



Provincie  
Antwerpen

DIENST RUIMTELIJKE PLANNING  
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

## KADERPLAN

Onderzoek  
naar locaties voor  
geluidsproducerende sporten



## Colofon



### **Opdrachtgever:**

Dienst Ruimtelijke Planning  
Provincie Antwerpen  
Koningin Elisabethlei 22, 2000 Antwerpen  
tel.: 03 240 66 00  
fax: 03 240 66 79  
ruimte@provincieantwerpen.be

contactpersoon:  
Ben De Bruyn  
ben.debruyn@provincieantwerpen.be

Dossiernummer: PROJ-2013-01

### **Opdrachthouder:**

Sweco Belgium NV  
Stationsstraat 51, 2800 Mechelen  
tel.: 015 45 13 00

contactpersoon:  
Jeroen Bastiaens  
jeroen.bastiaens@swecobelgium.be

projectteam:  
Jeroen Bastiaens; projectleider  
Stephanie Verbeeck; projectmedewerker  
Kristien Mariën; projectmedewerker  
Els Creemers; projectmedewerker  
Guy Putzeys, geluidsdeskundige DBA-Plan

Projectnummer: 316557  
Versie: 1257\_0047\_03\_eindrapport\_b

## Inhoud

1.	Inleiding .....	5
1.1.	Aanleiding en historiek .....	5
1.2.	Opdrachtschrijving .....	6
1.3.	Spoor 1 (cases) .....	6
1.4.	Spoor 2 (afwegingskader nieuwe terreinen) .....	6
1.5.	Opbouw en doel van deze nota .....	7
2.	Introductie tot geluid, geluidsproducerende sporten en mogelijke maatregelen .....	8
2.1.	Wat is geluid? .....	8
2.2.	Terminologie .....	9
2.3.	Akoestische kenmerken geluidsproducerende sporten .....	11
2.4.	Normen en meetmethoden .....	13
2.5.	Elektrische voertuigen .....	15
2.6.	Mogelijkheden indoor oefenomloop .....	15
2.7.	Wat zijn mogelijke milderende maatregelen? .....	16
3.	Onderzoek haven van Antwerpen .....	19
3.1.	Juridisch kader .....	19
3.2.	Tijdelijk oefenterrein voor motorcross .....	19
3.3.	Screening mogelijke zoekzones .....	19
3.4.	Specifieke aandachtspunten .....	20
3.5.	Conclusie .....	20
4.	Militair domein Ravels .....	21
4.1.	Ruimtelijke situering .....	21
4.2.	Relevante studies m.b.t. plangebied .....	23
4.3.	Planningscontext .....	25
4.4.	Scoping kwetsbaarheden .....	34
4.5.	Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten .....	37
5.	Hondapark Balen .....	43
5.1.	Ruimtelijke situering .....	43
5.2.	Relevante studies m.b.t. plangebied .....	45
5.3.	Vergunningtoestand .....	46
5.4.	Planningscontext .....	47
5.5.	Scoping kwetsbaarheden .....	53
5.6.	Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten .....	54

6.	Motorcrossterrein Breugelheide Lille .....	58
6.1.	Ruimtelijke situering .....	58
6.2.	Relevante studies m.b.t. plangebied .....	60
6.3.	Vergunningtoestand .....	60
6.4.	Planningscontext .....	61
6.5.	Scoping kwetsbaarheden .....	68
6.6.	Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten .....	70
7.	Methodiek afwegingskader nieuwe terreinen .....	78
7.1.	Ruimte-inname .....	79
7.2.	Verstoring mens .....	85
7.3.	Verstoring fauna en flora .....	88
7.4.	Combinatiekaart .....	90
8.	Aanzet visie en voorstel selectie zoekzones .....	99
8.1.	Voorkeuroptie (optie 1): inpassing van nieuw(e) terrein(en) in functie van draagkracht .....	99
8.2.	Optie 2: spreidingsmodel .....	103
8.3.	Selectie zoekzones .....	103
8.4.	Actieplan: voorstel vervolgacties / - studies .....	103
	Bijlage 1: ruimtebehoefte en specifieke eisen per sporttak .....	104
	Bijlage 2: screening zoekzones Haven .....	106
	Zoekzone 1: Romeynsweel .....	106
	Zoekzone 2: Ordamstraat .....	107
9.	Bijlage 3: fiches zoekzones .....	112

## 1. Inleiding

### 1.1. Aanleiding en historiek

Motorcross is en blijft een populaire sport in Vlaanderen. Zowel in het verleden als in het heden behoren de Vlaamse motorcrossers tot de absolute wereldtop. Wegens gebrek aan voldoende permanente terreinen, moeten liefhebbers van de motorsport voor hun oefenritten vaak hun toevlucht zoeken op de paden en (zand)wegen in het landelijke gebied. Dat wildcrossen wordt door veel mensen, bewoners en gebruikers van het buitengebied, echter als zeer storend ervaren.

De provincie Antwerpen wil daarom haar zoektocht naar locaties voor motorcross voortzetten en trekt het onderzoek breder open naar potentiële locaties voor diverse geluidsproducerende sporten (motorsport, autosport, schietsport) binnen de provincie Antwerpen.

MOTORSPORT	AUTOSPORT	SCHIETSPOORT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorcross (MX)</li> <li>• Motorcross jeugd</li> <li>• Supermotard</li> <li>• Quad</li> <li>• Trial</li> <li>• Speedway</li> <li>• Enduro</li> <li>• Oval-racing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rallycross</li> <li>• Karting</li> <li>• Kartcross</li> <li>• Autocross</li> <li>• Trial</li> <li>• 4x4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleischietsport (skeet &amp; trap)</li> <li>• FKPA<sup>1</sup> (trap) mobiel</li> </ul>

Deze geluidsproducerende sporten hebben verschillende eisen qua omloop of terrein (lengte, breedte, verhard / niet verhard, configuratie, reliëf) (zie bijlage 1). Omwille van de specifieke eisen is een bepaalde omloop of terrein slechts bruikbaar voor een beperkt aantal sporttakken.

<sup>1</sup> Federatie van Karabijn- en Pistoolschutters Antwerpen

De bijhorende ruimtebehoefte is in de eerste plaats afhankelijk van de technische eisen van de omloop en bijhorende voorzieningen (paddock, controletoeren,...). Daarnaast kan ook de parkeerbehoefte voor een aanzienlijke (tijdelijke) ruimtebehoefte zorgen, in het bijzonder indien er (grote) wedstrijden worden georganiseerd.

Dit kaderplan concretiseert de ruimtelijke visie van het RSPA en vormt een uitvoering van bindende bepaling nr. 51 die stelt dat de provincie verder onderzoek kan doen naar de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsproducerende sporten.

In 2002 werd door de Vlaamse overheid een afwegingskader opgesteld voor de zoektocht naar terreinen die kunnen dienen voor geluidsproducerende sporten. Dit afwegingskader bevatte zowel negatieve als positieve criteria.

Op basis van dit afwegingskader werden er 42 zoekzones aangeduid binnen de provincie Antwerpen. Dit werd vertaald in een zoekzonekaart.

Deze 42 zoekzones werden vervolgens gescreend op basis van een aantal criteria, waarbij vier locaties in februari 2004 werden weerhouden door de Vlaamse Regering:

- Hondapark te Balen
- Kraaijenhorst te Brecht
- Zoekzone tussen Albertkanaal en E313 te Grobbendonk
- Rooiveld te Westerlo

De 4 locaties werden in 2005 door de provincie verder onderzocht en mondden uit in een motiveringsnota en knelpuntennota. De Vlaamse regering besliste in 2005 om de zoekzone in Grobbendonk te herbesteden in functie van regionale bedrijvigheid (ikv ENA – Economisch Netwerk Albertkanaal). In 2007 werd gestart met het PRUP Rooiveld, maar dit werd door een gebrek aan draagvlak stopgezet. Rond de twee overige terreinen werden (nog) geen planologische initiatieven opgestart.

In februari 2013 heeft minister Muylers een brief opgesteld aan de provincie, met de vraag tot medewerking aan het zoeken naar locaties voor een tijdelijk oefenterrein voor motorcross in de haven.

## 1.2. Opdrachtomschrijving

Sweco is door de provincie Antwerpen aangesteld voor de opmaak van het kaderplan voor geluidsproducerende sporten.

Er wordt gewerkt op drie sporen

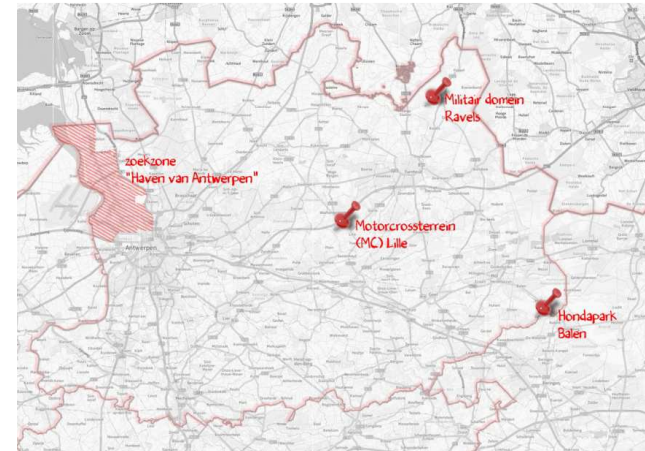
- Spoor 1 (cases): een aantal concrete locaties waarvan onderzocht wordt of (en op welke voorwaarden) er op korte / middellange termijn een geluidsproducerende sport kan beoefend worden
- Spoor 2 (locatie-onderzoek): verfijning en/of bijsturing van afwegingskader voor selectie zoekzones (ontwikkelingsperspectieven op lange termijn)

In functie van draagvlakvorming is er daarnaast ook een stakeholderanalyse (spoor 3) voorzien.

## 1.3. Spoor 1 (cases)

Voorliggend rapport geeft een overzicht van de onderzoeksresultaten van de cases die worden onderzocht. Het gaat om volgende gebieden:

- het militair depot van Weelde (Ravels)
- het Hondapark te Balen
- het bestaande motorcrossterrein Breugelheide te Lille
- de haven van Antwerpen (deel op grondgebied van provincie Antwerpen).



Figuur 1 situering cases

Het militair domein van Malle werd aanvankelijk eveneens als potentiële case aangeduid. De startbeslissing van de Vlaamse Regering (= beslist beleid) laat echter geen beleidsruimte voor geluidsproducerende sporten. Om die reden werd beslist om het militair domein te Malle niet verder te onderzoeken.

## 1.4. Spoor 2 (afwegingskader nieuwe terreinen)

In 'spoor 2' wordt (parallel aan 'spoor 1') gezocht naar nieuwe locaties voor geluidsproducerende sporten die op lange termijn kunnen worden gebruikt.

Het onderzoek baseert zich op het afwegingskader van 2002, maar actualiseert en verfijnt dit. Dit betekent dat rekening wordt gehouden met nieuwe wettelijke mogelijkheden en beperkingen (wijzigingen VCRO, planningscontext,...), ruimtelijke opportuniteiten (bv vervreemding van een aantal militaire gebieden,...) en technologische trends en ontwikkelingen (bv stillere en properere motoren, ...),...

Vanuit de principes van ruimtelijke bundeling is de klemtoon in het verleden sterk gelegd op het principe van 'multifunctionele invulling'. Dit betekent een bundeling van motorcross (MX) met andere geluidsproducerende sporten. In de praktijk zien we dat het niet evident is om een locatie te vinden waar een bundeling van al deze (geluidsproducerende) sporten mogelijk is. Dit vereist immers een grote beschikbare oppervlakte en een omgeving waarvan de draagkracht geschikt is om de cumulatieve effecten op te vangen. We stellen daarom voor om bij de opmaak van een nieuw afwegingskader meer gedifferentieerd te werk te gaan.

### **1.5. Opbouw en doel van deze nota**

Voorliggend eindrapport geeft een synthese van het gevoerde onderzoek.

In eerste instantie wordt een introductie gegeven tot geluid, geluidsproducerende sporten en mogelijke milderende maatregelen.

Vervolgens wordt het resultaat van het onderzoek weergegeven:

- Deel 1: onderzoeksresultaten van de vier cases (havengebied, militair depot Ravels, Hondapark Balen, MC Lille) (hoofdstuk 3 tem 6)
- Deel 2: methodiek en afwegingscriteria voor het bepalen van nieuwe terreinen, selectie van zoekzones (hoofdstuk 7).

Ten slotte worden de conclusies en aanbevelingen voor het vervoltraject geformuleerd (hoofdstuk 8).

## 2. Introductie tot geluid, geluidsproducerende sporten en mogelijke maatregelen

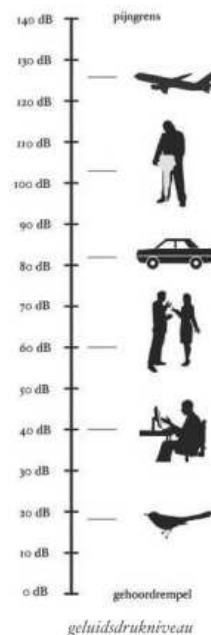
Om de impact van geluidsproducerende sporten op de omgeving te kunnen inschatten, is het belangrijk om eerst te schetsen wat geluid eigenlijk is. Vervolgens wordt aangegeven welke terminologie gehanteerd wordt. Tot slot worden gegevens vanuit de literatuur en eigen ervaringen (metingen) samengebracht om meer inzicht te krijgen in de akoestische kenmerken van geluidsproducerende sporten.

### 2.1. Wat is geluid?

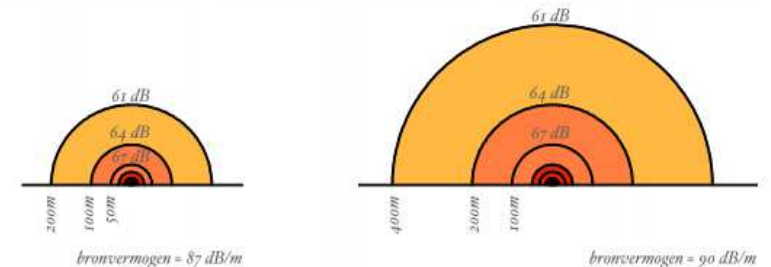
#### Wat is geluid?

Geluidsgolven zijn kleine veranderingen in de luchtdruk die zich door de lucht voortplanten en ons trommelvlies doen trillen. De grootte van deze drukwisselingen bepaalt hoe luid wij het geluid horen (het geluidsdrukniveau) en het aantal wisselingen per seconde bepaalt de frequentie (de toonhoogte). Het geluidsdrukniveau wordt uitgedrukt in decibel (dB), volgens een logaritmische schaal.

De referentiewaarde is het zwakste geluid met een frequentie van 1000 Hz dat een persoon met normaal gehoor kan waarnemen. Deze referentiewaarde geeft een geluidsdruk van 0 dB. Een vermindering met 1 dB is net waarneembaar voor het menselijk gehoor, 3 dB minder betekent een licht verminderde waarneming van het geluid en 10 dB minder wordt waargenomen als half zo luid.



<u>verschil in geluidsniveau (dB)</u>	<u>geluidsenergie</u>	<u>menselijke waarneming</u>
-1	-20% (x0.8)	(-) amper merkbaar
-3	-50% (/2.0)	- licht verminderd
-10	-90% (/10.0)	/2 half zo luid

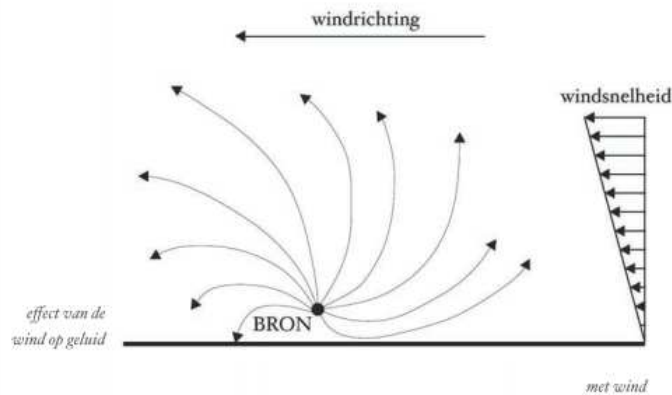


<u>bronvermogen = 87 dB/m</u>	<u>geluidscour</u>	<u>bronvermogen = 90 dB/m</u>	<u>geluidscour</u>
afstand 50 m	67 dB	afstand 100 m	67 dB
afstand 100 m	64 dB	afstand 200 m	64 dB
afstand 200 m	61 dB	afstand 400 m	61 dB

Geluidsniveaus in functie van afstand tot de weg en het bronvermogen/m

Figuur 2 Kenmerken van geluid (Bron: AWW i.s.m. Vlaams bouwmeester (2010). Geluidswerende maatregelen, Voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen)





Wat is de invloed van wind?

Ook de wind heeft een belangrijke invloed op de geluidsvoortplanting. De hoogste geluidsniveaus worden opgetekend bij meewindcondities (van de weg richting woningen). Met toenemende afstand (>50m) neemt de variatie van het geluidsniveau in functie van de windrichting toe.

