dient op gewezen dat het onderhavig RUP geen bijkomend bedrijventerrein creëert vermits het een omzetting betreft van een lokaal bedrijventerrein naar een regionaal bedrijventerrein.

- In het economisch knooppunt Duffel werd bij de gewestplanwijziging van 2001 (BVR 30/03/2001) een gebied van 16 ha bestemd naar industriezone.
- Als gevolg van het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Mol werden drie zones voor bijkomende regionale bedrijvigheid aangeduid, en inmiddels door de opmaak van PRUP's herbestemd. Deze PRUP's werden door de minister goedgekeurd op 7 juni 2004 Het gaat over volgende terreinen:
  - Berkenbossen te Mol: middels dit PRUP wordt 47 ha gemengd regionaal bedrijventerrein gecreëerd als uitbreiding van de bestaande industriezones op het gewestplan.
  - Holven te Balen: de bestaande ambachtelijke zone langsheen het kanaal wordt herbestemd naar gemengd regionaal bedrijventerrein en tegelijkertijd uitgebreid mat 20 ha. Een gedeelte van de zone wordt gereserveerd voor watergebonden bedrijvigheid.
  - Stenehei te Dessel: het PRUP Stenehei voorziet in de bestemming van 23 ha gemengd regionaal bedrijventerrein. 13 ha hiervan kan in een eerste fase worden ontwikkeld, de overige 10 ha nadat 60% van de eerste fase werd toegewezen.
  - In totaal werd in het kleinstedelijk gebied Mol reeds 90 ha van de provinciale taakstelling gerealiseerd.
- Het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten is lopende. De decretale procedure voor het PRUP wordt voorbereid. Ook voor het kleinstedelijk gebied Lier wordt een PRUP-procedure voorbereid. In beide kleinstedelijke gebieden wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn met inzake bijkomende regionale bedrijvigheid.

In totaal betekent dit dat, los van de Brabantse poort, reeds 106 ha effectief werd afgebakend. In het goedgekeurde PRUP Pullaar werd reeds 29 ha herbestemd (goedkeuring door de minister op 12 juli 2004). Het kaderplan Brabantse Poort stelt ruim 200 ha voor als zoekzone voor nieuwe bedrijventerreinen.
Men zal in het PRUP streven naar efficiënt benutten en dicht bebouwen van de terreinen.
In de voorschriften laat zich dit als volgt vertalen:
Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:
- zorgvuldig ruimtegebruik;
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.

2.2 Motivering opmaak RUP

2.2.1 Procedureel

Conform de bepalingen van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en latere wijzigingen wordt de ruimtelijke ordening vastgelegd in ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen op de drie plannings- en ordeningsniveaus in Vlaanderen. Het basisdocument in het ruimtelijk ordeningsbeleid is op elk niveau het ruimtelijke structuurplan dat een beleidsdocument is dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. De implementatie van deze gewenste ruimtelijke structuur geschiedt aan de hand van uitvoeringsinstrumenten, m.n. ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen. De ruimtelijke uitvoeringsplannen worden hierbij opgemaakt ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan.

Een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan geeft de toekomstige bestemming, inrichting of beheer aan van een gebied dat een deel of delen van het grondgebied van de Provincie Antwerpen omvat.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan omvat:

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;
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.

Het grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben verordenende kracht. De andere documenten hebben als dusdanig geen verordenende kracht, maar behouden hun waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften kunnen steeds in hun context van het geheel van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bekeken worden.

2.2.2 Algemene motivering

De centrale ligging van Boom tussen Antwerpen en Brussel en de nabijheid van zowel de A12 als de E19 maken dat Krekelenberg II een interessante vestigingslocatie is voor bedrijven. Deze troef moet maximaal gevalideerd worden. Gestreefd moet worden naar het aantrekken van bedrijven met een regionale invloedssfeer die tevens baat hebben bij centrale ligging.

Juridische onzekerheid (o.a. in het verleden werden negatieve planologische attesten afgeleverd, de zonering (zwarte lijn) op het gewestplan werd tot op heden niet gerealiseerd,…) is tot op heden een belangrijke reden voor het niet in gebruik nemen van gronden. Het terrein staat binnen de administratie economie bekend als knelpuntterrein, waarbij de huidige gewestplanbestemming, overwegend ‘lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter’, met voorliggend RUP gewijzigd wordt.

Gelet op de zeer gunstige ligging, omgeving en de ruimtelijke kenmerken van het terrein zijn hier zeer duidelijke potenties voor bijkomende regionale bedrijvigheid.

De bestaande verkeersstructuur biedt echter onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor een supplementaire verkeersbelasting. De realisatie van de N171 en de aansluiting met Krekelenberg zijn absolute voorwaarden voor de realisatie van het bedrijventerrein.

Naast de verbeterde ontsluiting kan de ontwikkeling van Krekelenberg II een concrete meerwaarde betekenen voor de omwonenden, bijvoorbeeld op het vlak van werkgelegenheid, betere fietsverbindingen en juridische zekerheid voor zonevreemde woningen die langs de Potaardestraat gelegen zijn.

Bovendien is gebleken uit het economisch onderzoek (o.a. SPRE) dat de gemeente Boom momenteel te kampen heeft met een hoge werkloosheid en een gebrek aan bedrijventerrein. Het aantrekken van bedrijven die kunnen inspelen op deze arbeidsmarkt, kan als een substantiële meerwaarde beschouwd worden.

In het verleden had men de visie dat betreffende terreinen veeleer in aanmerking kwamen voor spin-off activiteiten van het nabijgelegen researchpark. Deze visie is deels achterhaald door de nieuwe inzichten vanuit de studie rondom de Brabantse Poort. De invulling van Krekelenberg II wordt in het gemeentelijk structuurplan Boom afhankelijk gesteld van het wetenschapspark aan de overzijde te Niel. Gelet echter op de forse omvang van dat kantoorachtigenpark, het trage ontwikkelingstempo en de matige ontsluiting per openbaar vervoer kan de opportuniteit hiervan worden betwijfeld. Dit mag niet betekenen dat Krekelenberg II een mogelijke vestigingsplaats is voor kantoren of kantoorachtigen. Wel is de ontsluiting naar de E19 van cruciaal belang. Gezien een grote belasting voor de nabijgelegen bewoning vanwege vrachtverkeer, kan niet gekozen worden voor de logistieke sector als één specifieke doelgroep. Voor deze sector zijn meer geschikte plekken te vinden in de Brabantse Poort. Er kan dus worden gesteld dat best een gemengd terrein wordt ontwikkeld, waarbij grootschalige detailhandel, autonome kantoorontwikkeling en zeer grote logistieke hallen worden tegengegaan. Dit sluit ook aan bij de bestaande kenmerken van Krekelenberg I.

Boom maakt deel uit van de Brabantse poort en dus wordt ook de potentie op het vlak van distributie van goederen erkend. Boom heeft vooral potenties op te saneren of te hergebruiken terreinen. De opmaak van een PRUP is de herbestemming van het LO-gebied naar regionaal bedrijventerrein. Het gebied krijgt immers bovenlokale potenties door de doortrekking van de N171 tussen het bedrijventerrein en de E19. Het gaat hier, conform het RSPA, over een project van herstructurering.

Middels voorliggend PRUP wordt lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter op het gewestplan omgezet naar regionaal bedrijventerrein. Er worden door het PRUP geen bijkomende bedrijventerreinen gecreëerd.

Voor het gebied werd bij ministerieel besluit van 28 april 2004 aan de GOM Antwerpen machtiging verleend tot onteigening bij dringende noodzakelijkheid. De acute nood aan bedrijventerreinen in Boom en omgeving werd in het ministerieel besluit erkend om een snelle realisatie van het terrein bij toepassing van de wetgeving op de economische expansie toe te staan. Handelend naar de geest en de letter van dit ministerieel besluit is het wenselijk de gronden op korte termijn te verwerven om zo met de ontwikkeling van het terrein te starten.

Aan de vraag naar gronden in de gemeente Boom en Niel is nog geen einde gekomen. Indien er onvoldoende aanbod op korte termijn te beschikking komt, zou dit negatieve gevolgen hebben voor de economische ontwikkeling van de betrokken gemeenten.

Het ruimtelijk uitvoeringsplan brengt de duurzame ruimtelijke ontwikkeling niet in het gedrang. De ruimtelijke draagkracht wordt niet overschreden en de ruimtelijke kwaliteit van het grondgebied van de gemeenten Boom en Niel wordt nauwelijks aangetast.

3 Beleidskader en relevante studies, plannen en processen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidsdoelstellingen die op het plangebied van toepassing (kunnen) zijn. Dit zijn naast het Gemeentelijk ruimtelijk Structuurplan Niel, het Gemeentelijk ruimtelijk Structuurplan Boom, de relevante beleidsdoelstellingen op hoger bestuurlijk niveau. De aandacht dient erop gevestigd te worden dat het een neerslag betreft van een aantal beleidsdocumenten.

3.1 Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen RSV werd op 23.09.1997 goedgekeurd door de Vlaamse regering en vormt het kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen tot 2007. Voor de gemeenten en provincies is dit plan richtinggevend.
De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen, 'Vlaanderen: open en stedelijk',
leidde tot 4 basisdoelstellingen m.b.t. de structuurbepalende elementen:

1. De selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden. Daarbij moet absolute prioriteit gaan naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur.
2. Het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied.
3. Het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen.
4. Het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van de vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

"Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen ... Deel 2: Gewenste ruimtelijke structuur - richtinggevend gedeelte ... Gebieden voor economische activiteiten ...
3.2. Ontwikkelingsperspectieven ... Flexibiliteit ten aanzien van een onzekere economische ontwikkeling

De Vlaamse economie is open en wordt in belangrijke mate bepaald door de internationale ontwikkelingen, zowel binnen de E.U. als op wereldschaal. Het jongste decennium doen zich structurele, economische veranderingen voor. Er zijn de toenemende globalisering van de economie, de opkomst van nieuw(e) geïndustrialiseerde landen, economische en politieke verschuivingen in Midden-Europa, een nieuwe Europese ruimte en veranderingen in de productieprocessen. Deze veranderingen en de afhankelijkheid van de Vlaamse economie maken het quasi onmogelijk exact aan te geven hoe de Vlaamse economie er zal uitzien in 2007 en hoe de behoefte aan bedrijventerreinen zal evolueren.

Zich baseren op één enkel scenario of enkel op een extrapolatie van de recente evolutie in de ruimtevraag naar bedrijventerreinen is riskant en kan leiden tot foutieve beslissingen.

Omwille van de grote graad van onzekerheid wordt een gecontroleerde flexibiliteit vooropgesteld o.a. via daadwerkelijk af te bakenen gebieden enerzijds en via reservegebieden anderzijds, zodanig dat onvoorziene ontwikkelingen kunnen worden opgevangen. De controle gebeurt via het vastleggen van een bepaald aantal ha in een inventaris, de flexibiliteit gaat gepaard met een faseringssysteem en criteria (o.m. bezettingsgraad, ontsluiting, ...) die een eventuele extra vraag naar bedrijventerreinen objectief kan afwegen. Zo wordt vermeden dat verdere ongeordende ruimtelijke spreiding van de werkgelegenheid plaatsgrijpt. Door het creëren van een ruimtelijk kwalitatief kader wordt de economische positie van Vlaanderen ondersteund.

...

Geopteerd wordt 10.000 ha bedrijventerreinen uit te rusten tegen 2007 waarvan 6.000 ha als bedrijventerrein en 4.000 ha als reservebedrijventerrein worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Deze reservegebieden kunnen slechts gerealiseerd worden wanneer voldaan is

aan een aantal randvoorwaarden (bezettingsgraad, ontsluiting, ...) in verband met de realisatiegraad van de effectieve zones in de omgeving van het betrokken economisch knooppunt. De randvoorwaarden worden ondermeer gebaseerd op principes inzake zuinig ruimtegebruik en de mate van de effectieve inname door bestaande bedrijven. Daarbij wordt de reserve in eigendom van het bedrijf afgestemd op de bestaande omvang, op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf en op de veiligheidsvoorschriften.

...

Confrontatie tussen de berekende behoefte en het bestaande aanbod

De berekende behoefte (= vraag) voor ruimte voor economische activiteiten wordt geconfronteerd met het beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen.

Voor het beschikbare aanbod stelt de Vlaamse Regering een dynamische inventaris op van de beschikbare terreinen. De dynamische inventaris zal worden gehanteerd om herinvulling als prioritaire optie te kunnen realiseren en een relatie te kunnen leggen tussen hergebruik en bijkomende ruimte voor economische activiteiten. In ieder geval moet de dynamische inventaris kwantitatieve en kwalitatieve elementen bevatten zoals ondermeer te saneren, verlaten en vervallen bedrijfsterreinen, leegstaande, onbenutte, onderbenutte of braakliggende terreinen en gebouwen met hun potenties voor economische activiteiten. Binnen de bevoegdheid van ruimtelijke ordening moet worden bekeken in hoeverre de invloed van de milieuwetgeving (waaronder het bodemsaneringsdecreet), de evolutie van de totale ruimteinname per werknemer en veranderende productiemethoden en -processen, kunnen worden opgenomen. Een systematische actualisatie en controle van de inventaris is noodzakelijk.

Voor de confrontatie tussen vraag en aanbod wordt, aangezien een volledige dynamische inventaris nog niet gefinaliseerd is, thans de inventaris van de GOM dd. 1/1/1994 gebruikt.

Deze inventaris bevat:

- de totale oppervlakte voor bedrijventerreinen voorzien op de gewestplannen en de gemeentelijke plannen van aanleg met uitsluiting van de zeehavengebieden en het mijnterrein Waterschei in Limburg;
- de oppervlakte die is ingenomen (= in eigendom verkregen) door de bedrijven;
- de nog realiseerbare oppervlakte (bouwrijp en nog uit te rusten);
- de niet realiseerbare oppervlakte (tijdelijk en definitief).

De GOM-inventaris dd. 1/1/1994 is verwerkt tot tabel in bijlage waarin een volledig overzicht van de vraag, het aanbod en de confrontatie van vraag en aanbod van bedrijventerreinen (=de zogenaamde ruimtebalans) in Vlaanderen wordt weergegeven. In tabel in bijlage is geen rekening gehouden met het aanbod als gevolg van gewestplanwijzigingen en gemeentelijke plannen van aanleg die werden opgestart en/of gefinaliseerd na 1/1/1994. De confrontatie van vraag en aanbod wordt ingesteld op datum van 1/1/94 voor gans Vlaanderen.

In tabel in bijlage wordt het overzicht met de vraag, het aanbod en de ruimtebalans uitgesplitst naar elke provincie.

Zie tabel 1: inventaris GOM dd. 1/1/1994

Het eerste luik van tabel in bijlage bevat een overzicht van het aanbod per provincie en het totaal voor Vlaanderen op basis van de GOM-inventaris dd. 1/1/1994.

...

Het tweede luik geeft de vraag naar ruimte voor economische activiteiten bepaald voor de periode 1992 - 2007:

- Het aandeel van de vraag per provincie is bepaald door berekeningen op basis van aangepaste RSZ-tewerkstellingscijfers (o.a. zonder de tewerkstelling in zeehavens). De verhouding in de totale Vlaamse tewerkstelling tussen de provincies bedraagt voor Antwerpen 30,34 %; Limburg 13,09 %; Oost-Vlaanderen 20,18 %; Vlaams-Brabant 16,02 % en West-Vlaanderen 20,37 %.

- Het aandeel van de vraag per provincie is uitgewerkt naar 'af te bakenen gebieden' en naar 'reservegebieden'. Dit betekent dat per provincie een doorberekening is gemaakt van beleidsmatige verhouding tussen 6.000 ha af te bakenen bedrijventerreinen en 4.000 ha reserve bedrijventerreinen (basis is 10.000 ha).

Het derde luik is de confrontatie van de vraag en het aanbod: de ruimtebalans:

- het totaal beschikbaar aanbod wordt geconfronteerd met de vraag;
- de ruimtebalans wordt beleidsmatig aanzien als een netto-cijfer.

Het vierde luik is de beleidsmatige vertaling van de ruimtebalans. De confrontatie van de vraag en het aanbod wordt beleidsmatig beschouwd als een netto-tekort. Dit netto-tekort wordt beleidsmatig vertaald in een bruto-cijfer door een vermeerdering met 20 %.

...

Samengevat is het resultaat voor het geheel van Vlaanderen als volgt:

- aanbod op 1/1/1994 = 4.286 ha
- berekende vraag beleidsmatig vastgesteld op 10.000 ha
- ruimtebalans = tekort 5.714 ha (wordt aanzien als nettocijfer)
- beleidsmatige vertaling (netto tekort + 20 % = bruto-tekort) = tekort 6.964 ha (bruto)

...

Deze ruimtebalans (uit te splitsen naar provincie en naar economisch knooppunt) geldt als beleidsmatig kader bij de beoordeling van een bijkomende vraag naar bedrijventerreinen en ruimte voor economische activiteiten.

Dit betekent dat:

- bij een eventueel bijkomend aanbod gecreëerd na 1/1/94 (via gewestplan en gemeentelijke plannen van aanleg) het tekort op de ruimtebalans vermindert;
- bij een eventuele vermindering van het aanbod door inname van bedrijven na 1/1/94 het tekort op de ruimtebalans verhoogt.

...

Concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten

Er wordt een verdeelsleutel opgebouwd inzake bedrijventerreinen tussen de economische knooppunten en de gemeenten niet geselecteerd als economisch knooppunt. De verdeelsleutel is gebaseerd op de bestaande spreiding van de tewerkstelling in Vlaanderen. Per provincie vertoont deze echter verschillen. Hieruit blijkt dat de provincies Oost-, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant een grotere spreiding kennen dan het Vlaamse gemiddelde

...

Samengevat:

- De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen (tot 2007) werd in het RSV vastgesteld op 10.000 ha. Ten aanzien van de in de plannen van aanleg op 01.01.1994 bestemde industrieterreinen betekent dit een toename van 6.964 ha tot een totaal van 62.000 ha.
- Concreet wat betreft de provincie Antwerpen:
  - Aanbod conform de inventaris van de GOM's dd. 01.01.1994 (de volledige dynamische inventaris is nog niet gefinaliseerd) 595 ha
  - Vraag berekend op basis van de aangepaste RSZ-tewerkstellingscijfers. De provincie Antwerpen heeft een aandeel van 30,34 % in de totale Vlaamse tewerkstelling. Met als basis de beleidsmatige vraag aan bedrijventerreinen op Vlaams niveau vastgesteld op 10.000 ha provincie Antwerpen 30,34 % 3.034 ha
  - Ruimtebalans provincie Antwerpen: 3.034 ha - 595 ha = 2.439 ha
  - 2.439 ha betreft een netto-tekort. Het netto-tekort wordt met 20 % verhoogd om tot het bruto-tekort te komen: 2.439 ha x 1,2 = 2.926,8 ha ... afgerond 2.927 ha
- Het belangrijkste deel (83 à 88 %) moet gerealiseerd worden in economische knooppunten.

Economische knooppunten zijn strategische locaties m.b.t. de Vlaamse economie. In die knooppunten moeten de economische ontwikkelingen worden gestimuleerd en geconcentreerd.

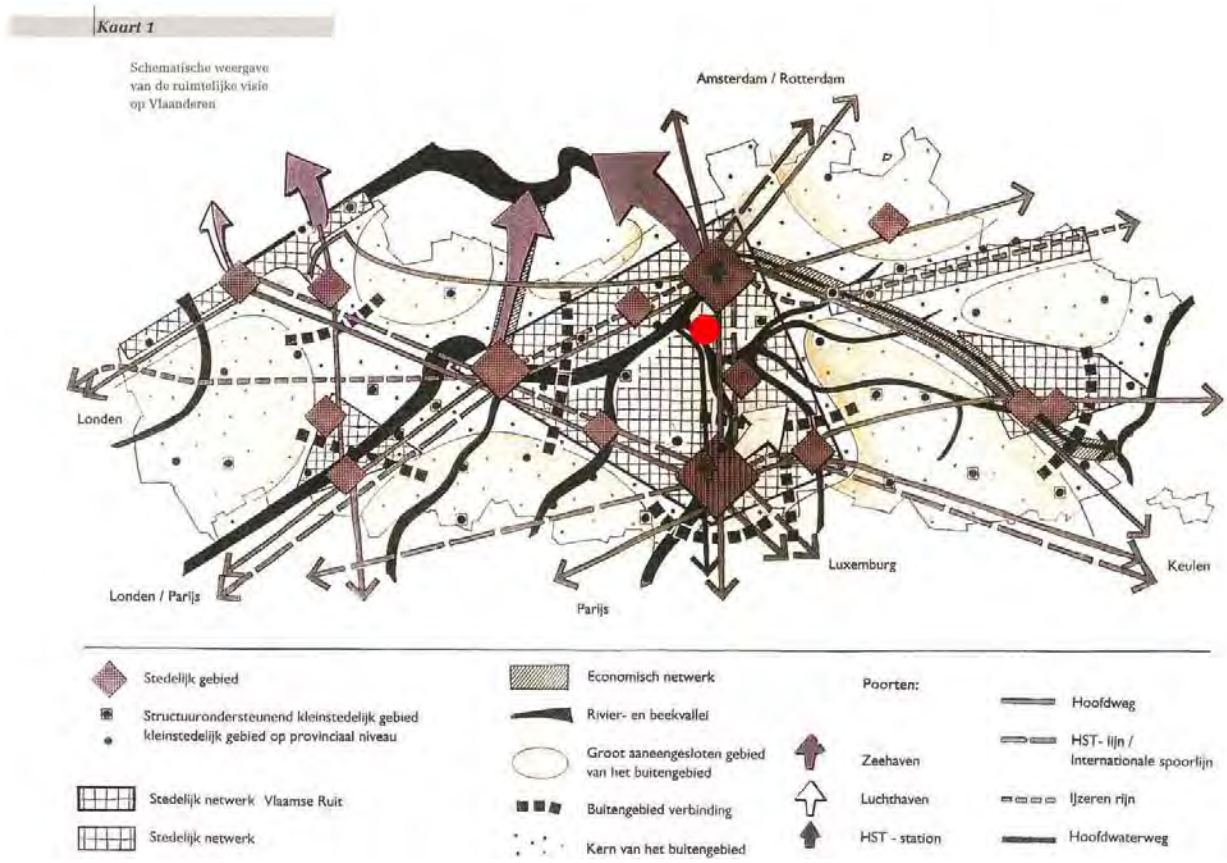
Op basis van hun belang voor de economische structuur worden o.a. de stedelijke gebieden als knooppunten beschouwd.

Gelet op het feit dat Boom in het RSV geselecteerd werd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau is Boom dus ook een economisch knooppunt.

Boom maakt ook deel uit van het stedelijk netwerk op internationaal niveau: de Vlaamse Ruit. Doelstelling voor de Vlaamse Ruit is o.a. *het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang (zowel industriële als tertiaire, ...).* Het afbakenen van regionale bedrijventerreinen in structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden is een provinciale taakstelling. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met o.a. volgende principes inzake lokalisatie en inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen:

- lokalisatie bij voorkeur aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen;
- afstemming van de oppervlakte van het regionaal bedrijventerrein op de reikwijdte en het belang van het economisch knooppunt en de spreiding van bedrijventerreinen in de overige economische knooppunten in de provincie;
- ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen.

Figuur 3: gewenste ruimtelijke structuur RSV



3.2 Afbakeningsproces grootstedelijk gebied Antwerpen

Het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Antwerpen is momenteel in opmaak.

3.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA)

Het RSPA werd op 10.07.2001 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

De provincie is bevoegd voor de verdeling van bedrijventerreinen voor de specifieke economische knooppunten en de kleinstedelijke gebieden en voor de gemeenten in het buitengebied. Het RSPA geeft geen cijfermatige taakstellingen voor de specifieke knooppunten en de kleinstedelijke gebieden. Het nu reeds toebedelen van bedrijventerreinen houdt het risico in dat voorbij wordt gegaan aan de specifieke potenties en knelpunten op het terrein. In elk geval moet, aldus het RSPA, ieder economisch knooppunt minimaal 10 ha bijkomende regionale bedrijventerreinen verkrijgen.

Boom behoort tot een tweede soort van kleinstedelijke gebieden. Het is na een een sterke verdichting in het verleden verzwakt en behoeft herstel zowel naar bebouwing als naar functies. Er moet een beleid van herstructurering worden gevoerd. Renovatie, hergebruik en in tweede instantie uitbreiding van de kern bepalen het beleid. Boom kent een verzwakking van het voorzieningenniveau en is belast door de erfenis van het industrieel verleden. Boom bevindt zich in het verstedelijkt gebied vanuit Antwerpen met belangrijke natuurlijke elementen (vallei van de Rupel).

Boom maakt deel uit van twee grote systemen binnen de gewenste nederzettingsstructuur: het grootstedelijk Antwerpen en het stedelijk landschap Mechelen – Sint-Niklaas.

Boom profileert zich zoals andere gebieden in het grootstedelijk Antwerpen (bijvoorbeeld Merksem, Mortsel, Edegem, Boechout of Aartselaar). Het is ook een tamelijk zelfstandige kwalitatieve woonomgeving met een eigen profiel, een hoge dichtheid en een belangrijk lokaal en bovenlokaal pakket aan voorzieningen. De toenemende specialisatie in onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten kan worden ondersteund. Andere belangrijke functies kunnen regionale verzorging, toerisme en recreatie zijn. Boom kan zich sterk profileren op het vlak van dienstverlening. De stationsomgeving biedt potenties voor de vestiging van hoogwaardige kantoren.

Daarnaast maakt Boom deel uit van een gebied rond de Rupel en het Zeekanaal Brussel – Schelde (met delen van Niel, Boom, Puurs, Willebroek en Bornem). Dit vormt op zich één van de knooppunten in de deelruimte Mechelen – Sint-Niklaas. Het knooppunt heeft ook in dit netwerk een expliciet stedelijke en dynamische rol. Concentratie van functies in het knooppunt moet omliggende natuur en open ruimte behoeden voor verdere aantasting. Binnen het knooppunt worden de verschillende functies zoals wonen,(watergebonden) productie en distributie, voorzieningen en actieve recreatie geordend. Door de aanwezigheid van verschillende infrastructuren (spoorwegen, zeekanaal, A12 en N16) is distributie van goederen een specifieke taak van dit knooppunt.

De verdichting van Boom in het verleden maakt sanering en hergebruik van woongebieden en bedrijventerreinen tot een prioriteit. Een verdere verhoging van de dichtheid is niet zinvol. Via herstructurering en verluchting kan de leefbaarheid worden verhoogd.

Structuurbepalende elementen van provinciaal niveau (en vaak zelfs van Vlaams niveau) in de gewenste ruimtelijke structuur voor Boom zijn: de Rupel en de bijbehorende cuesta, A12 en omgeving, het knooppunt rond het zeekanaal Brussel – Schelde, de regionale bedrijventerreinen en de stationsomgeving.

De ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II past binnen de doelstellingen die in het richtinggevend gedeelte van het RSPA worden geformuleerd voor het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas (p. 139). Voor de af te bakenen regionale bedrijventerreinen wordt een beleid geformuleerd ‘verdichten van en selectief omgaan met bestaande bedrijventerreinen’.

Zie figuur 4: Boom en Niel in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen

3.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Niel (GRS Niel)

In het GRS Niel (nog niet goedgekeurd) is een categorisering van bedrijventerreinen opgenomen. Krekelenberg II is geselecteerd als regionaal bedrijventerrein, en wordt ontwikkeld door middel van een Provinciaal RUP. De gemeente zal streven naar een duurzame inrichting van de bedrijventerreinen waarbij men een intensief ruimtegebruik, mogelijkheden van alternatieve energie en architectonische stedenbouwkundige kwaliteiten zal inpassen.

In de gewenste ruimtelijke structuur wordt gewezen op een aantal aspecten die van toepassing zijn op Krekelenberg II:

- aandacht voor integraal waterbeheer (de Niels-Boomse beek is reeds verlegd en grotendeels ingebuisd; een toename van de verharde oppervlakte kan leiden tot een hoger overstromingsrisico);
- spoorlijn 52 (Antwerpen – Boom) langs de zuidflank van Krekelenberg II wordt geherwaardeerd;
- de N171 wordt ter hoogte van Krekelenberg doorgetrokken naar de A12 (de zogenaamde 'banaan') ten behoeve van een vlotte afwikkeling van het vrachtverkeer;
- de 's Herenbaan, de Potaardestraat en het bijhorende kruispunt worden heraangelegd.

Zie figuur 5: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Niel

3.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Boom (GRS Boom)

Krekelenberg I en II

Bij de verdere invulling van het bedrijventerrein gaat de voorkeur uit naar hoogwaardige bedrijvigheid die de rol van Boom als distributieknooppunt versterkt. Behoefte aan goede ontsluitingsmogelijkheden (A12, spoor) is een belangrijk criterium. De nodige overslag infrastructuur tussen spoor en weg moet worden uitgebouwd. Een zo goed mogelijke aansluiting op A12 en E19 die de bestaande kernen niet belast, moet worden nagestreefd binnen het mobiliteitsplan van de Rupelstreek. Dit is nodig om de rol als distributieknooppunt te kunnen waarmaken.

De bedrijvigheid in Krekelenberg II sluit het best aan bij het researchpark in Niel en Krekelenberg I. Er wordt gestreefd naar complementariteit met deze activiteiten (bijvoorbeeld geen grootschalige kleinhandel). Optimaliseren van de beschikbare ruimte is een belangrijke doelstelling.
Zoals hoger vermeld, worden de nodige groenbuffers aangelegd tussen het bedrijventerrein en de aanpalende woonwijken (Noeveren en Kruiskenslei). De spoorwegberm wordt als landschappelijk element via natuurbeheer versterkt om een structurerende rol te kunnen spelen binnen de zone en een ecologische verbinding te vormen tussen het park van Boom en het natuurgebied van Niel. Daaraan gekoppeld moet, in samenspraak met de gemeente Niel, een ontsluiting worden voorzien voor fietsers die vanuit Niel doorloopt tot aan het centrum van Boom.

Consolideren van Krekelenberg I en ontwikkelen van Krekelenberg II

Krekelenberg I wordt zo efficiënt mogelijk georganiseerd. De ontwikkeling van Krekelenberg II in aansluiting met het researchpark en Krekelenberg I versterkt deze pool.

Grootschalig bedrijventerrein

Krekelenberg I is het enige grootschalig bedrijventerrein. De invulling ervan gebeurt met hoogwaardige bedrijven die aangewezen zijn op een goede geografische ligging en op een aansluiting op bovenlokale verkeersinfrastructuren. Groenbuffers schermen de omliggende woonwijken af van het gebied. De gemeente werkt in samenspraak met de bedrijven aan het verbeteren van de groenaanleg. De aansluiting op de bovenlokale verkeersinfrastructuren moet sterk worden verbeterd. De bestaande ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut. De vlotte en veilige bereikbaarheid met de fiets vanuit het station en de verschillende woonwijken wordt verzekerd. Krekelenberg I is volzet. Aandacht gaat uit naar het optimaliseren van het gebruik, het aanleggen van de groene ruimte binnen het bedrijventerrein en van de groenbuffers naar de omgeving.

Krekelenberg II sluit aan op het terrein Krekelenberg I en op het toekomstig researchpark in Niel. Kantoorontwikkelingen en grootschalige kleinhandel kunnen niet in dit gebied. Prioritair is dat er zuinig en zorgvuldig wordt omgesprongen met de beschikbare bedrijvenruimte. Boom heeft samen met Niel de GOM gevraagd het terrein te ontwikkelen. Strenge normen moeten worden opgelegd voor de bedrijven die aanleunen bij de woonwijk Kruiskenslei om de mogelijke hinder tot een minimum te beperken. Het gebied moet de rol van Boom als economisch knooppunt en als deel van de economische poort Klein Brabant versterken. De bedrijvigheid heeft dus een regionaal karakter. Er wordt gestreefd naar complementariteit met de activiteiten op het researchpark in Niel en Krekelenberg I. Bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan moeten inrichtingsprincipes voor de bufferzones en de groenaanleg van het gebied nadrukkelijk worden opgenomen. Bijkomende maatregelen moeten worden ingeschreven om hun aanleg bij de ontwikkeling van de verschillende terreinen te garanderen.

Om de potentie van Krekelenberg I en II ten volle te kunnen uitbuiten moet Boom bij de hogere overheden erop aandringen om het gebied veel beter te ontsluiten op A12 en E19. De beslissingen die genomen zijn in het mobiliteitsplan, moeten zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

Boom als poort tot het grootstedelijk gebied Antwerpen en sluitstuk op de grootstedelijke as A12

Het grootstedelijk Antwerpen strekt zich naar het zuiden uit langs A12 in de richting van Brussel. De Rupel vormt een natuurlijke grens van dit verstedelijkt gebied. Boom is de plaats waar de bundeling van noord – zuid gerichte infrastructuren (spoor, A12, brug) de Rupel en het Zeekanaal kruisen. Het is als belangrijke stedelijke kern op het einde van de grootstedelijke as A12 de tegenpool van de stadskern van Antwerpen. Daarbij vormt Boom het sluitstuk. Deze beide elementen maken dat Boom zich verder kan ontwikkelen tot poort voor het grootstedelijk Antwerpen.

Bedrijventerrein Krekelenberg I en II, gekoppeld aan bovenlokale verkeersinfrastructuren.

Het bedrijventerrein zal zich, zoals voorzien in het gewestplan, verder uitbreiden naar het noorden voorbij de spoorweglijn tot aan de Kruiskenslei. De aansluiting op het spoor en op A12 moet zo direct mogelijk gebeuren om enerzijds de ruimtelijke impact op de bestaande kernen te verminderen en om anderzijds de ontwikkeling van het gebied optimaal te laten verlopen. Om de ruimtelijke impact verder af te zwakken moeten de nodige groenbuffers worden aangelegd tussen het bedrijventerrein en de aanpalende woonwijken (Noeveren en Kruiskenslei). De spoorwegberm speelt een structuurbepalende rol binnen het gebied en kan een bijkomende verbinding vormen tussen de hoofdkern van Boom en Niel.

Zie figuur 6: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Boom

3.6 Mobiliteitsplan Rupelstreek

Het mobiliteitsplan van de Rupelstreek werd conform verklaard en definitief goedgekeurd (april 2000).