De door meewind neerwaarts gekromde geluidsstralen kunnen zo over een scherm heen toch bij de woningen terechtkomen. Dit effect neemt toe naarmate de weg en/of de woningen zich op grotere afstand van het scherm bevinden.

## 2.2. Terminologie

### 2.2.1. Geluidsemisatie- en immissie

Geluidsemisatie = geluid ter hoogte van of nabij de bron → in het kader van deze studie gaat het om geluid afkomstig van de voertuigen / schietstand (= onafhankelijk van de omgeving). Deze geluidsemisatie wordt weergegeven aan de hand van het begrip: geluidsvermogeniveau in dB(A).

Geluidsimmissie: geluid ter hoogte van de ontvanger (bv een woning of verstoringsgevoelige habitat) (= afhankelijk van de specifieke ruimtelijke context). Dit wordt weergegeven in dB(A).

### 2.2.2. Omloop voor motorvoertuigen

In Vlarem wordt gesproken over een omloop voor motorvoertuigen (afdeling 5.32.10.). Hieronder wordt verstaan:

- "**motorvoertuig**": voertuig, te land en/of te water, aangedreven door een verbrandingsmotor, ongeacht de gebruikte brandstof;  
→ *zowel sportvoertuigen voor auto- als motorsport wordt dus omschreven als 'motorvoertuig'*

- "**omloop**": de in niet gesloten ruimten en niet op de openbare weg of openbare waterweg gelegen terreinen, of gedeelten van terreinen, waarop snelheidswedstrijden, hinderniswedstrijden, testritten, oefenritten of ander recreatief gebruik van motorvoertuigen plaatsvindt;

### 2.2.3. Motorvoertuigen toegelaten in het verkeer

Vlarem maakt een onderscheid tussen motorvoertuigen die beantwoorden aan de geluidsnormen om toegelaten te worden in het verkeer (cf. algemeen reglement op de technische eisen waaraan motorvoertuigen moeten voldoen om in het verkeer te worden gebracht) en motorvoertuigen die daar niet aan voldoen en enkel toegelaten worden op specifieke omlopen.

#### 2.2.4. Gereguleerde (permanente) omloop

Het gebruik van elke permanente omloop is gekoppeld aan specifieke voorwaarden. Daarom introduceren we in het kader van deze studie het begrip *gereguleerde omloop*. De voorwaarden worden meestal vastgelegd in de omgevingsvergunning. Het kan gaan om gebruiksbeperkingen in de tijd (openingsuren,...) en/of akoestische beperkingen (bv normen voor geluidsimmissie op bepaalde afstanden van het terrein,...).

Er worden in VLAREM II geen normen opgelegd op het immissiepunt<sup>2</sup>, maar dit kan wel als bijzondere voorwaarde in de omgevingsvergunning worden voorzien.

Permanente (gereguleerde) omlopen worden in VlareM beschouwd als een klasse 1 of klasse 2 inrichting<sup>3</sup>.

#### 2.2.5. Tijdelijke omloop

Het gebruik van bepaalde omlopen beschreven in de rubrieken 32.9.1 en 32.9.2 worden als 'tijdelijk' bestempeld en door het VlareM zeer expliciet ingeperkt tot één of enkele 'wedstrijden' per jaar (incl. test- en oefenritten). In tegenstelling tot de permanente terreinen (rubrieken 32.9.3 (a-d) – 32.9.5) is er voor deze inrichtingen GEEN mogelijkheid om het aantal dagen uit te breiden. Deze rubrieken zijn bedoeld om

<sup>2</sup> *De milieukwaliteitsnormen voor nieuwe inrichtingen van klasse 1 en 2 (VlareM II, art. 4.5.3) zijn niet van toepassing voor omlopen voor gemotoriseerde sporten en schietstanden in open lucht. Er kunnen in de omgevingsvergunning echter wel specifieke immissienormen worden opgelegd*

<sup>3</sup> *Of het gaat om een klasse 1 dan wel klasse 2 inrichting wordt bepaald door de geluidsemmissie van de voertuigen (resp. hoger / kleiner of gelijk aan 98 dB(A) en de omvang van de race- / testbaan (indien 5ha of meer is het sowieso een klasse 1-inrichting). Outdoor-kartings worden sowieso beschouwd als klasse 2-inrichting*

terreinen te vergunnen die enkel worden gebruikt voor occasioneel gebruik (enkele wedstrijden of zeer beperkt recreatief gebruik, één voertuig).

Voor de klasse 3-inrichtingen (1 wedstrijd per jaar + aansluitende oefenritten) worden door de recent goedgekeurde VlareM-trein<sup>4</sup> meerdere (max. 3) trainingdagen mogelijk (*"een wedstrijd kan gespreid zijn over maximum twee aaneensluitende kalenderdagen en de bijhorende oefenritten, op andere dagen dan de wedstrijddagen, zijn gespreid over maximum drie dagen en ze vallen binnen de periode drie dagen voor de wedstrijd en de dag na de wedstrijd"*);<sup>5</sup>

Tijdelijke klasse 2-inrichtingen zijn omlopen waarop per jaar twee of drie wedstrijden (+ aansluitende dag met oefenritten) plaatsvinden; *"een wedstrijd, inclusief bijhorende oefenritten kan gespreid zijn over maximum twee aaneensluitende kalenderdagen"*

#### 2.2.6. Schietstand in open lucht

In VlareM zijn specifieke bepalingen voor schietstanden in open lucht bepaald (afdeling 5.32.8). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen

1. Schietstanden voor wapens met veren of perslucht (voor paintball en voor kruisbogen (uitgezonderd gaaischieten met de handboog))
2. Schietstanden voor kleiduifschieten met vuurwapens
3. Schietstanden voor vuurwapens (uitgezonderd Paintball en kleiduifschieten)

Voor deze schietstanden zijn omgevingsvergunningen nodig.

<sup>4</sup> *goedgekeurd d.d. 16/05/2014: de wijzigingen worden van kracht 10 dagen na de Publicatie in het Staatsblad (tot op heden nog niet gepubliceerd).*

<sup>5</sup> *Indelingslijst opgenomen als bijlage bij VlareM I: rubriek 32.9*

### 2.3. Akoestische kenmerken geluidsproducerende sporten

#### 2.3.1. Omloop voor gemotoriseerde sporten

In de literatuur zijn relatief weinig betrouwbare brongegevens beschikbaar. Wel wijdde de *Nederlandse Stichting Geluidshinder* in 1996 een studiedag aan "Sportlawaai"<sup>6</sup>. Tijdens deze studiedag werden volgende kengetallen toegekend aan motorcross en vergelijkbare activiteiten:

Tabel Kengetallen volgens studiedag "Sportlawaai"

omschrijving	LWR in dB(A)	kenmerk
wedstrijd motorcross 80 cc 250 cc 500 cc	116 à 121 123 à 127 125 à 127	crosscircuit als geheel met circa 20 motoren met vol vermogen in werking is : LWR = 138 dB(A)
quads	circa 100	
modelvliegtuig met verbrandingsmotor	100 à 105	

Tijdens dezelfde studiedag werden in functie van de afstand volgende cijfers gemeld in verband met de te verwachten geluidsniveaus:

<sup>6</sup> Sportlawaai Op de grens van recreatie en irritatie, 1996, Nederlandse Stichting Geluidshinder, Delft

Tabel Te verwachten geluidsniveaus

afstand tot het midden van de locatie in meter	aantal motoren in gebruik	
	20	40
250	65 dB(A)	70 dB(A)
500	55 dB(A)	60 dB(A)
1000	45 dB(A)	50 dB(A)

Duitse gegevens<sup>7</sup> geven voor het bron LW<sub>Aeq,t</sub> van motorcross volgende relatie in functie van het aantal motoren dat tegelijkertijd op de omloop rijdt:

$$LW_{Aeq,t} = 10 \log(\text{aantal}) + 114.4 \text{ dB(A)}$$

Deze waarde ligt in dezelfde grootteorde als de Nederlandse gegevens.

Uit een studie van het Nederlands studie bureau Peutz<sup>8</sup> blijkt dat voor 125 cc (2 takt) en 250 cc (4 takt) men gemiddeld een geluidsvermogeniveau van 120 dB(A) moet hanteren.

De frequentie-inhoud van een 2 takt is echter hoog frequent waardoor het geluid op korte afstand eerder irritant overkomt. Bij een 4 takt motor is dit eerder lager frequent geluid, waardoor de motor dan weer op grotere afstand beter te horen is.

In het kader van diverse MER- studies en studies in kader van vergunningen werden zowel berekeningen als metingen uitgevoerd. Voor het motorcross terrein te Lille en voor het terrein Waterlooos (Limburg) werden volgende geluidsdrumniveaus bekomen op basis van volgende aannames:

<sup>7</sup> Evi Hainz, Emissionsdaten von Motorsportanlagen. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 46, (1999) Nr. 5 September

<sup>8</sup> Internoise 2005 : Sound power levels of motocross courses – Jan Granneman, Frans Schermer...Peutz bv, Zoetermeer, Nederland

- De gemiddelde immissierelevante bronsterkte per crossmotor bedroeg 118dB(A) (ondergrens 116dB(A), bovengrens 120dB(A)) voor **trainingssituaties**.
- Voor **wedstrijdsituaties** wordt 120dB(A) gehanteerd.
- de maximale bronsterkte tijdens volgas acceleratie ligt 6 à 8dB hoger dan de gemiddelde bronsterkte.

Afstand tot terrein	Motorcross Lille (Studie in kader van vergunning)	Motorcross Waterloos (MER – studie)
Op 100 m van terrein	75 dB(A)	-
Op 200 m van terrein	70 dB(A)	72 dB(A)-
Op 500 m van terrein	61 à 63 dB(A)	65 dB(A)
Op 1 km van terrein	53 à 55 dB(A)	57 dB(A)

Het specifiek geluid van heel het circuit op een bepaald moment hangt af van de plaats waar de motorcrosser zich bevindt, de kracht die hij vraagt aan de moto, het afschermend effect,...

Tijdens de start van een wedstrijd worden de hoogste geluidsniveaus opgemeten in de omgeving van het circuit vermits alle crossmotoren 'full power' gaan.

### Rallycross

De geluidsemissie van de rallycross wordt geregeld volgens de bepaling van de FIA, maar deze normen zijn niet gebaseerd op de werkelijke geluidsemissie bij "vol vermogen". De werkelijke geluidsemissie en immissie kan daarmee bijgevolg niet bepaald worden.

In het kader van de milieuvergunning Rallycross "circuit Duivelsberg" werden jaarlijks geluidsmetingen uitgevoerd. Op basis van die metingen wordt hierna aangegeven welke geluidsniveaus er kunnen verwachten worden bij activiteit van Rallycross (Belgisch – Europees kampioenschap):

Afstand tot terrein	Rallycross Duivelsberg (Studie in kader van vergunning)
Op 100 m van terrein	70 dB(A)
Op 200 m van terrein	63 dB(A)
Op 500 m van terrein	58 à 59 dB(A)
Op 1 km van terrein	< 50 dB(A)

Elke circuit is uiteraard anders: zo ligt Duivelsberg deels op een berg, maar is ook weer afgeschermd voor sommige delen van het circuit.

### Outdoor karting

In het kader van het MER voor het kart-circuit van Horensbergdam werden metingen op 7,5 m uitgevoerd voor een watergekoelde kart tijdens doorrit. Er werd een maximaal geluidsniveau opgemeten van 96 à 97 dB(A) weliswaar voor een wedstrijdkaart. Dit komt overeen met een geluidsvermogeniveau van één kart met 121 à 122 dB(A). Indien 10 karts worden ingezet komen we ook aan een  $L_w = 132$  dB(A), wat ongeveer overeenkomt met het effect van de rallycross.

### Conclusie

Het geluidsniveau is afhankelijk van het aantal gemotoriseerde voertuigen, dat tegelijkertijd aanwezig is op de omloop.

Tijdens wedstrijden geeft de start een bijzondere piekbelasting (die niet voorkomt tijdens trainingssessies).

De emissiewaarden van motorcross (MX), rallycross en outdoor karting (competitie) liggen in dezelfde grootteorde. Enduro motoren liggen in het algemeen 5 dB(A) lager dan crossmotoren. Volgende kengetallen/geluidsvermogeniveaus kunnen gehanteerd worden ter bepaling van de effecten van de verschillende activiteiten.

- crosscircuit als geheel met circa 20 motoren:  $L_{WR} = 127$  dB(A)
- crosscircuit als geheel met circa 40 motoren:  $L_{WR} = 130$  dB(A)
- rallycross circuit met 10 wagens:  $L_{WR} = 130$  dB(A)
- Karting circuit met 10 karts:  $L_{WR} = 132$  dB(A)

Dit blijft echter een globale inschatting. In de praktijk kan afhankelijk van diverse factoren (locatie van de bron, aantal, meteocondities, type motorvoertuig,...) zowel de immissie als de emissie 5 dB(A) hoger of lager liggen.

### 2.3.2. Schietsporten

Schietsporten worden gekenmerkt door impuls- of knalgeluiden. Daardoor is de invloed op de omgeving heel anders dan bij een omloop voor gemotoriseerde sporten.

Deze knalgeluiden zijn hoorbaar voor de mens indien ze meer dan 10 dB(A) boven het achtergrondniveau uitkomen. Voor sommige bewoners is het hoorbaar zijn van een activiteit al storend terwijl andere omwonenden dit soms niet vinden. Het is zeer moeilijk om hinder voor schietgeluid te bepalen omdat niet alleen de geluidsniveaus op zich een rol spelen maar ook andere factoren zoals achtergrondniveau, tijd van het jaar, activiteiten waar men zelf mee bezig is e.a. mee bepalend zijn voor het al dan niet optreden van hinder.

Uit geluidsstudies blijkt dat er een grote variatie is in het knalgeluid. Niet alleen speelt het kaliber een rol, maar ook de meteocondities (windrichting en temperatuursinversie).

## 2.4. Normen en meetmethoden

### 2.4.1. Emissienormen motorvoertuigen

De emissienormen van motorvoertuigen worden in Vlarem gereguleerd. Daarnaast zijn er ook Europese en federale productnormen van toepassing.

De emissienormen leggen het maximaal geluidsniveau van een voertuig (of verschillende voertuigen) vast, maar vormen nog geen garantie dat er geen hinder is voor de omgeving (zie immissienormen). Zoals reeds aangehaald is de ligging van het circuit, aantal motoren, eventueel afscherpende werking bepalend welke immissieniveaus kunnen verwacht worden aan de meest nabijgelegen woningen of kwetsbare natuurgebieden.

#### *Normen volgens Vlarem*

In de VLAREM-rubriek 32.9 spreekt men van 98 dB(A) als een maximum voor een omloop van klasse 2. Dit is een zeer laag niveau voor de toestellen die normaal worden gebruikt op een motor- en rallycrosssterrein.

Indien dit geluidsniveau hoger is dan 98 dB is de inrichting als een klasse 1 volgens de VLAREM-rubriek te beschouwen. Tevens wordt in Art. 5.32.10.3 aangegeven waaraan een motorvoertuig moet voldoen. Ofwel beantwoorden aan de geluidsnormen, vastgesteld in het algemeen reglement op de technische eisen om in het verkeer te worden gebracht ofwel een geluid van maximum 106 dB(A) voortbrengen Volgens de Vlarem meetmethode moet op een afstand van 0,5 m van het einde van de uitlaat onder een welbepaalde hoek gemeten worden bij een toerental dan 70 % bedraagt van het toerental dat overeenkomt met het volle vermogen.

#### *Wedstrijdreglementering FIM (voor motorcross en enduro)*

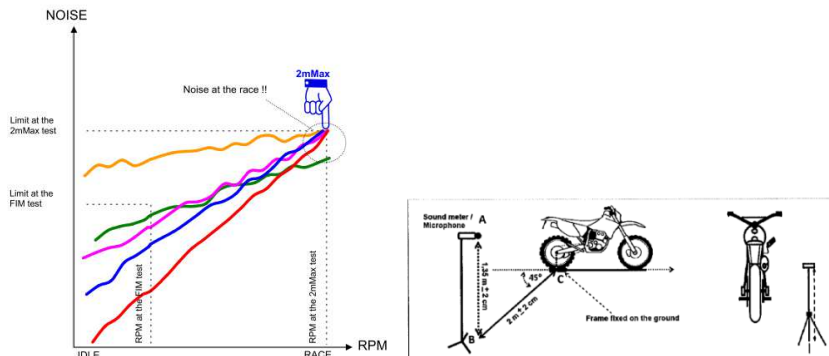
Voor **motorcross** is de FIM bevoegd en hanteert men momenteel 2 soorten geluidscontroles : enerzijds metingen op korte

afstand en anderzijds de 2 meter max. Deze methodes worden door de FIM en motorfabrikanten gehanteerd. Het is afhankelijk van de discipline en de klasse welke methode er voorzien wordt. Zo is de 2 meter max enkel voorzien voor de motorcross en Enduro.

#### *Trends in normering*

Momenteel gebruik de FIM<sup>9</sup> de 2 meter max norm. Dit vormt een betere indicator voor de maximale geluidsemissie tijdens een wedstrijd dan bv de meetmethode die in Vlarem is beschreven. Momenteel (in 2014) hanteert de FIM voor de MX1 en MX2 een streefwaarde van maximum 112 dB(A) (norm incl. foutenmarge ligt op resp. 114 en 115 dB(A) voor / na de wedstrijd).

Door de FIM wordt in samenwerking met de constructeurs verder onderzocht welke reductiemogelijkheden er nog zijn. Ook de FIM is er zich van bewust dat een reductie aan de geluidsbron noodzakelijk is, maar dit kan enkel door een voldoende strenge normering en tevens in samenwerking met de constructeurs.



Figuur 3 De 2 meter maximum norm (Bron: FIM Technical rules 2014)

<sup>9</sup> Fédération Internationale de Motocyclisme, i.e. een internationale koepelorganisatie die regels en normen uitvaardigt voor motorcross, supermoto, sidecars, quads en snowcross

#### 2.4.2. Immissienormen

De exploitant dient volgens hoofdstuk 4.5 van Vlarem II voor de beheersing van geluidshinder steeds de nodige maatregelen te nemen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken. Naargelang van de omstandigheden en op basis van de technologisch verantwoorde mogelijkheden volgens de beste beschikbare technieken wordt hierbij gebruikgemaakt van een oordeelkundige (her)schikking van de geluidsbronnen, geluidsarme installaties en toestellen, geluidsisolatie en/of -absorptie en/of -afscherming.

Voor de geluidsimmissie zijn milieukwaliteitsnormen opgenomen die overeenkomen met de richtwaarden, uitgedrukt in dB(A) (bijlage 4.5.4 en 4.5.5).

Voor omlopen voor motorvoertuigen en voor kleiduifschietstanden in open lucht zijn deze immissienormen niet van toepassing, tenzij anders vermeld in de omgevingsvergunning. In de omgevingsvergunning kunnen specifieke immissienormen worden vastgelegd.

#### 2.5. Elektrische voertuigen

In een aantal Europese landen zien we een opkomst van elektrische motorvoertuigen waarmee ook gecrosst wordt. De provincie wenst het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren. Op korte en middellange termijn vormt dit echter geen alternatief en blijft de behoefte aan terreinen voor gemotoriseerde sporten bestaan.

#### 2.6. Mogelijkheden indoor oefenloop

Naast de mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten in open lucht, kan ook nagedacht worden over een indoor trainingscircuit.

De voorwaarden die in afdeling 5.32.10 van Vlarem II zijn beschreven voor omlopen voor motorvoertuigen gelden ongeacht of de omloop zich binnen dan wel buiten bevindt. Net als bij outdoor-omlopen kunnen in

de omgevingsvergunning bijzondere voorwaarden worden opgenomen met betrekking tot het geluidsniveau (bv max geluidsniveau nabij muren / dak, max. piekniveau,...).

Geluid is voor indoor-omlopen niet het enige aspect dat schadelijke gevolgen kan hebben voor de toeschouwers. Indien er wordt gecrosst met verbrandingsmotoren is ook de blootstelling aan uitlaatgassen en alle daarin aanwezige hinderlijke en/of schadelijke stoffen (bvb. CO) van belang. Ook brandveiligheid en trillingen zijn aandachtspunten voor indooractiviteiten met gemotoriseerde voertuigen. Het is aangewezen om hierover dan ook bijkomende (bijzondere) voorwaarden op te leggen in de omgevingsvergunning (cf. milieuvergunning voor het Sportpaleis).

*De mogelijkheden voor indoor motorcross worden onderzocht in de case Ravels (zie hoofdstuk 4).*

De afwegingscriteria (zie deel 2) richten zich echter enkel op activiteiten in de open lucht.

## 2.7. Wat zijn mogelijke milderende maatregelen?

### 2.7.1. Gemotoriseerde sporten

#### **Bronmaatregelen**

- Gebruik van geluidsdempers en handhaving geluidsnormen

De laatste jaren zijn er steeds grotere en efficiëntere geluidsdempers op de markt gekomen (bij nieuwe modellen standaard geïnstalleerd) die voor een gevoelige daling van de geluidsemissie kunnen zorgen. Hierbij dient opgemerkt dat het dempingsmateriaal degradeert en regelmatig moet worden vernieuwd. Aan het einde van een wedstrijd kan de geluidsemissie al 1 à 2 dB(A) hoger liggen dan bij de start door de degradatie van dempingsmateriaal.

- Beperken aantal deelnemers

De totale geluidsemissie van een omloop wordt bepaald door het aantal motorvoertuigen dat tegelijkertijd aanwezig is op de omloop. Een verdubbeling/halvering van het aantal motorvoertuigen kan een wijziging van het geluidsniveau tot +/- 5 dB(A)<sup>10</sup> opleveren.

#### **Maatregelen m.b.t. geluidsoverdracht**

- Aanleg van gronddammen / geluidsschermen

Een gronddam en/of geluidsscherm vormt een mogelijke geluidswerende maatregel die inspeelt op de overdracht van het geluid tussen de omloop

<sup>10</sup> +/-3 dB(A) is de theoretische toename/reductie bij een verbubbeling/halvering van het aantal motorvoertuigen; in de praktijk blijkt een reductie/toename van 5 dB(A) mogelijk bij halvering / verdubbeling van het aantal motorvoertuigen (zie 2.3.1 tabel Te verwachten geluidsniveaus). Dit komt omdat niet alle voertuigen dezelfde emissiekenmerken hebben

en de verstoringsgevoelige functies in de omgeving (woningen, bepaalde habitats,...).

Ook landschappelijke ingrepen (bv begroeiing) vormen in theorie een mogelijkheid om in te grijpen in de overdracht van het geluid. Maar je hebt al een bos van 100 meter breed nodig (met dichte begroeiing, nl. een afwisseling van hoge en lage bomen en struiken waardoor, op alle niveaus, slechts enkele meters ver kan worden gekeken) om een geluidsreductie van -3 tot maximaal -5 dB(A) te bereiken.

Tot slot kan het geluid in de overdracht ook beperkt worden door middel van gebouwen die als scherm worden ingeplant.

Als de verstoringsgevoelige functies (bv woningen) dicht bij de omloop (en de akoestische afscherming) gelegen zijn, is de geluidsreductie door plaatsing van een geluidswal of -scherm het grootst. Op die korte afstand is het verschil tussen de geluidsgolven zonder geluids-afscherming en met geluidsafscherming immers het grootst. Zo kan er een geluidsreductie tot 10 dB gerealiseerd worden, mits het op degelijke wijze 'zonder geluidsslekken' en voldoende hoog en lang is uitgevoerd.

Hoe verder de verstoringsgevoelige functies van de omloop liggen, hoe minder effectief de werking van een geluidswal of -scherm is (zie ook 0). Omdat de opgelegde omweg voor het geluid bij grotere afstand van de omloop of woning tot een gegeven scherm kleiner wordt, neemt daardoor de afschermende werking af. Op een afstand van 1000 meter is het verschil in geluidsniveau beperkt tot enkele dB, en bijgevolg nog moeilijk waarneembaar.

#### **Maatregelen bij de ontvanger**

- Akoestische gevelisolatie woningen

Akoestische gevelisolatie van woningen kan een effectieve maatregel zijn om de geluidshinder binnen in de woning te beperken. Dit heeft wel als nadeel dat de private buitenruimten ofwel nog veel lawaai kennen, ofwel ook om een akoestische afscherming vragen.



Bijkomend nadeel is dat het geluid in de omgeving (natuur, openbare ruimte,...) niet wordt gereduceerd.

#### 2.7.2. Schietsporten

##### **Bronmaatregelen**

Hinder afkomstig van schietgeluid kan (beperkt) aan de bron zelf worden aangepakt door o.a. de keuze van de patronen.

##### **Maatregelen m.b.t. geluidsoverdracht**

- Aanpassen schietrichting

De geluidsoverdracht is bij een kleiduifschietstand sterk afhankelijk van de schietrichting: achter de schietstand is het schietgeluid steeds lager

- Fysieke afscherming en isolatie schietstand

Obstakels tussen de schietstand kunnen het effect naar de omgeving ook sterk reduceren.

Tevens kan de schietstand 'in de rug' enigszins geïsoleerd worden met eventueel een absorberend dak boven de schietstand.

##### **Maatregelen bij de ontvanger**

- Akoestische gevelisolatie woningen

Akoestische gevelisolatie van woningen kan een effectieve maatregel zijn om de geluidshinder binnen in de woning te beperken. Dit heeft wel als nadeel dat de private buitenruimten ofwel nog veel lawaai kennen, ofwel ook om een akoestische afscherming vragen.

Bijkomend nadeel is dat het geluid in de omgeving (natuur, openbare ruimte,...) niet wordt gereduceerd, waardoor deze maatregel als minder geschikt wordt beschouwd.



Provincie  
Antwerpen

DIENST RUIMTELIJKE PLANNING  
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

## DEEL 1

# Spoor 1: cases



### 3. Onderzoek haven van Antwerpen

#### 3.1. Juridisch kader

De Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening voorziet sinds 2012 de mogelijkheid om in havengebieden op gronden waarvan de bedrijfsbestemming nog niet is gerealiseerd, een omgevingsvergunning te verlenen voor handelingen die gericht zijn op lawaaisporten. Hiervoor moet voldaan zijn aan 3 voorwaarden:

- 1° de vergunning wordt verleend voor een bepaalde duur;
- 2° het tijdelijke gebruik heeft geen of slechts een verwaarloosbare impact op de activiteiten op gronden waar de bedrijfsbestemming wel al is gerealiseerd;
- 3° het tijdelijke gebruik brengt de latere realisatie van de bedrijfsbestemming niet in het gedrang.

#### 3.2. Tijdelijk oefenterrein voor motorcross

Hoewel het juridisch kader verschillende geluidsproducerende sporten toelaat, gaat de aandacht in eerste instantie naar een oefenterrein voor motorcross.

Een dergelijk oefenterrein kan mits een aantal ingrepen (grondverzet voor aanleg omloop, voorzien van afsluiting, tijdelijke constructie(s) met bureel, drankgelegenheden, sanitaire voorzieningen...) worden gerealiseerd.

##### *Wat is tijdelijk?*

In functie van de exploitatie lijkt een minimale termijn van 1 jaar wenselijk.

##### *Ruimtebehoefte*

Er wordt een richtoppervlakte van 5 ha gehanteerd, met 3 ha als absoluut minimum.

##### *Herstel in oorspronkelijke staat*

Na stopzetting van de motorsportactiviteiten moet het terrein terug hersteld worden met het oog op de bedrijfsbestemming.

#### 3.3. Screening mogelijke zoekzones

Mogelijke zoekzones zijn gebieden die bestemd zijn voor bedrijvigheid, maar momenteel (nog) geen bedrijfsactiviteit kennen. Om deze te detecteren maken we gebruik van volgende gegevens:

1. Bestemde, onbenutte percelen (databank Agentschap Ondernemen)
2. Inventarisatie van deels onbenutte percelen (bv grondreserves van bepaalde bedrijven)

De eerste groep zijn percelen die meestal in eigendom zijn van het gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen en (nog) niet in concessie zijn gegeven.

De tweede groep zijn (delen van) percelen die in eigendom of concessie zijn van een bepaald bedrijf, maar (op het eerste zicht) niet gebruikt worden voor bedrijfsactiviteiten. Het kan bv. gaan om strategische grondreserves.

##### 3.3.1. Bestemde, onbenutte percelen

Voor bedrijvigheid bestemde, onbenutte percelen worden geselecteerd als mogelijke zoekzone op voorwaarde dat deze:

- Niet gelegen zijn in Speciale Beschermingszone (SBZ)
- De oppervlakte  $\geq 3$  ha bedraagt

GIS-laag: bestemde onbenutte percelen volgens Agentschap Ondernemen (datum: aan te vullen)

Deze GIS-analyse leverde 2 zoekzones op:

1. Romeynweel
2. Ordamstraat (ten westen van Opelsite)

Beide zoekzones werden verder gescreend: zie bijlage 2

Twee andere terreinen die bestemd, maar onbenut zijn, werden niet gescreend omdat bij aanvang reeds duidelijk was dat ze niet in aanmerking komen:

- Terrein in Zwijndrecht ten westen van Blokkersdijk vermits het reeds in concessie gegeven is.
- Percelen die al onteigend zijn voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en –knoop vermits deze tijdens de duurtijd van het Soortenbeschermingsprogramma tijdelijk een ecologische functie hebben (zie ook 3.4).

### 3.3.2. Gedeeltelijk onbenutte percelen

Het gaat om tussenruimtes en grondreserves van bestaande bedrijven. De haalbaarheid om dergelijke gronden tijdelijk te gebruiken i.f.v. motorcross is afhankelijk van de bedrijfsexploitatie en moet met de betrokken bedrijven verder worden afgetoetst door de sector zelf. Op basis van een ruimtelijke screening kunnen bepaalde gebieden al sowieso worden uitgesloten (bv omdat het niet ontsluitbaar is of omwille van strijdigheid met geplande ontwikkelingen,...). Verder werden ook de gebieden die niet voldoen aan de wettelijke uitsluitingscriteria van Vlareem (zie hoger) uitgesloten.

Er blijven nog een 20-tal gebieden over voor verder onderzoek door de sector (zie bijlage).

### 3.4. Specifieke aandachtspunten

Bij het verder onderzoek moet rekening gehouden worden met een aantal aandachtspunten, die te maken hebben met de specifieke ruimtelijke context van de Haven.

- veiligheidsaspecten (omgeving met veel industriële risico's, aanwezigheid Seveso-bedrijven, pijpleidingen in de ondergrond,... ): mogelijke impact op externe mensveiligheid (groepsrisico) → af te

stemmen met dienst Veiligheidsrapportage van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)

- aanwezigheid van en verplichting tot realisatie van natuur gelinkt aan de verdere uitbreiding van de haven: tijdens de duurtijd van het Soortenbeschermingsprogramma zal op elk moment voldoende oppervlakte moeten worden voorzien om de beoogde natuurdoelstellingen (m.b.t. aanwezigheid / voorkomen van de soort) te kunnen waarborgen
- risico's van (historische, onbekende) bodemverontreiniging → af te stemmen met OVAM
- Eigendomsstructuur / concessies: het grootste deel van de bedrijfsgronden op de rechtoever van de Schelde is in eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en wordt in concessie gegeven aan één of meerdere bedrijven.

### 3.5. Conclusie

Op basis van een eerste terugkoppeling met het havenbedrijf in maart 2014 bleken in de Antwerpse haven geen volledige, onbenutte percelen te bestaan waarop geen ruimteclaim rust. Mogelijk kan tijdelijk gebruik worden gemaakt van onbenutte delen van grotere percelen die in het bezit / concessie zijn van bedrijven. Uit de screening zijn een 20-tal dergelijke gebieden naar voren gekomen die hiervoor wettelijk gezien in aanmerking komen.

De haalbaarheid om dergelijke gronden tijdelijk te gebruiken i.f.v. motorcross is afhankelijk van de bedrijfsexploitatie en specifieke randvoorwaarden (zie specifieke aandachtspunten) en moet met de betrokken bedrijven verder worden afgetoetst.

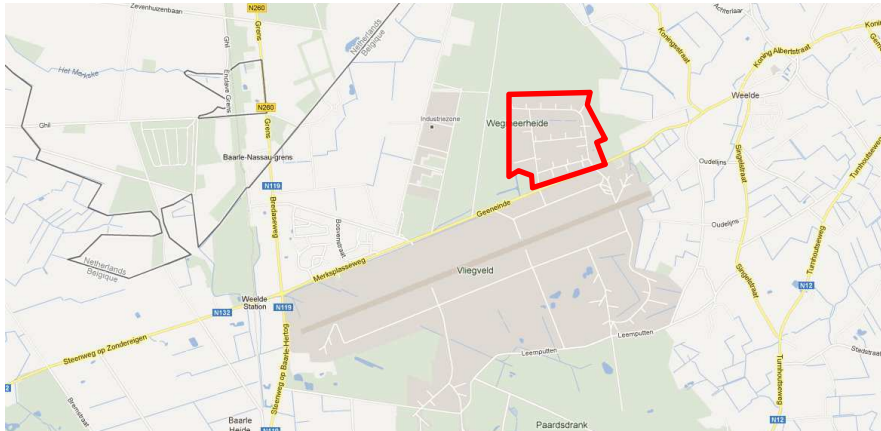
## 4. Militair domein Ravels

### 4.1. Ruimtelijke situering

Het plangebied ligt in een grootschalig openruimtegebied in het noorden van de provincie. De militaire depot ligt ten noorden van het vliegveld van Weelde, aan de noordzijde van de verbindingsweg 'Geeneinde' die de verbinding vormt tussen Weelde en Weelde-station.