Voornaamste streefdoel is een sterke verwevenheid van wonen, natuur en werken waarbij gekozen wordt voor een duurzaam mobiliteitscenario. Werkgebieden worden maximaal geconcentreerd en moeten beschikken over een goede ontsluiting op het spoor-, water-, en wegennet. Nieuwe bedrijvigheid moet gericht worden op de hoofdassen (A12, E19 en het zeekanaal) zodanig dat verblijfsgebieden maximaal gevrijwaard blijven.

Het betreffende beleidsplan is vooral gericht op de uitvoering van het ‘klein maas’-scenario. De kleine maas wordt gevormd door de E19, de verbinding evenwijdig aan de Rupel (Kapelstraat, Nieuwstraat), de A12 en de doorgetrokken N171.

In het beleidsplan wordt een gewenst intergemeentelijk fietsnetwerk, openbaar vervoernetwerk en autonetwerk vooropgesteld.

Zie figuur 7: gewenst intergemeentelijk fietsnetwerk
Relevant voor het plangebied is de gewenste verbindingsas langs de spoorweg en langs de ’s Herenbaan.

Zie figuur 8: ontsluitend openbaar vervoernetwerk
Er is geen rechtstreekse busontsluiting voorzien langsheen Krekelenberg. Wel is er een buslijn voorzien (lijn 52a1) langsheen de Antwerpsestraat.

Zie figuur 9: intergemeentelijk autonetwerk
Meest relevant is hier uiteraard de doortrekking van de N171 welke als prioritair wordt beschouwd.
Specifiek voor het bedrijventerrein Krekelenberg wordt volgend ontsluitingsvoorstel geformuleerd:
‘*De te volgen wegen, na heraanleg van A12 en de aanleg van de verbindingsweg tussen N177 en N171 zijn:*

naar het bedrijventerrein Krekelenberg
- vanuit Brussel-west: A12 – afrit Boom – N177 – rotonde N177/westelijk deel N171;
- vanuit Brussel-oost: E19 – afrit Kontich/Rumst – N171 - rotonde N177/westelijk deel N171;

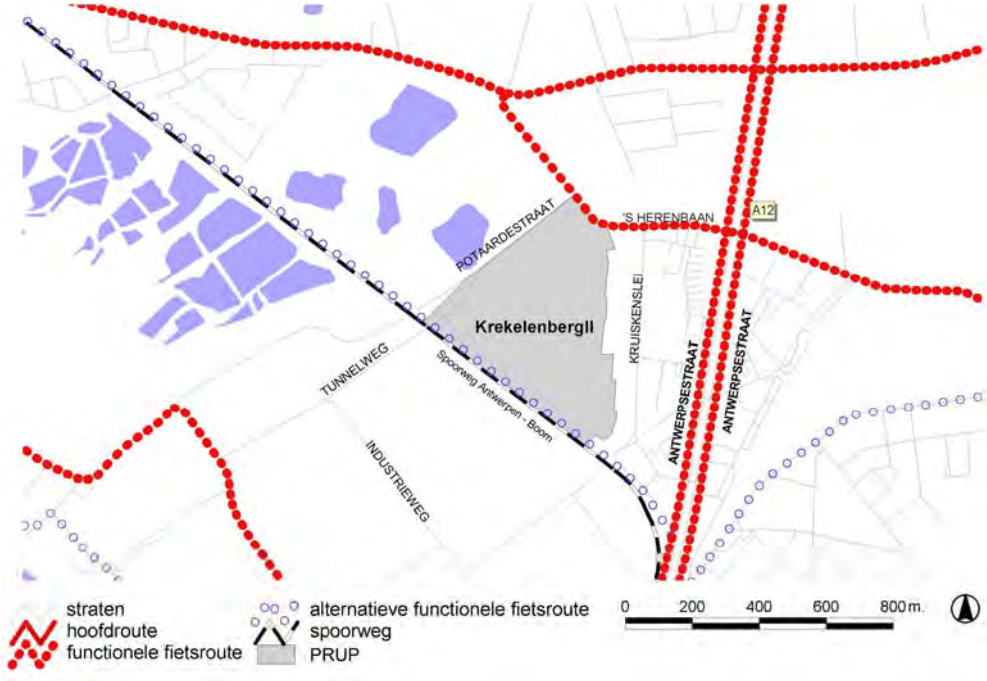
- vanuit Antwerpen-noord en Antwerpen-oost: E19 – afrit Kontich/Rumst – N171 - rotonde N177/westelijk deel N171;
- vanuit Antwerpen-west: A12 – afrit Langlaasteenweg/Bist – N177 - rotonde N177/westelijk deel N171;

vanuit het bedrijventerrein Krekelenberg

- naar Brussel-west: rotonde N177/westelijk deel N171 – oprit Boom – A12;
- naar Brussel-oost: rotonde N177/westelijk deel N171 – N171 – oprit Kontich – E19;
- naar Antwerpen-noord en Antwerpen-oost: rotonde N177/westelijk deel N171 – N171 – E19;
- naar Antwerpen-west: rotonde N177/westelijk deel N171 –N177 - oprit Langlaasteenweg/Bist;'[2]

3.7 Provinciaal fietsroutenetwerk

Figuur 10: provinciaal fietsroutenetwerk



3.8 Aanleg van een fietspad langsheen de spoorweg Boom-Antwerpen

Door de gemeenten Schelle, Niel en Boom werd initiatief genomen voor de aanleg van een fietspad langsheen de spoorweg. De aanleg ervan kadert binnen het gemeentelijke structuurplan, het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek en het provinciaal fietsroutenetwerk. Een deel van het traject loopt doorheen de zuidrand van het plangebied, ten noorden van de spoorweg Boom-Antwerpen.

3.9 Gemeentelijk natuurontwikkelingsplan Boom (1996)

Het GNOP van Boom beschrijft voor de omgeving van de Kruiskenslei een actieplan. Doelstelling is om dit gebied te bewaren als park- en recreatiegebied. Aangezien er een aantal tegenstrijdigheden bestaan tussen het GNOP en het structuurplan, wordt in het structuurplan een afstemming tussen beide plannen vooropgesteld (actie 39): '*De gemeente geeft de opdracht om het GNOP verder uit te werken op basis van het structuurplan en om daarvan vertrekkende het actieplan te verfijnen en eventueel aan te vullen.*' Deze afstemming werd nog niet uitgevoerd waardoor de elementen uit het structuurplan beschouwd kunnen worden als richtinggevend en als primerende op het GNOP.

[2] Bron: Mobiliteitsplan Rupelstreek en Aartselaar, januari 2000, p.48

3.10 Biologische waarderingskaart

Op de biologische waarderingskaart (actualisatie 15/04/04) wordt het zuidwestelijk deel van het plangebied aangeduid als een 'waardevol complex met zeer waardevolle elementen', bestaande uit ruigte (Ku) en loofbosaanplantingen (Es Berk, Populier).
Concreet is een deel van de voormalige Niels-Boomse beek aangeduid als een zeer waardevol element, nl een vochtig wilgenstruweel op voedselrijke bodem (Sf). Het noordoostelijk deel van het gebied is aangeduid als 'minder waardevol complex met waardevolle elementen'. Algemeen situeren de belangrijkste natuurwaarden zich rond de voormalige beek. Langsheen de voormalige beek zijn een aantal waardevolle elementen met voorjaarsflora. Grote delen van het terrein betreffen een voormalig gipsstort met pioniersvegetatie.

Zie figuur 11: biologische waarderingskaart

Er zijn historische waarnemingen van de rugstreeppad. De rugstreeppad is opgenomen in bijlage III van het Natuurdecreet en bijlage IV van de habitatrichtlijn. Het is een diersoort van communautair belang. Na terreinwaarnemingen, door het Instituut voor Natuurbehoud, is gebleken dat de Rugstreeppad niet meer voorkomt. Ook het vereiste biotoop is niet aanwezig.

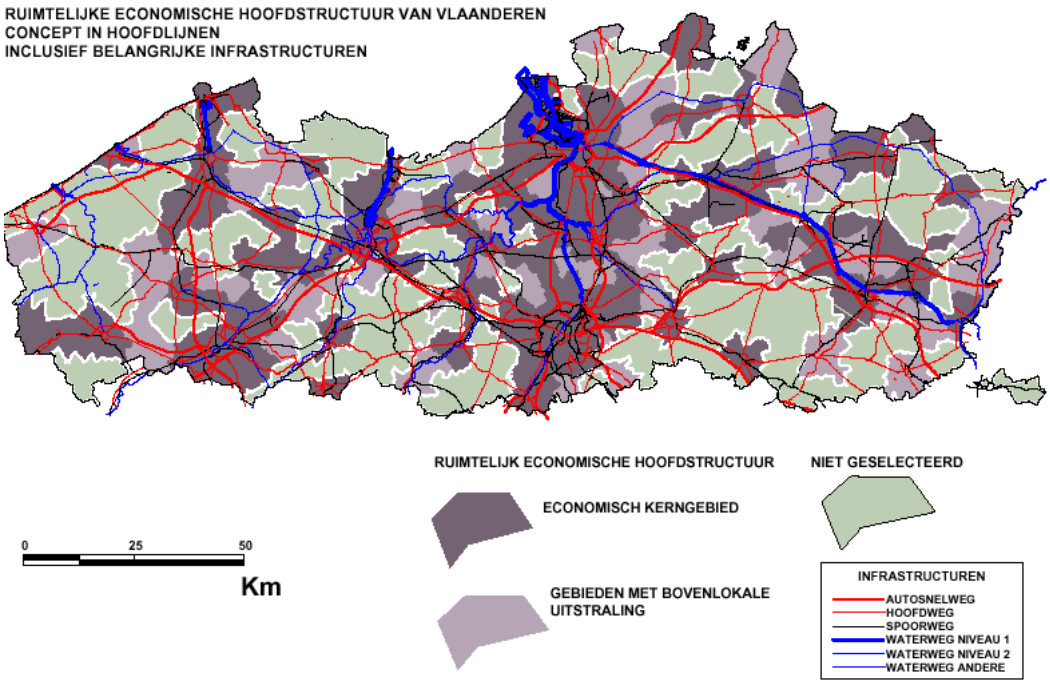
3.11 SPRE

In de startnota wordt een hypothetische Ruimtelijk-Economische Hoofdstructuur (REH) voor Vlaanderen uitgewerkt. Als definitie hiervan wordt vooropgesteld :

"… het ruimtelijk meest geconcentreerde deel van het werkgelegenheidspatroon, samen met het infrastructureel netwerk…".

Boom maakt deel uit van deze ***ruimtelijk economische hoofdstructuur*** (REH) die 'slechts' 60% van de Vlaamse oppervlakte voor zijn rekening neemt maar waar 87% van de totale werkgelegenheid gesitueerd is. Binnen deze REH worden tevens een aantal deelgebieden onderscheiden waarbij Boom deel uitmaakt van het belangrijkste deelgebied namelijk het ***centrale kerngebied.***

Figuur 12: ruimtelijk-economische hoofdstructuur



(Bron: SPRE, 2001)

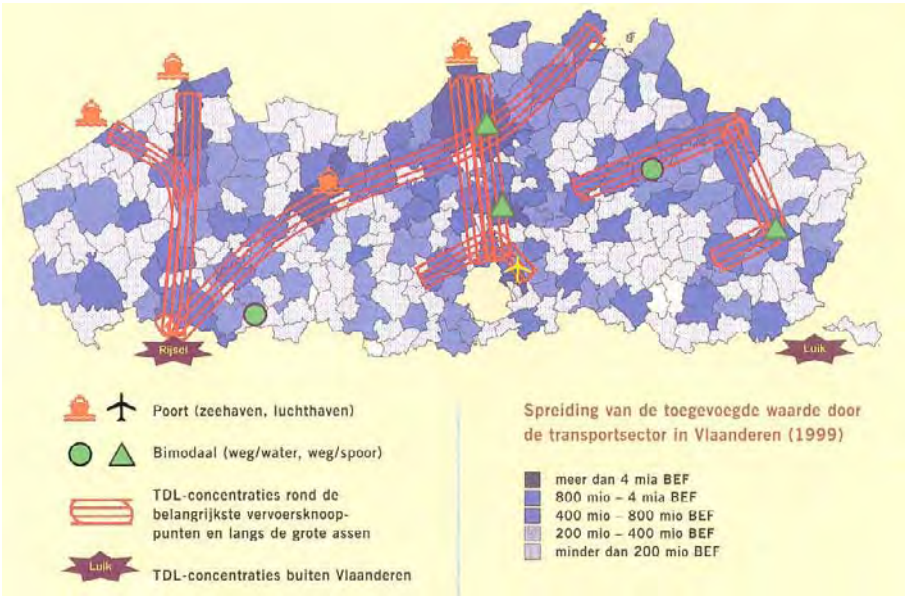
Binnen het deelproject van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie 'Omschakeling van bestemde naar bouwrijpe bedrijventerreinen in de economische knooppunten' wordt het economisch knooppunt gecategoriseerd als een gebied met een **sterke krapte aan bouwrijpe** grond maar **wel voldoende bestemde** grond (op basis van bestemde en bouwrijpe gronden).

3.12 Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkeling in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen

Deze studie werd opgemaakt in opdracht van ARP ter onderbouwing van het locatiebeleid in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het document wordt een onderscheid gemaakt tussen de stuwende (doorgaans internationaal opererende) bedrijven en de verzorgende bedrijvigheid die eerder een regionale distributiefunctie hebben. Het is vooral de eerste groep die van Vlaams belang geacht worden. De tweede groep kunnen, aldus het rapport, beter op een lager schaalniveau ingepast worden.

In de studie wordt onderzoek gedaan naar de huidige structuur op het vlak van transport, distributie en logistiek. Boom ligt daarbij op de belangrijke as Antwerpen Brussel en tevens in de nabijheid van de internationale as tussen Frankrijk en Nederland (E19-E17,…)

Figuur 13: ruimtelijk-eonomische aspecten van ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek

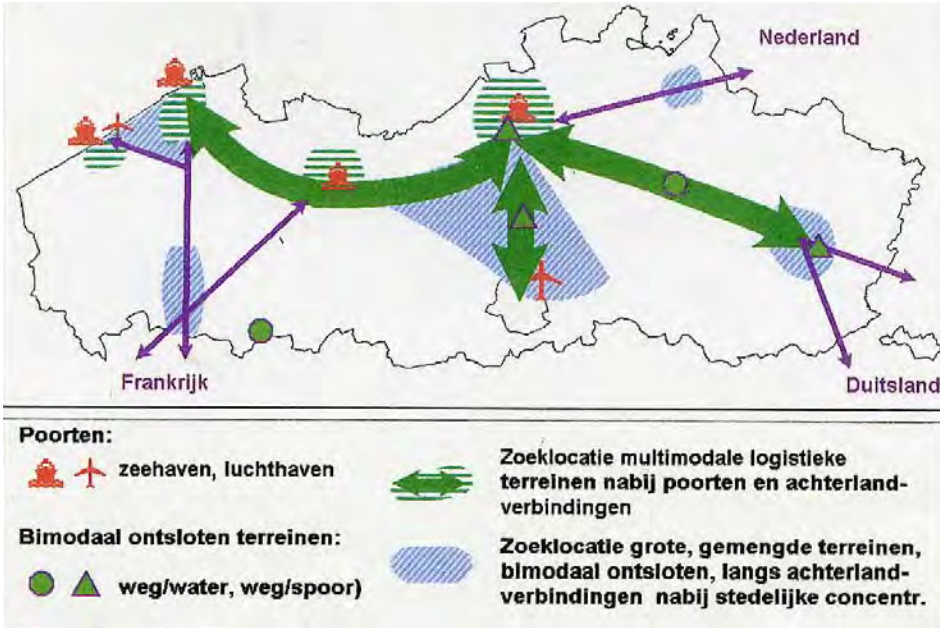


(Bron: SPRE, 2001)

De studie geeft ook een indicatie m.b.t. de aangewezen locatie voor de verschillende types TDL[3]-activiteiten. Bedrijven waarvan de activiteiten zich vooral concentreren op een regionaal schaalniveau kunnen best voorzien worden op kleine, gemengde terreinen in de nabijheid van doorgaande weginfrastructuur en in de nabijheid van stedelijke concentraties.

Figuur 14: concept Vlaams logistiek netwerk

[3] TDL-activiteit: Transport, Distributie en Logistiek



(Bron: SPRE, 2001)

3.13 Brabantse Poort

3.13.1 Situering

De Brabantse poort is het gebied langs het zeekanaal Brussel-Schelde en rond het knooppunt van de A12, de spoorlijnen Antwerpen-Puurs en Mechelen-Sint-Niklaas, en de N16. Het is een complex knooppunt van infrastructuur, economische activiteiten en verstedelijking.

'Poort' is een ruimtelijk-economisch concept dat niet alleen verwijst naar de verknoping van infrastructuren, maar ook naar het beeld van het gebied als poort naar enerzijds Antwerpen en anderzijds Brabant. De rol als poort en de potenties op multimodaal vlak zijn complementair aan de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen. De gemeenten Boom, Bornem, Niel, Puurs en Willebroek worden tot dit gebied gerekend.

Het provinciebestuur van Antwerpen heeft een geïntegreerde gebiedsgerichte strategische visie opgemaakt voor de Brabantse Poort. Hierbij wil men deze economische knoop binnen het netwerk Antwerpen-Brussel verder ontwikkelen, als onderdeel van De Vlaamse Ruit. De bedrijvigheid zal aantakken op het hoofdwegennet; de N16, het Zeekanaal en de A12 vormen de dragers van deze ontwikkeling. Verschillende valleien zijn de dragers van het fysisch systeem in het gebied; de bestaande afwisseling aan open ruimten werkt grensstellend voor de toekomstige ontwikkeling.

Het strategisch plan is een uitvoering van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Doelstelling is een kader, een globale visie uit te werken voor de verdere ontwikkeling van de regio. Daarbij zijn zoekzones voor nieuwe bedrijventerreinen aangeduid. Naast klassieke bedrijventerreinen hebben de betrokken gemeenten ook aandacht voor de ontwikkeling van de tertiaire sector, alsook het hergebruik van brownfields (te saneren bedrijventerreinen).

De provincie Antwerpen heeft een taakstelling waarbij 437ha bijkomende regionale bedrijventerreinen ingevuld kunnen worden. Daarvan zijn reeds 106ha ingevuld door concrete projecten. Ruim 300ha kunnen dus nog onderzocht worden.

Specifiek voor het gebied Krekelenberg II worden een aantal voor- en nadelen opgesomd. Enerzijds kan het een versterking inhouden van het bestaande bedrijventerrein waarbij het aansluit. Zo kan ook de morfologische samenhang van Krekelenberg en het wetenschapspark versterkt worden. Bovendien zal de toekomstige ontsluiting naar het hoofdwegennet een verbetering van de bereikbaarheid inhouden. Anderzijds is buffering naar woningen noodzakelijk.

3.13.2 Visie op de regionale ontwikkeling

Het belang van een plek als de Brabantse Poort zal vanuit economisch en ruimtelijk opzicht nog toenemen. Immers, binnen de moderne economie zijn stromen nog belangrijker dan voordien. De geboden, maar nog te versterken, multimodaliteit is voor alle bedrijven belangrijk, nu of in de toekomst. Het schaalniveau, de efficiëntie-eisen en de tijdsdruk zijn ingrijpend verhoogd. Doordat de Brabantse Poort kan terugvallen op een eigen industriële historiek, met sterke regionale specialisaties en typische ruimtelijk-economische structuur, moet het gebied kunnen inspelen op deze economische veranderingen.

Het toenemend en veranderend belang van stromen in de economie heeft zich onder meer vertaald naar een grotere rol voor transport, distributie en logistiek. Voor deze dienstverlenende activiteit is de link met het bestaande industriële weefsel uiteraard van groot belang, net als de ligging ten opzichte van afzetmarkten en economische centra. De meest expliciete koppeling van stromen, economie en ruimte betreft dan het aanbod en gebruik van specifieke plekken waar productie, bewerking en vervoer van producten kan worden georganiseerd.

De Brabantse Poort heeft met het bestaand intermodaal aanbod een uitstekend uitgangspunt om op deze trend in te spelen: de TCT-terminal te Willebroek, het Spoorplatform Boom, de overslagfaciliteiten langs het Zeekanaal en de stationsomgevingen om enerzijds in te spelen op nieuwe behoeften op provinciaal niveau en om anderzijds tegemoet te komen aan de noden van de bestaande bedrijvigheid.

De Brabantse Poort heeft een omvangrijk logistiek aanbod, door de verknoping van infrastructuren in het algemeen en met verschillende overslagpunten in het bijzonder. Bedrijven in de ruime regio kunnen beschikken over een intermodaal aanbod voor de aan- en afvoer van hun goederen: de TCT-terminal, het spoorplatform, de kademuren aan het kanaal en de Rupel, en de diensten van logistieke dienstverleners. De verzorgingsgebieden van deze overslagfaciliteiten (voor een spoorplatform hanteert de NMBS een radius van 50 km, voor een binnenvaartterminal wordt doorgaans 30 km gehanteerd) overlappen zelfs of overstijgen zelfs het niveau van de Brabantse Poort. Daarmee kan worden gesteld dat in feite alle bedrijven in de Brabantse Poort potentiële klanten zijn van deze voorzieningen. Wel is hiervoor een gerichte regionale marketing- en acquisitiestrategie noodzakelijk.

De relatief voorzichtige maar toenemende tertiairisering van het gebied mag hierbij niet uit het oog worden verloren. In de tertiaire sector zijn immers de meeste banen gecreëerd in het laatste decennium en de relatie met het productieweefsel is van belang. Doordat de Brabantse Poort meer is dan enkel een kruispunt van infrastructuren, en ook bestaat uit belangrijke kernen, kan daar aan commerciële diensten, banken, verzekeringen en handel ruimte worden geboden.

De Brabantse Poort is gepositioneerd in het spanningsgebied tussen het industrieel-logistiek netwerk Antwerpen enerzijds en het diensten,- zaken-, en besluitvormingscentrum Brussel anderzijds. Deze twee economische concentratiegebieden hebben elk hun eigen invloed op de Brabantse Poort; dit verklaart ook waarom er reeds vandaag zo'n sterke menging is van zowel productie-, logistieke, industriële als tertiaire activiteiten in het gebied.

Deze diversiteit is een belangrijke troef: de Brabantse Poort is niet enkel een 'overloopgebied' maar heeft ook een belangrijke transformatierol, een draaischijffunctie: van de haven naar het achterland, van het Brussels hoofdkantoor naar de regio, van de centrale fabriek naar het afzetgebied, van de groothandel aan de A12 naar de kleinhandelzaken in de regio. De Brabantse Poort profiteert van de ligging tussen grootstedelijke gebieden, maar heeft ook een toegevoegde waarde voor Antwerpen, Brussel en Gent.

Tenslotte heeft de Brabantse Poort ook een endogene rol met een eigen afzetgebied, een eigen dynamiek, een eigen verzorgingsfunctie.

- De economische visie gaat uit van de Brabantse Poort als een actieve en duurzame verknoping tussen netwerken. Het gaat hierbij om netwerken die in feite bestaan uit intensieve stromen: transacties, goederen, personen en diensten bewegen zich binnen, doorheen en van en naar het gebied. De positionering van de Brabantse Poort bestaat uit verschillende schaalniveaus

3.13.3 Brabantse Poort: samenhangend geheel van sterke knooppunten

De 'Brabantse Poort' is een gebied met drie economische knooppunten (Bornem, Puurs en Willebroek), een kleinstedelijk gebied (Boom) en een gemeente die vermoedelijk deel uitmaakt van het grootstedelijk gebied Antwerpen (Niel). Vanuit de globale visie op het gebied kan voor elk van deze gemeenten volgende ontwikkelingsperspectief worden beschreven:

- **Boom** maakt deel uit van de Brabantse poort en dus wordt ook de potentie op het vlak van distributie van goederen erkend. Boom heeft vooral potenties op te saneren of te hergebruiken terreinen en in de stationsomgeving. Boom heeft als kleinstedelijk gebied ook een taak om de tertiaire ruimtebehoefte op te vangen, en dan met name in de stationsomgeving. Momenteel wordt de opmaak van een PRUP voorbereid voor de herbestemming van het LO-gebied Krekelenberg II naar regionaal bedrijventerrein. Het gebied krijgt immers bovenlokale potenties door de doortrekking van de N171 tussen het bedrijventerrein en de E19. Het gaat hier, conform het RSPA, over een project van herstructurering.
- Bornem speelt een belangrijke rol in de bestaande ruimtelijk-economische structuur door de grote en gespecialiseerde concentratie van bedrijven in de strip rond de N16. Hier zijn nog mogelijkheden voor inbreiding en herstructurering. Het aandeel van de gemeente ten aanzien van bijkomend aanbod is echter beperkt: de ligging in open ruimte structuren, de herinrichting van de N16 en de aanwezigheid van belangrijke kernen verhinderen dit.
- In de visievorming wordt ervan uitgegaan dat **Niel** onderdeel is van het grootstedelijk gebied, althans belangrijke delen ervan. Dit wordt bevestigd vanuit het lopende afbakeningsproces. Voor de Brabantse Poort is de oplossing van volgende problematieken relevant: De matige verwevenheid van grote bedrijven in en nabij kern, het conflict tussen de waterfrontontwikkeling en industriële activiteiten op het zuidelijk eiland, de ontsluiting en de verdere ontwikkeling van het wetenschapspark.
- Het ontwikkelingsperspectief van Puurs lijkt in sterke mate op die van Bornem. Ook Puurs kent een belangrijke gespecialiseerde concentratie van grootschalige bedrijven in een gevoelige en waardevolle omgeving. De N16 blijft het uitgangspunt van de economische ontwikkeling. Hierin verschilt Puurs van Bornem: de gemeente heeft nog wel mogelijkheden voor bijkomende economische activiteiten.
- Willebroek is een belangrijk schakelpunt op het kruispunt van de A12-Zeekanaal en de N16. Dit uit zich door een divers aanbod aan werkmilieus en een belangrijke verkeers- en vervoersfunctie. De rol van Willebroek is veelzijdig vanwege deze ligging en de bestaande ruimtelijke potenties: aanbieden van zowel nieuwe werklocaties als geherwaardeerde, nu nog sterk verouderde, bedrijventerreinen.

De visie op de Brabantse Poort als een actieve, complexe maar samenhangende verknoping van bovenregionaal niveau kan worden gerealiseerd op voorwaarde van een duurzame economische ontwikkeling.

3.13.4 Herwaardering van bestaande plekken

In Niel is het van groot belang de vermarkting van het wetenschapspark Waterfront (30 ha) verder te ondersteunen. Het trage ontwikkelingstempo tot heden mag niet leiden tot een verlies van het hoge ambitie- en kwaliteitsniveau.
Vanuit de visie op de Brabantse Poort kan het wetenschapspark worden ondersteund.
De problematiek rond de bedrijven Coeck en Wienerberger zal door het Vlaams gewest worden bekeken bij de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen.
In het kleinstedelijk gebied Boom kunnen vooral de potenties van de Brabantse Poort inzake tertiaire ontwikkeling worden opgevangen en geconcentreerd.
Voor Krekelenberg II (14 ha) wordt is een PRUP in opmaak. De invulling van Krekelenberg II wordt in het gemeentelijk structuurplan afhankelijk gesteld van het wetenschapspark (Waterfront) aan de overzijde te Niel. Gelet op de forse omvang van dat kantoorachtigenpark, het trage ontwikkelingstempo en de matige ontsluiting per openbaar vervoer kan de opportuniteit hiervan

worden betwijfeld. Dit mag niet betekenen dat Krekelenberg II een mogelijke vestigingsplaats is voor kantoren of kantoorachtigen. Wel is de ontsluiting naar de E19 van cruciaal belang.
Gezien een grote belasting voor de nabijgelegen bewoning moet vrachtverkeer worden vermeden.
Er kan ook niet worden gekozen worden voor de logistieke sector als één specifieke doelgroep. Voor de logistieke sector zijn meer geschikte plekken te vinden in de Brabantse Poort.
Besluitend kan worden gesteld dat best een gemengd terrein wordt ontwikkeld, waarbij grootschalige detailhandel, autonome kantoorontwikkeling en zeer grote logistieke hallen worden tegengegaan. Dit sluit ook aan bij de bestaande kenmerken van Krekelenberg I.

3.13.5 Inbreiding bestaande terreinen

Bij de analyse van de bestaande bedrijventerreinen bleek al dat mogelijkheden bestaan voor inbreiding. Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen verschillende typen onbebouwde delen van bedrijventerreinen:

(1) Beschikbaar op markt
(2) Tijdelijk niet-realiseerbaar wegens eigendomsstructuur
(3) Tijdelijk niet-realiseerbaar wegens technische/juridische maatregelen
(4) Definitief niet realiseerbaar
(5) In ontwikkeling

Aan deze verschillende soorten onbebouwde percelen kunnen acties worden gekoppeld, alsmede een inschatting van de termijnen waarop de als bedrijventerrein bestemde gronden beschikbaar zullen zijn. Ook hier geldt dat bij elke inbreiding moet gezocht worden naar specifieke potenties om aan te sluiten op het ruime intermodale aanbod van de Brabantse Poort.

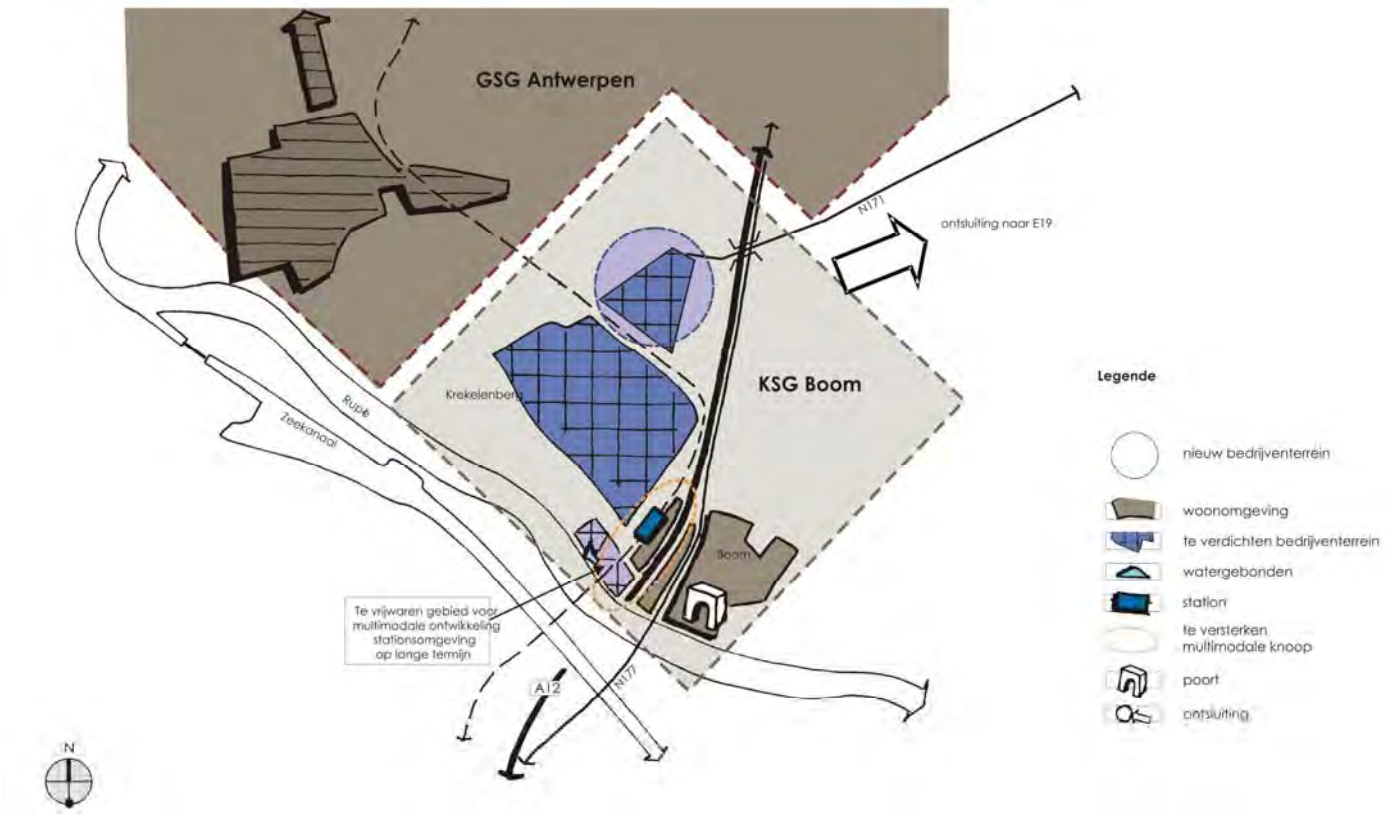
Tabel 2: inbreiding bestaande terreinen – Brabantse Poort

Nr	Naam	Opp	Cat.	*Actie*	*Termijn*
1	Broek De Naeyer	50,79	4	*Belangrijke natuurwaarde - omgezet naar natuurfunctie*	-
2	Eilandje oost	15,44	2/5	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
3	Wintam Sluis – Noord	23,19	2	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
4	Wintam Sluis – Zuid	24,73	2	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
5	**Krekelenberg II**	**15,57**	**5**		-
6	Researchcampus	9,38	1	*Geen specifieke beleidsactie*	-
7	Noeveren	5,84	3	*Opmaak PRUP om mogelijke toekomstige multimodale ontwikkeling Boom te verzekeren*	*MT*
8	Pullaar I	6,08	5	*Verkoop gronden*	*KT*
9	Bornem – Wateringe	23,61	3	*Uitvoering detailonderzoek om beschikbaar te maken percelen te bepalen*	*MT*
10	Bornem – Rotdam	4,60	4	*Onderzoek gemeente naar mogelijkheden voor herbestemming naar open ruimte functie*	*MT*
11	Klein-Mechelen – Noord	2,88	3	*Aandringen bij terreinbeheerder op ontsluiting*	*KT*
12	Klein-Mechelen – N16	4,67	3	*Uitvoering detailonderzoek om beschikbaar te maken percelen te bepalen en eventuele opmaak PRUP*	*MT*
13	Klein Mechelen	6,73	2	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
14	Industrieweg - oost	2,91	2	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
15	Industrieweg – west	1,78	2	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
16	Omg Femont en Alvey	9,51	3	*Zonevreemd gebruik tegengaan*	*MT*
17	Merkezeel	1,52	3	*Aandringen op instrumentarium Vlaams niveau*	*MT*
18	Kersdonk	55,48	4	-	-
19	Blaasveld	14,41	3/4	*Uitvoering detailonderzoek om beschikbaar te maken percelen te bepalen en eventuele opmaak PRUP*	*MT/LT*

Een belangrijk deel van deze inbreidingspotenties zullen worden ingevuld en aangepakt bij toekomstige herstructureringsprojecten, zoals voorbereid door de Vlaamse overheid en de GOM (2005).