#### 4.1.1. Ruimtelijk context op mesoniveau

Het gebied is circa 47 ha. Op het terrein staan 17 identieke loodsen die gebouwd zijn voor de opslag van vliegtuigen en rollend materieel. Ze hebben elk een oppervlakte van circa 5.000m<sup>2</sup> (54 x 91 m) en een vrije hoogte (binnen) van 3,5 à 6 m. Rond de hallen ligt heel wat verharde infrastructuur en wegenis. De niet-verharde delen zijn deels bebost en bestaan deels uit open grasland.



Figuur 4 Situering op stratenplan (bron: IOK)

#### 4.1.2. Aanwezige functies



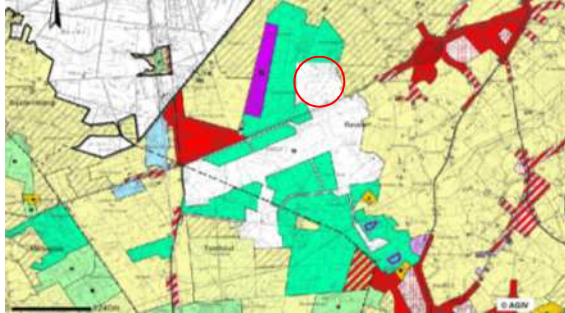
Figuur 5 Luchtfoto met aanduiding huidig gebruik (bron: IOK)

Volgende loodsen zijn momenteel in gebruik:

- A4 : gemeente
- B1 : Federale Politie (+ booghangaar)
- A12: De Lijn
- A5 : tot 30 januari 2014 in particulier gebruik <sup>24</sup>

<sup>24</sup> bron: Sergeant-Chef Dirk Flerackers (terreinbeheerder), inventaris d.d. 16/1/2014

#### 4.1.3. Planologische bestemmingen



Figuur 6 Gewestplan

- *Plangebied = militair gebied*
- *Omgeving plangebied: militair gebied, bosgebied, landschappelijk waardevol agrarisch gebied*

De Vlaamse overheid heeft de bevoegdheid voor de opmaak van het RUP voor de herstemming van het gebied gedelegeerd aan de gemeente Ravels.

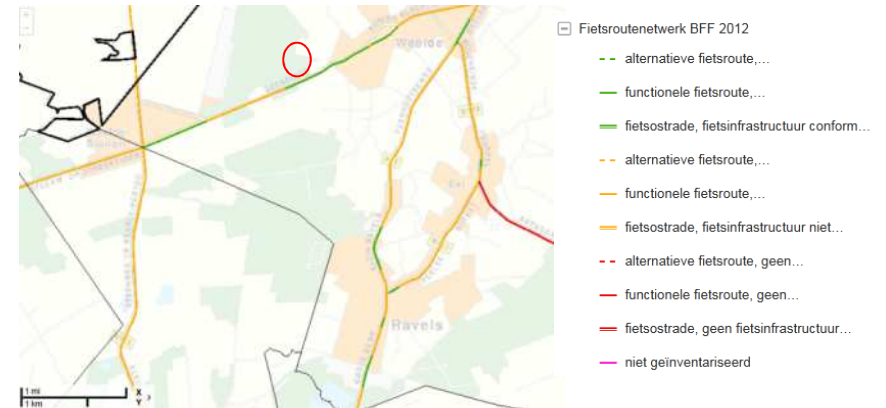
Een planningsinitiatief is nodig om geluidsproducerende sport(en) te kunnen vergunnen.

#### 4.1.4. Ontsluiting van het plangebied

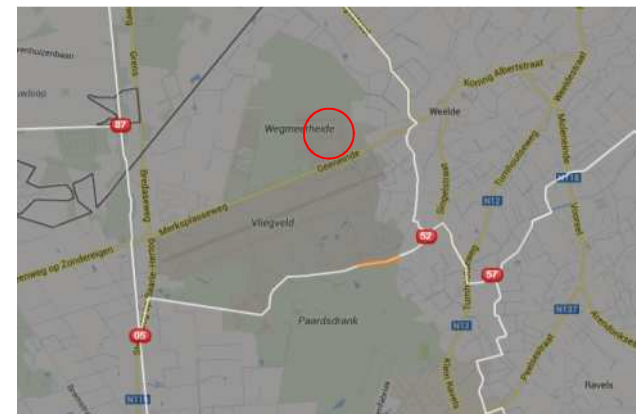
##### Bereikbaarheidsprofiel

- **Weg:**  
goede ontsluiting naar hoofdwegennet (E34) via Merksplasseweg – Geeneinde (lokale weg type I), N119 (secundaire weg type II) en R13 (primaire weg type II)
- **Openbaar vervoer:**  
zwakke openbaarvervoerbereikbaarheid: busverbinding Arendonk – Zondereigen langs de Merksplasseweg – Geeneinde en Turnhout – Baarle via de N119. De meest nabijgelegen bushaltes liggen op 2 à 3 km (in Weelde-station)
- **Fiets:**  
bovenlokaal functionele fietsroute langs Geeneinde – Merksplasseweg

(deels conform inrichtingsprincipes Fietsvademecum); recreatieve fietsroute via Koningstraat en Bels lijntje (parallel met N119)



Figuur 7 Kaart bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2012 boven(Bron: provincie Antwerpen)



Figuur 8 Fietsknooppuntennetwerk (Bron: fietsnet)

## 4.2. Relevante studies m.b.t. plangebied

### 4.2.1. Haalbaarheidsstudie herbestemming militair domein Weelde

Omdat de gemeente de mogelijkheden van het gebied verder wil onderzoeken, heeft ze IOK aangesteld om een haalbaarheidsstudie op te maken. Deze focust op 3 aspecten: de ruimtelijk-economische haalbaarheid, de financieel-economische haalbaarheid en de bouwfysische toestand van gebouwen en infrastructuur.

In dit onderzoek is in eerste instantie onderzocht wat de mogelijkheden voor economische functies zijn. Hieruit blijkt dat reguliere KMO-activiteiten niet aangewezen zijn, maar dat de bestaande gebouwen wel hergebruikt kunnen worden door alternatieve en atypische ruimtevragers die op reguliere bedrijventerreinen uit de boot vallen. Er wordt gedacht aan:

- laagdynamische en 'zachte' economie (opslag) (bv. loonwerkbedrijven, sociale werkplaatsen, natuurwerk, enz.)
- gemeentelijke opslag en gemeenschapsinfrastructuur (bv. strategisch zoutopslag, stelplaats De Lijn, opslag gedeconcentreerde instanties (bv. AWW))
- opleidingscentra gemeenschapsvoorzieningen (brandweer, politie, Rode Kruis, enz.)
- seizoensgebonden economie (bv. opslag van voertuigen van marktkramers, ballonvaarders, landbouwvoertuigen, carnavalmateriaal, enz.), opslag van oude vliegtuigen
- tijdelijke opslag voor goederen van hulporganisaties
- Een enkele hal kan ook ter beschikking gesteld worden aan lokale (recreatieve) verenigingen, hetzij passief (opslag materiaal), hetzij actief (indoor ruimte voor jeugdverenigingen/indoor outdoor survival parcours/zaalsport/tijdelijk recreatief evenement).

Voorwaarde is dat deze ook een laag dynamisch<sup>25</sup> (of tijdelijk) karakter hebben.

### **De mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten werden (voorlopig) nog niet onderzocht.**

Uit het reeds uitgevoerd ruimtelijk onderzoek (opgenomen in de discussienota IOK, december 2012) komen wel al een aantal bevindingen naar voren die relevant kunnen zijn voor het onderzoek naar geluidsproducerende sporten (verder uit te werken):

- De hallen zijn in goede staat (behoudens sanitaire voorzieningen). Hergebruik is dus mogelijk, maar omwille van de bestaande toestand niet voor alle gebruikers interessant:
  - Zo is de hoogte beperkt (vrije binnenruimte 3,5 m tot 5,9 m in de nok).
  - De hallen zijn niet geïsoleerd.
  - Verbouwingmogelijkheden: verder te onderzoeken
- Omkeerbaarheid van de bestaande infrastructuur is klein (zware constructies o.w.v. militair gebruik/vliegtuigen). Afbraak hiervan brengt wellicht een grote kost met zich mee. Verder te onderzoeken.
- Omwille van decentrale ligging en unimodale ontsluitingsmogelijkheid is een sterk verkeersaantrekkende functie niet wenselijk.
- Er moet rekening worden gehouden met de kwetsbare omgeving en potenties op vlak van ecologie.

<sup>25</sup> Het begrip laagdynamisch is in de studie van IOK niet gedefinieerd. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt onder 'laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur' infrastructuur verstaan die 'omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik'. (RSV, gecoördineerde versie 2011, p.449). Dit betekent dat het feit of iets laagdynamisch is, afhankelijk is van de specifieke ruimtelijke context en verder verfijnd moet worden in het RUP.

- In de studie wordt voorlopig gesuggereerd om minimaal de beboste zones ten noorden en ten westen te herbestemmen naar bosgebied, aansluitend op de omliggende bestemming bosgebied: verder te onderzoeken

#### 4.2.2. Rapport Instandhoudingsdoelstellingen (IHD) Vogel- en Habitatrichtlijngebied (BE2100024 en BE2101538)

<b>Documentinformatie</b>	S-IHD-rapport 33 – Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout en Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout – definitief rapport
<b>Statuut van het rapport</b>	Voorliggend rapport is het definitief rapport dat is opgemaakt door het Agentschap voor Natuur en Bos en dat de basis vormt voor de beslissingen van de Vlaamse Regering over de specifieke instandhoudingsdoelstellingen.
<b>Auteur</b>	AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS
<b>Documentnummer</b>	02 10 09 02 120928
<b>Datum</b>	28 september 2012

Het IHD-rapport bevat een ecologische analyse van het gebied (met o.a. bedreigingen en kansen). *Bijlage 2 aan het besluit van de Vlaamse regering bevat de instandhoudingsdoelen en prioritaire inspanningen die door de Vlaamse regering principieel zijn goedgekeurd op 19 juli 2013. Momenteel liggen deze principiële goedgekeurde doelen en prioritaire inspanningen voor bij de Vlaamse regering voor definitieve goedkeuring. Zij kunnen in kader van deze definitieve goedkeuring nog wijzigen en zijn dus als richtinggevend te beschouwen.*

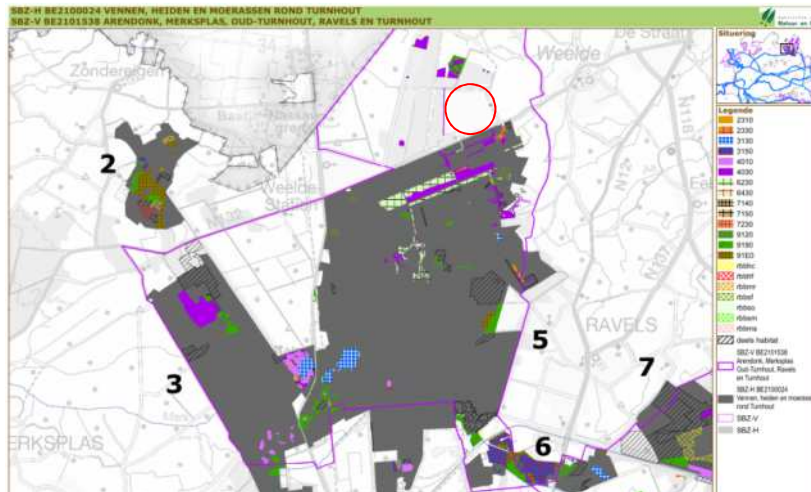
De habitats en soorten binnen het Habitatrichtlijngebied (ten zuiden van het plangebied: zie onder) kunnen worden gegroepeerd in de volgende drie natuurclusters: (a) heidelandschap, (b) moeraslandschap en (c) droge bossen.

Binnen het vogelrichtlijngebied (waarin het plangebied ligt) zijn er twee ecotoopclusters: (d) droge bossen en (e) mozaïekrijk weidevogelgebied met kleine landschapselementen (bermen, houtkanten, hagen, veldbosjes, hoogstamboomgaarden, perceelsrandbegroeiingen, sloten, struwelen, poelen en waterlopen) en natte graslanden.

De zone ten noorden van Geeneinde (militair domein en omgeving) omvat naast de loodsen volgende Europees te beschermen habitats (zie indicatieve kaart):



- een kleine 16 ha bos (habitattype 9190 'Oude zuurminnende eikenbossen met Quercus robur' op zandvlakten
- ca. 1,5 tot 2 ha schraalland (6230)
- ca. 0,7 ha droge heide (4030).



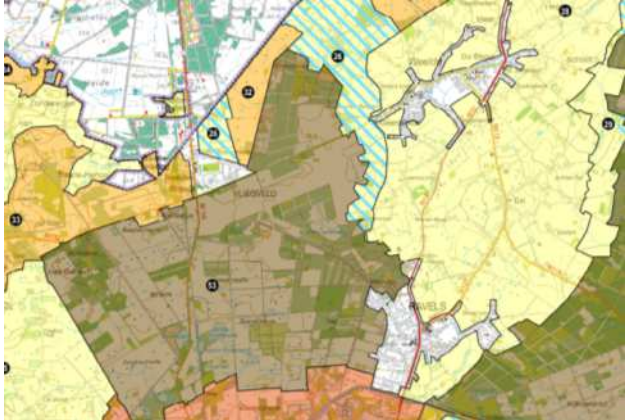
Figuur 9 SBZ-H en SBZ-V (Bron: Rapport Instandhoudingsdoelstellingen)

Naast (te vermijden) habitatinname zijn volgende bedreigingen mogelijk relevant in functie van het onderzoek naar geluidsproducerende sporten:

- impact van grondwaterwinning en versnelde afvoer van oppervlaktewater
- impact op kwaliteit van de waterlopen
- verzuring door emissies van verbrandingsgassen als gevolg van motorsporten en vervoer: heide- en venecosystemen (en geassocieerde heidehabitats) zijn immers zeer gevoelig voor luchtdepositie. Ook voor andere dan heidehabitats (waterhabitats, graslanden, bossen,...) is verzuring een bedreiging.
- verstoring (geluid, licht,...)
- impact op vegetatie- en faunabeheer
- bijkomende versnippering en barrièrevorming

### 4.3. Planningscontext

Relevante plannen	Status
RSV	<i>Structuurplan is richtinggevend en bindend voor de overheid. Definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23/9/1997.</i>
Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	<p><i>Eerste herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 12/12/2003.</i></p> <p><i>Tweede herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 17/12/2010.</i></p> <p><b>Ruimtelijk beleid inzake toerisme, recreatie en sport in het buitengebied (informatief)</b></p> <p><i>Het Vlaams gewest heeft een reeks beleidsinitiatieven genomen voor hoogdynamische recreatieve activiteiten o.a.:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Beleidskader Lawaaisport (beslissingen van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, 4 februari 2005, 23 december 2005, 14 december 2007 en 8 mei 2009);</i></li> </ul> <p><i>In de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn onder meer de trends en uitdagingen op het vlak van toerisme, recreatie en sport geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht. Met betrekking tot lawaaisporten wordt er voor de planperiode 2007-2012 uitgegaan van een ruimtevraag op korte termijn (2012) van 10 terreinen, dit is ongeveer 200 ha (ongeveer 20 ha per terrein).</i></p> <p><b>Het buitengebied (richtinggevend)</b></p> <p><i>De doelstellingen voor het buitengebied zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;</i></li> <li>▪ <i>Tegengaan van de versnippering van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;</i></li> <li>▪ <i>Bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;</i></li> <li>▪ <i>Bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.</i></li> </ul>

	<p><b>Ontwikkelingsmogelijkheden voor lawaaisporten (richtinggevend)</b>  <i>Gezien de beperkte open ruimte in Vlaanderen, de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge milieulast die eigen is aan gemotoriseerde sporten, is het aangewezen om te opteren voor een minimaal scenario dat tegelijkertijd een structurele oplossing kan betekenen voor de sector. Er wordt voor geopteerd om voor provincies waar nog geen locaties werden geselecteerd minimaal 1 locatie aan te duiden voor gereguleerde omlopen per provincie. Het kan gaan om de bestaande locaties die reeds over specifieke infrastructuur beschikken en die kunnen voldoen aan het afwegingskader of om nieuwe locaties. Voor de bestaande locaties wordt gestreefd naar een multifunctionele invulling. Bij het voorzien van nieuwe locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten is deze multifunctionele invulling een uitgangspunt.</i></p> <p><i>Onder gereguleerde omlopen wordt verstaan: "Omlopen voor gemotoriseerde sporten waar meer dan 3 wedstrijden per jaar kunnen georganiseerd worden en waar permanent kan getraind worden en die volgens de Vlaamse wetgeving als een klasse 1-inrichting worden beschouwd vanuit de normen wat geluid betreft. Er wordt geopteerd om voor de acute problematiek waarmee de motorsport geconfronteerd wordt en omwille van de populariteit van de sport, te werken met clusters van motorcross en aanverwante gemotoriseerde sporten (quad, 4x4, ...). De aandacht zal vooral liggen bij de problematiek van permanente omlopen met trainingsfaciliteiten.</i></p> <p><i>De terreinen voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten zullen worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen, hetzij op provinciaal niveau, hetzij op gewestelijk niveau. Indien het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft op processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau, zal de Vlaamse overheid het initiatief nemen, in andere gevallen neemt de provincie initiatief tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken.</i></p>	<p>agrarische structuur op gewestelijk niveau regio Neteland</p>	<p>Vlaamse Regering op 21/12/2007.</p> <p>Na technisch nazicht kwam er een mededeling met een aantal aangepaste documenten op 22 februari 2008.</p> <p>Regio Noorderkempen  Het militair domein ligt voor de overgrote deel buiten de afbakening van het herbevestigd agrarisch gebied. In het oosten grenst het militair domein aan , ten zuiden van Geeneinde zijn er twee kleinere stukken van het militair domein mee opgenomen in de afbakening van dit gebied.</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Categorie 0: herbevestigen gewestplan  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightgreen; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Categorie 0: herbevestigen gewestplan met optie opmaak RUP natuurverweving  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Categorie I: opmaak RUP op korte termijn  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Categorie II: opmaak RUP na verder onderzoek  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Categorie III: geen RUP op korte termijn </p>
<p>AGNAS</p> <p>Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en</p>	<p><i>Gebiedsgerichte en geïntegreerde ruimtelijke visie op de gewenste natuurlijke en agrarische structuur van Vlaams niveau. Eindnota, juni 2006.</i></p> <p><i>Beleidsmatige herbevestiging van agrarische gebieden en operationeel uitvoeringsprogramma goedgekeurd mits technisch nazicht door de</i></p>		

	<p><i>Gewenste ruimtelijke structuur Turnhouts vennengebied en omgeving</i></p> <p>30: Behoud en versterking van zeer waardevolle natuurcomplexiteit 30.1: Eindegoorheide 30.2: Vliegveld Weelde 30.4: bos ten zuiden van militair domein</p> <p>31: Behoud en versterking van samenhangende boscomplexen 31.2: Groenendaal – Ravelse Bergen (ten zuiden van vliegveld van Weelde)</p> <p>39: ontwikkeling van landschappelijk en ecologisch waardevolle lineaire elementen 39.1: natuurverbinding langs de noordwest rand van Ravels: Aarleheide-Schrieken-Ravelse Bergen</p>
--	--

<p>RSPA</p> <p>Ruimtelijk structuurplan Provincie Antwerpen</p>	<p><i>Structuurplan is richtinggevend en bindend voor de overheid. Goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juli 2001.</i></p> <p><i>Partiële herziening goedgekeurd door de minister op 4 mei 2011. Addendum bij het RSPA.</i></p> <p><i>Het gebied behoort tot de “Noorderkempen”.</i></p> <p>Open Kempen Rustig Grensgebied</p> <p><i>Het gebied is weinig bebouwd en heeft een hoge natuurwaarde. Het blijft beperkt toegankelijk behalve voor doorgaand langzaam verkeer. Hoofdfuncties in het gebied zijn natuur en ondergeschikt daaraan laagdynamische passieve recreatie. Grondgebonden melkveehouderij is de ruimtelijke drager. De deelruimte loopt door in de provincie Limburg en in Nederland, onder meer door het enclavegebied van Baarle-Hertog. Zij is een onderdeel van de regio tussen Turnhout, Tilburg en Eindhoven. Ook het gebied rond Postel maakt er deel van uit.</i></p>

- rivervallei als natuurlijke drager en verbinding
- rivierdoorgang in verstedelijkt gebied (waterfront)
- samenvoeling als natuurlijk baken
- kanaal met natuurlijke betekenis
- natuurlijk gebied gekoppeld aan watermetwerk
- natuurlijk gebied niet gekoppeld aan watermetwerk
- drage natuurlijke verbinding als bijdrage tot clustervorming
- reliëfelement

**Doelstellingen**

- *Beheren van de natuurwaarden*
- *Beperken van uitrusting en toegankelijkheid*
- *Handhaven van sterke landbouwgebieden als beheerder van de open ruimte*
- *Grensoverschrijdend samenwerken*

**Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur**

*Natuurlijk gebied niet gekoppeld aan watermetwerk. Deze gebieden worden verdeeld naar de volgende elementen:*

- *boscluster*
- *natuurcluster*

*Het gebied behoort tot een "boscluster". Een boscluster bevat bossen waartussen vandaag een ruimtelijke relatie bestaat of waar deze kan worden gerealiseerd. Een boscluster is ruimtelijk gekoppeld aan*

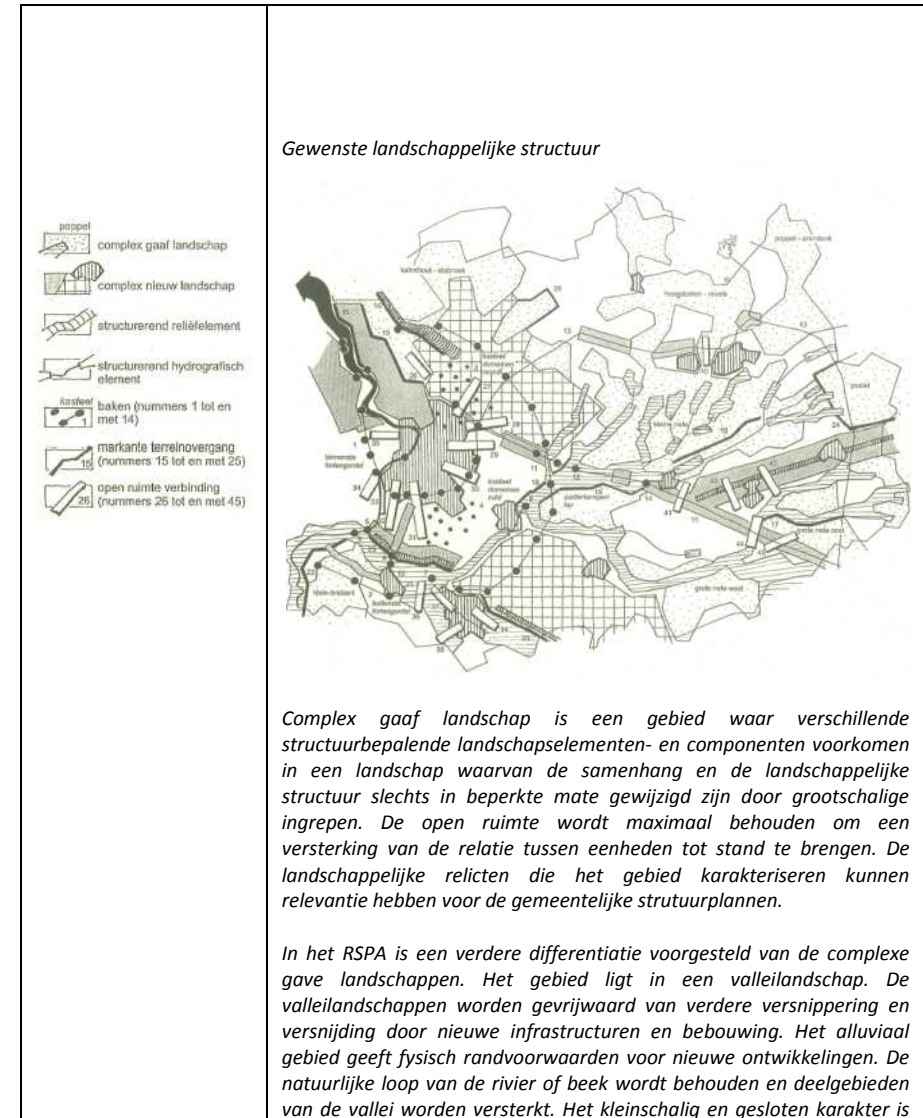
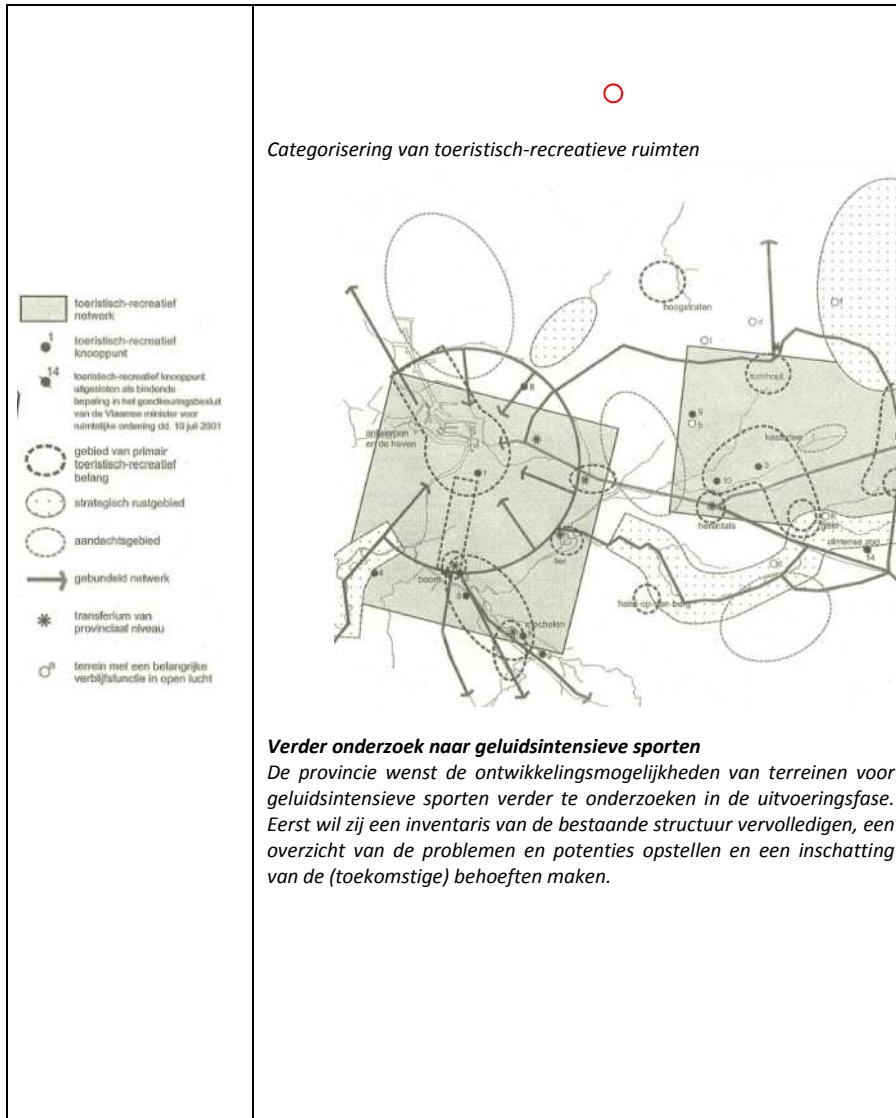
- natuuraandachtsgebied
- ecologisch gebied van bovenlokaal belang
- natuurverbinding


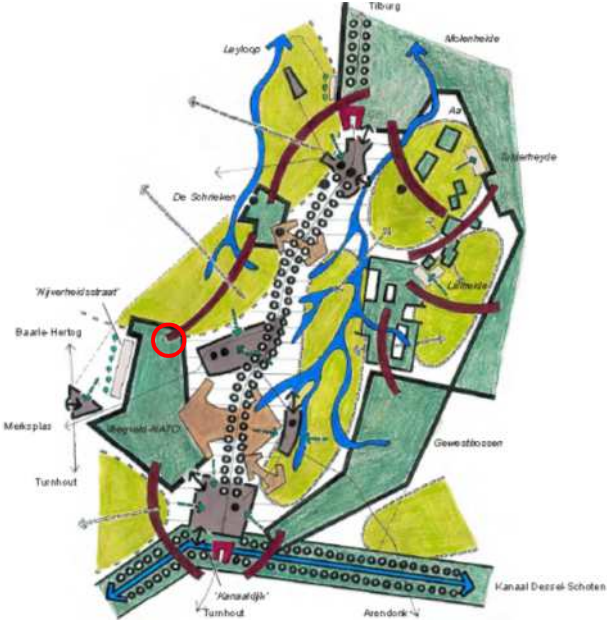
*bepaalde kenmerken van het fysisch systeem, zoals bebossing van hellingflanken of op een zandrug.*

*Er zijn drie samenhangende gehelen. Het gebied behoort tot de bossen nabij Ravels, Arendonk, Mol en Dessel en vormt een grensoverschrijdend complex van uitgestrekte bosgebieden.*

*Aanduiding van natuurverbindingen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang*

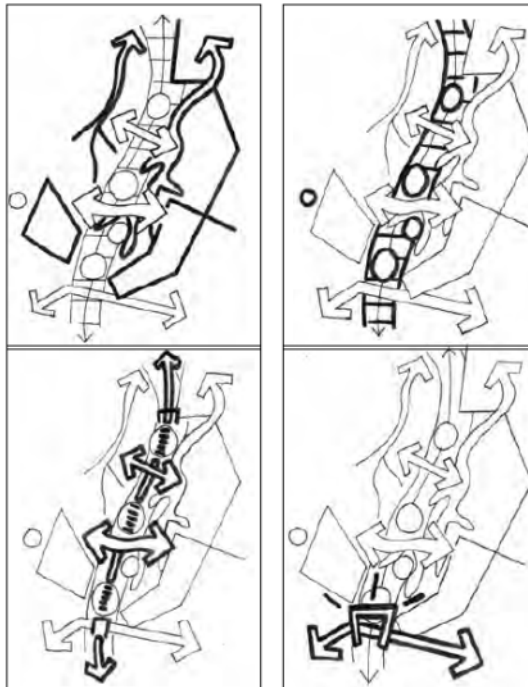
*Het gebied wordt aangeduid als een natuuraandachtsgebied. Het beleid is gericht op het behoud en op de versterking van het ruimtelijk structuurbepalend karakter door onder meer een stevige ecologische samenhang te realiseren.*



	<p>bepalend voor de percelering en de begroeiing van de valleiranden terwijl uit- en doorzichten op en van de vallei worden behouden. Moerassige valleigronden zijn te behouden en zo mogelijk uit te breiden.</p>		
<p>GRS Ravels</p> <p>Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Ravels</p> 	<p>Het GRS van Ravels werd goedgekeurd door de deputatie d.d. 26.03.2009</p> <p><b>Richtinggevend deel</b>          Synthese van de gewenste ruimtelijke structuur &gt; Bestaande ruimtelijke structuur als vertrekpunt.</p>  <p>De analyse en synthese van de verschillende ruimtelijke systemen werden geïntegreerd op de kaart van de bestaande ruimtelijke structuur van Ravels:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De N12 vormt de drager voor de ontwikkeling van straatdorpen die stelselmatig uitgroeiden tot de kernen van Ravels, Weelde en Poppel. Een lang lint bindt Ravels-Eel aan</li> </ul>		<p>Ravels. De groei van Weelde-Station langs de N119 hangt nauw samen met infrastructurele ingrepen: de spoorlijn in het verleden en recenter het industrieterrein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ravels geraakte stelselmatig meer 'verstedelijkt': het rurale karakter blijft natuurlijk dominant, maar een aantal elementen verraden de invloed van de verstedelijking: inwijking uit Turnhout en Tilburg zorgde voor verkavelingen die dikwijls weinig met de kern samenhangen, vestiging van industriële activiteiten en aanleg van enkele bedrijventerreinen, verhoging van het voorzieningenniveau, ...</li> <li>Landbouw is één van de structuurbepalende functies in het buitengebied.</li> <li>Uitgestrekte open ruimte gebieden met waardevolle bossen bepalen het beeld van Ravels. Recente ruilverkavelingen hebben het beeld van de open ruimte veranderd. De inpassing van kleine landschappelijke elementen maakt van de open ruimte in Ravels een zeer aantrekkelijk gebied.</li> <li>Infrastructurele ingrepen van regionaal niveau waren de basis voor een aantal ontwikkelingen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Door de ontginning van klei ontstonden industriële activiteiten langsheen het kanaal. Vandaag zijn de kleiputten waardevolle natuurgebieden.</li> <li>Het Bels Lijntje is een relict van de spoorlijnverbinding tussen Turnhout en Tilburg met belangrijke recreatieve waarde.</li> <li>De aanleg van het NAVO-vliegveld neemt een belangrijke oppervlakte in van de open ruimte.</li> </ul> </li> </ul>

Gewenst beeld.

De samenhang tussen de structurerende landschapselementen van de open ruimte versterken.

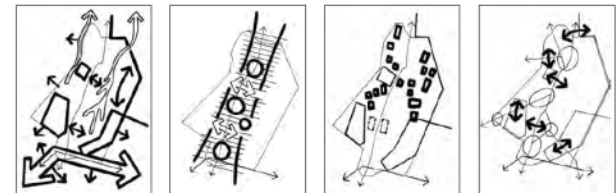


De veelzijdigheid van de open ruimte is beeldbepalend voor de gemeente en vraagt om versterking. Essentieel is het behoud en het versterken van de structurerende landschapselementen, namelijk de

gesloten massa's boscomplexen (Gewestbossen), de valleigebieden (vallei van de Aa en de Leyloop) en gave open ruimte gebieden waar de landbouwactiviteiten beeldbepalend zijn. Hier gelden de ruilverkavelingen nieuwe stijl in Ravels, Poppel en Weelde als voorbeeld.