3.13.6 Deelruimte noordelijke Rupeloever

Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur – noordelijke Rupeloever



(Bron: TV Buck consultants en Iris consulting)

De verstedelijkte noordelijke Rupeloever dient verder als een lappendeken van hoogdynamische activiteiten te worden uitgebouwd: Niel als mogelijk onderdeel van het grootstedelijk gebied Antwerpen, Krekelenberg als onderdeel van de Brabantse Poort en kleinstedelijk gebied Boom.

'Boom' multimodale poort'

Boom als multimodale toegang tot de Brabantse Poort wordt gerealiseerd binnen het bedrijventerrein Krekelenberg I en de stationsomgeving die als spoorwegplatform functioneert. Het MSP Boom dient verder ook watergebonden te ontwikkelen opdat de achterliggende bedrijventerreinen trimodaal kunnen functioneren.

Kleinstedelijk gebied Boom als autonoom gebied binnen Brabantse Poort

Het kleinstedelijk gebied Boom functioneert zelf niet binnen de Brabantse Poort. In functie van de afbakening en de uitwerking van een actieprogramma ter versterking van de stedelijke kwaliteiten van Boom zal een apart planningsproces dienen te worden opgestart. Gemeenschappelijk met de Brabantse Poort functioneert de stationsomgeving voor personenvervoer.

Niel als stedelijke woon- en leefruimte

Niel behoort tot de hypothese van het grootstedelijk gebied Antwerpen. De leefbaarheid van Niel dient gegarandeerd te blijven.

N171 als ontsluitingsas

De N171 dient de omgeving van Krekelenberg te ontsluiten naar E19. Hiervoor dient een nieuw stuk weg ter hoogte van het bedrijventerrein aangelegd te worden.

3.14 Streefbeeld N171

Vanuit het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek werd aanbevolen om de N171 door te trekken tot Krekelenberg (de aansluiting met de Potaardestraat). Het traject werd bindend geselecteerd in het RSPA als secundaire weg type I. De streefbeeldstudie die door AWV en de provincie Anwerpen werd opgemaakt, behandelt het traject per deelgebied.

Figuur 16: situering deelgebieden

(Streefbeeld N171, februari 2004)

3.14.1 Gewenste ruimtelijke structuur

Verknopen van groene vinger met Rupel via Krekelenberg, een groen hoogwaardig bedrijventerrein

- Het groengebied op het einde van de Potaardestraat gelegen tussen Noeveren en Boomsestraat, functioneert als een groene schakel tussen het bedrijventerrein en de Rupel;
- Een groen raamwerk voor Krekelenberg met wegen, spoorweg, mogelijke herwaardering van de verlegde en ingebuisde beek, bestaande kleiputten en bosschages en erfafscheidingen;
- Het voormalige spoorwegtraject langsheen het Bosbeekpark wordt opgenomen als aftakkende fietsroute en wordt via de Scheldeweg verknoopt aan de Rupel;
- De aansluiting 's Herenbaan, Potaardestraat en N171 krijgt een parkachtige invulling, die doorloopt doorheen de woonwijk Papendale. De verlegde en ingebuisde Niels-Boomse beek wordt zoveel als mogelijk opgenomen in het wegbeeld;
- De Niels-Boomse beek (vandaag verlegd en ingebuisd) en de kleiputten zijn potentiële groene stapstenen in het gebied. In het PRUP Krekelenberg II wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn m.b.t. het grachtensysteem;
- De N148 wordt ingericht als een lange doortocht, het historische en landschappelijke karakter van de weg wordt versterkt;
- De spontane boomopslag in het kleigroevegebied wordt geïntegreerd in de gewenste groeninfrastructuur;
- Langsheen deze weg bevindt zich een historisch verweven woon-werkgebied dat geen extra druk verdraagt;
- Het snoer van Rupeldorpen is ruimtelijk verbonden met Boom via een 'rivierroute' (N148 en dijkwegen);
- Het bedrijventerrein Krekelenberg wordt ruimtelijk begrensd door groenbuffers;
- Hoogwaardig bedrijventerrein: Researchpark en spin-offbedrijven met belangrijk aandeel ruimte voor activiteiten personen. Niet geschikt voor commerciële activiteiten (complementariteit met A12) en grote distributiebedrijven (vervoer) (uit complementariteit met Satenrozen en omdat de ontsluiting van het bedrijventerrein naar het zuiden via de activiteitenstrip N177 zou moeten gebeuren, wat dit bedrijventerrein minder geschikt maakt voor het verwerken van grote zwaarvervoerstromen);

- Het gebied mist een zekere oriëntatie, dit wordt verbeterd;
- De rotonde boven de A12 fungeert als baken voor het bedrijventerrein Krekelenberg (er is geen rechtstreekse aansluiting op de A12);
- Het kruispunt Potaerdestraat - 's Herenbaan krijgt de functie van toegang en oriëntatiepunt;
- Bescherming van de leefbaarheid van de woonwijk Kleine Paependaelen, het bestaande woonlint 's Herenbaan en Kruiskenslei. De groene open ruimte tussen de wijk Kleine Paependaelen en de wijk Kruiskenslei wordt ingericht als parkgebied.

3.14.2 Gewenste verkeersstructuur

N148 als drager van Rupeldorpen, Niel ontsloten via ontsluitingslus Boomsestraat, Potaardestraat, Tunnelweg, Matenstraat, 'sHerenbaan

- De N148 wordt ingericht als een lange doortocht;
- Langs de Rupel wordt een doorgaande fietsroute voorzien;
- De N148 wordt weerhouden als lokale ontsluitingsweg.voor Niel-centrum, Niel Hellegat, Boom-Noeveren en Schelle zuid. De ontsluiting van Krekelenberg I en II wordt losgekoppeld van deze lokale ontsluitingsweg.

N177 als lokale ontsluitingsweg verknoopt aan de N171 en duidelijke hiërarchie in de knooppunten

- De aansluiting van de N171 op de N177 wordt ingericht met een rotonde en functioneert als toegang voor het bedrijventerrein Krekelenberg. In combinatie met het kruispunt Biest wordt een aansluiting voorzien met de A12. Het is aanbevolen om de uitwisseling met de A12 in het noorden zo dicht mogelijk bij het kruispunt N171 te voorzien om te vermijden dat de Cleydaallaan teveel belast zou worden;
- De Matenstraat doet dienst als lokale ontsluitingsweg voor Niel;
- De 's Herenbaan wordt niet rechtstreeks aangesloten op de N171.

Duidelijke toegang tot Krekelenberg, ontsloten via Potaardestraat, aandacht voor leefbaarheid gemeentelijk wegennet en wijk Kruiskenslei

Er wordt gekozen voor één duidelijke toegang tot Krekelenberg. Hiervoor wordt geopteerd voor een rotonde. Alle toegangen bundelen op de rotonde is echter niet haalbaar binnen de huidige ruimtelijke context.

Om het wetenschapspark (bovenlokale uitstraling) en Krekelenberg rechtstreekser te kunnen ontsluiten en om de leefbaarheid in de Pierstraat te verbeteren wordt geopteerd voor een centrale rotonde (het terrein van Mako). Dit vraagt echter ook de ontdubbeling van de Potaardestraat.

Door te opteren voor een grote rotonde op het terrein van Mako kan ook de Pierstraat worden teruggebracht tot een lokale weg type III. Het onderbreken van de 's Herenbaan en het ondergeschikt maken van de Pierstraat (wegvak A12 - 's Herenbaan) zal de verkeersleefbaarheid in de wijk Kruiskenslei sterk verbeteren. De Pierstraat (wegvak 's Herenbaan - A12) blijft wel als bypass te gebruiken. Het verkeer in noordelijke richting moet zolang mogelijk op de A12 blijven rijden om uitwijking naar de parallelle gemeentelijke wegen tegen te gaan (Cleydaallaan, Langlaarstraat).

Fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk/Kwalitatief openbaar domein met stedelijke allure

Algemeen wordt er gestreefd naar een goede verknoping van de verschillende woonwijken, activiteitenstrip, park, personenintensieve functie (b.v. schoolomgeving, ziekenhuis, recreatievoorzieningen), stadscentrum, Rupeloevers.

Specifiek gaat de aandacht naar het verknopen van de wijk Kleine Paependaelen en het wegwerken van de barrièrewerking van de nieuwe N171:

- De bestaande fietsroute Kleine Paependaelen - Kruiskenslei wordt voorzien van conflictvrije fietsonderdoorgang met de N171;
- Een bijkomende fietsdoorsteek in de wijk wordt voorzien door de E. Claeslaan te verbinden met de Uitbreidingsstraat;
- Dit gebeurt eveneens door het realiseren van een conflictvrije fietsonderdoorgang;

- De bestaande fietsroute langs de A12 wordt afgebogen richting Delhaizeparking. Door gebruik te maken van de voorziene fietsonderdoorgang van de E. Claeslaan, ontstaat een conflictvrije oversteek met de N171 voor fietsers die langs de N177 fietsen;
- Het kruispunt 's Herenbaan – Potaardestraat - N171 wordt voor fietsers conflictvrij uitgewerkt;
- Niel en Boom worden met elkaar verbonden door een autovrije fietsas via het spoor.

Pierstraat als lokale woonstraat opnemen in de lokale ontsluitingsstructuur

- Het Kruispunt Pierstraat - 's Herenbaan dient zo te worden ingericht dat de hoofdrichting Matenstraat - 's Herenbaan wordt geaccentueerd;
- De Pierstraat blijft echter wel aangesloten op de N177.

Voor een detailbespreking verwijzen we naar de studie. Hoe de ontsluitingsconcepten uit de studie hun weerslag vinden op het plangebied wordt weergegeven in de structuurschets

4 Bestaande juridische toestand

4.1 Synthesetabel juridische status plangebied

Tabel 3: juridische toestand

Type plan	Kenmerken
Gewestplan(nen)	Gewestplan KB 6 oktober 1979 en wijzigingen van 17/10/1998 en 16/2/1999
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	Geen
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	geen
Algemene plannen van aanleg	geen
Bijzondere plannen van aanleg	Niel : BPA Kapittel (30/6/1994)
Verkavelingsvergunningen	geen
Gewestelijke rooilijnplannen	geen
Provinciale rooilijnplannen	geen
Gemeentelijke rooilijnplannen	geen
Habitatrichtlijngebieden	geen
Vogelrichtlijngebieden	geen
Gebieden van het VEN	geen
Erkende natuurreservaten	geen
Beschermde monumenten	geen
Beschermde landschappen	geen
Beschermde stad- en dorpsgezichten	geen
Beschermingszones grondwaterwinningen	geen
Proces Verbaal bouwovertreding	geen

4.2 Toelichting per type juridisch plan

De plannen die worden vermeld in bovenstaande tabel worden hieronder toegelicht voor zo ver deze relevant zijn m.b.t. het plangebied.

4.2.1 Gewestplan

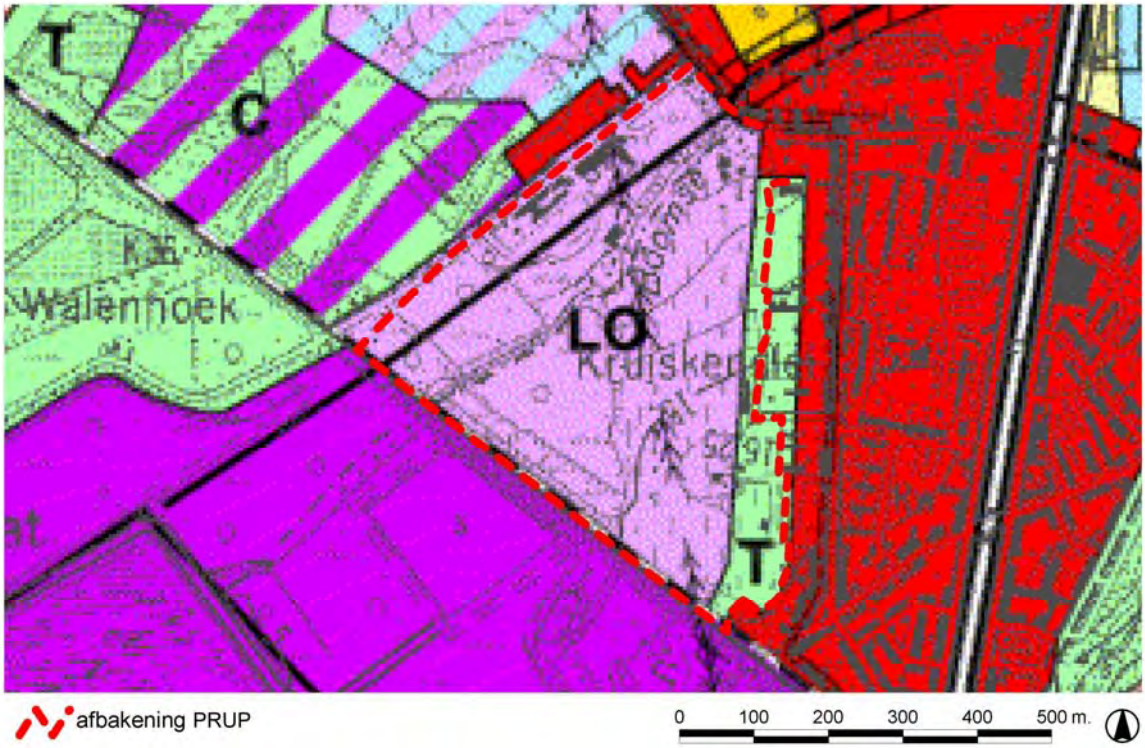
Het origineel gewestplan werd vastgelegd bij KB 6 oktober 1979, de wijziging van het gewestplan dateert van 17/10/1998, 16/2/1999.

In het zuiden grenst het gebied aan een bestaand regionaal bedrijventerrein (Krekelenberg I). De oostrand bestaat uit een bufferzone met een achterliggende woonstraat. In de noordoostelijke hoek is een klein deel aangeduid als woonzone. In het noordwesten wordt het gebied begrensd door een ontginningszone met nabestemming natuur (het BPA Kapittel is hier evenwel van toepassing), enkele woningen en een zone voor researchpark. Het grootste deel van het plangebied heeft een bestemming: ‘Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter’.

L.O.	Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter	26-03-1996

In ‘Artikel 20 - Lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter’ wordt voorgeschreven dat: ‘*Een lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter is bestemd voor de vestiging van bedrijven zoals bedoeld in artikel 8, lid 2.1.3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972. Het kan evenwel alleen worden gerealiseerd door de overheid. Bij de inrichting van het gebied zal ten zeerste rekening worden gehouden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein en de onmiddellijke omgeving. Het karakter van het terrein, de aard van de activiteiten, de omvang van de bebouwing, het architecturaal karakter, de breedte en de wijze van aanleg van de omringende bufferzone,... worden vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan voordat het gebied kan worden ontwikkeld*’
Het plangebied wordt doorsneden door een ‘hoofdverkeersweg’-zonering (zwarte lijn). Deze weg bestaat niet. Deze zonering is achterhaald. Er zijn ook geen plannen om de weg op deze wijze aan te leggen.

Figuur 17: gewestplan



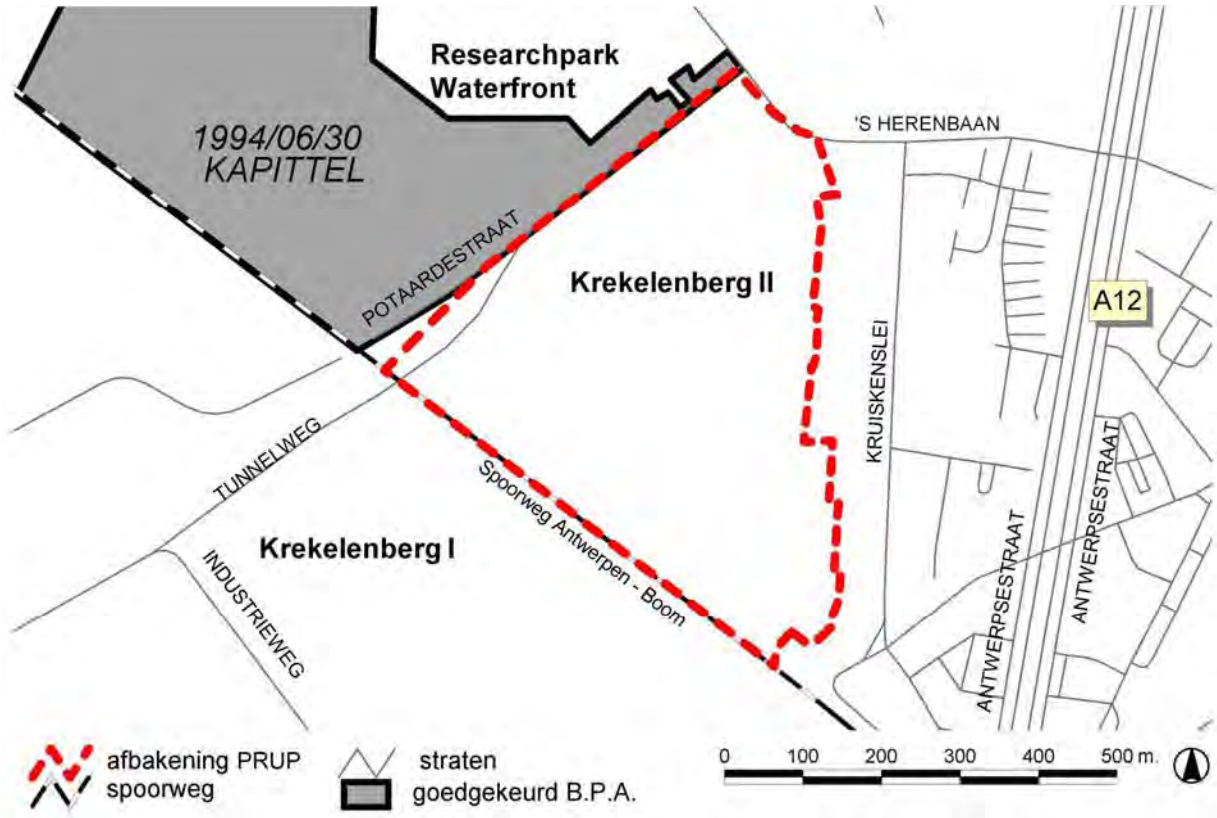
4.2.2 BPA’s en RUP’s

Er zijn geen relevante BPA’s op grondgebied van Boom. Op grondgebied van Niel bevindt zich aan de westelijke zijde van de Potaardestraat (buiten het plangebied) één BPA, zijnde het BPA Kapittel (30/6/1994).

Voornaamste elementen uit het BPA Kapittel zijn:
- voorzien in de aanleg van een businesspark (uitgesloten uit het BPA maar later bevestigd door gewestplanwijziging);
- bestendiging en versterking van de woonconcentratie ten westen van de Potaardestraat;
- De zone voor natuurgebied op het gewestplan wordt bestemd als strook voor landschappelijke groene ruimte onder artikel 8 – plaatsen bestemd voor businesspark;
- strook van 60 m wordt langsheen de spoorweg bestemd als zone voor openbaar groen.

Er zijn geen relevante RUP’s opgemaakt voor of in de nabijheid van Krekelenberg II.

Figuur 18: Bijzondere Plannen van Aanleg



4.2.3 VEN-gebieden

Het VEN (Vlaams Ecologisch Netwerk) bestaat uit gebieden met een hoge natuurkwaliteit. In de VEN-gebieden komen natuurbehoud en –ontwikkeling op de eerste plaats. Enkel terreinen met een 'groene'[4] bestemming kunnen volgens het decreet op het natuurbehoud aangeduid worden als een VEN-gebied.
Om de bestaande natuurwaarden te behouden en te ontwikkelen worden voor deze gebieden enerzijds algemene voorschriften opgesteld om de natuurkwaliteit van het gebied te behouden. Anderzijds zal er op termijn een natuurrichtplan opgemaakt worden dat maatregelen oplegt om bijzondere natuurwaarden te beschermen en verder te ontwikkelen.
Het VEN eerste fase in Antwerpen, zoals voorgesteld in november 2002 wordt gekenmerkt door een sterk verschillend uitzicht. Binnen de gemeente Niel zijn twee gebieden geselecteerd waarvan één nabij Krekelenberg (Nielse putten – natuurgebied Walenhoek).
Heden heeft de gemeente Niel een bezwaarschrift ingediend bij de Raad van State.
Het plangebied van het RUP 'Regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II' in de gemeenten Niel en Boom is niet gelegen in een speciale beschermingszone aangeduid in het kader van de Vogel- of habitatrichtlijn. Het plangebied is eveneens niet gelegen in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN, fase 1) of de gewenste Natuur- of Bosstructuur (GNBS).

Zie figuur 19: VEN gebieden

[4] Hieronder worden de ruimtelijk kwetsbare gebieden verstaan (cfr. decreet 18/5/1999 op de ruimtelijke ordening): *groengebieden, natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde, natuurreservaten, natuur-ontwikkelingsgebieden, bosgebieden, valleigebieden, brongebieden, agrarische gebieden met ecologische waarde of belang, agrarische gebieden met bijzondere waarde, grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en de ermee vergelijkbare gebieden, aangeduid op de plannen van aanleg, alsook de beschermde duingebieden en voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden, aangeduid krachtens het decreet van 14 juli 1993 houdende maatregelen tot bescherming van de kustduinen. Onder recreatiegebieden worden verstaan de gebieden voor dagrecreatie, gebieden voor verblijfsrecreatie en de ermee vergelijkbare gebieden, aangeduid op de plannen van aanleg.*

4.2.4 Beschermde monumenten, landschappen en dorpsgezichten

Er komen geen beschermde monumenten, landschappen of dorpsgezichten voor in het gebied Krekelenberg II of in de onmiddellijke nabijheid ervan.
Een deel van het plangebied wordt binnen de relictenatlas omschreven als een traditioneel landschap, meer bepaald het Land van Boom. Concrete landschapsrelicten werden niet geselecteerd.

Zie figuur 20: Landschapsatlas

4.3 Overige juridische elementen

In deze paragraaf wordt melding gemaakt van twee planologische attesten die werden aangevraagd in de loop van 2002. Het betreft het planologisch attest BVBA Potaarde en het planologisch attest MAKO. In beide gevallen werd een negatief planologisch attest afgeleverd (beide in zitting van 4/6/02).

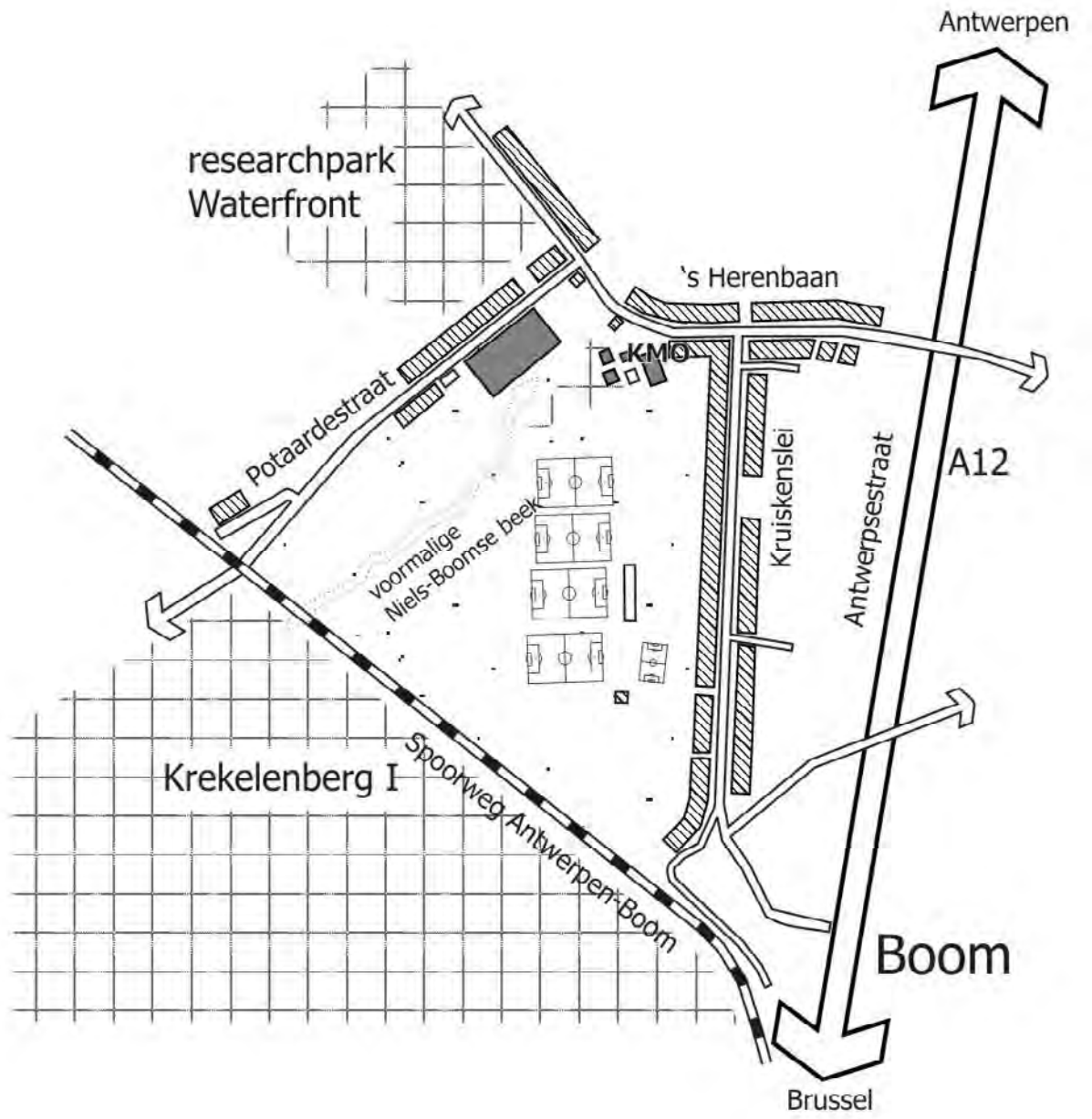
De aanvraag ingediend door MAKO had betrekking op een terrein met kadastrale omschrijving afdeling 1 sectie C nummers 294P en 294T. Het dossier van Mako werd ongunstig geadviseerd omwille van het feit dat een individuele oplossing in de vorm van een bedrijfs-BPA binnen de gegeven context niet opportuun zou zijn, omwille van het nog onbepaald zijn van een aantal randvoorwaarden die zouden voortvloeien uit de streefbeeldstudie N171 en omwille van de mogelijke opmaak van een PRUP die een oplossing zou kunnen bieden.

De aanvraag ingediend door BVBA De Potaarde had betrekking op een terrein met als kadastrale omschrijving afdeling 1 sectie C nummers 304A, 304E, 306C, 295L, 294N, 303D, 302R. Het dossier van De Potaarde werd onontvankelijk verklaard (verhuur van te bouwen units; men kon niet aantonen dat het uiteindelijk over milieuvergunningsplichtige bedrijven zou gaan).

5 Onderzoek en analyse

5.1 Bestaande ruimtelijke structuur

Figuur 21: bestaande ruimtelijke structuur



5.1.1 Fysisch systeem

Bodem en reliëf
Wat betreft de geologische structuur, wordt de bodem vooral bepaald door een kleiige ondergrond. De onderste en oudste laag in Boom/Niel is het lid van Ruisbroek, daarboven bevindt zich de zogenaamde Boomse klei.
De verschillende bodemlagen hellen af naar de Rupel. Door erosie ontstond in de loop der tijd een steilrand of cuesta. Het structuurbepalend karakter van deze cuesta is echter groter aan de overzijde van de A12 waar de cuestarug een hoogte bereikt van +32m. Het plangebied bevindt zich op een hoogte van +10 à +15m.
Ter hoogte van het plangebied treft men dekzand aan met een textuur van zand tot lichte zandleem. Ook plaggenbodems op lichte zandleemgronden komen hier voor.

Waterhuishouding
De waterhuishouding in de omgeving wordt in hoofdzaak bepaald door het Rupel- (zuiden) en het Netebekken (noorden). De grens tussen beide bekkens bevindt zich ten noorden van Boom zodat de afwatering enkel gebeurt naar de Rupel via verschillende beken en zijdalen. Voornaamste waterloop voor het plangebied is de Niels-Boomse beek. Deze beek van tweede categorie werd afgeschaft bij KB van 19/8/57, verlegd en ingebuisd.

De officiële loop van de beek als volgt: 'Open beek ten noorden van de 's Herenbaan, vervolgens aansluitend op de DWA leiding van de Potaardestraat, vervolgens langs het open profiel langs Noeveren tot aan de Rupel.

De beek - die nog zichtbaar is op het terrein in het gebied tussen de A12 en 's Herenbaan - is t.h.v. Krekelenberg volledig aangesloten op de DWA leiding van de Oude Potaardestraat.
Binnen het gebied van Krekelenberg II is een verlaten deel van de waterloop gedeeltelijk zichtbaar tussen 's Herenbaan en spoorweg. Dit deel sluit ten zuiden van de spoorweg aan op de RWA leiding van de Tunnelweg. Deze RWA leiding vangt eveneens het effluent op van het RWZI en stroomt af naar het RWA pompstation van waaruit alles wordt verpompt naar de Rupel.

Het afgraven van de kleilaag in het verleden heeft de onderliggende watervoerende klei blootgelegd. Dit kan van invloed zijn op de waterkwetsbaarheid.

Potentiële grondvervuiling
Een oriënterend bodemonderzoek werd uitgevoerd in 2002 op drie percelen van het terrein Krekelenberg II die een gipsstort vormen. Het oriënterend bodemonderzoek werd conform verklaard en had als besluit:
'*Percelen Niel 1ste afdeling sectie C nrs 307m en 309x en Boom 1ste afdeling sectie A nr 241d dienen opgenomen te worden het register van verontreinigde gronden. Er is geen ernstige aanwijzing voor een ernstige bedreiging ten gevolge van een historische verontreiniging. Er dient geen beschrijvend bodemonderzoek te gebeuren waarin de aard en de ernst van de verontreiniging wordt vastgesteld.*'
De percelen werden opgenomen in de lijst van potentieel verontreinigde sites van het PIH. Op de omliggende percelen zijn geen Vlarebo-activiteiten.

5.1.2 Ruimtelijk-natuurlijke structuur

In de omgeving van Krekelenberg II (plangebied) zijn weinig natuurwaarden aanwezig, zoals reeds bleek uit de analyse van de habitat- en vogelrichtlijngebieden, VEN, GEN/GENO's, e.d. Enkel op de biologische waarderingskaart wordt melding gemaakt van enige natuurwaarden waar het zuidwestelijk deel omschreven wordt als een 'complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen'. Gezien de aanwezigheid van een voormalig gipsstort op de site is de mate waarin de BWK nog representatief is, niet eenduidig vast te stellen.
In de praktijk gaat het hoofdzakelijk om open ruimten met gras (deels gebruikt als voetbalveld) omrand door struikgewas en bomen. Meer in de richting van de spoorweg heeft de vegetatie een dichter begroeid karakter *(Figuur 22 foto 1).*
De voormalige loop van de Niels-Boomse beek is visueel weinig aanwezig. Over grote lengten is de beek verlegd en ingebuisd. Daar waar de voormalige waterloop wel open is, is ze grotendeels overwoekerd door struikgewas *(Figuur 22 foto 2).*
Ten zuiden van de spoorweg en aan de overzijde van de Potaardestraat zijn wel natuurwaarden aanwezig (oude putten) *(Figuur 22 foto 3).*

Figuur 22: bestaande ruimtelijk-natuurlijke structuur

Foto 1

Foto 2

5.1.3 Nederzettingsstructuur

De woonwijken situeren zich uitsluitend ten noorden (grondgebied Rumst) en ten oosten (grondgebied Boom) van het plangebied. Het is vooral de wijk ten oosten van het plangebied (wijk Kruiskenslei) die relevant is in het kader van de studie. Hoewel de nederzettingsstructuur in de rest van de gemeente Boom voor een groot deel bepaald wordt door ééngezinswoningen, vindt men langs de Kruiskenlei een verscheiden woningtypologie terug. Naar het zuiden van de wijk, bevindt zich een tuinwijkachtige typologie. Naar het noorden zijn er meer gesloten rijbebouwingen afgewisseld met grootschalige appartementen. Aan de zijde van het plangebied bevindt zich achter de woningen en appartementen een groenstrook met afwisselend tuinen en garages *(Figuur 23 foto 1 en 2)*. Betreffende de appartementsgebouwen gaat het vooral om grotere complexen, die van elkaar gescheiden zijn wat leidt tot een relatief open karakter ter plaatse. De wijk functioneert als een compacte kern en wordt door de aanwezigheid van de A12 en de spoorweg enigszins afgescheiden van de rest van Boom.

Naast deze woonwijken zijn ook een aantal wooncluster aan weerszijden van de Potaardestraat van belang *(Figuur 23 foto 3).* In totaal betreft het twee clusters langsheen de Potaardestraat ten noorden van de spoorweg. Hoewel de woningen één ruimtelijk morfologisch geheel vormen worden ze hier als twee clusters beschouwd omwille van hun juridisch statuut. Daar waar de woningen ten westen van de Potaardestraat gelegen zijn in woongebied volgens het gewestplan, liggen de woningen ten oosten ervan in zone voor L.O.

Tot slot zijn er nog vier zonevreemde woningen. Twee ervan bevinden zich op grondgebied van Niel (op de hoek van de Potaardestraat en de 's Herenbaan). De anderen zijn gelegen op het grondgebied van Boom, waarvan één nabij de 's Herenbaan en één aan het einde van het insteekwegje vanaf de Kruiskenslei. Deze laatste betreft een leegstaande woning in relatief slechte bouwfysische staat.