Ontwikkelingsperspectieven voor deelstructuren.  
De open ruimte structuur als onderlegger.

Een kwaliteitsvolle natuurlijke structuur > Visie en concepten



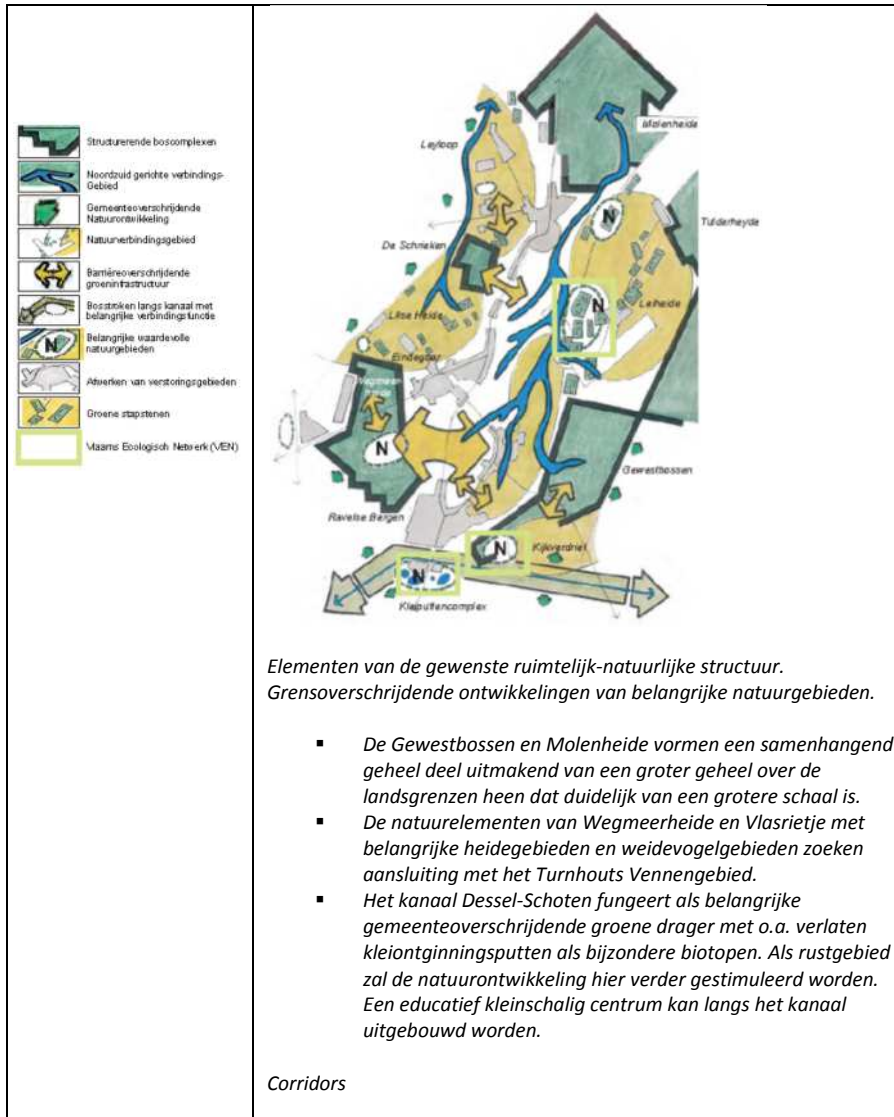
Realiseren van ecologische relatiernetwerken tussen de bestaande structurerende groencomponenten met respect voor de ruilverkaveling en de goed gestructureerde landbouwgronden.

Vrijwaren van belangrijke corridors tussen beide open ruimtevlakken

Ontwikkelen van waardevolle natuurgebieden (cfr. Ruilverkavelingen) als stappen voor dier en plant

Realiseren van barrière overschrijdende groeninfrastructuur met respect voor de ruilverkaveling en de goed gestructureerde landbouwgronden.





Corridors zijn eerder langgerekte landbouw- en natuurzones die grotere gehelen van landbouw- en natuurgebieden met elkaar verbinden. Deze zijn van belang om een ecologisch netwerk (cf. ruilverkavelingen) uit te bouwen dat de hele gemeente overspant. De Aa, de Leyloop en de overige beken die als een natuurlijk lint door de hele gemeente lopen, maken hier de basis van uit, maar ook kleinere stapstenen in het ecologisch netwerk zijn van belang. Daardoor dringt natuur ook door tot in woon- of industriegebieden. Het groene karakter van Ravels als geheel kan erdoor versterken.

Groencorridors zorgen in Ravels voor de ontsnippering van de N12:

- De groencorridor tussen Ravels en Weelde verbindt twee open ruimtegebieden. Het karakter van de huidige verbinding kan best behouden blijven, mogelijk versterkt met specifieke landschappelijke elementen.
- De groencorridor ter hoogte van De Schrieken tussen Weelde en Poppel is een belangrijke verbinding tussen twee open ruimtegebieden in het lange lint tussen beide kernen.

Mogelijke maatregelen en acties.

Grensoverschrijdende natuurontwikkeling.

Voor bepaalde gebieden is een grensoverschrijdende aanpak essentieel. Samen met de andere gemeenten zal een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief moeten opgemaakt worden. Het gaat om het Molenheide, Gewestbossen, de vallei van de Aa, de vallei van de Leyloop, het kanaal Dessel-Schoten en voor delen van het Turnhouts Vennengebied in Ravels.

Ontwikkelingsperspectieven voor de open ruimte gebieden.

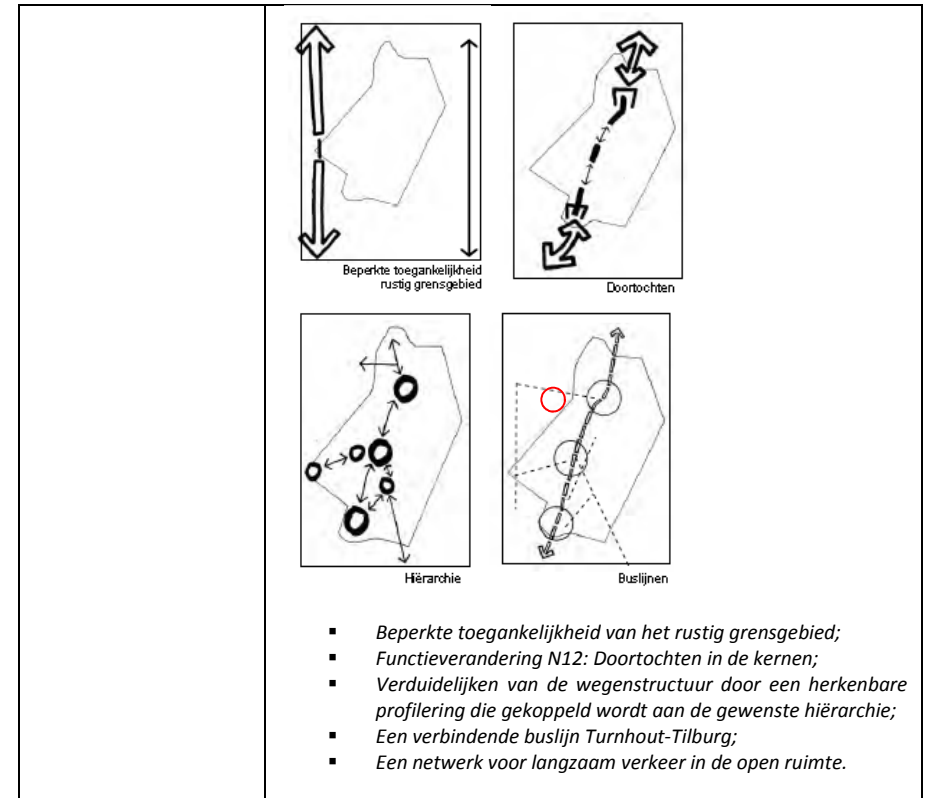
Het open karakter in het oostelijk en westelijk open ruimtegebied, het halfopen karakter in Overheide en het gesloten karakter van Gewestbossen, Molenheide en Wegmeerheide dienen te worden versterkt.

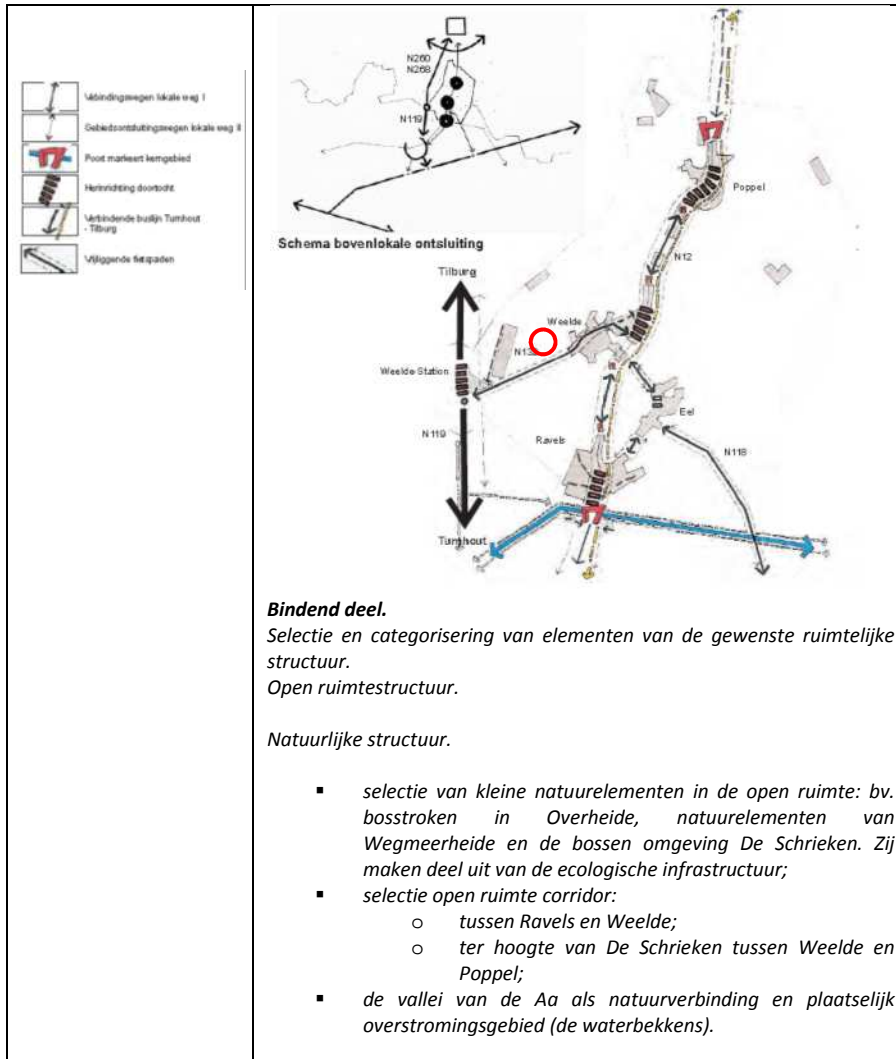
Voor het oostelijk en westelijk open ruimtegebieden gelden volgende aandachtspunten:

- Ruimte bieden voor landbouw;
- Behouden van kerngebieden als stapstenen in deze open



	<p>ruimte met o.a. De Schrieken, bossen rond Tulderheide Heide, Litse Heide-Eindegoor, Dorre-leegteheide, natuurgebied Bels Lijntje, natuurgebied Kijkverdriet en de kleiputten. Binnen deze eilanden wordt ruimte geboden aan natuur, de natuurfunctie is hier 'bovengeschikt' aan de andere functies.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruimte bieden voor water, met onder meer het respecteren van de overstromingsgevoelige gebieden</li> <li>▪ Aanbrengen van kleine landschapselementen buiten de ruilverkavelingen 'nieuwe stijl'. Voorbeelden hiervan zijn het afwerken van de randen van verkavelingen met bomenrijen en het aanleggen van groene buffers rond het industriegebied.</li> <li>▪ Tegengaan verdere (lint)bebouwing.</li> </ul> <p>Ontwikkelingsperspectieven voor deelstructuren. Ontwikkelingskansen voor de structuur sport &amp; recreatie.</p> <p>Visie en concepten.</p> <p>Ruimtelijke systemen als aanknopingspunt. De ruimtelijke systemen 'kernen, kanaal en open ruimte' zijn bepalend bij de lokalisatie van sport- en recreatieve infrastructuur. Harde, grootschalige infrastructuur wordt verweven in of aan de rand van kerngebieden gesitueerd, zachte vormen van recreatie worden uitgebouwd in de open ruimtestructuren. Het kanaal ligt ingebed in een regionaal lineair systeem en biedt ruimte voor vormen van zachte recreatie.</p> <p>Sport- en recreatievoorzieningen worden gekoppeld aan de ruimtelijke systemen. Er onderscheiden zich twee types van sport - en recreatievoorzieningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastructuur voor actieve sportbeoefening;</li> <li>▪ Voorzieningen en steunpunten voor passieve recreatie.</li> </ul> <p>Ontwikkelingsperspectieven voor deelstructuren. Een duurzaam scenario voor de verkeers- en vervoersstructuur.</p> <p>Visie en concepten</p>
--	---





#### 4.4. Scoping kwetsbaarheden

Een scoping van mogelijke kwetsbaarheden gebeurt op basis van de aanwezigheid van bijzonder beschermde gebieden en omgevingskenmerken.



Figuur 10 BWK versie 2 (bron: INBO)



Figuur 11 BWK versie 2 (AGIV uit rapport IOK)

*Binnen het plangebied liggen een aantal grotere zones met voormalige naaldhout-aanplanten, i.c. ppmb: aanplant van grove den met ondergroei van struiken en bomen (cf. BWK versie 2). Het gaat om twee centraal ingesloten zones, maar ook randzones die aansluiten op het bestaande, omliggende boscomplex.*

*Het grasland ten oosten van de toegangsweg werd gekarteerd als Hp+ (soortenrijk permanent cultuurgrasland met relicten van halfnatuurlijke graslanden).*

*De boswegen die de noordelijke en westelijke grens vormen zijn gekarteerd als Sz (struweelopslag van allerlei aard) en cd (gedegradeerde heide met dominantie van bochtige smele). Langs de oostelijke grensweg werd struisgras-vegetatie op zure bodem gekarteerd (ha). In de zuidwestelijke hoek zou een zeer kleine zone zich gekwalificeerd hebben voor aanduiding als Cgb: droge struikheidevegetatie met struik- of boomopslag.*



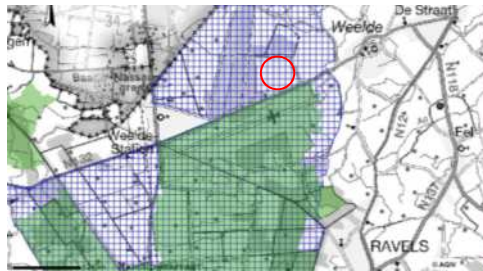
Figuur 12 Ligging in VEN-gebied (bron: provant)

- Niet gelegen in VEN-gebied



Figuur 15 Overstromingsgevoeligheid (bron: provant)

- Niet gelegen in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied of van nature overstroombaar gebied (NOG).
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type II).
- Infiltratiegevoelig.



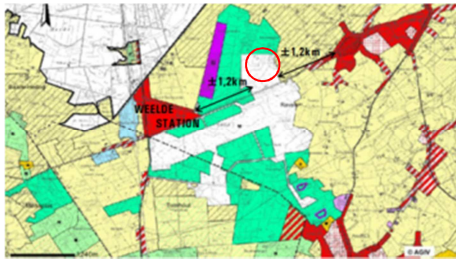
Figuur 13 Ligging SBZ-V en SBZ-H (bron: provant)

- gelegen in vogelrichtlijn-gebied (SBZ-V) "Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout"
- Net ten zuiden van de Merksplashesweg ligt het habitatrichtlijngebied (SBZ-H) "Vennen, heiden en moerassen rond Turnhout"



Figuur 14 Relictzones, ankerplaatsen,

- Het gebied ligt in de relictzone "ontginningsblok Weelde".
- Niet gelegen in ankerplaats of beschermd landschap



Figuur 16 Gewestplan

- Woonkern Weelde en Weelde-station ±1,2 km ten oosten en westen van plangebied

**Conclusie bijzondere aandachtspunten vanuit kwetsbaarheidsanalyse:**

- **Verstoring mens (vnl. geluid) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen**
- **Mogelijke ecotoop- en habitatinname en verstoring fauna en flora (geluid, emissies, licht) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen: zie ook 4.2.2**



Figuur 17 Woningen in de buurt (bron: IOK)

- Enkele woningclusters en individuele woningen op < 300 m van loods A3

#### **4.5. Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten**

Rekening houdend met hogerstaande analyse zijn in de focusnota volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Zijn er, gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving, mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten in open lucht (mits nemen van milderende maatregelen)?
2. Zijn er indoor-mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten (in eerste plaats motorcross) binnen de bestaande loods(en) en wat zijn de noodzakelijke (akoestische en andere) maatregelen?
  - Subvraag: wat is het bijhorende mobiliteitsprofiel?
    - > mogelijkheden voor opvangen parkeerbehoefte?
    - > impact op omliggend wegennet
3. Wat zijn mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten (in eerste plaats motorcross) bij herbouw / nieuwbouw van één of verschillende loodsen?
4. Is de precieze locatie binnen het plangebied bij het gebruik van bestaande loodsen (cf. vraag 1) of nieuwe indoor-voorzieningen (Cf vraag 2) onderscheidend voor de impact op mens en fauna en flora? Deelgebieden:
  - A. deelgebied zuid (A1 tem A6) ?
  - B. deelgebied centraal (A7 tem A9 en B1)?
  - C. deelgebied noord (A10 tem A16)?