Figuur 23: bestaande nederzettingsstructuur

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Syntheseschets

5.1.4 Verkeer- en vervoerstructuur

Auto- en vrachtverkeer

Voornaamste infrastructuren op macroniveau zijn uiteraard de A12 *(Figuur 24 foto 1)* en meer naar het oosten de E19. Beide wegen behoren respectievelijk tot het primair- en hoofdwegennet en vormen verkeersassen van (inter)nationaal niveau. Aansluitingen op de A12 (richting Antwerpen en Brussel) zijn er meer naar het zuiden vlak voor de Rupeltunnnel en meer naar het noorden.
Op mesoniveau is de Antwerpsestraat (N177) een belangrijke parallelle weg langsheen de A12. Samen met de snelbuslijnen vormt de Antwerpsestraat een verbindingsbundel op stedelijk niveau. De 's Herenbaan *(Figuur 24 foto 2)* vormt een belangrijke oost-west as richting Niel.
Op microniveau wordt het studiegebied omsloten door de 's Herenbaan in het noorden, de Potaardestraat in het westen, de spoorweg in het zuiden en de Kruiskenslei in het oosten. De Potaardestraat *(Figuur 24 foto 3)* heeft reeds een belangrijk ontsluitende functie voor het bedrijventerrein Krekelenberg I. De Kruiskenslei daarentegen is een woonstraat.

Openbaar vervoer en alternatief vervoer

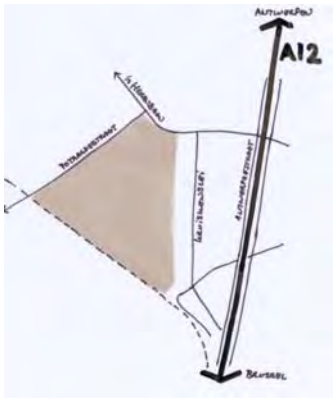
Krekelenberg II wordt in het zuiden begrensd door de spoorlijn Antwerpen-Puurs. Nabij Krekelenberg bevinden zich het station van Boom en Niel alsook het MSP (multimodaal spoorwegplatform).
Wat betreft langzaam verkeer geldt dat aan weerszijden van de Potaardestraat reeds fietspaden voorzien zijn. Langs de 's Herenbaan en langs de Kruiskenslei liggen echter geen fietspaden.
De 's Herenbaan werd in het provinciaal fietsroutenetwerk opgenomen als een functionele fietsroute. De spoorweg geldt als tracé voor een alternatieve functionele fietsroute.
Op het vlak van openbaar vervoer is de ligging van het station van Boom in het zuiden relevant. Aan het station komende verschillende openbaar vervoerslijnen toe waaronder ook de snelbus langsheen de N177. Van een goede ontsluiting met het openbaar vervoer kan voor het plangebied bezwaarlijk gesproken worden aangezien er geen buslijn loopt langsheen het plangebied.

Figuur 24: bestaande verkeer- en vervoerstructuur

Foto 1

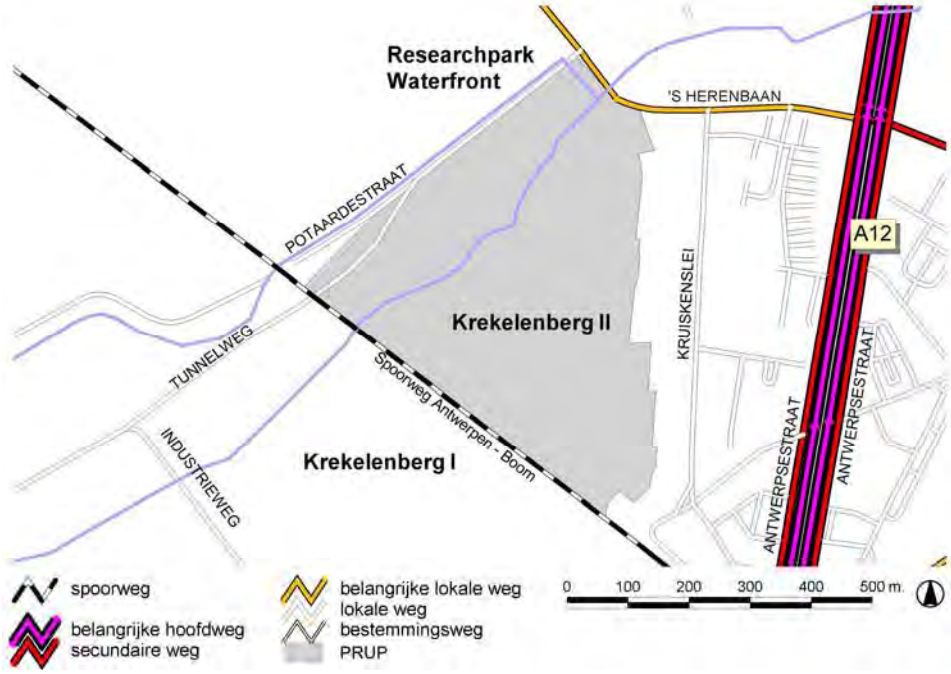
Foto 2

Foto 3



Syntheseschets

Figuur 25: synthese bestaande verkeer- en vervoerstructuur

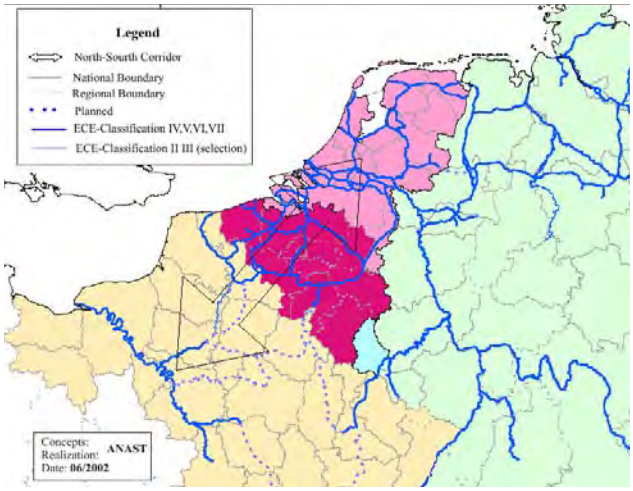


5.1.5 Ruimtelijk-economische structuur

Macro- en mesoniveau

Op macro- en mesoniveau is de ligging van het plangebied binnen de Vlaams Ruit en tussen Antwerpen en Brussel een uitermate belangrijk en gunstig gegeven. Samen met andere infrastructuren zoals de E19 en de HST verbinding, vormt de A12 een onderdeel van een vervoersbundel op (inter)nationaal niveau. Deze infrastructuren werden ook opgenomen binnen de zogenaamde noord-zuid as op Europees niveau (Transeuropean Network).

Figuur 26: Transeuropean network, noord-zuidas



Microniveau –Krekelenberg II

Op niveau van de gemeente vormt Krekelenberg II samen met het zuidelijk gelegen Krekelenberg I het zwaartepunt van Boom op vlak van bedrijventerreinen. Langs de Rupel bevinden zich nog een aantal kleinere bedrijventerreinen.

Wat betreft de aard van de bedrijvigheid is Krekelenberg I *(foto 1)* hoofdzakelijk gericht op wegverkeer. Transport, opslag en distributie zijn er de voornaamste activiteiten. De twee grootste werkgevers in Boom zijn vervoersondersteunende ondernemingen. Het betreft DFDS Transport NV met 150 werknemers en Hessenatie Logistics NV met 400 werknemers. Beide bedrijven bevinden zich op Krekelenberg I.

Tegenover Krekelenberg II aan de overzijde van de Potaardestraat bevindt zich het researchpark Waterfront *(foto 2).* Op het terrein zelf is momenteel een eerste fase in uitvoering.

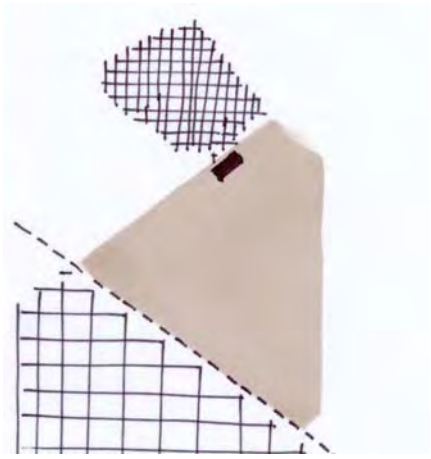
Op Krekelenberg II zelf is momenteel reeds één bedrijfsverzamelgebouw gevestigd nl. De Potaarde. In het gebouw worden verschillende KMO's ondergebracht *(foto 3).*

Figuur 27: bestaande ruimtelijk-economische structuur

Foto 1

Foto 2

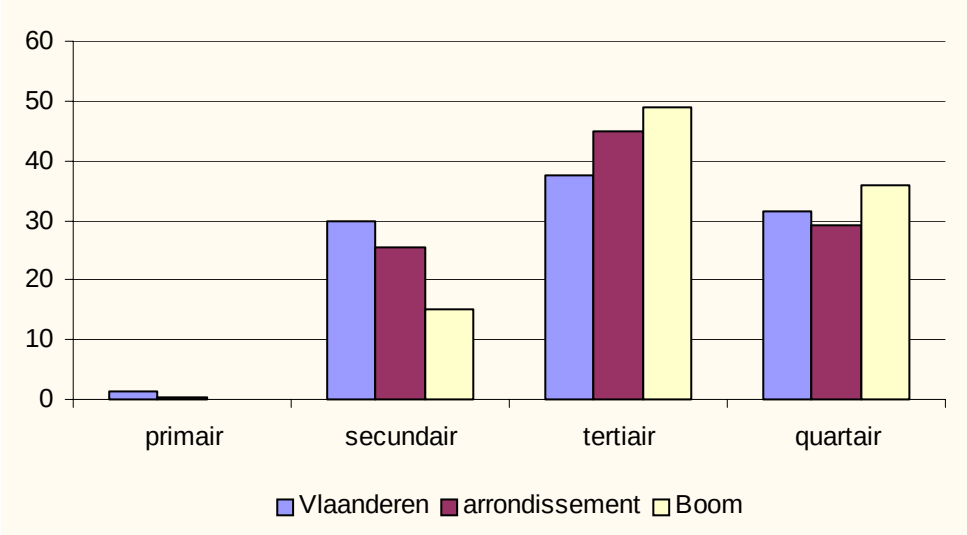
Foto 3



Syntheseschets

Microniveau – werkgelegenheid
Analyse van de werkgelegenheid van Boom, toont aan dat Boom een uitgesproken tertiair en quartair karakter heeft. Aldus de gegevens van de VDAB is er geen tewerkstelling in Boom in de primaire sector. De secundaire sector is eerder zwak vertegenwoordigd in Boom (aandeel van 15% tegen gemiddeld aandeel op Vlaams niveau van 30%).

Figuur 28: tewerkstelling volgens sectoren



(Bron: Wegwijs op de Vlaamse arbeidsmarkt, 2002)

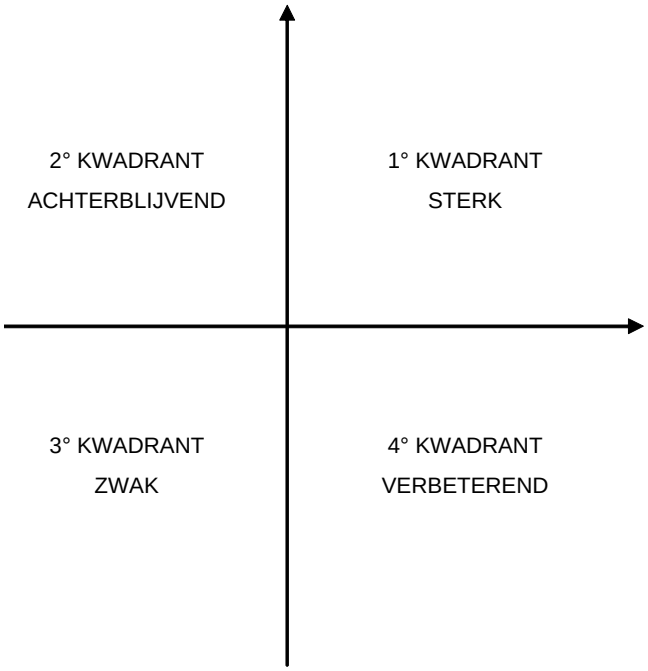
Microniveau – concurrentievermogen
Eén van de belangrijke parameters bij het bepalen van een economische profiel van een bepaalde gemeente betreft het concurrentievermogen. Twee criteria zijn daarbij van belang, zijnde:

- de specialisatiegraad: op basis van werkgelegenheidscijfers wordt nagegaan in welke mate een gemeente of regio voor een bepaalde bedrijfstak een sterke positie heeft en dit in vergelijking met het Vlaams Gewest. Uitgedrukt als indexcijfer wijst een score hoger dan één op een verhoogde concentratie in de werkgelegenheid en dus een aanwezige specialisatie van de betrokken regio voor de onderzocht bedrijfstak. Hoe hoger de score op de verticale as, des te sterker de specialisatie van de regio. Een hoge specialisatie wordt vaak als positief beschouwd
- de groei-index: deze parameter meet de tewerkstellingsevolutie gedurende een bepaalde referentieperiode. Een positieve score wijst op een positieve evolutie van de werkgelegenheid voor een bepaalde bedrijfssector. Een negatieve score wijst op een achteruitgang. Een werkgelegenheidsgroei wordt algemeen als een positief element beschouwd.

Beide parameters worden in één figuur samengebracht. De horizontale as betreft de groei-index, de verticale as betreft de specialisatiegraad. Het belang van een bepaalde bedrijfssector in termen van totale werkgelegenheid wordt weergegeven door de grootte van het symbool. Voor Boom[5] worden volgende vier categorieën beschouwd: 1-100, 101-500, 500-100, >1000 werknemers. Schematisch geeft dit volgende figuur:

[5] Voor deze analyse worden enkel de economische gegevens van Boom in rekening gebracht. Voornaamste redenen is het ruimtelijk functioneren van Krekelenberg als één geheeld dat hoofdzakelijk op grondgebied van Boom gelegen is.

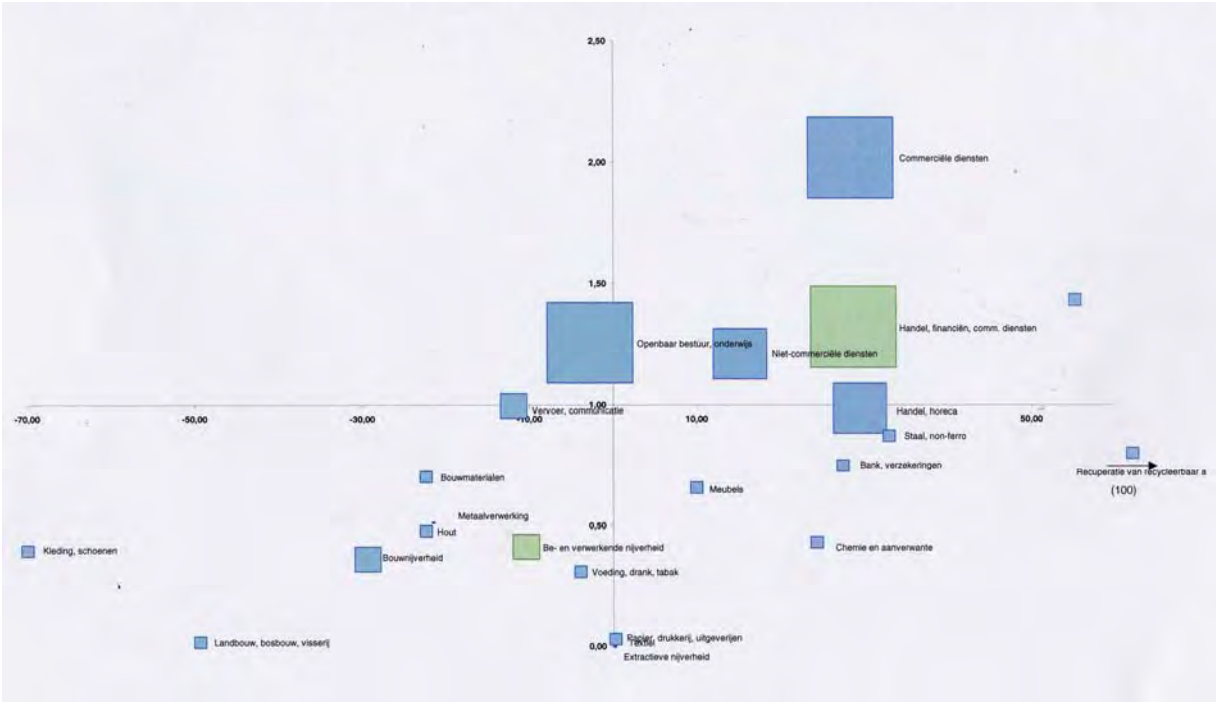
Figuur 29: groei-index ten opzichte van specialisatiegraad



- Het ***eerste kwadrant*** omvat de sectoren waarvoor én de werkgelegenheid een groei kende, én er sprake is van een zekere specialisatie. Zij hebben de beste uitgangspositie en behoren tot het STERKE kwadrant.
- Het ***tweede kwadrant*** omvat de sectoren die weliswaar sterk aanwezig zijn in de regio (specialisatiegraad > 1) maar waarvoor de werkgelegenheid achteruit ging.
- Het ***derde kwadrant*** omvat de minst kansrijke sectoren. Er is geen specialisatie en de werkgelegenheid daalde in de betreffende referentieperiode.
- Het ***vierde kwadrant*** bevat de sectoren die nog niet echt sterk aanwezig zijn in de regio maar die wel een gunstige evolutie kenden van de werkgelegenheid.

(Bron: VDAB, 2001)

Figuur 30: specialisatiegraden Brabantse Poort – tertiaire en quartaire sector



(Bron: RSZ, GOM Antwerpen, bewerking BCI)

Analyse van de specialisatiegraden bevestigt dat de primaire en de secundaire sector in Boom slechts in zeer beperkte mate aanwezig zijn in de gemeente. Daartegenover staat de tertiaire en quartaire sector in Boom welk sterk uitgebouwd is, wat wijst op het stedelijk karakter van Boom. Wanneer

gekeken wordt naar de subsectoren die een belangrijk[6] aandeel hebben in de werkgelegenheid van de gemeente, bekomt men volgend overzicht:

Tabel 4: werkgelegenheid naar subsectoren

Sector	***2001 (absoluut)***	***2001 (relatief)***	***Evolutie 1995-2001 (%)***
Landbouw, bosbouw en visserij	1	0,02	-50,00
Extractieve nijverheid	0	0,00	
Be- & verwerkende nijverheid	464	9,62	-11,28
Voeding, drank, tabak	48	1,00	-4,00
Textiel	0	0,00	
Kleding, schoenen	9	0,19	-71,88
Hout	10	0,21	-23,08
Papier, drukkerijen, uitgeverijen	2	0,04	
Chemie en aanverwante	76	1,58	24,59
Staal, non-ferro	48	1,00	33,33
Metaalverwerking	203	4,21	-21,62
Bouwmaterialen	30	0,62	-23,08
Meubels	34	0,70	9,68
Recuperatie van recycleeraar afval	4	0,08	100,00
Bouwnijverheid	106	2,20	-29,80
Elektriciteit, gas, water	42	0,87	55,56
Handel, financiën, comm. diensten	1937	40,16	28,70
Handel, horeca	797	16,52	28,96
Bank, verzekeringen	89	1,85	27,14
Commerciële diensten	1051	21,79	28,64
Vervoer, communicatie	356	7,38	-12,32
Niet-commerciële diensten	864	17,91	14,13
Openbaar bestuur, onderwijs	1053	21,83	-3,39

(Bron: RSVZ-statistieken)

Voornaamste sectoren zijn metaalverwerking, handel&horeca, commerciële diensten, vervoer&communicatie, niet-commerciële diensten en openbaar bestuur. Wanneer gekeken wordt naar de werkgelegenheidsevolutie, blijkt dat vooral de sectoren handel&horeca, commerciële diensten en niet-commerciële diensten een vrij spectaculaire groei kenden de afgelopen jaren. De overige belangrijke subsectoren gingen achteruit. Detailanalyse van de subsector vervoer & communicatie levert volgende tabel op:

Tabel 5: subsector vervoer en communicatie

	1995					***2000***					*Evolutie*				
	vervoer te land	vervoer over water	luchtvaart	vervoer-onder-steunende activiteiten	post en tele-communicatie	vervoer te land	vervoer over water	luchtvaart	vervoer-onder-steunende activiteiten	post en tele-communicatie	vervoer te land	vervoer over water	luchtvaart	vervoer-onder-steunende	post en tele-communicatie
Boom	79	0	0	206	121	102	0	0	186	68	29	-	-	-10	-44
Vlaanderen	55.220	2.431	8.257	36.381	34.284	63.389	1.838	10.243	37.433	34.941	15	-24	24	3	2

(Bron: RSVZ-statistieken)

De achteruitgang in de sector wordt vooral veroorzaakt door een dalende tewerkstelling op het vlak van post- en telecommunicatie. De subsector die zich bezig houdt met het transport over de weg, steeg dubbel zo snel als het Vlaams gemiddelde. De voornaamste subsector wordt gevormd door de 'vervoersondersteunende activiteiten'. Deze laatste subsector kende de laatste jaren een beperkte

[6] Als referentie wordt een aandeel van meer dan 3% in de totale werkgelegenheid vooropgesteld.

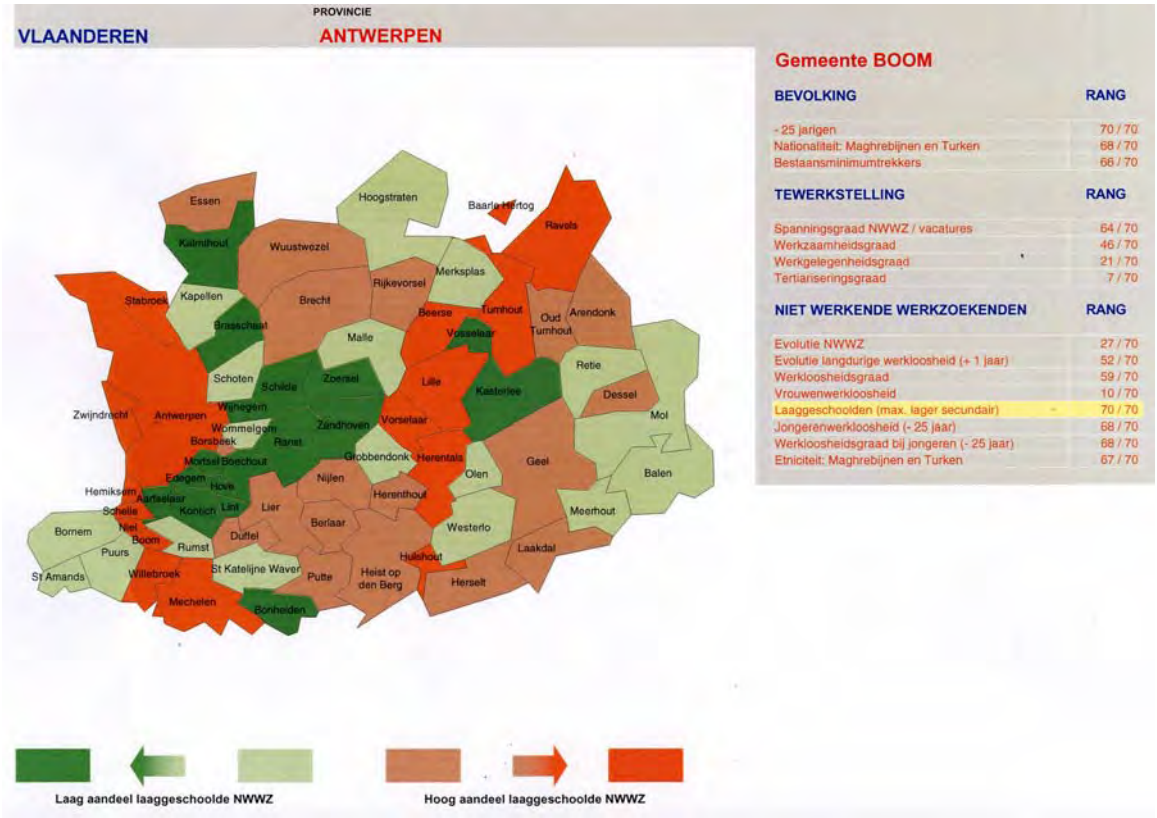
achteruitgang maar blijft een zeer belangrijk onderdeel vormen van de Boomse economie. Getuigen daarvan de verhouding ten opzichte van het Vlaams gemiddelde.

Als **besluit** kan gesteld worden dat Boom op vlak van specialisatiegraden een vrij stereotiepe stedelijke economische structuur heeft en deze positie verder weet te versterken (gunstige evolutie in tertiaire en quartaire sector). De secundaire sector in zijn geheel heeft nog een (relatief beperkt) aandeel van 10% in de totale werkgelegenheid maar verliest verder aan belang. De sector vervoer en communicatie kende als geheel een lichte achteruitgang maar het vervoer over land de afgelopen jaren een sterke vooruitgang. De subsector vervoersondersteunende activiteiten ging licht achteruit maar vormt nog steeds een belangrijke werkgever voor Boom.

Microniveau - werkloosheidscijfers

Een andere indicator met de betrekking tot de arbeidsmarkt, zijn de werkloosheidsgegevens van de VDAB. Gelet op het scholingsniveau van de potentiële werknemers van een logistiek bedrijf, wordt in deze analyse gekeken naar het opleidingsniveau van de werklozen. Uit de cijfers van de VDAB voor 2001 blijkt dat Boom momenteel het hoogste aandeel laaggeschoolde werklozen heeft van de hele provincie.

Figuur 31: aandeel laaggeschoolde werklozen in Boom



Andere gegevens m.b.t. de werkloosheid wijzen onder meer op een hoog aandeel jongeren en een hoog aandeel Maghrebijnen en Turken onder de niet werkende werkzoekenden.

Tabel 6: aandeel laaggeschoolde werklozen in Boom

	Boom	***Vlaanderen***
Evolutie NWWZ	+1.7%	+12.5%
Werkloosheidsgraad	8.7%	6.8%
Laaggeschoolden	72.3%	59.2%
Jongerenwerkloosheid	32.2%	25.0%
Etniciteit: Maghrebijnen en Turken	17.7%	10.5%

(Bron: VDAB, 2002)

Agrarische activiteiten
Agrarische activiteit is er in de onmiddellijke omgeving van Krekelenberg II vrijwel niet aanwezig. Enkel ter hoogte van Kleine Steylen in Boom en meer naar het noorden in Rumst zijn er nog min of meer samenhangende landbouwgebieden.
Zie figuur 32: agrarische activiteiten

5.1.6 Recreatieve activiteiten

Op Krekelenberg II bevinden zich momenteel een aantal voetbalterreinen alsook bijhorende infrastructuur (kantine, parking, ...). Er is beslist door de gemeente Boom tot herlocatie van deze sportfaciliteiten naar de Schomme.

5.1.7 Landschappelijke structuur

Op het vlak van landschappelijke infrastructuur zijn er weinig significante elementen aanwezig. De enigszins relevante elementen in de onmiddellijke omgeving zijn:

- Ook de spoorweg vormt een duidelijke grens en is als dusdanig een structurerend landschappelijk element *(foto 1);*
- De enige bakens in het gebied worden gevormd door de appartementsgebouwen in de Kruiskenslei. Het meest bekende is alleszins de appartementstoren van de architect Braem *(foto 2 en 3).*
- De voormalige loop van de Niels-Boomse beek: is zowel natuurlijk als structurerend van zeer beperkt belang. De beek is verlegd en deels ingebuisd en heeft enkel een natuurkundige betekenis ten zuiden van het plangebied nabij de Rupel;

Significante landschapselementen situeren zich verder van het plangebied en zijn als dusdanig minder relevant in het kader van deze studie. Het betreft o.a.

- de Rupel en de Molenbeek als hydrologisch structurerende elementen;
- de resterende schoorstenen langsheen de Rupel die als baken fungeren;
- de cuesta.

Figuur 33: bestaande landschappelijke structuur

Foto 1

Foto 2

Foto 3

Syntheseschets

5.2 Uitgangspunten vanuit de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur

5.2.1 Randvoorwaarden vanuit bestaande nederzettingsstructuur

Maximaal behoud aanwezige wooncluster

Binnen het plangebied zijn relatief weinig woningen aanwezig. Een aantal woningen zijn gelegen langs de Potaardestraat. De woningen zijn zonevreemd maar sluiten ruimtelijk aan bij de zone-eigen woningen aan de overzijde van de straat.

De wooncluster langsheen de Potaardestraat wordt behouden gezien deze ruimtelijk-morfologisch samenhangt met de woningen aan de overzijde van de straat.

Eén zonevreemde woning bevindt zich langsheen de 's Herenbaan en twee op de hoek van de 's Herenbaan en de Potaardestraat. Uit documenten van het streefbeeld voor de N171 blijkt dat het behoud van deze woningen vrijwel onmogelijk is, rekening houdende met de geplande rotonde. Deze laatste twee woningen worden opgenomen in het onteigeningsplan.

De woning gelegen aan het insteekwegje van de Kruiskenslei is reeds onteigend door de GOM.

Hiernaast is er een bedrijfswoning gelegen op de KMO zone. Hiervoor zal men overgangsmaatregelen treffen.

Minimale hinder voor de omwonenden

Aangezien het plangebied grenst aan de woonwijk Kruiskenslei, zal er een interactie ontstaan tussen woon- en werkfuncties. Ook binnen het plangebied zijn woningen aanwezig. Voor al deze woningen wordt er naar gestreefd om de mogelijke hinder te minimaliseren. Definiëren wat als hinderlijk beschouwd kan worden is echter subjectief en vaak moeilijk kwantificeerbaar. De Vlarem-wetgeving biedt een aantal mogelijkheden om milieuproblemen verooorzaakt door hinderlijke inrichtingen op een objectieve wijze te benaderen.

Onderzoek toont aan dat de tolerantiegraad t.o.v. bedrijventerreinen toeneemt naarmate de betrokkenheid van de omwonenden met de bedrijven.

Als voornaamste aandachtspunten worden volgende elementen geselecteerd:

- minimaliseren van verkeershinder;
- minimaliseren van visuele hinder;
- minimaliseren van geur-, geluid- en lichthinder.

Gelet op de aanzienlijke afstand tussen de woningen in de Kruiskenslei en Krekelenberg II (± 100m) zal geur-, licht- en lawaaihinder minder aan de orde zijn. Toch dient over deze vormen van hinder gewaakt te worden om een kwaliteitsvolle leefbaarheid van de woningen in de Kruiskenslei én de Potaardestraat te garanderen.

Creëren functionele meerwaarde

Het plan dient naar de omwonenden meer te bieden dan het zuiver minimaliseren of elimineren van hinder. Er moet ook gestreefd worden naar een toegevoegde waarde voor de omwonenden. De toegevoegde waarde wordt gerealiseerd door:

- creëren van werkgelegenheid (zie randvoorwaarden vanuit ruimtelijk-economische structuur);
- verbeteren fietsontsluiting (zie randvoorwaarden vanuit bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur);
- garanderen van juridische zekerheid voor de zonevreemde wooncluster langsheen de Potaardestraat.

5.2.2 Randvoorwaarden vanuit bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur

Raming vrachtverkeer
Op basis van kengetallen m.b.t. goederenvervoer op bedrijventerrein werd een raming gemaakt van de verkeersbelasting van vrachtverkeer.
Daarbij werden volgende uitgangsprincipes gehanteerd:

- de helft van het terrein wordt ontwikkeld als gemengd terrein, de overige helft wordt ontwikkeld als logistiek terrein;
- rekening houdende met het substantieel aandeel van bestelbussen (zie onderstaande tabel) worden 2,5 personenauto-equivalenten (pae) gehanteerd.

Tabel 7: raming verkeersbelasting vrachtverkeer

Totaal terrein	361	***per/uur***	***pae/uur***
Verdeling type vracht			
Bestelbus	115		
Lichte vrachtwagen	50		
Zware vracht	196		
Verdeling in tijd			
7:00-10:00	129	43	108
10:00-15:00	116	23	58
15:00-19:00	88	22	55
19:00-7:00	29	2	5

De hoogste intensiteiten worden verwacht 's morgens, waar de intensiteit per uur kan oplopen tot 108 pae. De verhouding aanvoer-afvoer is daarbij ongeveer gelijkwaardig.

Raming personenverkeer
Op basis van de vooropgestelde oppervlakte bedrijventerrein kan een inschatting worden gemaakt van de totale tewerkstelling. Er wordt uitgegaan van volgende veronderstellingen:

- tewerkstelling a rato van 15 à 20 werknemers per ha bedrijfsterrein (richtcijfer Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen); rekening houdend met mogelijke vestiging van bedrijven die zich bezig houden met verwerking, productie, distributie, logistieke, opslag of transport;
- voor de modal split wordt gebruik gemaakt van de cijfers voor Vlaanderen uit 1991 (NIS). Deze kunnen worden gezien als een 'worst case scenario'. Volgens deze cijfers gebeurt 68 % van de woon-werkpendel per auto.

Tabel 8: raming personenverkeer

	Vlaanderen (%)
Trein	5
Auto (zowel als bestuurder als passagier)	68
Bus	3
Fiets	13,4
Te voet	5,07
Andere (moto, vervoer door werkgever,…)	2,02

- Het woon-werkverkeer loopt gespreid over 1,5 spitsuren (7u30 – 9u en 16u – 17u30).

Dit levert volgende resultaten op:

Tabel 9: woon-werkverkeer

Netto bedrijfsopp.	± 13ha
Raming tewerkstelling: max.	260
Raming tewerkstelling: min.	195
Autopendel (68 %): max:	177
autopendel per spitsuur:	118

Deze cijfers kunnen beschouwd worden als een zware overschatting, omwille van volgende redenen:

- voor de modal split wordt gebruik gemaakt van de cijfers voor Vlaanderen uit 1991 (NIS);
- de ligging nabij het stedelijk centrum van Boom biedt meer potenties naar openbaar vervoer;

Rekening houdende met voorgaande lijkt het redelijk om uit te gaan van een *spitsbelasting van circa 100 personenvoertuigen per uur.*

Totale verkeersraming
Wanneer de beide verkeersramingen samengesteld worden, kan geconcludeerd worden dat een maximale piekuurbelasting van ongeveer 208 voertuigen ter verwachten valt. Rekening houdende met de reeds vermelde piekbelasting van 248 voertuigen die berekend werd in het kader van het streefbeeld van de N171, kan gesteld worden dat de dimensionering en doorstromingsberekeningen zoals gehanteerd doorheen het streefbeeld voldoende zullen zijn voor de ontsluiting van Krekelenberg II.

Binnen de beheersovereenkomst zal men bepalingen opnemen inzake de ontsluiting van het gebied, het voorzien van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor zowel auto's als vrachtwagens, en de aard van de bedrijvigheid i.f.v. de belasting van de woongebieden langsheen de A12.