#### 4.5.1. Onderzoek mogelijkheden geluidsproducerende sporten in open lucht

Deze onderzoeksvraag behandelt de mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten, terrein al dan niet gedeeltelijk in open lucht, gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving.

Om dit te bepalen wordt de locatie getoetst aan de combinatiekaart die in deel 2 werd opgesteld (zie hoofdstuk 7.4 en kaart 9).

Het gebied ligt in vogelrichtlijngebied 'Arendonk, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels en Turnhout'. Vogelrichtlijngebied is één van de uitsluitingscriteria van het algemeen afwegingskader: het gebied is wettelijk uitgesloten voor het inplanten van nieuwe geluidsproducerende activiteiten in open lucht gezien dit strijdig is met de verbodsbepalingen van Vlarem.

#### 4.5.2. Onderzoek mogelijke scenario's indoor-motorcross

Volgens het uitgevoerde vooronderzoek van het IOK zouden de bestaande gebouwen hergebruikt kunnen worden door alternatieve en atypische ruimtevragers. Een 'laagdynamische'<sup>26</sup> geluidsproducerende sport valt binnen deze categorie.

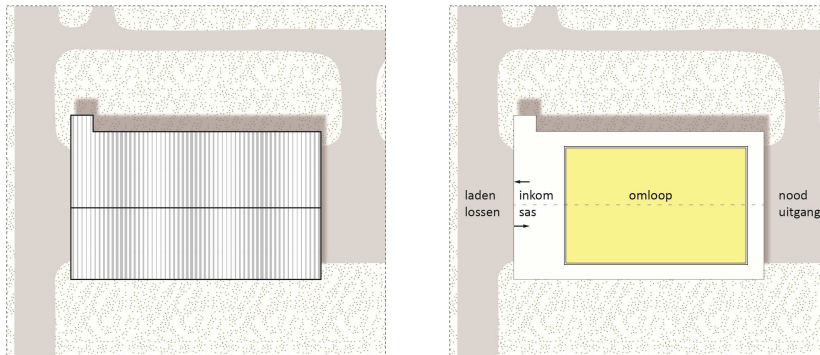
Voor deze onderzoeksvraag werden twee scenario's uitgetekend die uitgaan van het voorzien van de geluidsproducerende sport in een akoestisch geïsoleerd volume. De loods zelf functioneert als inkomkas en isolerende 'schil'. De scenario's vertrekken vanuit het idee om de verstoring voor mens en fauna en flora zo beperkt mogelijk te houden. Dit gebeurt door de impact van de activiteit en de aan de activiteit gerelateerde verkeersstromen te beperken.

---

<sup>26</sup> Zie voetnoot 25

### Scenario 1: één loods

In dit scenario wordt één loods in gebruik genomen door een akoestisch volume met omloop in de ruimte te plaatsen. De nokhoogte zal relatief beperkt zijn maar dit is geen belemmering als het gaat om een omloop zonder grote sprongen, bv. een technisch oefenterrein.

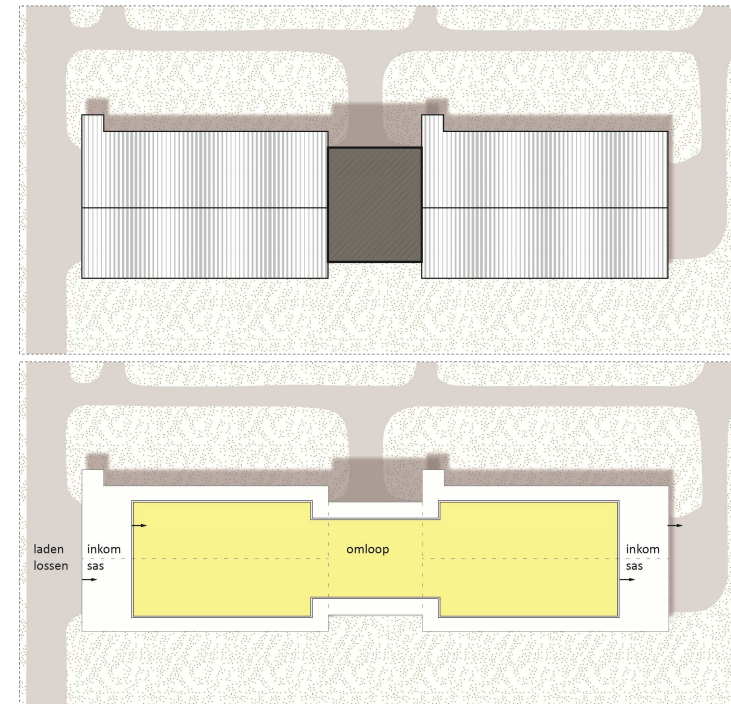


Figuur 18 Scenario 1: één loods

De laad- en loszone is een aandachtspunt: motoren voor geluidsproducerende sporten worden vaak vervoerd op grote trailers. Het is dus belangrijk dat deze motoren vlot kunnen afgeleverd worden nabij de omloop om de belasting naar de omgeving te minimaliseren. Ook dienen er voorzieningen te gebeuren om de parkeerbehoefte op te vangen. Om aan de parkeerbehoefte te voldoen, een vlotte laad- en loszone te voorzien en de impact op mens en fauna en flora te beperken zijn niet alle loodsen binnen het gebied geschikt voor deze invulling.

### Scenario 2: twee loodsen met verbindingstuk

Het is ook mogelijk om twee loodsen te koppelen. Het basisprincipe van scenario 2 blijft gelijk aan datgene van scenario 1: een geluidsproducerende sport wordt voorzien binnen de loodsen in een akoestisch geïsoleerd volume waarbij de loods functioneert als inkom sas en isolerende 'schil'. Door twee loodsen te koppelen ontstaan er een aantal mogelijkheden. Het volume tussen beide loodsen kan hoger zijn wat extra variatie biedt voor de omloop en er kan een in- en uitgang gecreëerd worden. Bovendien wordt de omloop groter.



Figuur 19 Scenario 2: twee loodsen met verbindingstuk

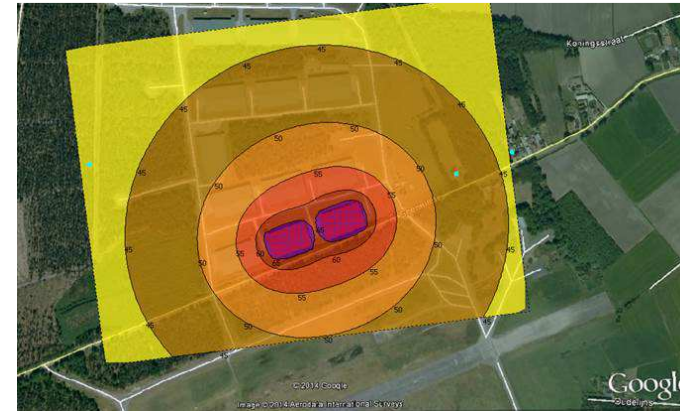
De parkeerbehoefte, een vlotte laad- en loszone en de impact op mens en natuur zijn in dit scenario eveneens aandachtspunten.

### Akoestische randvoorwaarden

Voor een eerste berekening gaan we ervan uit dat in de hal tijdens de motorcrossactiviteit een geluidsniveau van 100 dB(A)<sup>27</sup> optreedt.

Met akoestische sandwichpanelen kan een geluidsreductie van  $\pm 30$  dB(A) worden bereikt. In onderstaande simulatie werd uitgegaan van het feit dat doorheen het dak (gemeten tegen het dak) bij activiteit nog 70 dB(A) komt. Dit is ontoereikend gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving: ter hoogte van de woningen en aangrenzende bosgebied is immers nog een geluidsdrukniveau van 45 à 50 dB(A) te verwachten. Dit is wellicht gevoelig hoger dan het huidige geluidsniveau<sup>28</sup>.

Technisch is het mogelijk om het geluid nog sterker te reduceren indien wordt uitgegaan van een andere manier van isolatie (dubbele isolatiewand -> doos in doos). Het is wenselijk om een sterke geluidsreductie te bereiken zodat de immisiewaarden ter hoogte van nabijgelegen woningen en het aangrenzend bosgebied vergelijkbaar zijn met de huidige (lage) geluidsniveaus.



Figuur 20 Indicatie geluidsbelasting omgeving indien akoestische standaardisolatie (sandwichpanelen) (bron: DBA-plan)

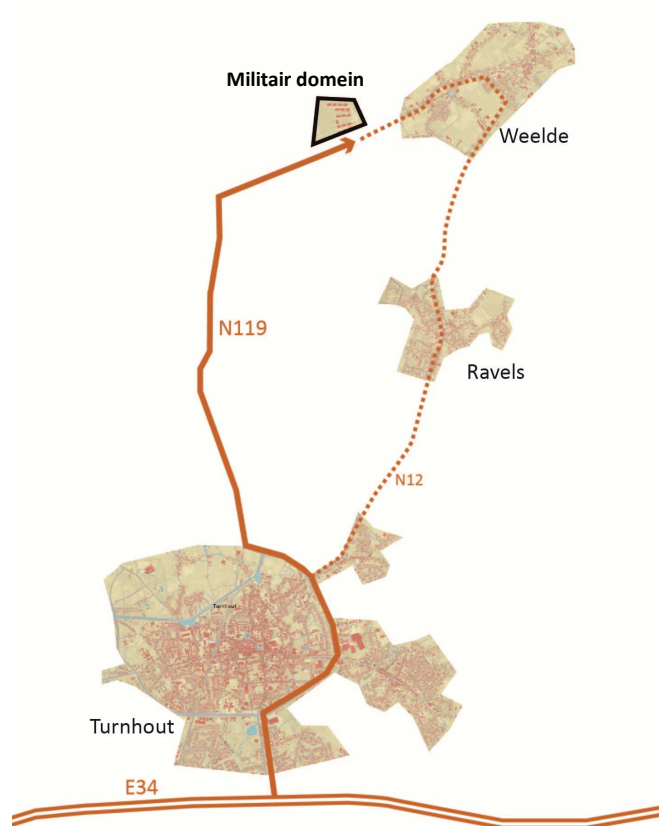
<sup>27</sup> Dit is een aanname (worst case). Ter vergelijking: in een indoor-motorcrosshal in Roosendaal (NL) werd in het verleden binnen een geluidsniveau van 94 dB(A) gemeten (bij max 30 rijders tegelijkertijd); in het Sportpaleis mag bij gemotoriseerde evenementen volgens de milieuvergunning het geproduceerde equivalent geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) maximaal 90 dB(A) bedragen bij een puntmeting op 1 m hoogte en op 1 m van de binnenmuur. Het piekniveau ( $L_{10}$ ) bedraagt maximaal 110 dB(A). De uitbater moet kosteloos gehoorbeschermers ter beschikking stellen van de aanwezigen.

<sup>28</sup> Het huidig geluidsniveau is niet gekend (er zijn geen metingen beschikbaar), maar we kunnen aannemen dat het huidig geluidsniveau (zeker op enige afstand van de weg) gevoelig lager ligt dan 45 dB(A)

#### 4.5.3. Onderzoek ontsluiting en parkeren

##### Hoger wegennet

De ontsluiting naar het hoger wegennet dient te gebeuren via de N119 zodat de doortocht van Weelde en Ravels niet bijkomend wordt belast.



Figuur 21 Ontsluiting naar het hoger wegennet

Een worstcasescenario wordt ingeschat op basis van het mobiliteitsprofiel van een indoor karting:<sup>29</sup>

- Op weekdag verkeersgeneratie max. 100 voertuigen per dag x 2 = 200 vt/dag (toekomend + vertrekkend) en 30 vt/h in beide richtingen samen
- Op zaterdag: max. 180 vt/dag x 2 = 360 vt/dag (toekomend + vertrekkend) en 50 vt/h in beide richtingen samen

Gelet op beperkte verkeersgeneratie, wordt de impact op het omliggend wegennet beperkt ingeschat.

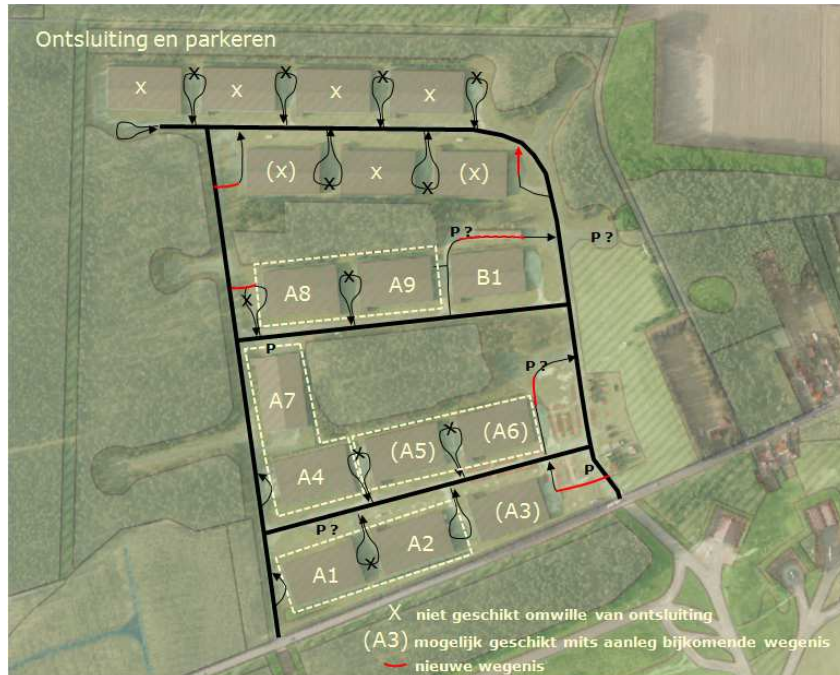
##### Interne ontsluiting en parkeren

De ontsluiting wordt geënt op de bestaande, lusvormige ontsluitingsstructuur die het mogelijk maakt om vlot in- en uit te rijden zonder keerbewegingen te hoeven maken (wat met trailers te vermijden is).

De parkeerbehoefte is vrij beperkt (ong. 40 PP) en moet bij voorkeur worden opgevangen op de bestaande verharding. Het belangrijkste aandachtspunt op vlak van ontsluiting is het laden en lossen. Omdat de meeste loodsen vrij dicht bij elkaar staan is een keerbeweging met trailer tussen de loodsen niet mogelijk waardoor een aantal loodsen (bv. in het noorden van het plangebied) op vlak van mobiliteit niet geschikt zijn. Op een aantal plaatsen kan mits de aanleg van bijkomende wegenis de ontsluiting worden geoptimaliseerd. Tussen loods A9 en B1 zou een ontsluitingslus kunnen worden gecreëerd indien de booghangaar wordt afgebroken.

<sup>29</sup> Bron: tellingen indoorkarting Puurs; ter vergelijking: voor een motorcrossterrein wordt op trainingdagen uitgegaan van een verkeersgeneratie van 200 autobewegingen per dag (max 40 piloten die tegelijkertijd rijden) en 50 vt/h die toekomen / wegrijden (bron: ontwerp PRUP Rooveld Westerlo)





Figuur 22 Ontsluiting en parkeren

#### 4.5.4. Onderzoek locatiealternatieven

Op hogerstaande kaart zijn de loodsen aangegeven die vanuit mobiliteit mogelijk geschikt zijn (al dan niet mits aanleg bijkomende wegenis).

Akoestisch gezien wordt de motorcrossactiviteit best in één van de zuidelijke loodsen ondergebracht omdat daar het geluidsniveau al iets

hoger is door het verkeersgeluid van Geeneinde, mits het respecteren akoestische randvoorwaarden om de impact op de nabijgelegen woningen en natuur te beperken: zie 4.5.2).