Efficiënte en vlotte aansluiting op de N171
De bestaande verkeersstructuur biedt onvoldoende capaciteit en kwaliteit voor een supplementaire verkeersbelasting. De realisatie van de N171 en de aansluiting met Krekelenberg zijn ook absolute voorwaarden voor de realisatie van het bedrijventerrein.

Minimale belasting naar omliggende woningen
Eén van de belangrijkste aandachtspunten zal erin bestaan om de verkeersbelasting naar de omliggende woningen zo beperkt mogelijk te houden. Daartoe wordt vertrokken vanuit twee invalshoeken:
- optimaal faciliteren van het vrachtverkeer naar het hoger wegennet: zowel voor Krekelenberg I als voor Krekelenberg II is een vlotte aansluiting op het hoger weggennet noodzakelijk;
- waar nodig verhinderen van doorgang van vrachtverkeer. Verhinderd moet worden dat vrachtverkeer bestemd voor Krekelenberg II in de omliggende woonwijken kan komen (vb. Kruiskenslei).

Inspelen op provinciaal fietsroutenetwerk
In het provinciaal fietsroutenetwerk wordt het tracé van de spoorlijn geselecteerd als een alternatieve functionele route. Ook in het structuurplan wordt melding gemaakt van dergelijke fietsverbinding richting Niel. Aangezien dit tracé binnen het plangebied valt, zal rekening gehouden worden met deze selecties.

5.2.3 Randvoorwaarden vanuit bestaande ruimtelijk-economische infrastructuur

Inspelen op centrale ligging van Boom en zijn positie als distributiepunt
De centrale ligging van Boom tussen Antwerpen en Brussel en de nabijheid van zowel de A12 als de E19 maken dat het terrein een interessante vestigingslocatie is voor bedrijven. Deze troef moet maximaal gevalideerd worden. Gestreefd moet worden naar het aantrekken van bedrijven met een regionale invloedssfeer die tevens baat hebben bij de eerder vermelde centrale ligging.

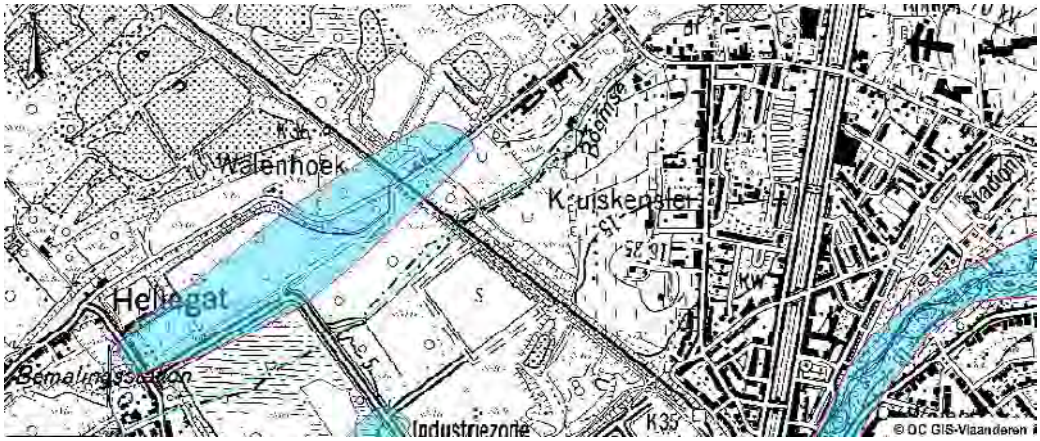
Maximaal inspelen op beschikbare lokale arbeidsmarkt
Boom heeft momenteel te kampen met een hoge werkloosheid. Analyse van de werkloosheidscijfers, wijst op een hoog aandeel laaggeschoolde werklozen, hoog aandeel jongeren en een hoog aantal allochtone werklozen. Het aantrekken van bedrijven die kunnen inspelen op deze arbeidsmarkt, kan als een substantiële meerwaarde beschouwd worden. Tevens is hierin ook de motivering gelegen voor de keuzewijziging van hoogwaardig bedrijventerrein naar een gemengd regionaal bedrijventerrein.

5.2.4 Randvoorwaarden vanuit water - watertoets

Sinds 24 november 2003 is – met het nieuwe decreet integraal waterbeleid – de watertoets in Vlaanderen in voege getreden. Bij elke beslissing over een plan, programma of vergunning moet de bevoegde overheid nagaan of er schade kan ontstaan aan de watersystemen. De overheid zal bij het nemen van een beslissing rekening houden met de relevante waterbeheersplannen (zoals bedoeld in hoofdstuk VI van het decreet) voorzover die bestaan. In dit kader is er bilateraal overleg geweest met de Dienst Waterbeleid en Aquafin.

Na consultatie van de 'overstromingskaarten' op het Geoloket (OC Gis Vlaanderen) is gebleken dat een zeer beperkt deel van het plangebied gelegen is in een risicogebied voor overstromingen. Er dient in alle redelijkheid geoordeeld te worden dat het schadelijk effect beperkt is tot de veiligheid van het vergunde project zelf. Enige invloed op het watersysteem of de veiligheid van overig vergunde of vergund geachte constructies is, gelet op de geringe oppervlakte, niet te verwachten.

Figuur 34: risicogebieden voor overstromingen nabij Krekelenberg



(Bron: OC Gis Vlaanderen, 2004)

Door toename van de verharde oppervlakte kan de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. De geldende gewestelijke normeringen m.b.t. de opvang van hemelwater zijn van toepassing.

Voor het gebied zal door de beheerder een gedetailleerde afvoerberekening worden opgemaakt in overeenstemming met 'de Code van de Goede Praktijk'. Het maximum toelaatbare lozingsdebiet wordt vastgesteld op 5/l/s/ha verharde oppervlakte. Er dient minimaal het nodige buffervolume van 200m^3/ha verharde oppervlakte voorzien te worden (terugkeerperiode 2,5jaar, volgens Code Goede Praktijk).
Deze normen werden vastgesteld na bilateraal overleg met de Dienst Waterbeleid en Aquafin.
Uitgaande van bovenstaande bemerkingen is het raadzaam voldoende buffercapaciteit te voorzien, teneinde trager en minder hemelwater te laten afvloeien naar de riolering, om zo het overstromingsrisico te beperken. Buffercapaciteit dient prioritair gerealiseerd te worden langs de spoorweg (art. 9, zone voor groenbuffer type 0) of mogelijks in grachten langsheen de nieuwe Potaardestraat. (art. 6.3, nieuwe Potaardestraat). Wanneer deze buffercapaciteit onvoldoende blijkt kan men in het zuidwesten (art. 11, zone voor groenbuffer type 2 en bufferbekken) bijkomende buffering voorzien.
Bovendien kan men in de vorm van grachten langsheen de interne wegenis van het bedrijventerrein (art 4, zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein) eveneens buffercapaciteit voorzien.

Tevens zal men een toezien op een correcte inpassing van de voormalige loop van de Niels-Boomse beek volgens de principes van het integraal waterbeheer. Men zal er op toezien dat er geen bijkomende ophoudingen worden gecreëerd op de waterloop. Een onderzoek naar de haalbaarheid van het openmaken van de beek is in opmaak. Het tracé kan mogelijk voorzien worden langsheen de nieuwe Potaardestraat.

Ongeacht de resultaten van deze studie zal men rekening houden met volgende **randvoorwaarden bij het eventueel herstel van de beek:**

- Probleem bij hevige regen en wanneer het water moet gebufferd of verpompt worden bij hoge waterstand van de Rupel;
- Er dient rekening gehouden te worden met toekomstige ontwikkelingen (o.a uitbreiding ziekenhuis) aan de andere zijde van de A12;
- Hoger gelegen retentiebekkens moeten het water kunnen opvangen en doseren zodat lager gelegen gebieden (o.a Krekelenberg II) geen hinder ondervinden;
- De haalbaarheid van het tracé tussen spoorweg en het pompstation in Hellegat is problematisch.
- Het verloop van de Niels-Boomsebeek kan worden ingepast als open gracht langsheen de nieuwe Potaardestraat. De stedenbouwkundige voorschriften zullen op dit vlak mogelijkheden laten.
- Het voorzien van grachten langsheen de interne wegenis

Aanpassingen aan het bestaande rioolstelsel t.g.v. hydraulische knelpunten:

Aangezien het gebied rond het PS Hellegat een zeer kwetsbaar gebied is, is het aangewezen om te beginnen met de realisatie van bergingsvolume voor het hemelwater. Dit betekent dat moet gestart worden met:

- realisatie van open buffervijver naast SD Keukens : het ontwerp voorziet dat hier een 1000m3 hemelwater wordt geborgen. Concreet betekent dit dat op de RWA leiding een overstort wordt voorzien naar het buffervolume. Het buffervolume moet zich na de bui langzaam ledigen naar de RWA leiding. Er is een uitgraving noodzakelijk om dit buffervolumete realiseren (werking overstort 1 keer in 5 jaar)
- Gebruik bestaande wal aan de Nielsestraat (met aansluiting op het RWA stelsel in Krekelenberg I) : Hier wordt voorzien om de bestaande gracht ten noordwesten van de visvijvers (aan Krekelenberg I) te herprofileren (bodembreedte 1 m, diepte minimaal 85 cm) en de aansluiting te verzekeren via de bestaande diameter 500mm naar de bestaande wal gelegen naast de Nielsestraat. De wal wordt verbonden met de RWA leiding van de Tunnelweg. Op die manier wordt het laatste deel van de RWA van Krekelenberg ontlast en tijdelijk geborgen in de bestaande wal.
- Als Krekelenberg II wordt gerealiseerd betekent dit een bijkomende verharding van 15ha. Overeenkomstig de Code van Goede praktijk moet de ontwerper het doorvoerdebiet beperken tot 5l/s/ha (maximaal doorvoerdebiet van 75liter/sec te realiseren met een pomp of een wervelventiel) en op de terreinen een buffervolume voorzien van 290m3/ha of 4350 m3. Dit bergingsvolume komt overeen met de werking van de overstort van 1 keer in de 5 jaar. De ontwerper zal de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat bij de realisatie van dit bufferbekken nog een extra volume wordt voorzien om te vermijden dat bij grotere retourperiodes toch alles lokaal kan worden geborgen.'

Tenslotte kan worden gesteld dat de gemeenten beschikken over een fragiel systeem van waterbeheersing met een wirwar van leidingen waarbij de inpassing van de geherwaardeerde Niels-Boomse beek een bijzondere positie in kan bekleden. Deze vaststelling werd bevestigd door zowel de Dienst Waterbeleid als door Aquafin tijdens een bilateraal overleg.
De studies (o.a. hydronautstudie) die dit fragiel systeem van waterbeheersing in kaart brengen zijn momenteel in opmaak.

5.2.5 Randvoorwaarden met betrekking tot duurzaam en intensief ruimtegebruik

Definitie
Duurzame stedenbouw wordt in het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw[7] omschreven als volgt :
Stedenbouw die in alle stadia van het planproces kansen en mogelijkheden benut om een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met een lage milieubelasting tot stand te brengen, en die beide in de tijd weet te handhaven, zodat ook toekomstige generaties daar in delen.
De GOM definieert duurzame bedrijventerreinen als :

[7] Nationaal DuboCentrum, "Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw", Rotterdam, 1999.

Samenwerking tussen bedrijven onderling en met overheden op bedrijventerreinen, gericht op het verbeteren van het (bedrijfs-)economisch resultaat, de vermindering van de milieubelasting en een efficiënter ruimtegebruik.

Duurzaam en intensief ruimtegebruik in de praktijk

Het vertalen van beide begrippen naar de praktijk kan op verschillende vlakken, zoals verhoogde kavelbezetting, efficiënte mobiliteitsafwikkeling, ecologische infrastructuur, terreindifferentiatie, gemeenschappelijke voorzieningen e.d. Sommige aspecten zijn daarbij minder ingeburgerd dan andere.

Met het oog op zuinig ruimtegebruik worden volgende inrichtingsprincipes vooropgesteld.

Het bouwen in meerdere lagen, het maximaal bezetten van het perceel. Ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten.

- Bedrijfsgebouwen worden dusdanig gebouwd dat ze aanpasbaar zijn in functie van hergebruik en waarbij een minimale terreinbezetting wordt afgedwongen.
- Gemeenschappelijke parkeerplaatsen: binnen het plangebied zullen gemeenschappelijke parkeerplaatsen met openbaar karakter gereserveerd worden voor vrachtwagens. Deze gemeenschappelijke plaatsen kunnen op openbaar of privéterrein, geclusterd of verspreid gerealiseerd worden. Deze zones voor gemeenschappelijk parkeren dienen duidelijk aangegeven te worden en dienen dermate ingeplant te worden dat ze noch het functioneren van het terrein noch de goede ruimtelijke ordening schaden. Hierbij kan bovendien overwogen worden minima of maxima in te schrijven m.b.t. het aantal parkeerplaatsen.
- Bijkomende buffering: teneinde de woningen langs de Kruiskenslei afdoende te vrijwaren van wateroverlast, visuele, geluids-, en geurhinder, zullen gemeente en beheerder instaan voor bijkomende buffering tussen het bedrijventerrein en de woningen langs de Kruiskenslei. De buffering zal bestaan uit hoogopgaand groen en wanneer nodig blijkt een bufferbekken.
- Beheer en onderhoud van alle openbaar domein.
- De verharding moet worden uitgevoerd in waterdoorlatende materialen, behoudens de plaatsen waar het ongewenst is vanuit milieuregelgeving.
- De inrichting van het niet-bebouwde terrein is het voorwerp van een inrichtingsplan dat bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning waarvoor een uitgebreide dossiersamenstelling vereist is, moet toegevoegd worden.

Beheer van bedrijventerreinen
Het beheer van bedrijventerreinen (of minstens een aantal aspecten ervan) in handen van de overheid brengen is een belangrijke factor bij het instandhouden van de duurzaamheid van een bedrijventerrein. Naast het toewijzen van bedrijven en het bepalen van de inrichtingsprincipes moet de overheid via juridische middelen pogen om blijvend inspraak te hebben bij de verdere groei van het bedrijventerrein.
Er kan gekozen worden voor een publiek private samenwerking (PPS).
Voor een efficiënt grondbeleid binnen een bedrijventerrein zorgt de GOM Antwerpen ervoor te beschikken over twee belangrijke instrumenten: wederinkooprecht (om speculatie tegen te gaan) en voorkooprecht (vaak vervangen door 'volgbedingen' in verkoopaktes).

Concreet zal men het bedrijventerrein beheren door een terreinbeheerder.
Een beheersovereenkomst wordt opgemaakt tussen de GOM Antwerpen en de ontwikkelaar.
Binnen de beheersovereenkomst zal men bepalingen opnemen inzake de ontsluiting van het gebied, het voorzien van gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor zowel auto's als vrachtwagens, de aanleg, inrichting en het goed beheer van de bufferzones en de aard van de bedrijvigheid i.f.v. de belasting van de woongebieden langsheen de A12.

5.2.6 Randvoorwaarden met betrekking tot nutsleidingen

Doorheen, of in de nabijheid van het bedrijventerrein lopen een divers aantal nutsleidingen. Belangrijk hierbij te vermelden is dat er een ondergrondse fluxys-leiding loopt doorheen het terrein.
Aanleg van nutsleidingen, kunstwerken of noodzakelijke infrastructuurwerken van algemeen belang worden zullen binnen het geheel plangebied worden toegestaan.

6 Visie, conceptelementen en structuurschets Krekelenberg II

Op basis van de verschillende potenties, randvoorwaarden, aandachtspunten en wensen die uit de voorgaande hoofdstukken zijn naar voor gekomen, wordt in dit hoofdstuk concreet omschreven hoe de gewenste ontwikkeling van het plangebied eruitziet. Deze gewenste ontwikkeling vormt de basis voor het plan met de bestemmingszones en de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften.

6.1 Krekelenberg II als gemengd regionaal bedrijventerrein inspelend op de schaal van de omgeving

De ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II past binnen de doelstellingen die in het richtinggevend gedeelte (p;139) van het RSPA worden geformuleerd voor het stedelijk landschap Mechelen-Sint-Niklaas. Voor de af te bakenen regionale bedrijventerreinen wordt het beleid geformuleerd 'verdichten van en selectief omgaan met bestaande bedrijventerreinen'. Het gebied krijgt verder bovenlokale potenties door de doortrekking van de N171 (Streefbeeldstudie).

Voorts past de ontwikkeling binnen het strategisch plan voor de Brabantse Poort als herwaarderingsplek. Er kan gesteld worden dat de voorkeur wordt gegeven aan een gemengd terrein, gezien er voor specifieke doelgroepen meer geschikte plekken te vinden zijn in de Brabantse Poort.

Krekelenberg II wordt bestemd als een gemengd regionaal bedrijventerrein. Deze bestemming laat een zeer breed gamma aan bedrijven toe. De centrale ligging en de aanwezige arbeidsmarkt worden als aandachtspunten beschouwd bij het aantrekken van bedrijven.

Het terrein vormt een overgangszone tussen het regionaal bedrijventerrein Krekelenberg I, de researchzone en de omliggende woonstraten. Bij de inrichting van het gebied wordt rekening gehouden met de leefbaarheid van de woonstraten en bij het ontwerp van de bedrijfsgebouwen wordt een relatief hoge architecturale kwaliteit nagestreefd.

6.2 Aansluiting Krekelenberg I en II op secundaire weg type I (N171) via een nieuw bovenlokaal verkeersknooppunt met aandacht voor de leefbaarheid van het gemeentelijk wegennet en de bestaande woonstraten

Krekelenberg II wordt via een nieuwe wijkverzamelweg en een nieuw knooppunt aangesloten op het secundaire wegennet type I. De wijkverzamelweg ontsluit zowel Krekelenberg I als II. Om verkeersconflicten te vermijden wordt het bedrijventerrein zelf slechts op één punt aangesloten op de verzamelweg. Dit punt ontsluit enkel het bedrijventerrein Krekelenberg II zodat sluikwegen via de omliggende straten onmogelijk worden gemaakt. Op deze manier worden de omliggende woonzones maximaal gevrijwaard van verkeershinder.

Woonstraten takken zo weinig mogelijk rechtstreeks aan op deze hoofdontsluitings- en wijkverzamelwegen.

Zowel de ruimtelijke als de verkeerstechnische context laten niet toe dat alle toegangen op het zelfde niveau veilig kunnen worden gebundeld op het nieuwe noordelijke knooppunt. Het knooppunt krijgt alternatieve kruisingen in de vorm van onderdoorgangen voor langzaam verkeer zodat relaties tussen lokale woonstraten gegarandeerd blijven.

Bij de inrichting van de nieuwe knooppunten wordt gestreefd naar een inrichting met zo weinig mogelijk restzones. Woningen die onvoldoende leefbaar blijken zullen worden onteigend.

Tussen de 's Herenbaan en de A 12 is er een reservatiestrook voorzien op het gewestplan die de verbinding maakt tussen Krekelenberg II en de Boomsesteenweg.

6.3 Nieuwe Potaardestraat wordt de wijkverzamelweg voor Krekelenberg I en II

De huidige Potaardestraat zal een verkeersluwe woonstraat worden.
Voor de ontsluiting van het vrachtverkeer wordt een nieuwe ontsluitingsweg voorzien, de 'Nieuwe Potaardestraat'. Deze optie heeft een aantal belangrijke voordelen:

Leefbaarheid woningen Potaardestraat:
Eén van de voornaamste voordelen is het verhogen van de leefbaarheid van woningen in de Potaardestraat. Het verleggen van de nieuwe Potaardestraat maakt dat doorgaand vrachtverkeer langsheen de woningen niet meer nodig is.

Betere ontsluiting researchzone Waterfront:
Het verleggen van de Potaardestraat heeft eveneens het voordeel dat een potentieel conflictzone tussen het verkeer komende van Waterfront en het verkeer komende van Krekelenberg I en II opgelost wordt.

Verleggen rond punt richting reservatiestrook:
Laatste belangrijk voordeel is dat op deze manier het voorziene rond punt kan opschuiven in (zuid)oostelijke richting waardoor het rond punt in het verlengde komt te liggen van de huidige reservatiestrook.

6.4 Potaardestraat wordt ingericht als een kleine kwalitatieve wooncluster

Het deel van de oude Potaardestraat wordt een kwalitatieve autoluwe wooncluster. De oude Potaardestraat wordt een doodlopende straat teneinde doorgaand vrachtverkeer onmogelijk te maken en tegelijk ruimte te maken voor een kwalitatieve herinrichting als woonstraat.

Door het voorzien van een verbinding voor langzaam verkeer kan de relatie worden hersteld met de woonkorrel die door de aanleg van de spoortunnel werd geïsoleerd.

De bestaande woningen worden, voor zover behoorlijk vergund of geacht behoorlijk vergund te zijn, geregulariseerd en er wordt een zone voor aaneengesloten bebouwing en een zone voor tuinstroken afgebakend. Voor de totale diepte van beide zones wordt de diepste tuin als referentie genomen.

Om de leefbaarheid van de woningen te vrijwaren wordt voorzien in een voldoende brede groenbuffer tussen de woningen en de bedrijven.

De percelen die toebehoren aan De Lodder, alsook de percelen die gelegen zijn in de bufferstrook worden uit het onteigeningsplan gehouden. De afspraken hieromtrent zijn met De Lodder gemaakt. Er dient over gewaakt dat de huidige contracten in overeenkomst zijn met de voorschriften.

6.5 's Herenbaan wordt een doodlopende woonstraat die enkel voor autoverkeer toegang biedt tot de KMO-zone en voor langzaam verkeer een alternatieve doorgang krijgt onder het nieuwe knooppunt van de N171

De 's Herenbaan wordt niet aangesloten op het toekomstige knooppunt van de N171 en zal in de toekomst een verbinding vormen met de interne wegenis van het bedrijventerrein.

De KMO-zone is langs de 's Herenbaan enkel bereikbaar voor autoverkeer. Vrachtverkeer bereikt de KMO-zone via de interne wegenis van het bedrijventerrein. Een tonnenmaatbeperking zal beide ontsluitingstrajecten sluikverkeervrij moeten maken.

In functie van de leefbaarheid blijft voor langzaam verkeer de verbinding mogelijk met het noordelijke deel van de 's Herenbaan. Voor de kruising met het nieuwe knooppunt wordt een veilige onderdoorgang voorzien voor langzaam verkeer.

6.6 Functionele groenbuffer als koppelgebied tussen Krekelenberg en de woonwijk Kruiskenslei

Als overgang van het terrein naar de Kruiskenslei wordt een groenbuffer voorzien. Op die manier wordt de bufferstrook op het gewestplan bestendigd waardoor deze aangewend kan worden als kwalitatieve groenzone.

Een herinrichting van deze zone is aangewezen. Deze zone staat voornamelijk ten dienste van de woningen in de Kruiskenslei maar kan eveneens functionele relaties hebben met het bedrijventerrein. Op die manier wordt een win-win situatie mogelijk.

Doorheen de groenbuffer worden dwars en langsrelaties gelegd voor langzaam verkeer. In het midden van de kruiskenslei vormt de verbinding voor fietsers en voetgangers eveneens een noodtoegang voor hulpdiensten naar het bedrijventerrein.

Ook op het bedrijventerrein zelf zal gewaakt worden over de effectieve aanleg van de nodige groenstroken.

6.7 Bufferstrook langs spoorweg als multifunctioneel landschappelijk element met fietspad en gracht voor waterbuffering

Het structurerend karakter van de spoorweg wordt visueel en functioneel versterkt. De aanzet hiertoe werd recent geleverd door de overeenkomst tussen de gemeenten Boom, Niel en Schelle om een fietspad aan te leggen langs de spoorweg Boom-Antwerpen. Doel is om langsheen de spoorweg een kwalitatief fietspad te voorzien in een groen kader.

Tevens kan deze zone aangewend worden als waterbuffer. Over de volledige lengte kan, indien nodig, een gracht voorzien worden die, mits een adequate landschappelijke inrichting, een toegevoegde waarde kan creëren aan deze as als multifunctioneel element.

De sectie van de duiker onder de spoorweg bepaalt de capaciteit van de grotendeels ingebuisde en verlegde Niels-Boomse beek en daardoor ook het te voorziene bergend vermogen van de langsgrachten in het bedrijventerrein en van de buffergracht langs de spoorweg.

6.8 Interne wegenis i.f.v. een optimale ontsluiting van de bedrijven en een veilige ontsluiting voor alternatief vervoer

De interne wegenis wordt gefaseerd aangelegd volgens de stapsgewijze invulling van het bedrijventerrein. Deze interne wegenis is bestemd voor vracht- en personenwagens, fietsers, en prioritaire voertuigen. Voor gemotoriseerd verkeer is er een verbinding tussen de woonstraten en het bedrijventerrein. De bedrijfskavels worden enkel ontsloten via de interne wegenis. Op die manier worden de woonstraten gevrijwaard van hinder van vrachtverkeer en zijn de bedrijfskavels veilig ontsloten. De KMO-zone zal voor vrachtverkeer worden ontsloten via de interne wegenis van het nabijgelegen gemengd regionaal bedrijventerrein. Voor auto's zal de ontsluiting kunnen blijven geschieden langsheen de 's Herenbaan.

Langs de interne wegenis worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Ze vormen een aanvulling op de andere voorziene fietspaden, o.a. in de bufferstroken. In tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer wordt dus gestreefd naar zo veel mogelijk verbindingen naar het omliggende ontsluitingspatroon voor langzaam verkeer:

- bestaand fietspad langs de Potaardestraat;
- nieuw fietspad langs de spoorweg;
- nieuw fietspad in de bufferstrook langs de Kruiskenslei.

6.9 Verhogen bereikbaarheid alternatief en openbaar vervoer

Rekening houdende met de nabijheid van het stedelijk gebied, wordt voorgesteld om – naast een verbeterde bereikbaarheid met alternatief vervoer (fiets) - te voorzien in een verbetering van de openbaar vervoersontsluiting van het gebied.

6.10 Minimale bebouwingsindex garanderen

Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria:
- zorgvuldig ruimte gebruik;
- een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen.

Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden:
- het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat;
- parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.

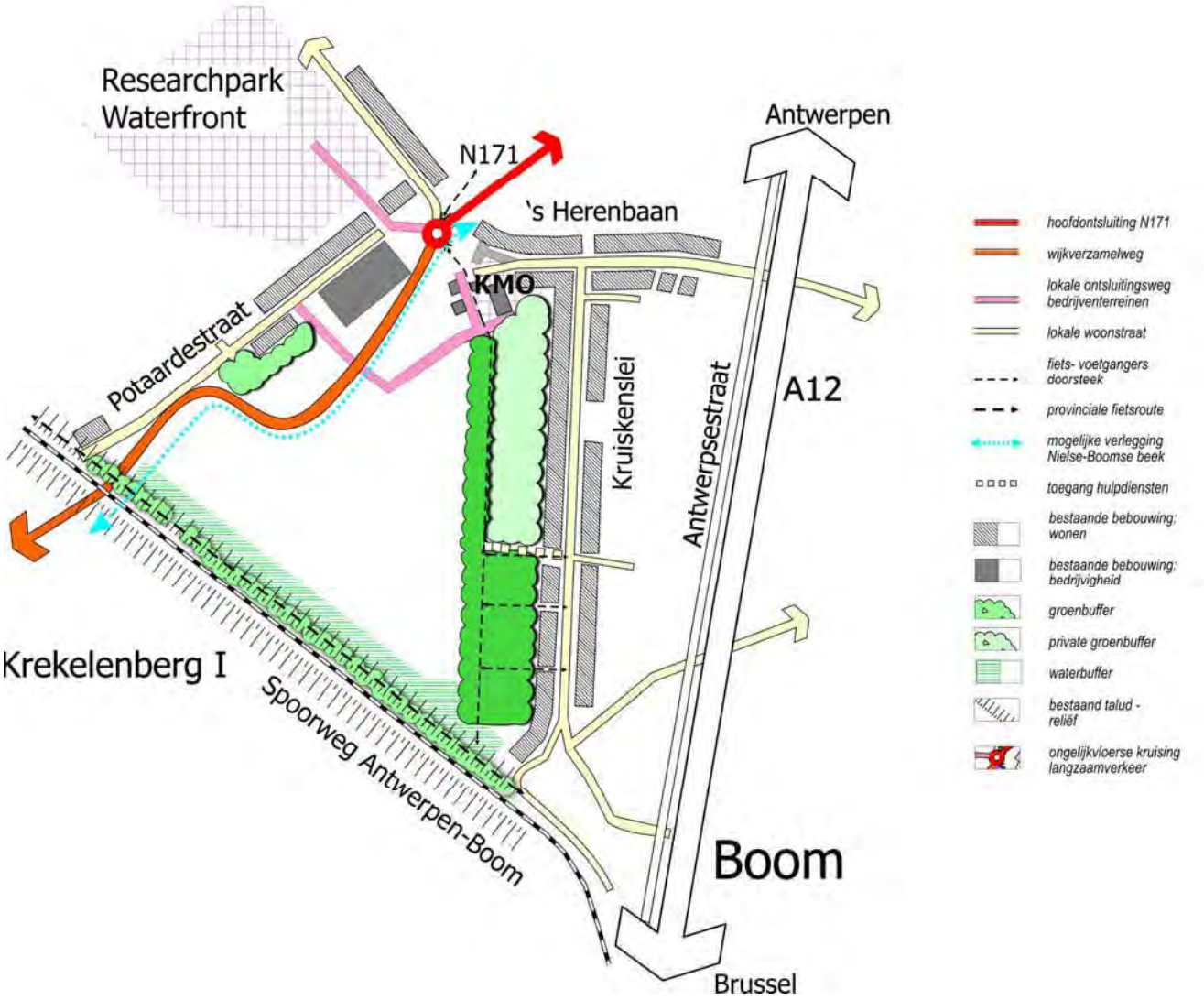
Gelet op de praktische ervaring; en de doorgaans gehanteerde 45° regel; inzake de inrichting van een bedrijventerrein is in dit uitvoeringsplan bewust gekozen voor de minimale bebouwingsindexen (50% en uitzonderlijk 40%) relatief laag te houden. Het staat echter de bouwheer vrij een hogere bebouwingsindex na te streven, met dien verstande dat:

- De verhoging noodzakelijk is uit oogpunt van een doelmatige bedrijfsvoering en een efficiënt gebruik van het bouwperceel of de bouwpercelen.;
- De functionele en ruimtelijke structuur niet wordt geschaad;
- De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken niet onevenredig worden aangetast;
- De verkeersveiligheid, brandveiligheid en rampenbestrijding is gewaarborgd;
- Op het perceel voldoende parkeer, laad- en losruimte van voldoende omvang aanwezig is.

6.11 Eén centrale vrachtwagenparking

Het wordt mogelijk gemaakt dat parkings voor vrachtverkeer worden gedeeld en gemeenschappelijk worden aangelegd. Er zal in het plangebied (cfr. zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein) ruimte gereserveerd worden voor een gemeenschappelijke parking voor vrachtwagens met openbaar karakter. Deze parking kan eventueel rechtstreeks worden aangesloten op de ‘Nieuwe Potaardestraat’. Thans is er een nood aan 20 vrachtwagenplaatsen vastgesteld; de helft uit Boom en de helft uit Niel. Er wordt prioritair gezocht naar restgronden die ontstaan door intekening van het wegentracé en ontwikkeling van de terreinen. Indien dit niet mogelijk is kan een deel van het bedrijventerrein worden ingenomen.

Figuur 35: structuurschets Krekelenberg II in functie van PRUP



7 Verordenend grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften

7.1 Vertaling naar verordenend grafisch plan

De elementen uit de visie en structuurschets worden vertaald naar een verordenend grafisch plan. Het plan nr. 2 grafisch plan geeft aan voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is. Het grafisch plan moet gelezen worden in samenhang met de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer.

7.2 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur, de visie en het ruimtelijk concept voor het gebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het verordenend gedeelte van het provinciaal gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Deze stap wordt in een tabel samengevat weergegeven.
1. De eerste kolom bevat de titel van het stedenbouwkundig voorschrift.
2. De tweede kolom geeft de essentie samenvattend weer van de elementen die belangrijk zijn bij de ontwikkeling. Het is niet verordenend.
3. In de derde kolom worden stedenbouwkundige voorschiften uitgewerkt voor de essentieel inhoudelijke elementen uit kolom 2 die een verordenende vertaling vereisen.

Deze tabel heeft tot doel de samenhang tussen het toekomstbeeld van het gebied, het verordenende gedeelte (plan en stedenbouwkundig voorschrift) en de relatie in één overzicht samen te brengen. Op deze wijze is het gedurende het openbaar onderzoek en bij de interpretatie van stedenbouwkundige voorschriften steeds duidelijk wat de ontwerper ermee heeft bedoeld.
De selectie van de elementen die opgenomen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften is bewust vrij beperkt gehouden om er in de toekomst voldoende flexibel mee te kunnen omgaan. Enkel die elementen die noodzakelijk zijn voor het bereiken van het doel worden verordenend vastgelegd.

Onderstaande stedenbouwkundige voorschriften geven aan welke de bestemming, de inrichting en/of het beheer is voor de corresponderende bestemmingszone aangeduid op het plan nr. 2 grafisch plan. Artikel 1 t.e.m 3 zijn opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. Het betreft begripsomschrijvingen, algemene voorschriften en strijdige voorschriften.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 4 Zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein	In geval geen verordenende stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen die een beperking opleggen inzake inrichtingen zoals bedoeld in art 3 van het Samenwerkingsakkoord dient er bij inplanting ervan of bij twijfel, een onderzoek gevoerd te worden of er voldoende afstand is tussen het in te planten bedrijf en het woongebied. Voor de beoordeling van dit onderzoek wordt een advies ingewonnen bij de cel Veiligheidsrapportering. De zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein zijn bestemd voor bedrijven die zich bezighouden met verwerking, productie, distributie, logistiek, opslag en transport. Het gaat om grote, middelgrote of kleine bedrijven. Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten. Kantoren en beperkte toonzalen gekoppeld aan de hoofdactiviteit van individuele bedrijven zijn toegelaten. Deze activiteiten mogen geen intensieve loketfunctie hebben. Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies. Per bedrijf mag indien noodzakelijk één bedrijfswoning voorzien worden.	 **artikel 4** **Bestemming** *Hoofdbestemming* De zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein zijn bestemd voor bedrijven die zich bezighouden met verwerking, productie, distributie, logistiek, opslag en transport. Bedrijven die risico's op zware ongevallen met gevolgen voor mens en milieu inhouden zijn niet toegelaten. Bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een bedrijfsgebouw, dient er advies te worden gevraagd aan de bevoegde administratie inzake veiligheidsrapportering. Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten. In de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein mogen interne wegenis, fietspaden en grachten worden aangelegd. *Nevenbestemming* Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies zoals kantooradministratie, demonstratieruimten, sociale lokalen,….Deze activiteiten mogen geen intensieve loketfunctie hebben. De vloeroppervlakte van de nevenfuncties blijft beperkt tot maximum 25% van de hoofdfunctie. Voor researchactiviteiten is dit beperkt tot maximum 40% van de hoofdfunctie. Per bedrijf mag men, wanneer daadwerkelijk noodzakelijk voor de veiligheid of de goede werking van het bedrijf, één bedrijfswoning voorzien. Deze woning heeft een maximale vloeroppervlakte van 150m² en een maximaal volume van 1.000m³. De woning dient geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw.

		Inrichting
		Percelering
	Voldoende grote percelen voorzien.	Bij percelering is een optimale opdeling noodzakelijk waarbij men streeft naar grote percelen en zo min mogelijk restpercelen. Er dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het plangebied. Nieuwe perceelsgrenzen lopen indien mogelijk hetzij orthogonaal op hetzij evenwijdig aan de grenzen van de zones voor KMO en/of gemengd regionaal bedrijventerrein of aan de grens van de openbare wegenis. De minimale perceelsoppervlakte per bedrijf bedraagt 5.000 m². Uitzonderingen hierop zijn toegestaan voor bestaande vergunde bedrijven, bedrijven in bedrijfsverzamelgebouwen en voor een beperkt aantal percelen die omwille van de globale inrichting van het bedrijventerrein een kleinere terreinoppervlakte verkrijgen. Maximaal 20% van de oppervlakte van de bestemmingszone mag bestaan uit percelen kleiner of gelijk aan 5.000 m²
	Voorzien in de aanleg van een duurzaam bedrijventerrein.	Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria: - zorgvuldig ruimte gebruik; - een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen. Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden: - het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat; - parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat.
		Bebouwing en constructies
		Aard van de bebouwing
	Aaneengesloten of gekoppelde bebouwing verplichten	Aaneengesloten of gekoppelde bebouwing is verplicht, waarbij de bebouwingswijze dient afgestemd te zijn op de aanpalende bebouwing, tenzij de bedrijfsprocessen of brandveiligheidsredenen aaneengesloten of

		gekoppelde bebouwing niet toelaten.
	Minimale afstanden respecteren.	**Plaatsing van de gebouwen** De minimale afstand van de bebouwing tot aan elke zonegrens wordt bepaald door de 45°-regel, (de minimale afstand van een gevel tot aan de zonegrens is m.a.w. gelijk aan de hoogte van de gevel), met een minimum van 7m wanneer het gaat over bebouwing aan een zone voor openbare wegenis. De minimale afstand van de bebouwing tot aan de nieuwe Potaardestraat bedraagt 10m. De minimale afstand van de bebouwing tot aan de oostelijke en zuidelijke bufferstrook bedraagt 10m. De minimale afstand van de bebouwing tot aan de installaties van de nutsvoorzieningmaatschappij dienen conform te zijn aan de geldende regelgeving. Bij aaneengesloten of gekoppelde bebouwing zijn gevels op de perceelsgrens toegelaten in zoverre het die perceelsgrenzen betreft waar de gebouwen aansluitend gebouwd worden. Bij het aanbouwen aan bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren, d.w.z. dat men zo veel als mogelijk zal aansluiten inzake bouwhoogte, dakvorm en voorgevellijn aan het belendende gebouw.
	Minimale bouw- en kroonlijsthoogte inschrijven	**Afmeting van de gebouwen** De minimale bouw- en kroonlijsthoogte bedraagt 3, 5m. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 m. Het maximaal aantal bouwlagen bedraagt 2 bouwlagen.
	Minimaal groenpercentage bewerkstelligen	**Inrichting van het terrein** Binnen de bouwvrije zones die ontstaan ten gevolge van bovenvermelde minimale afstanden kunnen ondergrondse nutsleidingen worden aangelegd. Alle constructies zijn verboden behalve verlichtingsapparatuur, signalisatieborden, installaties behorende bij de nutsleidingen, afsluitingen en verhardingen ten behoeve van de wegenis, parkings, noodzakelijke toegangen en andere technische installaties. Van de totale niet bebouwde of verharde oppervlakte van een perceel dient minstens een derde met vegetatie begroeid te zijn. De voorgevels van bedrijfsgebouwen staan indien mogelijk evenwijdig aan de grenzen van de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de

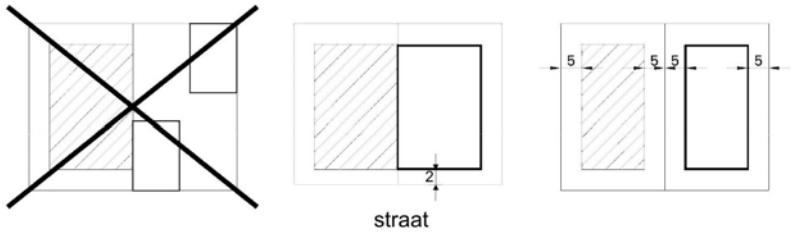
		openbare wegenis. Overige gevels worden maximaal orthogonaal ingeplant ten opzichte van de grenzen van de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de openbare wegenis.
	Minimale terreinbezetting afdwingen.	Per perceel geldt een minimale bebouwingsindex B/T van 50% met uitzondering voor bedrijven in de distributie- en transportsector waar een minimale B/T van 40% (inclusief loskades) wordt vooropgesteld, tenzij anders bepaald door de bouwvrije zones die ontstaan ten gevolge van bovenvermelde minimale afstanden en/of voor de voormalige gipsstort terreinen waarvan de bodemgesteldheid geen hoge B/T toelaat. Het is trouwens sterk aanbevolen dergelijke terreinen aan te wenden voor bedrijven die nood hebben aan open containers, open opslagruimten of vrachtwagenparking.
	Stapelhoogte vastleggen in vergunning	De stapelhoogte van materialen in open lucht mag maximum 5m bedragen. In de stedenbouwkundige vergunning kan de vergunningsverlenende overheid desgevallend grotere stapelhoogten inschrijven waarbij zij rekening zal houden met afstand t.o.v. het woongebied.
		Constructies en gebouwen
	Gebruik duurzame materialen stimuleren	*Welstand van de gebouwen en constructies* Gevels en daken, dakuitbouwen, liftkokers, lichtkoepels, schouwen, silo's, masten en dergelijke moeten afgewerkt worden in esthetisch verantwoorde en duurzame materialen, die qua kleur in harmonie zijn met de omgeving. Alle dakvormen zijn toegelaten. Veiligheidsverlichting is enkel toegelaten indien ze werkt met bewegingsdetectoren. Klemtoonverlichting is toegestaan. Grachtoverwelvingen ten behoeve van de bedrijfstoegang dienen maximale éénvormigheid te vertonen qua materiaal en vorm. Gedetailleerde bepalingen hieromtrent zullen nader vastgelegd worden binnen de beheersovereenkomst.
	Bijzondere constructies toelaten.	*Bijzondere constructies* Het plaatsen van een zendmast zal steeds gebeuren binnen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en met een minimale afstand van 10m t.o.v. de grens v.d. bestemmingszone. De zendmast heeft een max. hoogte van 40 m. Mits verantwoording vanuit bedrijfsmatige noden , kunnen silo's,

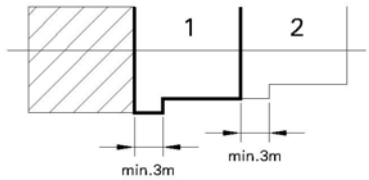
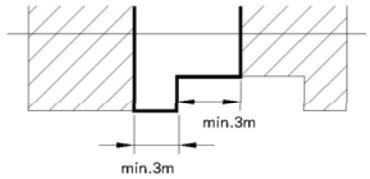
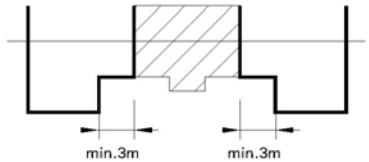
		sprinklerinstallaties,…worden toegelaten.
	Optimale ontsluiting garanderen.	*Ontsluiting en interne wegenis* De toegangen moeten duidelijk ruimtelijk gemarkeerd en begrensd worden langsheen de interne wegenis, d.m.v. begrenzende groenstructuren (beplanting) en verkeerssignalisatie. In de zones voor gemengd regionaal bedrijventerrein mogen interne wegenis, grachten en fietspaden worden aangelegd. De interne wegenis is een weg voor personen- en vrachtwagens met een 2x1 profiel. Aan beide zijden van de weg wordt een onverharde scheidingszone voorzien van 1m. Waar nodig en praktisch mogelijk kunnen voorsorteerstroken of een middenberm voorzien. Bij percelering is een optimale opdeling noodzakelijk waarbij men streeft naar grote percelen en zo min mogelijk restpercelen. Er dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het plangebied.
	Aanleg openbare vrachtwagenparking verplichten	*Vrachtwagenparking* Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat. Er dienen parkeerplaatsen voor vrachtwagens, met in totaal minimum 20 parkeerplaatsen en met een openbaar karakter, te worden aangelegd.
	Beheer en onderhoudaspecten inschrijven.	**Beheer** Het beheer en onderhoud van de niet bebouwde of verharde ruimte op het perceel, van de groenaanplantingen, van de toegangen, van het grachtensysteem binnen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein valt ten laste van het bedrijf, tenzij in onderlinge overeenkomst met de beheerder anders wordt bepaald.

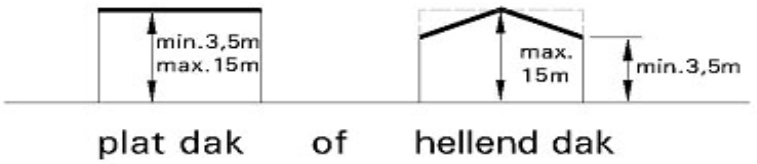
Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 5 Zone voor KMO	In geval geen verordenende stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen die een beperking opleggen inzake inrichtingen zoals bedoeld in art 3 van het Samenwerkingsakkoord dient er bij inplanting ervan of bij twijfel, een onderzoek gevoerd te worden of er voldoende afstand is tussen het in te planten bedrijf en het woongebied. Voor de beoordeling van dit onderzoek wordt een advies ingewonnen bij de cel Veiligheidsrapportering. De zone voor KMO is bestemd voor KMO bedrijven, garages, benzinestation en/of bedrijven voor personenvervoer. Het gaat uitsluitend om kleine bedrijven die qua schaal aansluiten op de woonbebouwing in de 's Herenbaan. Kleinhandel, autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten. Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies Per bedrijf mag, indien noodzakelijk, één bedrijfswoning voorzien worden. Overgangsmaatregelen inschrijven	**artikel 5** **Bestemming** *Hoofdbestemming* De zone voor KMO is bestemd voor KMO bedrijven, garages met toonzaal, benzinestations of bedrijven voor personenvervoer. Autonome kantoren en agrarische productie zijn niet toegelaten. Bedrijven die risico's op zware ongevallen met gevolgen voor mens en milieu inhouden zijn niet toegelaten. Bij elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor een bedrijfsgebouw, dient er advies te worden gevraagd aan de bevoegde administratie inzake veiligheidsrapportering. In de zone voor KMO mogen interne wegenis, fietspaden en grachten worden aangelegd. *Nevenbestemming* Nevenbestemmingen zijn beperkt tot complementaire functies, zoals administratie, sociale lokalen. De nevenbestemming kleinhandel is enkel toegelaten voor garages. De vloeroppervlakte van de nevenfuncties blijft beperkt tot maximum 25% van de hoofdfunctie. Per bedrijf mag men, wanneer daadwerkelijk noodzakelijk voor de veiligheid of de goede werking van het bedrijf, één bedrijfswoning voorzien. Deze woning heeft een maximale vloeroppervlakte van 150m² en een maximaal volume van 1.000m³. De woning dient geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw. *Bestaande gebouwen die niet beantwoorden aan de voorschriften*

		Hiernavolgende voorschriften hebben betrekking op bestaande in hoofdzaak vergunde en niet verkrotte constructies. Indien de bestaande bebouwing niet voldoet aan de bebouwings- en inrichtingsvoorschriften van de desbetreffende zone, dan vormen de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van aanvragen tot het verkrijgen van een vergunning m.b.t. bestaande gebouwen en verhardingen, voor zover de aanvraag betrekking heeft op: - het uitvoeren van instandhoudings- en onderhoudswerken; - het verbouwen van niet verkrotte gebouwen of infrastructuur binnen het bestaande bouwvolume; - het deels afbreken van een bestaand gebouw; - het uitbreiden van een gebouw of infrastructuur als deze uitbreiding het noodzakelijk gevolg is van het voortzetten van de bestaande uitbating en deze uitbreiding niet meer bedraagt dan 15 % van de bestaande vergunde gebouwen en verhardingen; - het een bestaande niet verkrotte woning betreft, die maximaal 100% kan worden uitgebreid tot maximaal 1000m^3 bruto volume. - het veranderen van de uitbating zonder vermeerdering in oppervlakte en volume; - het uitbaten in gebouw of op een infrastructuur waarvoor bij toepassing van dit voorschrift definitief een vergunning voor instandhouding, onderhoud, ver- of herbouwen of uitbreiden van het gebouw of infrastructuur is verleend. Indien de bestaande bebouwing niet voldoet aan de bestemmingsvoorschriften van de desbetreffende zone, dan vormen de stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP op zichzelf geen weigeringsgrond bij de beoordeling van aanvragen tot het verkrijgen van een vergunning m.b.t. bestaande gebouwen en verhardingen, voor zover de aanvraag betrekking heeft op: - het uitvoeren van instandhoudings- en onderhoudswerken; - het verbouwen van niet verkrotte gebouwen of infrastructuur binnen het bestaande bouwvolume; - het uitbreiden van een gebouw of infrastructuur als deze uitbreiding het noodzakelijk gevolg is van het voortzetten van de bestaande uitbating en deze uitbreiding niet meer bedraagt dan 15 % van de bestaande

		vergunde gebouwen en verhardingen; Bij wijzigingen van gebruik dienen de bestemmingsvoorschriften van dit RUP steeds nageleefd te worden. *Inrichting* *Percelering* Bij percelering is een optimale opdeling noodzakelijk waarbij men streeft naar zo min mogelijk restpercelen. Er dient rekening gehouden te worden met de ontsluiting van het plangebied.
	Optimale indeling van de percelen bewerkstelligen Voorzien in de aanleg van een duurzaam bedrijventerrein.	Nieuwe perceelsgrenzen lopen indien mogelijk hetzij orthogonaal op hetzij evenwijdig aan de grenzen van de zones voor KMO en/of gemengd regionaal bedrijventerrein of aan de grens van de openbare wegenis. Elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal worden beoordeeld aan de hand van volgende criteria: - zorgvuldig ruimte gebruik; - een kwaliteitsvolle aanleg van het plangebied en afwerking van de bedrijfsgebouwen. Minimaal volgende inrichtingsprincipes dienen gerespecteerd te worden: - het bouwen van meerdere lagen en het maximaal groeperen van gebouwen waar de bedrijfsactiviteit dit toelaat; - parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven of geïncorporeerd in het bedrijfsgebouw voor zover het beheer dit toelaat. De stapelhoogte van materialen in open lucht mag maximum 5m bedragen. *Bebouwing en constructies* **Aard van de bebouwing** Aaneengesloten of gekoppelde bebouwing is verplicht, waarbij de bebouwingswijze dient afgestemd te zijn op de aanpalende bebouwing, tenzij de bedrijfsprocessen of brandveiligheidsredenen aaneengesloten of gekoppelde bebouwing niet toelaten.
	Minimale terreinbezetting bewerkstelligen.	**Plaatsing van de gebouwen** De gebouwen en constructies kunnen ingeplant worden op min. 2m afstand t.o.v. de voorste perceelsgrens. De voorste perceelsgrens is gelegen aan de

		openbare wegenis. Alle gevels worden opgericht op min 5m afstand t.o.v. zijdelingse en achterste perceelsgrenzen. Uitzondering hierop is toegestaan bij gekoppelde bebouwing en mits schriftelijk akkoord van de buur en/of aangelanden. De inplanting dient zodanig te gebeuren dat een zo efficiënt mogelijk grondgebruik en inrichting van het terrein wordt verkregen. Bij het aanbouwen aan bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren, dwz dat men zo veel als mogelijk zal aansluiten inzake bouwhoogte, dakvorm en voorgevellijn aan het belendende gebouw. *Voorschrift figuur: plaatsing op het terrein*  Indien men de gebouwen aanbouwt, dan dient men, aan de zijde van de bouwlijn, over een lengte van ten minste 3 meter aan te sluiten op de gevellijn van de buren.

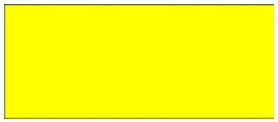
		Voorschrift figuur: aansluiting op aanpalende bebouwing    De meest representatieve bedrijfsruimten (inkom, kantoor, refter…) bevinden zich langs de straatzijde. Deze ruimten maken integraal deel uit van de bedrijfsgebouwen en vormen geen losstaand volume of gebouw. Technische installaties en bouwwerken dienen indien mogelijk geïntegreerd te worden in, bij of op het gebouw.

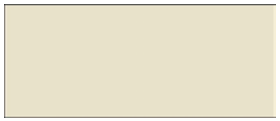
	Gebruik duurzame materialen stimuleren	**Afmeting van de gebouwen** *Bouwhoogte:* min. 3,5 meter, max. 15 meter *Kroonlijsthoogte:* min. 3,5 meter *Nokhoogte:* max. 15 meter *Aantal bouwlagen:* max. 2 bouwlagen *Voorschrift figuur: afmeting van de gebouwen*  **Welstand van de gebouwen** Gevels en daken, dakuitbouwen, liftkokers, lichtkoepels, schouwen, silo's, masten en dergelijke moeten afgewerkt worden in esthetisch verantwoorde en duurzame materialen, die qua kleur in harmonie zijn met de omgeving. Alle dakvormen zijn toegelaten. Veiligheidsverlichting is enkel toegelaten indien ze werkt met bewegingsdetectoren. Klemtoonverlichting is toegestaan.
	Bijzondere constructies toelaten.	*Bijzondere constructies* Het plaatsen van een zendmast zal steeds gebeuren binnen de zone voor KMO terrein en met een minimale afstand van 10m t.o.v. de grens v.d. bestemmingszone. De zendmast heeft een max hoogte van 40 m. Mits verantwoording vanuit bedrijfsmatige noden , kunnen silo's,

	Optimale ontsluiting garanderen. Fraaie omgevingsaanleg afdwingen. Duurzaam omgaan met water. Beheer en onderhoudaspecten inschrijven.	sprinklerinstallaties,…worden toegelaten. *Ontsluiting* Enkel de percelen gelegen langsheen de 's Herenbaan (percelen 259d, 260c en deel van 259c) worden ontsloten via de 's Herenbaan voor personenauto's. Het vrachtverkeer dient ontsloten te worden via de zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer (artikel 6.6). Er dienen infrastructurele maatregelen getroffen te worden om een openbare sluiproute onmogelijk te maken. *Terreinaanleg* Van de totale niet bebouwde of verharde oppervlakte van een perceel dient minstens een derde met vegetatie begroeid te zijn. *Waterhuishouding* De aanleg van een volledig gescheiden systeem voor de afvoer van oppervlakte- en afvalwater op het perceel is verplicht. Regenwaters van de verhardingen en daken worden in een eigen regenwateropvang (als bluswater of voor hergebruik) geloosd of in een open grachtensysteem. Regenwaters van verhardingen waar mogelijke bezoedeling voorkomt, ondergaan eerst de nodige filtering overeenkomstig de vigerende regelgeving. Afvalwaters worden in afvalwaterriool geloosd na de nodige behandeling overeenkomstig de vigerende regelgeving. **Beheer** Het beheer en onderhoud van de niet bebouwde of verharde ruimte op het perceel, van de groenaanplantingen, van de toegangen, van het grachtensysteem binnen de zone voor KMO valt ten laste van het bedrijf, tenzij in onderlinge overeenkomst met de beheerder anders wordt bepaald.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.1 Zone voor bijzondere ontsluitingsinfra-structuur	De zone is bestemd voor de aanleg van bijvoorbeeld een rotonde.	 **artikel 6.1** **Bestemming** Waar een zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur is aangegeven kunnen wegeninfrastructuur, kunstwerken, ongelijkvloers kruisende fietspaden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. **Inrichting** De inrichting is afgestemd op de functie als bijzondere ontsluitingsinfrastructuur. De aansluiting 's Herenbaan, Potaardestraat en N171 wordt voorzien van groenaanleg.

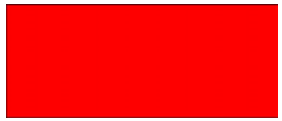
Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.2 Zone voor nieuwe Potaardestraat	Waar een zone voor nieuwe Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. Omwille van het ontbreken van het definitief wegenisontwerp is gekozen voor een overdrukaanduiding. Deze overdruk is gebaseerd op twee verschillende ontwerpen.	**artikel 6.2** **Bestemming** Waar een zone voor nieuwe Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. **Inrichting** De inrichting is afgestemd op de functie als nieuwe Potaardestraat. De weg heeft een ontsluitingsfunctie.

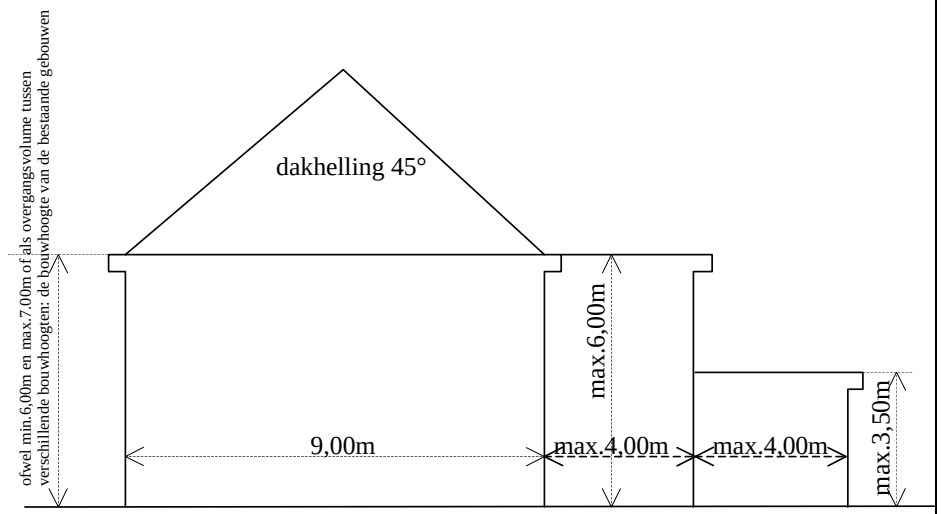
Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.3 Zone voor Oude Potaardestraat	Waar een zone voor Oude Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.	 **artikel 6.3** **Bestemming** Waar een zone voor Oude Potaardestraat is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. **Inrichting** De inrichting is afgestemd op de functie als Oude Potaardestraat. De straat heeft een verkeersluw woonstraat karakter.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.4 Zone voor ‘s Herenbaan	Waar een zone voor ‘s Herenbaan is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd.	 **artikel 6.4** **Bestemming** Waar een zone voor ‘s Herenbaan is aangegeven kan wegeninfrastructuur, worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. De ’s Herenbaan wordt niet aangesloten op de rotonde, maar eindigt in een keerpunt. **Inrichting** De inrichting is afgestemd op de functie van de ‘s Herenbaan. De straat heeft een woonstraat karakter.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.5 Zone voor spoorweg	Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorweginfrastructuur.	 **artikel 6.5** **Bestemming** Het gebied is bestemd voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van spoorweginfrastructuur. **Inrichting** Alle handelingen, inzake inrichting en beheer, die volgens de beherende instantie(s) noodzakelijk zijn, zijn toegelaten.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 6.6 Zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer	De zone is bestemd voor de ontsluiting van de KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer.	 **artikel 6.6** **Bestemming** Waar een zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer is aangegeven kan wegeninfrastructuur worden aangelegd, beheerd en geëxploiteerd. De weg vervult een verkeers- en ontsluitingsfunctie voor zowel gemotoriseerd als niet gemotoriseerd verkeer. **Inrichting** De inrichting is afgestemd op de functie van ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 7 Zone voor aaneengesloten bebouwing	De zone is bestemd voor ééngezinshuizen. Aaneengesloten woningbouw is hier de gehanteerde typologie.	 **artikel 7** **Bestemming** De zone is bestemd voor ééngezinshuizen. Aaneengesloten woningbouw is hier de gehanteerde typologie. **Inrichting** *Plaatsing van de gebouwen en constructies* Bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze zone, die strijdig zijn met de toegelaten bestemming, mogen behouden blijven en zo nodig uitgebreid worden, mits te voldoen aan de bouwvoorschriften en voor zover ze geen bijkomende hinder veroorzaken voor de omringende bewoning. Bij stopzetting van de activiteiten en/of afbraak der bestaande constructies, dient de nieuwe bestemming in overeenstemming te zijn met de toegelaten bestemmingen. De bebouwing met een gesloten karakter zal zodanig bebouwd worden dat een aanééngesloten straatwand verkregen wordt. Bij het aanbouwen aan de bestaande bebouwing dient de aansluiting harmonisch te gebeuren. De voorgevel wordt opgericht op de voorgevelbouwlijn zoals aangeduid op het plan. De achtergevel wordt opgericht op max.17m gemeten vanaf de voorgevelbouwlijn. De vrijstaande zijgevels worden, evenals de voorgevels, volledig afgewerkt. De niet bebouwde delen worden ingericht als tuin. *Bebouwingsvoorschriften* *Voorschrift figuur: typeprofiel voor nieuwbouw woningen*



Profiel

Materiaalkeuze

De *dakbedekking* moet inzake kleur in harmonie zijn met deze der bebouwde omgeving en inzonderheid met deze der naastliggende gebouwen.
Zij zal bestaan uit:

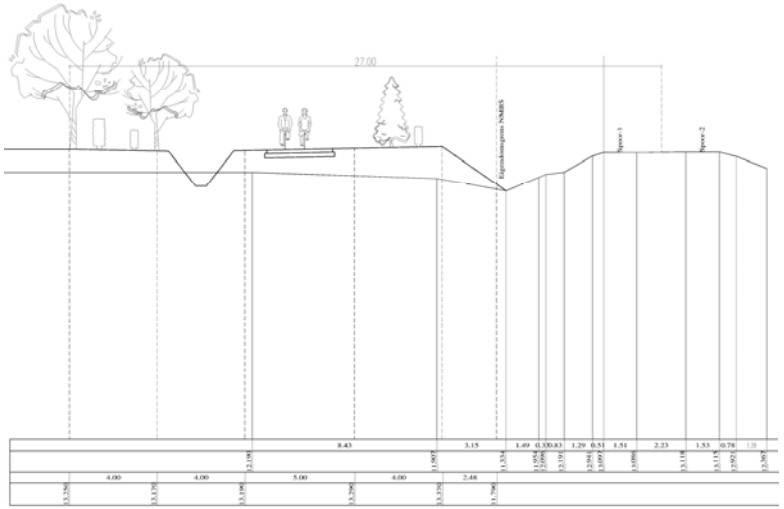
- ofwel, niet-verglaasde pannen of daktegels met een rode tot bruin-rode of een donkergrijze tot zwarte kleur
- ofwel, rechthoekige leien met een donkergrijze tot zwarte kleur, in horizontale rijen geplaatst

Voor alle *gevels* gelden volgende materiaalopties:
Gevelsteen: Gebakken gevelsteen waarvan de kleur in harmonie is met de kleursfeer van het straatbeeld. Verglaasde gevelsteen is slechts toegelaten als decoratief element in de gevelopbouw.
Natuursteen: Paramenten in natuursteen moeten uitgevoerd worden in rechthoekig verband. Kunststeen is slechts toegelaten indien deze een witte of een blauwe hardsteenkleur vertoont.

		Beton- en metaalconstructies: Zichtbaar blijvende onderdelen van beton- en of metaalconstructies dienen behandeld of beschilderd te worden in een kleur die harmonieert met de omgeving. Betonconstructies mogen echter hun natuurkleur behouden. Prefab- en /of kunststofmaterialen: geprefabriceerde bouwelementen en bouwonderdelen en/of bouwmaterialen in kunststof zijn toegelaten voor zover ze duurzaam zijn en wat vorm en kleur betreft, in harmonie zijn met de omgeving. Bouwonderdelen en/of bouwmaterialen in kunststof zijn enkel toegelaten als vulmateriaal in de gevelconstructie. Bepleistering en schildering: bepleistering en schildering der gevels is verboden Een overmatige verscheidenheid van materialen en kleuren en het gebruik van in het oog springende materialen, bekledingen, schrijnwerken, beglazingen en schilderingen zijn niet toegelaten. Blinde gevels, zichtbaar van op de openbare weg, zijn niet toegelaten. Het gebruik van zichtbaar verwerkte snelbouwsteen is verboden. Afwijkingsregel: afwijking kan verleend worden aan de voorgaande bepalingen, voor wat betreft de aard, vorm en kleur van de dak- en gevelmaterialen, doch enkel op voorwaarde dat de eventuele afwijking een technische of visuele verbetering van de woning en/of woonomgeving betekent.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 8 Zone voor tuinstroken	Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als tuinstrook. Benevens tuin mag deze zone eveneens omvatten: tuinhuisjes, en verharding in het kader van toegang tot bovenstaande constructies.	 **artikel 8** **Bestemming** Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als tuinstrook. Benevens tuin mag deze zone eveneens omvatten: tuinhuisjes en verharding in het kader van toegang tot bovenstaande constructies. **Inrichting** *Algemeen* Voor bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten. *Bebouwingswijze* De toegelaten gebouwen en constructies worden ingeplant aanpalend aan de woning of op van de achterste perceelsgrens binnen de aangeduide bestemmingszone. *Afmetingen van de gebouwen* bouwhoogte: tuinhuisjes : gemeten van het grondpeil tot bovenkant kroonlijst: max.2,5m maximum grondbezetting: tuinhuisjes: maximum oppervlakte: 10 m² per stuk maximum aantal: 1 stuk

		Welstand van de gebouwen bedaking: platte daken of schuine daken met een helling tussen 45° en 60° gevels: alle gevels dienen uitgevoerd te worden in duurzame, constructief en esthetisch verantwoorde materialen die inzake aard, kleur en textuur harmonisch geïntegreerd worden in de groene omgeving. Houten constructies zijn toegelaten indien het hout verduurzaamd is en brandveilig gemaakt is..

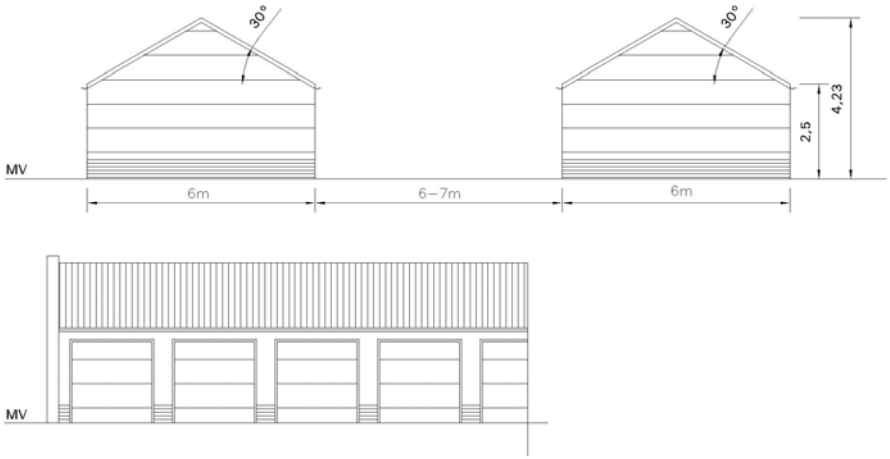
Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 9 Zone voor groenbuffer type 0	Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als openbaar groen en waterbuffering.  Aanleg en onderhoud door de beheerder.	 **artikel 9** **Bestemming** Deze zone is bestemd voor en wordt ingericht als openbaar groen en waterbuffering. Benevens een fietspad kan het gebied eveneens omvatten: nutsvoorzieningen, wandelwegen, schuilhuisjes, rustbanken e.d. in functie van de bestemming. Infrastructuurwerken en installaties, nodig in het kader van de waterhuishouding, zijn toegelaten. De wetgeving betreffende activiteiten, constructies, het behouden en aanplanten van bomen, langsheen spoorwegen is van kracht. **Inrichting** *Algemeen* De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de ontwikkeling van de nodige infrastructuren. *Bebouwingswijze* De toegelaten gebouwen en constructies mogen vrij worden ingeplant binnen de op het bestemmingsplan aangeduide bestemmingszone, op een minimumafstand van 5m van de grenzen der zone. *Afmetingen van de gebouwen* bouwhoogte: schuilhuisjes: gemeten van het grondpeil tot bovenkant kroonlijst: max.2,5m

		maximum grondbezetting: schuilhuisjes: maximum oppervlakte: 10 m² per stuk maximum aantal: 3 stuks *Welstand van de gebouwen* bedaking: geen bijzondere bepalingen. gevels: alle gevels dienen uitgevoerd te worden in duurzame, constructief en esthetisch verantwoorde materialen die inzake aard, kleur en textuur harmonisch geïntegreerd worden in de groene omgeving. Houten constructies zijn toegelaten indien het hout verduurzaamd is en brandveilig gemaakt is. *Aanleg van de strook* a. Het ontwerp en de aanleg van de waterbuffering dient landschappelijk en ecologisch geïntegreerd te worden binnen de globale aanleg van de strook. b. De juiste grootte van de vereiste buffercapaciteit zal bepaald worden door de beheerder. c. Reliëfwijzigingen en aanpassingen aan de taluds zijn slechts toegelaten in functie van de bestemming en de veiligheid. d. De keuze van de planten en houtsoorten zal afhankelijk zijn van de nieuwe bodemkundige toestand en van de hoogteligging van het terrein t.o.v. de grondwaterstand. e. Een assortiment van de aan de bodem aangepaste heesters en kruidachtigen, dienen elkaar door hun natuurlijke evolutie aan te vullen. Een voldoende verscheidenheid van snelle en trage groeiers, soorten met korte en lange omlooptijden dienen een gemengd bomenbestand te vormen dat leidt tot een natuurlijke en biologisch evenwichtige groenvoorziening. f. Op de taluds zal een aangepaste beplanting worden verricht zodat de erosie wordt tegengegaan. g. Langsheen de spoorlijn dient een schermbeplanting te worden aangeplant. De geldende bepalingen inzake beplantingen langsheen spoorwegen zijn van kracht. h. Binnen de strook is elke vorm van publiciteit strikt verboden. i. Er moet een fietspad voorzien worden tussen Gendarmerielaan en Potaardestraat.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 10 Zone voor groenbuffer type 1	De zone is bestemd voor een natuurlijk ingerichte buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen.	 **artikel 10** **Bestemming** De zone vormt een natuurlijk ingerichte buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen. **Inrichting** De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de voor de ontwikkeling van het terrein nodige infrastructuurwerken. Het aanbrengen van om het even welke constructies en verhardingen is, in principe, verboden. Uitzondering hierop is toegestaan ten behoeve van de bereikbaarheid door hulpdiensten en voor een doorsteek voor langzaam verkeer tussen de Kruiskenslei en het bedrijventerrein. Voor bestaande vergunde of geacht vergunde inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten. De zone wordt over de ganse breedte beplant met hoogstammen en struiken zodat een groenscherm gerealiseerd wordt van minstens 10m hoog. Inzake de hoogstammen maakt men een keuze uit hoogstammen van zgn. ‘1ste categorie’ (vanaf 12m).

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 11 Zone voor groenbuffer type 2 – en bufferstrook	De zone vormt een natuurlijke buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen. De zone kan tevens aangewend worden ten behoeve van de waterbuffering en andere werken nodig in het kader van de waterhuishouding van de omgeving.	 **artikel 11** **Bestemming** De zone vormt een natuurlijke buffer tussen de zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein en de nabijgelegen woningen. De zone kan tevens aangewend worden ten behoeve van de waterbuffering en andere werken, indien noodzakelijk in het kader van de waterhuishouding, en indien de mogelijkheden inzake waterhuishouding in de zone art9 ontoereikend blijken. **Inrichting** De buffer moet aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de voor de ontwikkeling van het terrein nodige infrastructuurwerken. De zone wordt over de gehele oppervlakte beplant met hoogstammen en struiken zodat een groenscherm gerealiseerd wordt, behoudens de voorziene ruimte voor waterbuffering. De oppervlakte voor waterbuffering bedraagt maximaal ¼ van de totale bestemmingsoppervlakte. Inzake de hoogstammen maakt men keuze uit hoogstammen van zgn. ‘1ste categorie’ (vanaf 12 m). Voor bestaande vergunde of vergund geachte inrichtingen, gelegen binnen de grenzen van deze bestemmingsstrook, die strijdig zijn met de toegelaten bestemmingen, zijn enkel instandhoudingswerken toegelaten. De verdere inrichtings- en beheersprincipes zullen conform art. 2§6 nader omschreven worden in de beheersovereenkomst.

Inhoudelijk element	Eisen gesteld aan inhoudelijk element (niet verordenend)	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 12 Zone voor gegroepeerde autobergplaatsen	De zone is bestemd voor de oprichting van collectieve autobergplaatsen.	 **artikel 12** **Bestemming** Deze zone is bestemd voor de oprichting van collectieve autobergplaatsen. **Gebouwen en constructies** *Inrichting* De zone moet zodanig ingericht worden dat op termijn over de gehele zone een aaneengesloten en gelijkvormig geheel verkregen wordt. Het eerst vergunde ontwerp vanaf de inwerkingtreding van het RUP is bepalend voor de latere aanvragen. De ontsluiting van de garagezone dient te gebeuren via de 'oude' Potaardestraat. De breedte van de gemeenschappelijke toegang moet minstens 3m bedragen. De situering van deze toegangsruimte is vrij en dient aangegeven te worden bij het indienen van de bouwaanvraag voor de realisatie van de autobergplaat(sen). *Plaatsing en grootte* De autobergplaatsen worden opgericht zoals aangegeven op plan en hebben een bouwdiepte van 6m. Twee of meer reeksen autobergplaatsen kunnen

		parallel aan elkaar worden opgericht op voorwaarde dat steeds een afstand van min. 6 à 7m behouden blijft voor in- en uitrijbewegingen (zie figuur typeprofiel*).* *Materiaalgebruik* De materiaalkeuze is vrij; doch alle gevels worden verplicht opgetrokken in gevelmetselwerk (baksteen), Voor de dakbedekking zijn alle gangbare materialen toegestaan. *Voorschrift figuur: typeprofiel voor nieuwbouw van garages* 

7.3 Ruimtebalans, toetsing MER-plicht en ruimtelijk veiligheidsrapport

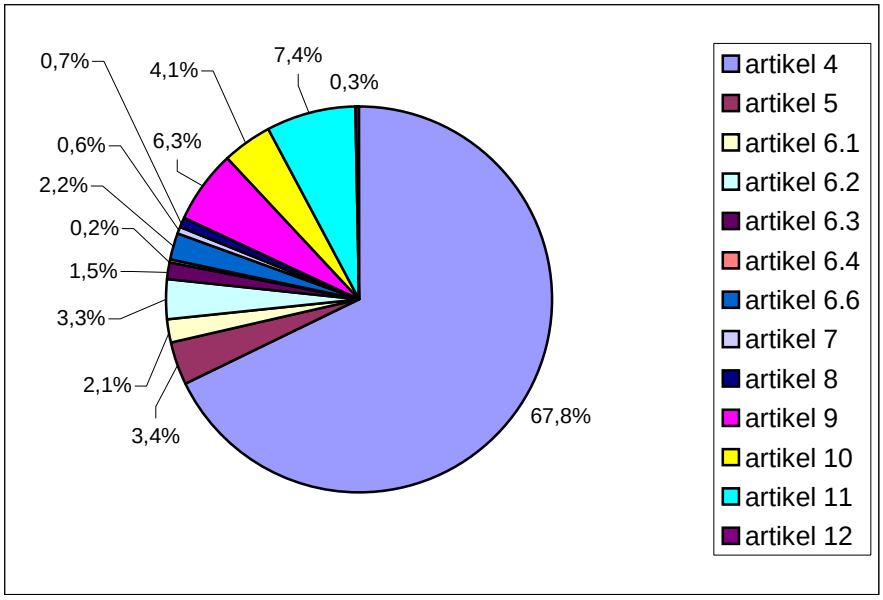
7.3.1 Ruimtebalans

De kwantitatieve kenmerken van de bestemmingswijziging kunnen verduidelijkt worden in een technische fiche. Onder de vorm van een aantal cijfergegevens wordt een overzicht gegeven van de verschillende bestemmingen en hun aandeel in het ruimtegebruik binnen het plangebied. Deze bestemmingen worden weergegeven voor het voorontwerp RUP dat gemaakt wordt op basis van de structuurschets.

Tabel 10: oppervlakte bestemmingen PRUP Krekelenberg II

Art.	***Bestemming***	***opp. in ha***	***Aandeel (%)***
art.1	*Uitvoering RSPA en strijdige voorschriften*		
art.2	*Algemeen geldende voorschriften*		
art.3	*begripsomschrijvingen*		
art. 4	Zone voor gemengd regionaal bedrijventerrein	15,99	67,8
art. 5	Zone voor KMO	0,81	3,5
art. 6.1	Zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur	0,49	2,1
art. 6.2	Zone voor nieuwe Potaardestraat	0,77	3,3
art. 6.3	Zone voor oude Potaardestraat	0,35	1,5
art. 6.4	Zone voor ‘s Herenbaan	0,045	0,2
art. 6.5	*Zone voor spoorweg*		
art. 6.6	Zone voor ontsluiting van KMO-zone, woningcluster, autobergplaatsen en langzaam verkeer	0,52	2,2
art. 7	Zone voor aaneengesloten bebouwing	0,14	0,6
art. 8	Zone voor tuinstroken	0,17	0,7
art. 9	Zone voor groenbuffer type 0	1,49	6,3
art. 10	Zone voor groenbuffer type 1	0,97	4,1
art. 11	Zone voor groenbuffer type 2	1,75	7,4
art. 12	Zone voor gegroepeerde autobergplaatsen	0,073	0,3
	Totaal:	**23,51**	

Figuur 36: procentuele verhouding bestemmingen PRUP Krekelenberg



7.3.2 Toetsing aan de MER-plicht

In het plangebied is meer dan 3 ha bos gelegen. In het kader van de MER wetgeving is voor elk project waarbij een MER plichtige activiteit plaatsvindt een MER noodzakelijk. Hiervan kan enkel afgeweken worden door de opmaak van een ontheffingsaanvraag.

Bij gebrek aan uitvoeringsbesluit (cfr.art. 4.2.2 §1 DABM) betreffende het plan-MER kan besloten worden dat er geen plan MER kan opgemaakt worden.
Bij uitvoering van projecten zal op het niveau van de vergunningen een project-MER worden gevraagd.

7.3.3 Ruimtelijk veiligheidsrapport

Het veiligheidsrapport moet worden opgesteld ingeval bij ruimtelijke uitvoeringsplannen blijkt dat door de nieuwe bestemming of het gebruik van de grond, de preventie of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen in het gedrang komt.

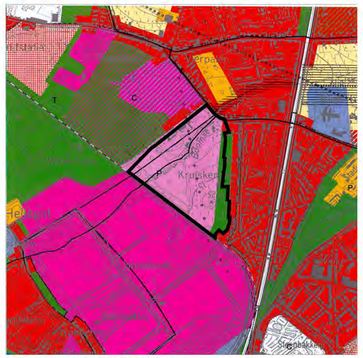
Het ruimtelijk veiligheidsrapport is een openbaar document waarin, van een voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling wordt gegeven van de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe of bestaande inrichtingen en hun omgeving, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

De initiatiefnemer m.b.t tot het opstellen van een ruimtelijk veiligheidsrapport is de overheid die het initiatief neemt tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

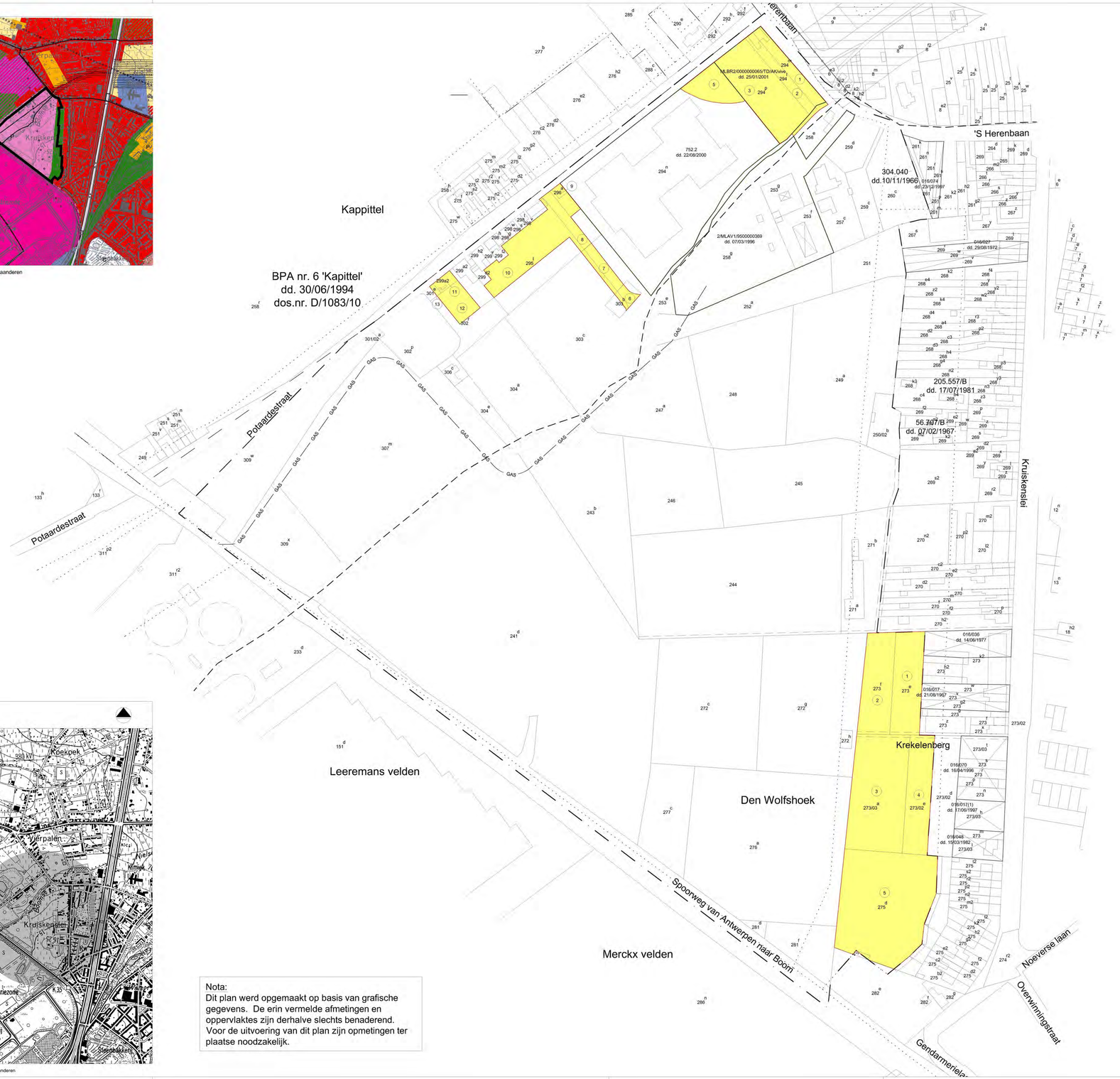
De cel veiligheidsrapportering vraagt voor dit RUP evenwel geen ruimtelijk veiligheidsrapport.
Uit de haar gekende gegevens blijkt immers dat binnen het afbakeningsgebied van het RUP geen ‘Seveso-inrichtingen’ aanwezig zijn.
In de omgeving van het RUP, binnen een afstand van ca 2 km, is er wel een hoge drempel Seveso-inrichting gelegen, nl. Prayon.
Deze inrichting ligt er evenwel op voldoende afstand van het betrokken gebied.

8 Onteigeningsplan

Onderhavig RUP bevat een onteigeningsplan voor bepaalde delen van het uitvoeringsplan.
Woningencluster oude Potaardestraat
Deze cluster zal voorzien worden van een tuinstrook en ruimte voor garageboxen. De benodigde ruimte zal onteigend worden door IGEAN. De ruimte voor de bufferstrook zit begrepen in een overeenkomst tussen de GOM en de Lodder.
Woningen nabij geplande rotonde
Nabij de geplande rotonde zijn twee woningen gelegen die omwille van de toekomstige aanleg van de N171 onteigend dienen te worden door AWV.
Buffer Kruiskenslei
Volgens de stedenbouwkundige voorschriften moet de buffer aangelegd worden, door de beheerder, ten laatste het eerstvolgende plantseizoen na het afleveren van de stedenbouwkundige vergunning voor de ontwikkeling van de nodige infrastructuren. Het bedrijventerrein kan dus niet kan worden ontwikkeld zonder dat de bufferstroken worden aangelegd. De bedrijfspercelen die grenzen aan de verplicht aan te leggen bufferstrook werden reeds onteigend door de GOM en zouden dus onmiddellijk na de inwerkingtreding van het plan kunnen worden ontwikkeld. Voor de aanleg van de bufferstrook zijn grondverwervingen noodzakelijk. De uitvoering van het project mag geen vertraging oplopen door het uitblijven van de nodige grondverwervingen. Hiervoor is het noodzakelijk dat de hoogdringendheid wordt bekomen.
Nieuwe Potaardestraat
Het is aangewezen dat men uiteindelijk enkel de delen zal onteigenen die nodig zijn voor de uitvoering van het definitieve wegenisontwerp. Dit zal gebeuren door AWV.
Voor de percelen 241d, 307m bestaat er reeds een onteigeningsplan. Voor de delen die nodig zijn voor de weg zal er een regeling worden getroffen tussen AWV en de eigenaar van de percelen.
Hoogdringende onteigening van de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de rotonde en de verbinding tussen de N171 en de Potaardestraat is noodzakelijk om een gezonde terreinontwikkeling te garanderen. AWV heeft de nodige werken ingeschreven in het lopende driejarenprogramma.



Gewestplan schaal 1/10.000 OC GIS Vlaanderen

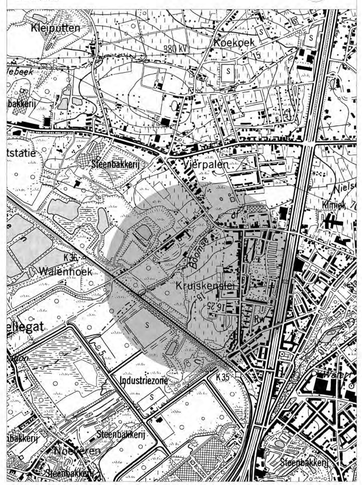


Legende:

- grens PRUP
- grens aanpalend BPA
- grens gebied volgens gewestplan
- gemeentegrens
- PIPE-line Distrigas
- 15a kadastraal perceelnummer
- te onteigenen
- 1 volgnummer te onteigenen perceel(gedeelte)

SITUERINGSPLAN

Schaal: 1/10.000



Bron: NGI Topokaarten 1993 OC GIS Vlaanderen

Nota:
Dit plan werd opgemaakt op basis van grafische gegevens. De erin vermelde afmetingen en oppervlaktes zijn derhalve slechts benaderend. Voor de uitvoering van dit plan zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.

Provincie Antwerpen
Gemeente Boom en Niel

VOORONTWERP PRUP
PRUP KREKELENBERG II

ONTEIGENINGSPLAN

PLAN NR.: 3 TOTAAL: 3	ID NR.: 121540223	SCHAAL: 1:1.000 DATUM: JAN.'06	

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIEBESTUUR ANTWERPEN
K. Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

ONTWERPER:

soresma
Schaliënhoevedreef 20I 2800 Mechelen
tel.: 03/231.55.00 fax.: 03/ 231.55.03
E-mail: info@soresma.be
ISO 9001

	contractmanager	projectleider	tekenaar
naam	J. Parys	M. Pennoman	V. Baeten
coll.			

gezien en voorlopig aangenomen door de provincieraad in zitting	bestendige deputatie bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd	gezien en definitief aangenomen door de provincieraad in zitting
de griffier de gouverneur	de griffier de gouverneur	de griffier de gouverneur

WIJZIGINGEN

Aard	Datum	Opdrachtgever	Ontwerper
Werkgroep	09.02.'04		
Werkgroep dagelijks bestuur	15.10.'04		
Werkgroep	10.12.'04		
Plenaire vergadering - dagelijks bestuur	04.02.'05		
Plenaire vergadering	09.02.'05		
Aanpassingen na Plenaire vergadering	29.04.'05		
Versie na plenaire - dagelijks bestuur - revisie 1	09.05.'05		
Versie na openbaar onderzoek - advies Procoro d.d.16-12-2005	20.01.'06		

provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II

Onteigeningsplan

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen van 23 maart 2006

De Provinciegriffier, De Voorzitter,

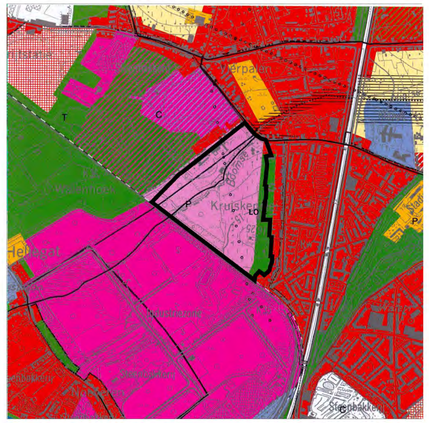
D. Tavlen G. Van den Bogaert

Ruimtelijke planner:
Jan Parys
Matthias Pennoman

Dienst Ruimtelijke Planning

PROVINCIE ANTWERPEN

121540223-224/vba



Gewestplan schaal 1/10.000 OC GIS Vlaanderen

Legende:

- grens PRUP
- grens aanpalend BPA
- grens gebied volgens gewestplan
- bestemming volgens gewestplan
- gemeentegrens
- Rooilijn met KB + datum
- buurt of voetwegen
- buurtweg nr.32 afgeschaft
- PIPE-lijn Distrigas
- reservatiestrook
- goedgekeurde verkaveling
- afgebroken
- aantal bouwlagen onder hellend dak
- aantal bouwlagen onder plat dak
- loofboom
- haag
- inrit garage - poort
- talud
- brug - tunnel
- elektriciteitscabine
- parking
- hekken
- fotostandpunt
- één gezinswoning
- bedrijfswoning
- detailhandel
- ander bedrijf
- recreatief gebouw
- overige dienst
- (gegroepeerde) garage
- onverharde weg
- verharde weg
- semi-verhard
- oprit
- spoorweg
- plantsoen
- braakliggend terrein
- weide
- akker
- tuin
- bos
- buffer
- recreatie in open lucht
- voormalige waterloop

Kappittel

BPA nr. 6 'Kapittel'
dd. 30/06/1994
dos.nr. D/1083/10

'S Herenbaan

Potaardestraat

Kruiskenslei

Lokaal bedrijventerrein
met openbaar karakter

Bufferzone

Leeremans velden

Den Wolfshoek

Merckx velden

Krekelenberg

Spoorweg van Antwerpen naar Boom

Noeverse laan

Overwinningstraat

Gendarmerielaan

Afschaffing
BD 7/4/1994

762.2
dd. 22/08/2000

304.040
dd.10/11/1966

205.557/B
dd. 17/07/1981

56.707/B
dd. 07/02/1967

2/MLAV1/6500000369
dd. 07/03/1996

MLBR2/0000000065/TD/AK/vive
dd. 25/01/2001

KB 16/10/1967

016/074
dd. 23/12/1997

016/027
dd. 29/08/1972

016/036
dd. 14/06/1977

016/017
dd. 21/08/1967

016/070
dd. 16/04/1996

016/017(1)
dd. 17/06/1997

016/048
dd. 15/03/1982

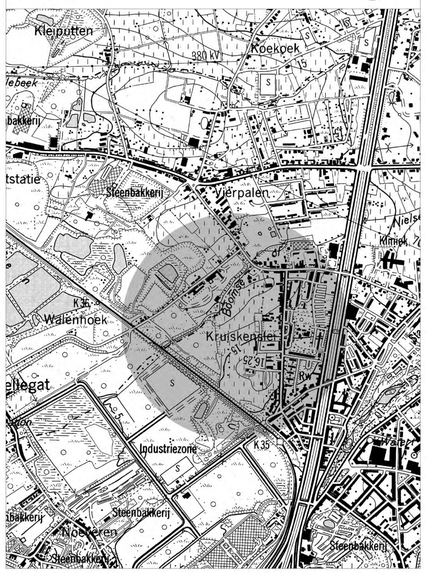
woongebied

Bufferzone

Nota:
Dit plan werd opgemaakt op basis van grafische gegevens. De erin vermelde afmetingen en oppervlaktes zijn derhalve slechts benaderend. Voor de uitvoering van dit plan zijn opmetingen ter plaatse noodzakelijk.

SITUERINGSPLAN

Schaal: 1/10.000



Bron: NGI Topokaarten 1993 OC GIS Vlaanderen

Provincie Antwerpen
Gemeente Boom en Niel

VOORONTWERP PRUP
PRUP KREKELENBERG II

BESTAANDE EN JURIDISCHE TOESTAND

PLAN NR.: 1 TOTAAL: 3	ID NR.: 121540219	SCHAAL: 1:1.000 DATUM: JAN. '06

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIEBESTUUR ANTWERPEN
K. Elisabethlei 22
2018 Antwerpen

ONTWERPER:

soresma
Brialmont 23 2000 Antwerpen
tel.: 03/227.55.00 fax.: 03 221.55.03
E-mail: info@soresma.be
ISO 9001

	contractmanager	projectleider	tekenaar
naam	J. Parys	M. Penneman	V. Baeten
coll.			

gezien en voorlopig aangenomen door de provincieraad in zitting	bestendige deputatie bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek werd neergelegd	gezien en definitief aangenomen door de provincieraad in zitting
de griffier / de gouverneur	de griffier / de gouverneur	de griffier / de gouverneur

WIJZIGINGEN

Aard	Datum	Opdrachtgever	Ontwerper
Werkgroep	09.02.'04		
Werkgroep dagelijks bestuur	15.10.'04		
Werkgroep	10.12.'04		
Plenaire vergadering	04.02.'05		
Aanpassingen na Plenaire vergadering	29.04.'05		
Versie na plenaire - dagelijks bestuur - revisie 1	09.05.'05		
Versie na openbaar onderzoek - advies Procoro d.d.16-12-2005	20.01.'06		

provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan

REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN KREKELENBERG II

Plan bestaande toestand

Gezien en definitief vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen van 23 maart2006

De Provinciegriffier, De Voorzitter,

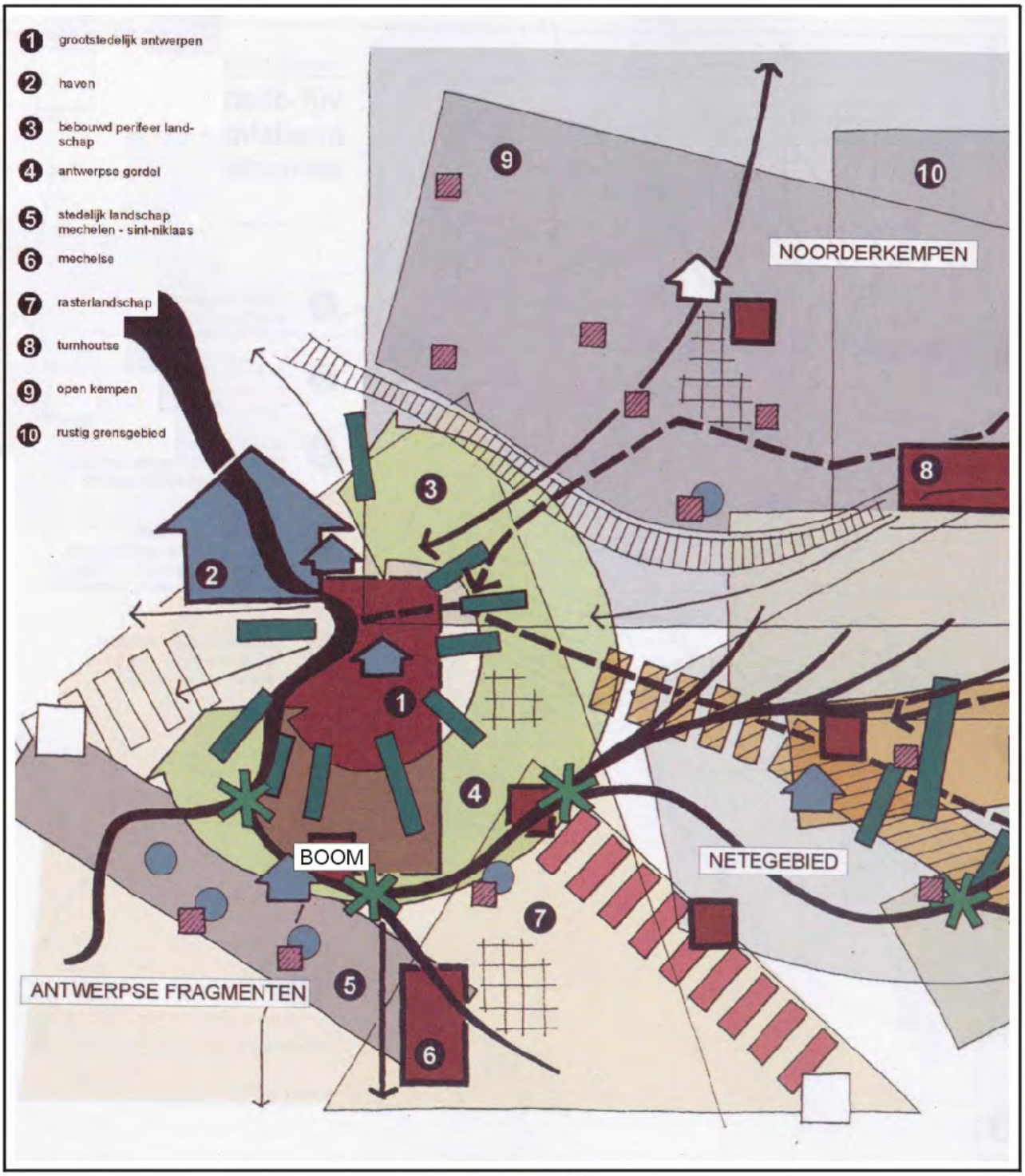
D. Toelen G. Van den Bogaert

Ruimtelijke planner:
Jan Parys
Matthias Penneman

Dienst Ruimtelijke Planning

PROVINCIE ANTWERPEN

121540219-220/vba



Legende:

- natuurlijk baken
- rivier- of beekvallei
- reliëfelement
- stedelijk gebied
- stedelijk netwerk van provinciaal niveau
- gemeenten met een structuurondersteunend hoofddorp
- specifiek economisch knooppunt
- poort van vlaams niveau
- poort van provinciaal niveau
- concentratiegebied glastuinbouw
- hoofdweg
- kanaal
- open ruimte verbinding

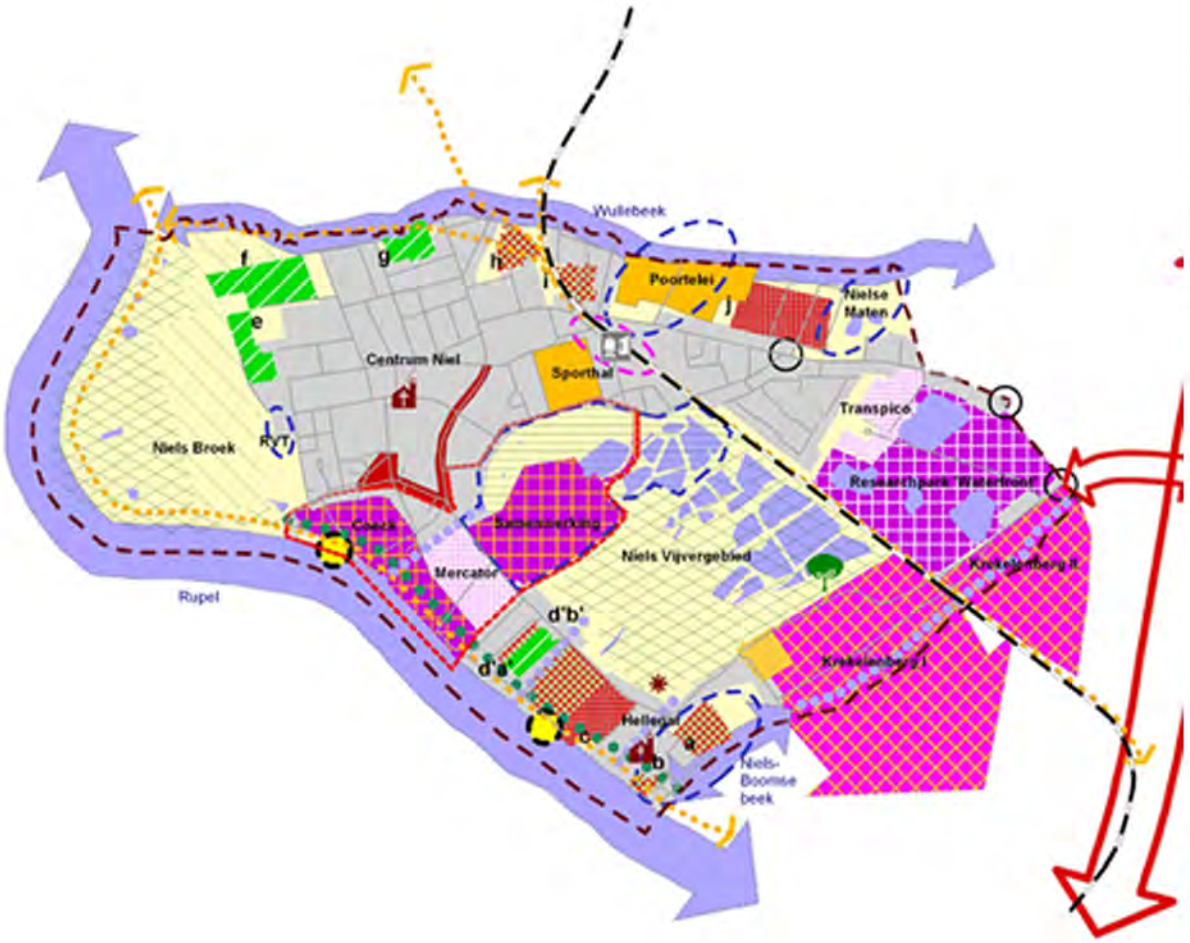
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 4 Situering Boom in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan

bron: OC GIS Vlaanderen
NGI - Topografische kaart
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540045
vakgroep: ruimte en milieubeleid

advies - en ingenieursbureau
soresma



Legende:

- station
- kerk
- uitbouw natuur in bebouwde omgeving
- Aandacht voor waterhuishouding
- spoorweg
- straten
- voet- en zandwegen
- gemeentegrens
- potentiële fietsroute
- strategische visie-ontwikkeling
- te behouden open ruimte
- aanpak stationsomgeving
- strategisch toeristisch-recreatief project
- verbinding A12
- kruispuntaanpak
- bestaande uit te bouwen sportterreinen
- af te bouwen sportterreinen

beleidscategorie
- stedelijk gebied
- woonkern

woonprogrammatiegebieden (nrs: zie tekst GRS)
- prioritair (planperiode)
- niet prioritair (na planperiode)
- niet mogelijk of niet wenselijk

categorisering bedrijventerreinen
- lokaal
- regionaal
- uitbouw researchpark (regionaal)
- herbestemming op lange termijn

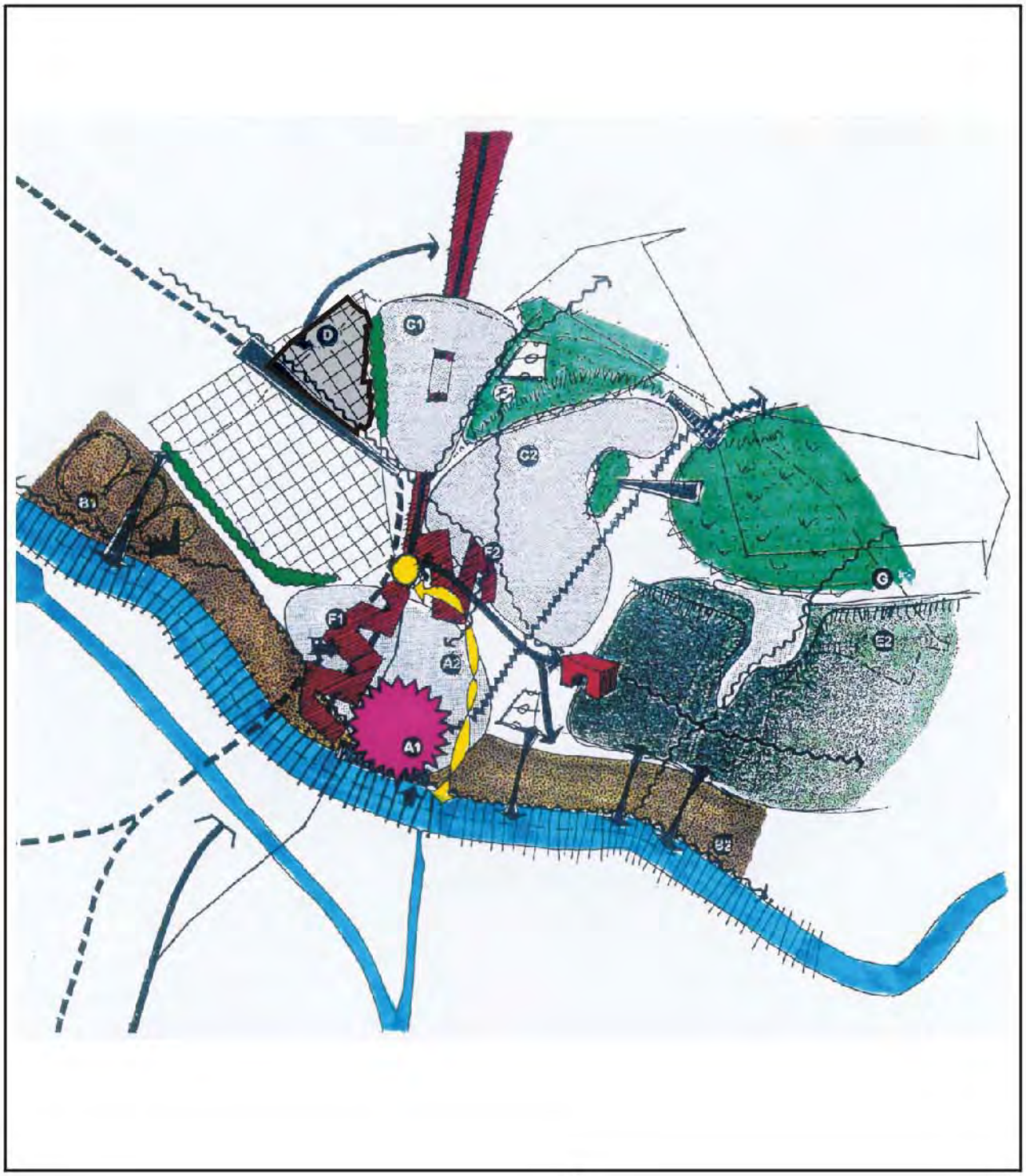
natuurlijke structuren
- aandachtszone voor KLE's
- groengebied met recreatief medegebruik
- zone met hoge natuurwaarde
- verweving landbouw-natuur
- versterking kleinhandel
- Natuurlijke uitbouw valleigebied Rupel, Wullebeek, Niels-Boomse beek
- bebouwingsconcentratie

PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 5: GRS Niel

bron: Soresma
schaal: zonder schaal
datum: oktober 2004
doc.nr.: 121540123
vakgroep: ruimte en milieubeleid

advies- en ingenieursbureau soresma



Legende:

- rivievallei
- stedelijke rivier
- beekvallei
- natuurgebied
- kleifront
- strategisch ontwikkelingsgebieden
- winkelwandelcentrum met waterfront
- compacte woonkern
- historisch verweven woon-werkgebied
- grootschalig bedrijventerrein
- toeristisch-recreatief kerngebied
- toeristische poort
- toeristisch-recreatief fietsnetwerk
- ontspanningsinfrastructuur
- cultuurhistorisch landschap
- complex gaaf landschap
- openruimte gordel
- openruimte verbinding
- groene verbinding
- rondweg
- toegangspoort
- verdeelweg
- Plangebied

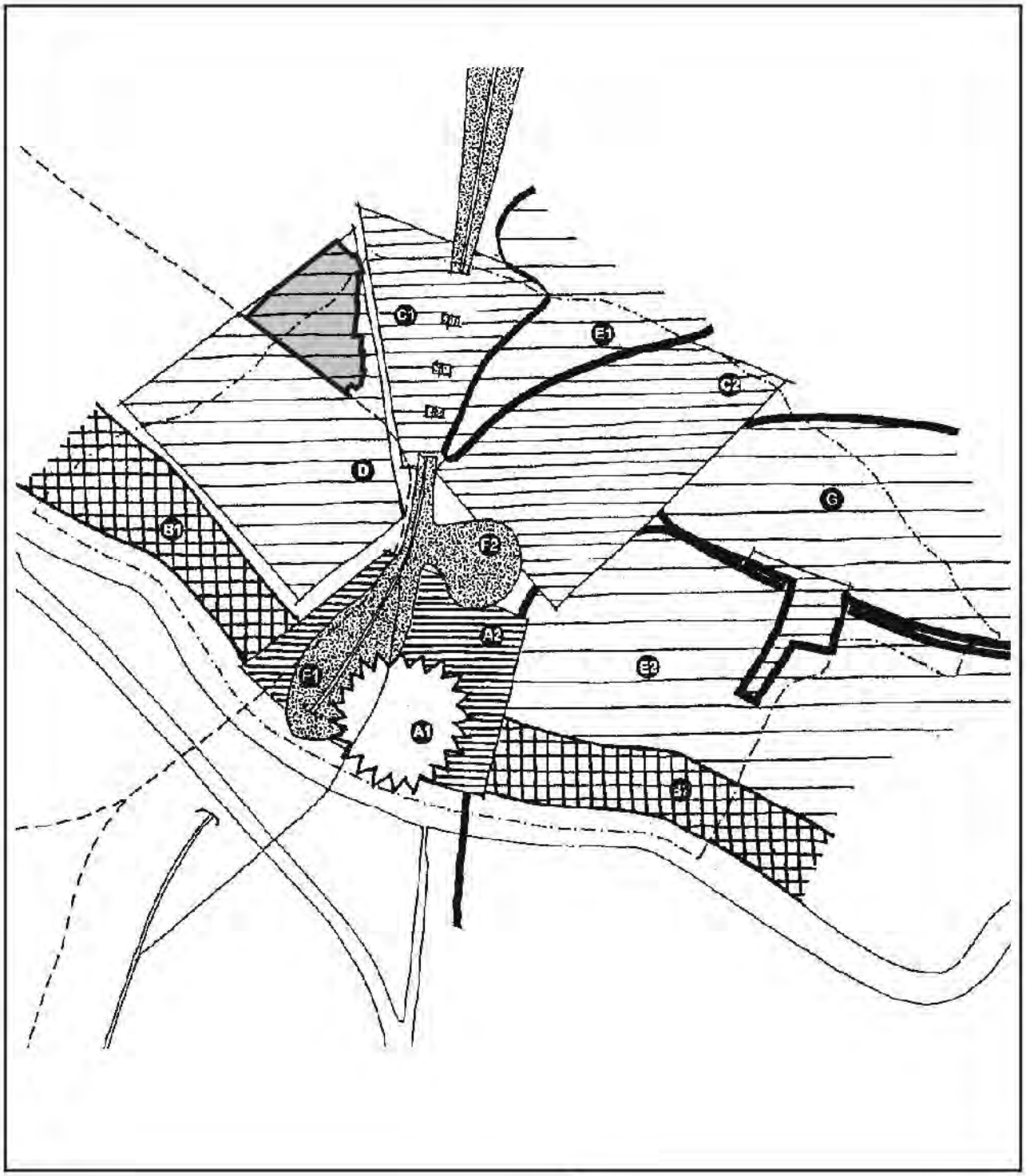
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 6a Synthese gewenste ruimtelijke structuur

bron: ruimtelijk structuurplan Boom
studiegroep omgeving - april '01
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540048
vakgroep: ruimte en milieubeleid

advies - en ingenieursbureau
soresma



Legende:

- A1 winkel-wandelcentrum
- A2 hoofdkern
- B1 Noeveren
- B2 Hoek
- C1 Driehoek- Kruiskenslei
- C2 Noord
- D Krekelenberg
- Plangebied
- E1 Park Van Boom
- E2 complex van onopgevulde kleiputten
- F1 ruime stationsomgeving + ruimten gekoppeld aan A12
- F2 gebied tussen Velodroomstraa en Molenstraat
- G Kleine Steyten - Bosstraat

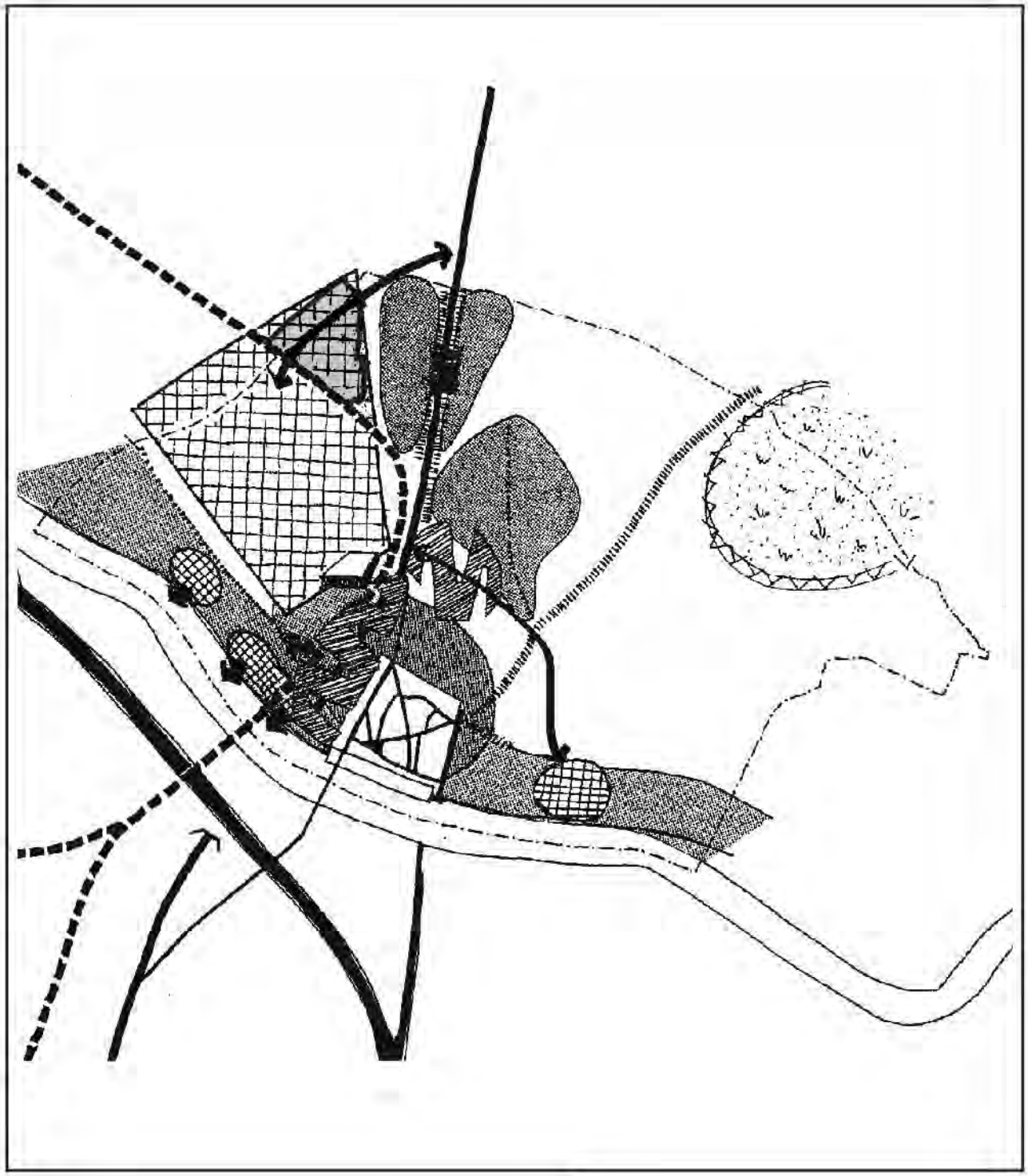
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 6b Gewenste deelruimten Boom

bron: ruimtelijk structuurplan Boom
studiegroep omgeving - april '01
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540046
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma



Legende:

- grootschalig bedrijventerrein
- kleinschalig bedrijventerrein
- kleinschalig (watergebonden) bedrijventerrein
- winkel-wandelcentrum + waterfront
- strategisch ontwikkelingsgebied
- gemengd woongebied
- bundeling kleinhandel lokale bedrijvigheid
- Plangebied
- overslag knooppunt goederen spoor/weg
- kleinschalige landbouwzone

PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 6c Gewenste ruimtelijk economische structuur

bron: ruimtelijk structuurplan Boom studiegroep omgeving - april '01
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr: 121540047
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma

Legende:

- hoofdfietsas
- verbindingsas
- plangebied

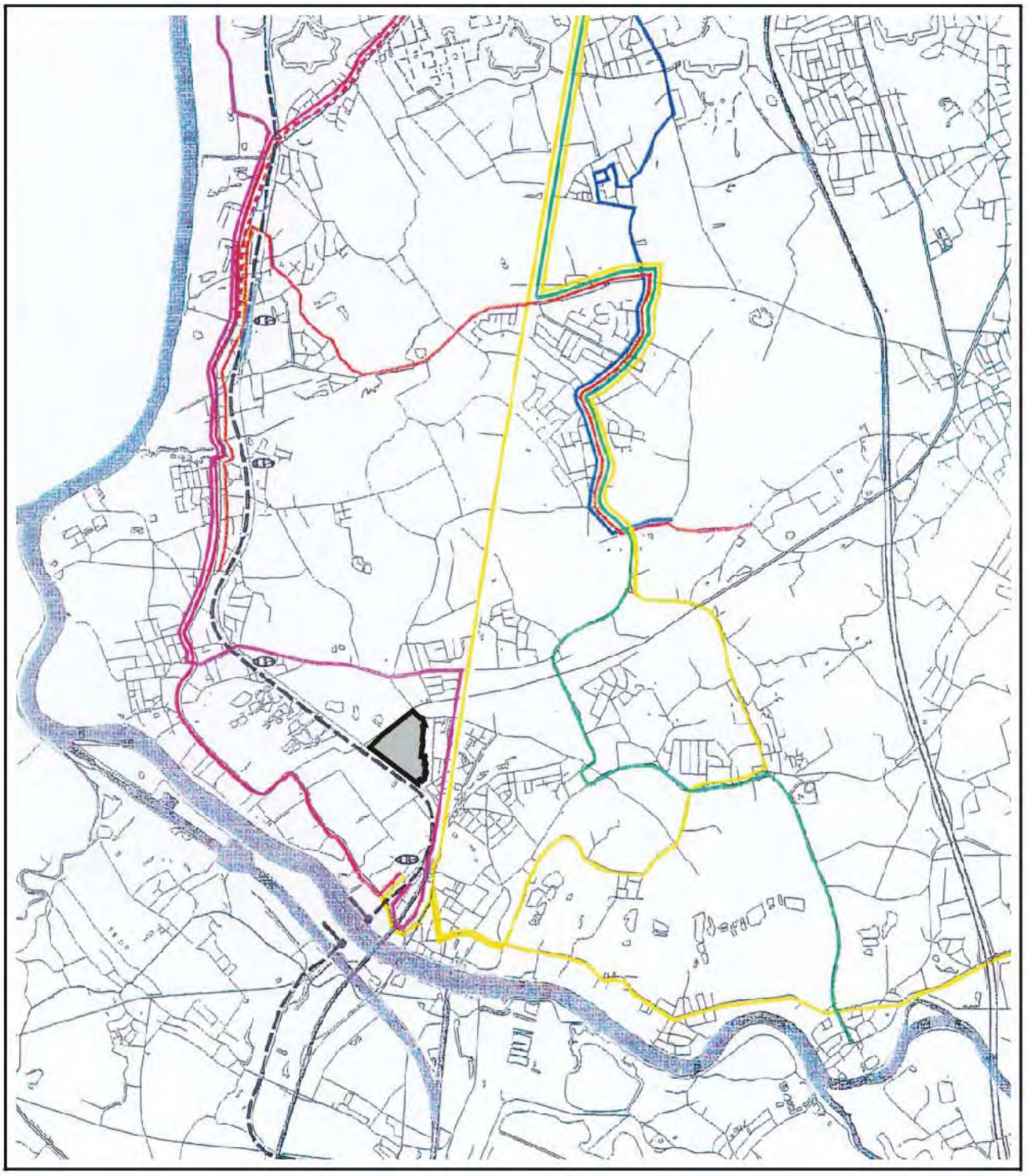
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 7 Gewenst intergemeentelijk fietsnetwerk

bron: mobiliteitsplan Rupelstreek & Aartselaar studiegroep omgeving - januari 2000
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540049
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma



Legende:

- spoorweg
- beweegbare spoorbrug
- station
- tramlijn 12
- plangebied
- buslijn 290
- buslijn 52a1
- buslijn 50.0 (bijakte nr.9)
- buslijn 50.1 (bijakte nr.9)
- buslijn 50.2 (bijakte nr.9)
- buslijn 13a
- buslijn 26

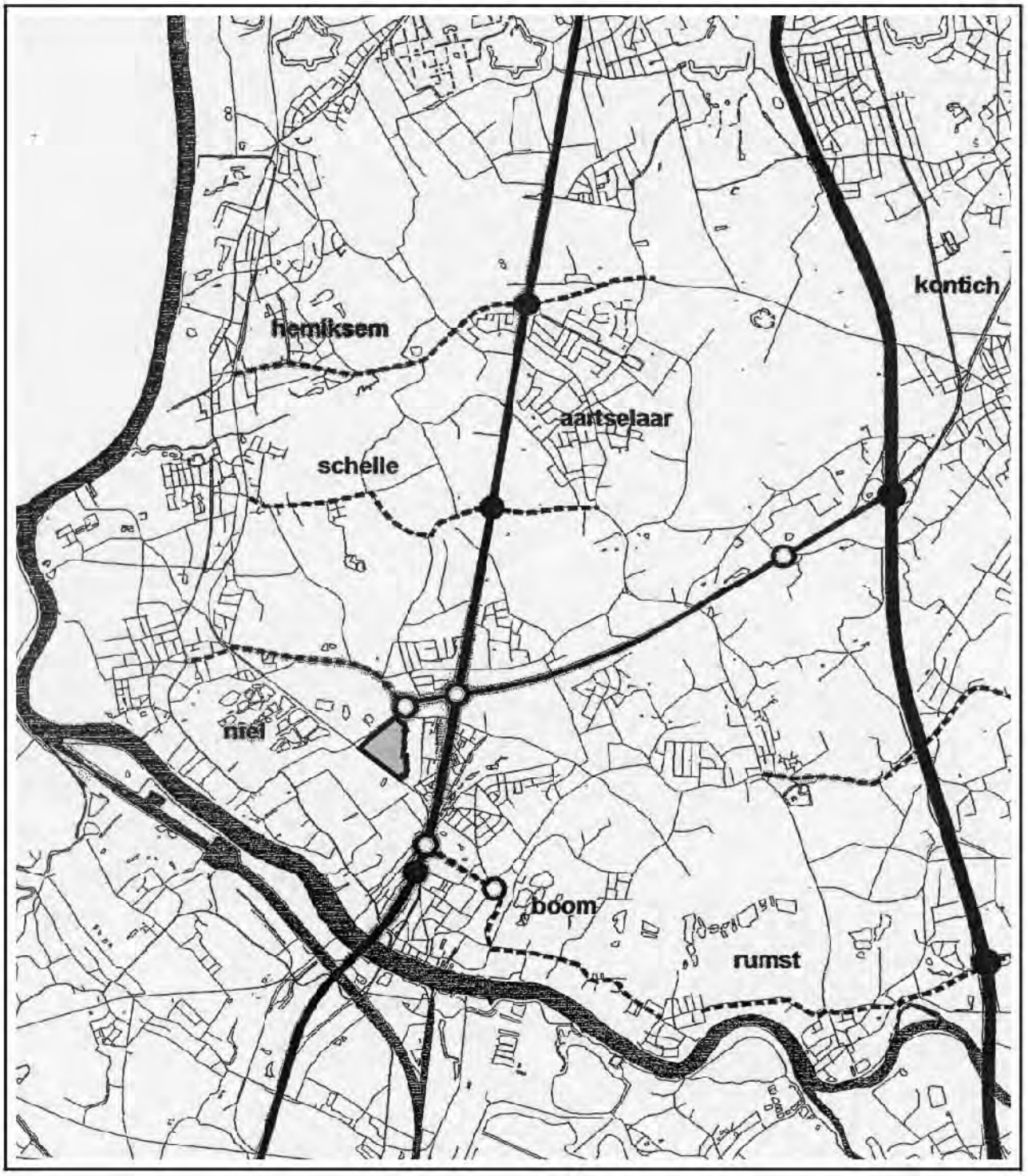
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 8 Ontsluitend openbaar vervoernetwerk

bron: mobiliteitsplan Rupelstreek & Aartselaar studiegroep omgeving januari 2000
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540050
vakgroep: ruimte en milieubeleid

adviez - en ingenieursbureau soresma



Legende:

- Hoofdweg
- primaire weg, categorie I
- lokale verbindingsweg
- lokale ontsluitingsweg
- gelijkvloersknooppunt
- ongelijkvloers knooppunt
- plangebied

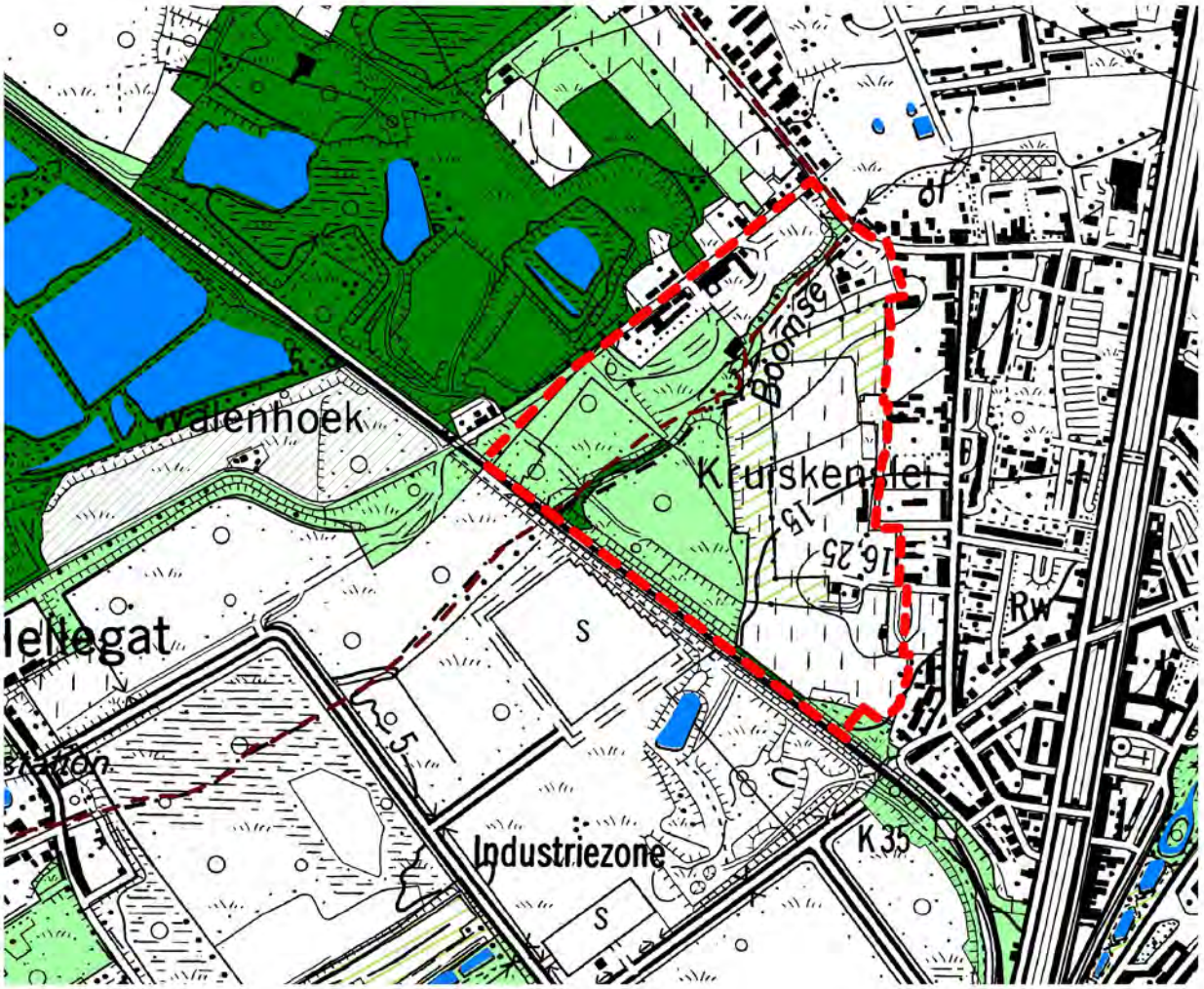
PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 9 Intergemeentelijk autonetwerk

bron: mobiliteitsplan Rupelstreek & Aartselaar
studiegroep omgeving - januari 2000
schaal: zonder schaal

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540051
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma



Legende:

- wateroppervlak
- afbakening PRUP
- gemeentegrens

Biologische waarderingskaart (15/04/04)

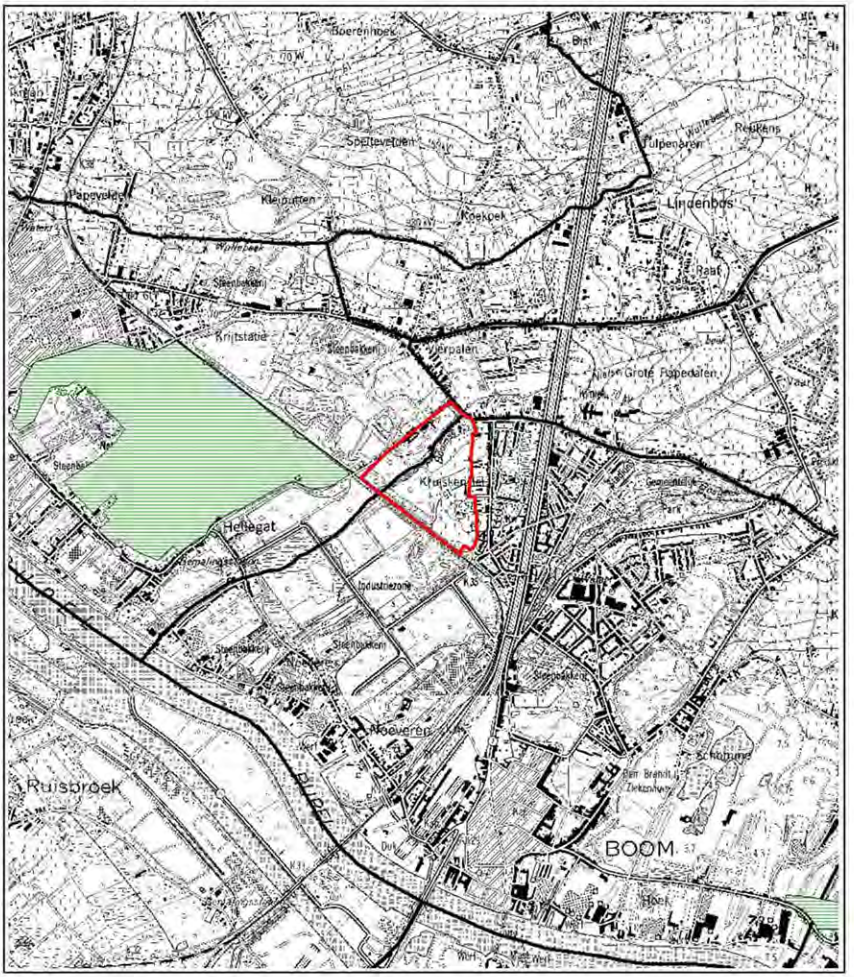
- minder waardevol
- complex minder waardevol met waardevolle elementen
- complex minder waardevol met zeer waardevolle elementen
- waardevol
- complex waardevol met zeer waardevolle elementen
- zeer waardevol
- complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen

PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 11 Biologische waarderings-kaart

bron: OC GIS Vlaanderen
schaal: zie tekening
datum: oktober 2004
doc.nr.: 121540121
vakgroep: ruimte en milieubeleid

advies- en ingenieursbureau
soresma



Legende:

- Grote eenheden natuur
- Grote eenheden natuur in ontwikkeling
- Prup-grens
- Gemeentegrens

PRUP-KREKELENBERG II

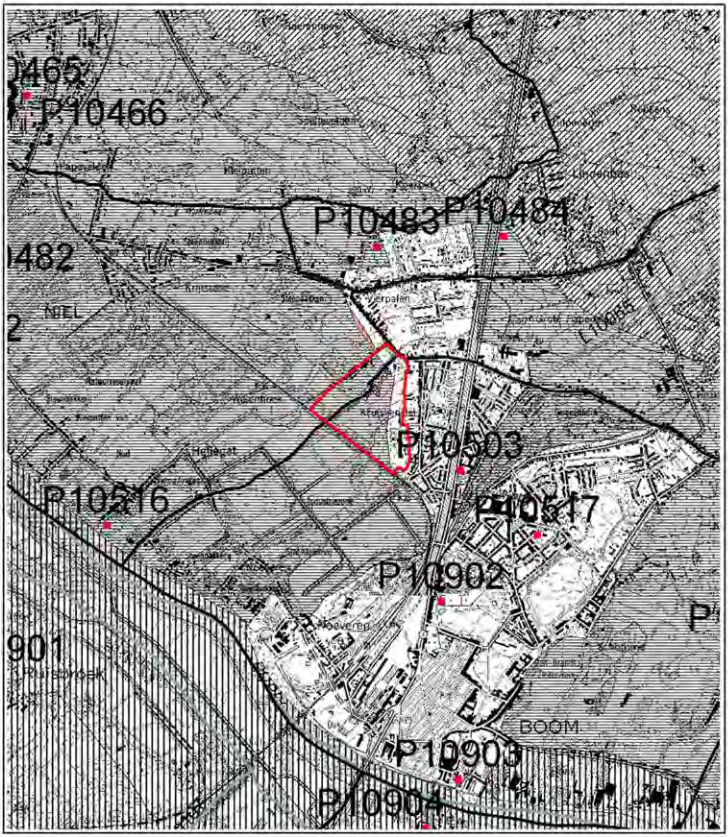
Figuur 19 VEN-gebieden

bron: OC GIS Vlaanderen
NGI - topografische kaart

schaal: 0 200 400 600 800 1000 meters

datum: februari 2004
doc.nr.: 121540054
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma



Legende:

Traditionele landschappen
- Land van Boom
- Land van Kontich-Ranst
- Rupevallei
- Scheldevallei stroomafwaarts Gent

Landschapsrelicten
- Lijnrelicten
- Puntrelicten
- Ankerplaatsen
- Relictzones

Prup-grens

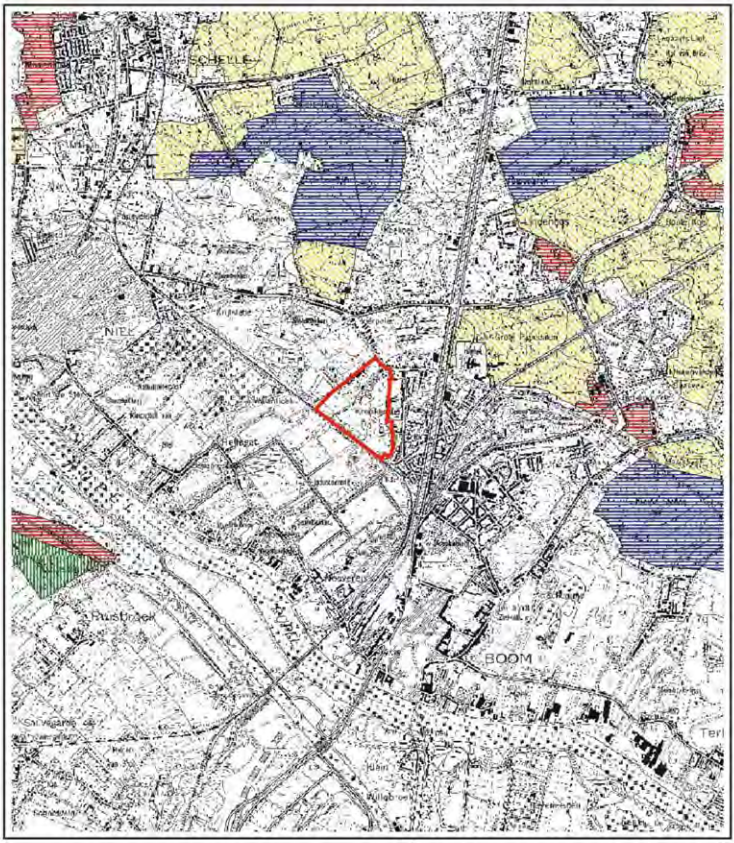
Gemeentegrens

PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 20 **Relictenatlas**

bron: DC GIS Vlaanderen
NGI Topografische kaart
schaal: 1:5000
datum: februari 2004
doc.nr: 121540055
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma



Legende:

- Bos - Uitsluiten uit agrarisch gebied
- Natuur - Uitsluiten uit agrarisch gebied
- Niet gerealiseerd - Opnemen in agrarisch gebied
- Structureel aangelast - Uitsluiten uit agrarisch gebied
- Zone non-aedificandi
- Verwevingsgebied
- Agrarisch gebied
- Plangebied

PRUP-KREKELENBERG II

Figuur 32 Agrarische activiteiten

bron: OC GIS Kadscan
schaal: zonder schaal
datum: februari 2004
doc.nr: 121540059
vakgroep: ruimte en milieubeleid

soresma