#### 4.5.5. Conclusie

Op basis van hogerstaand onderzoek kunnen de onderzoeksvragen als volgt worden beantwoord:

**1. Zijn er, gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving, mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten in open lucht (mits nemen van milderende maatregelen)?**

*Nee, zelf niet mits het nemen van milderende maatregelen. Het gebied is wettelijk uitgesloten voor het inplanten van nieuwe gemotoriseerde activiteiten in open lucht gezien de ligging in vogelrichtlijngebied.*

**2. Zijn er indoor-mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten (in eerste plaats motorcross) binnen de bestaande loods(en) en wat zijn de noodzakelijke (akoestische en andere) maatregelen?**

*Het is vanuit sportief oogpunt mogelijk om in een bestaande loods (of twee loodsen die fysisch met elkaar worden verbonden) een indoor-motorcrosssterrein uit te bouwen. Het gaat om een technisch trainingscircuit (zonder grote jumps). De belangrijkste uitdaging is om de hal(len) akoestisch voldoende te isoleren. Wellicht is een dubbele isolatiesysteem nodig (doos in doos) waardoor de loods grotendeels herbouwd moet worden (zie volgende onderzoeksvraag). Dit wordt nog verder onderzocht.*

**Subvraag: wat is het bijhorende mobiliteitsprofiel?**

*De ontsluiting en impact op het wegennet dient in samenhang met de invulling van de overige loodsen te worden bekeken. Het verkeersgenerend karakter van een trainingscircuit is relatief beperkt. Een belangrijke randvoorwaarde is dat er geen wedstrijden of grote evenementen worden gehouden. Om de impact op de verkeersleefbaarheid maximaal te beperken dient de*

*ontsluiting te gebeuren via de N119 en niet door de doortochten van Ravels en Weelde (= aandachtspunt bij routebeschrijving) Mogelijkheden voor het opvangen van de parkeerbehoefte moeten in samenhang met de overige invulling van het terrein worden bekeken (te groeperen op bestaande verhardingen of in een loods).*

**3. Wat zijn mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten (in eerste plaats motorcross) bij herbouw / nieuwbouw van één of verschillende loodsen?**

*Omwille van de eenvormigheid van de 17 loodsen moet bij eventuele herbouw<sup>30</sup> de dimensionering en verschijningsvorm van de oorspronkelijk loods worden gerespecteerd. Qua volume geeft herbouw dus geen bijkomende (sportieve) mogelijkheden. Maar technisch (in functie van akoestische isolatie) is het mogelijk dat het efficiënter en effectiever is om de loodsen te herbouwen.*

**4. Is de precieze locatie binnen het plangebied bij het gebruik van bestaande loodsen of nieuwe indoor-voorzieningen onderscheidend voor de impact op mens en fauna en flora?**

*Hoe groter de afstand tot Geeneinde, hoe gevoeliger de omgeving is voor verstoring (omdat er minder omgevingsgeluid is). Bovendien lenen de noordelijke gelegen loodsen (A10 tem A16) zich minder op vlak van ontsluiting: deze zijn bijgevolg niet geschikt. De mogelijkheden qua inpassing en ontsluiting zijn afhankelijk van de globale inrichting van het gebied (invulling overige loodsen en eventuele infrastructuren die hiervoor nodig zijn). Het bepalen van de precieze locatie dient bijgevolg te gebeuren vanuit deze globale visie*

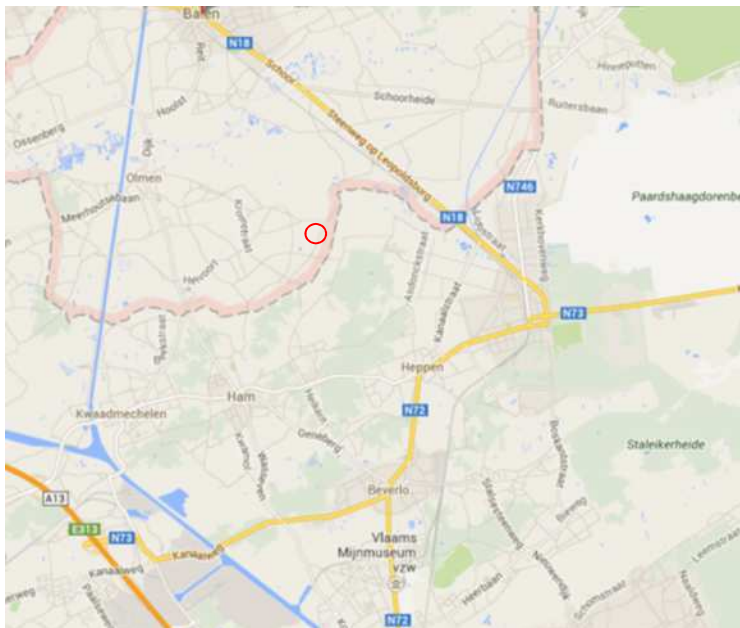
---

<sup>30</sup> Indien de constructie volledig wordt afgebroken, of méér dan veertig procent van de buitenmuren van de loods worden afgebroken en binnen het bestaande bouwvolume van de loods een nieuwe constructie wordt gebouwd, spreken we over herbouw.

## 5. Hondapark Balen

### 5.1. Ruimtelijke situering

Het terrein (13,4 ha) is gelegen in het zuiden van de gemeente Balen, op de grens met de provincie Limburg (Ham). Het Hondapark situeert zich tussen de kernen van Olmen (Balen), Leopoldsborg en Ham – Oostham – Heppen. Ten noorden is de Molseseenweg (N18) gelegen: deze vormt de verbinding met de Zuiderring (N71). Ten zuiden bevindt zich de Heppensesteenweg (N141) die aansluit op de E313.



Figuur 23 Situering Hondapark Balen ( bron: google maps)

#### 5.1.1. Ruimtelijk context op mesoniveau

Het circuit grenst aan de zuidzijde aan een open landschap met kleine landschapselementen. Aan de noordzijde ligt een bosgebied. Ten oosten bevindt zich een halfopen landschap met open en beboste delen.

#### 5.1.2. Aanwezige functies



Figuur 24 Aanduiding van de aanwezige functies (bron: Hondapark)

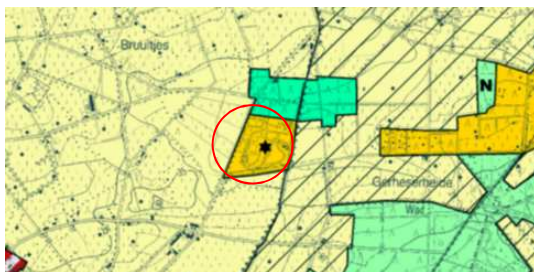
De inkom tot het terrein ligt aan de zuidwestzijde van de site. Hier ligt ook het gebouw en de parking van het oefenterrein (die tijdens wedstrijden wordt gebruikt als circulatieruimte en mobilhomepark voor piloten). Er zijn twee omlopen

- Grote omloop (l = 1800 m)
- Hardcross omloop voor kinderen en beginners (in ZO hoek)



Figuur 25 Aanduiding van de aanwezige functies (bron: google earth)

### 5.1.3. Planologische bestemmingen



- *Bestaand circuit = gebied voor dagrecreatie, noordelijk deel ligt in bosgebied*
- *Omgeving circuit: (landschappelijk waardevol) agrarisch gebied*

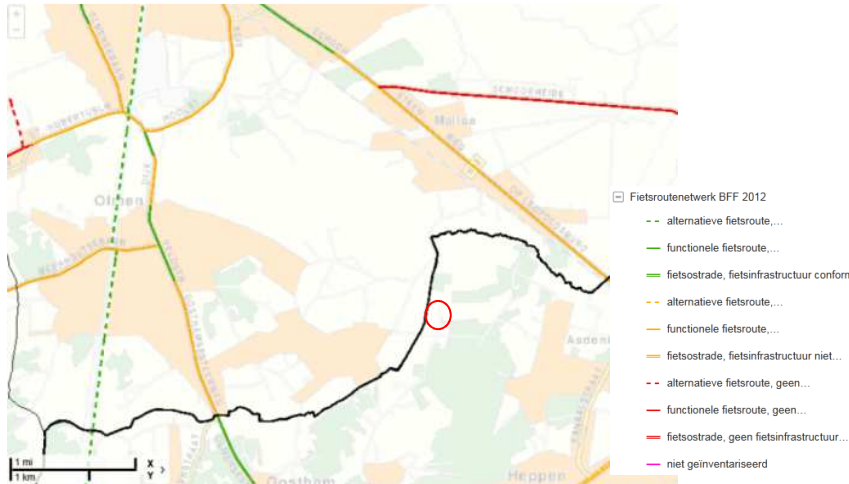
Figuur 26 Situering Hondapark op gewestplan

Het circuit is zone-eigen. In functie van de optimalisatie (bv opvang parkeerbehoefte bij wedstrijden) is mogelijk een planologisch initiatief nodig.

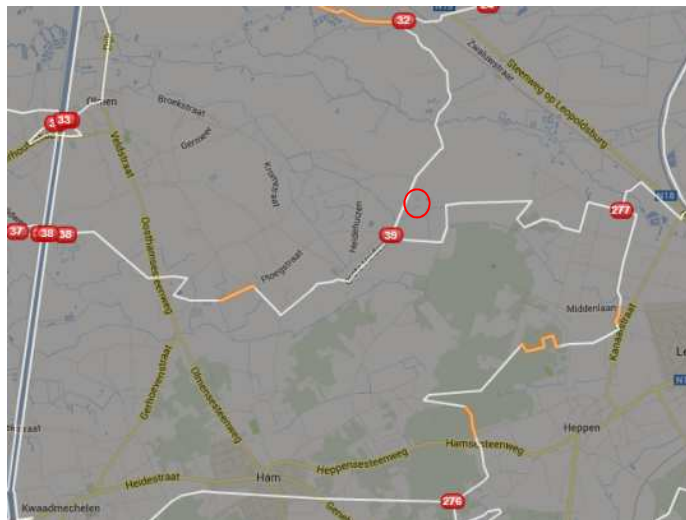
### 5.1.4. Ontsluiting van het plangebied

#### Bereikbaarheidsprofiel

- **Weg:**  
De site wordt ontsloten via de Grote Heideweg (lokale weg type III). Op enige afstand ten noordoosten bevindt zich de N18 – Steenweg Op Leopoldsburg (lokale weg type I).
- **Openbaar vervoer:**  
zwakke openbaarvervoerbereikbaarheid: reguliere buslijn op Oosthamsesteenweg (lijn 170 Beringen - Mol):  $\pm 2$  km van plangebied
- **fiets**
  - niet gelegen aan bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk; bovenlokale functionele fietsroute langs N18 en Oosthamsesteenweg
  - gelegen langs fietsknooppuntennetwerk (nabij knooppunt 39)



Figuur 27 Kaart bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2012 boven (Bron: provincie Antwerpen)



Figuur 28 Fietsknooppuntenetwerk (Bron: fietsnet)

## 5.2. Relevante studies m.b.t. plangebied

### 5.2.1. Motivering zoekzones terreinen voor gemotoriseerde sporten in de provincie Antwerpen (april 2005)

Het Hondapark in Balen werd naast een aantal andere terreinen (Kraaienhorst in Brecht, Grobbendonk, Rooiveld in Westerlo) onderzocht in de studie van 2005. In de studie werd onderstaand ontwikkelingsperspectief voorgesteld.



Figuur 29 Ontwikkelingsperspectief Hondapark ( bron: Motivering zoekzones terreinen voor gemotoriseerde sporten in de provincie Antwerpen)

### 5.2.2. Knelpuntennota (aanvullend op motiveringsnota van 2005)

De knelpuntennota is een aanvullend document op de motiveringsnota d.d. 21.02.2005. Deze motiveringsnota werd besproken door de Vlaamse Regering: conclusie was dat het Hondapark Balen in aanmerking komt voor erkenning.

In de knelpuntennota werd ingegaan op de belangrijkste knelpunten.

1. Afstand tot gebied voor verblijfsrecreatie
2. Maatschappelijk draagvlak:
  - a. voorstel voor oostelijke i.p.v. westelijke uitbreiding in functie van parkeren
  - b. voorstel voor gebruiksbependingen (openingsuren, aantal evenementen per jaar, max. aantal gebruikers bij trainingssessies)
  - c. resultaten beperkte Landbouweffectenstudie
  - d. afspraken met omwonenden en gemeente over sportieve kalender
3. flankerende maatregelen en monitoring
  - a. mogelijke oplossingen m.b.t. mobiliteit (ontsluiting, parkeren)
  - b. mogelijke oplossing m.b.t. waterhuishouding
  - c. mogelijke oplossingen m.b.t. bodem- en luchtverontreiniging

Voorliggende knelpunten en aandachtspunten worden meegenomen in het verder onderzoek.



Figuur 30 Knelpunten

### 5.3. Vergunningtoestand

De exploitant (EG Events v.z.w.) is in het bezit van een milieuvergunning, geldig van 02/07/1998 tot 07/04/2019.

De vergunning is verleend voor:

- het houden van max. 9 wedstrijden + oefenritten & recreatief gebruik per jaar
- 2 wedstrijden met modelvliegtuigjes per jaar
- aanhorigheden (lozing afvalwater, opslag benzine en stookolie)

Als bijzondere voorwaarde is opgelegd dat enkel mag worden gecroest tussen 10h en 19h op voorwaarde dat het geluidsniveau van de gebruikte voertuigen de 106 dB(A) niet overschrijdt.

In 2006 werd als bijkomende bijzondere voorwaarde de uitvoering van een akoestische studie waarin aandacht wordt besteed aan de impact op het recreatiegebied op het grondgebied van de gemeente Ham (provincie Limburg) opgelegd. Deze akoestische studie is uitgevoerd.

Het terrein beschikt over volgende stedenbouwkundige vergunningen:

- bouw van een prefabgebouw met volgende lokalen: kantine, bureel, sanitair (1988).

Er is geen PV opgesteld en er is geen gerechtelijke procedure lopende.

#### 5.4. Planningscontext

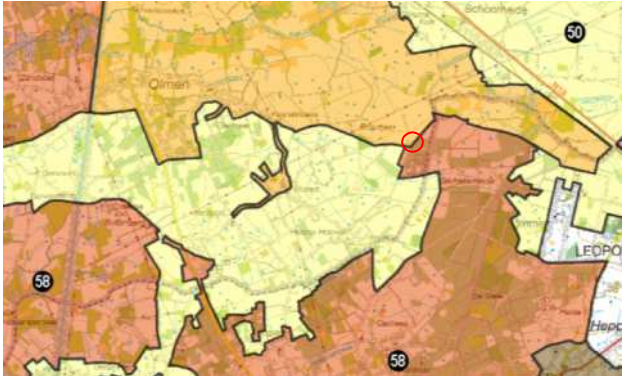
Relevante plannen	Status
RSV  Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	<p><i>Structuurplan is richtinggevend en bindend voor de overheid. Definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23/9/1997.</i></p> <p><i>Eerste herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 12/12/2003.</i></p> <p><i>Tweede herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 17/12/2010.</i></p> <p><b>Ruimtelijk beleid inzake toerisme, recreatie en sport in het buitengebied (informatief)</b>  <i>Het Vlaams gewest heeft een reeks beleidsinitiatieven genomen voor hoogdynamische recreatieve activiteiten o.a.:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Beleidskader Lawaaisport (beslissingen van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, 4 februari 2005, 23 december 2005, 14 december 2007 en 8 mei 2009);</i></li> </ul> <p><i>In de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn onder meer de trends en uitdagingen op het vlak van toerisme, recreatie en sport geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht. Met betrekking tot lawaaisporten wordt er voor de planperiode 2007-2012 uitgegaan van een ruimtevrage op korte termijn (2012) van 10 terreinen, dit is ongeveer 200 ha (ongeveer 20 ha per terrein).</i></p> <p><b>Het buitengebied (richtinggevend)</b>  <i>De doelstellingen voor het buitengebied zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;</i></li> <li>▪ <i>Tegengaan van de versnippering van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;</i></li> <li>▪ <i>Bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;</i></li> <li>▪ <i>Bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.</i></li> </ul>

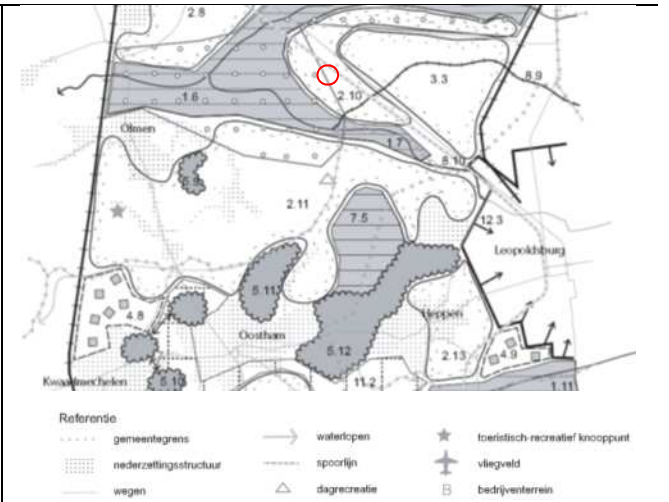
#### **Ontwikkelingsmogelijkheden voor lawaaisporten (richtinggevend)**

*Gezien de beperkte open ruimte in Vlaanderen, de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge milieulast die eigen is aan gemotoriseerde sporten, is het aangewezen om te opteren voor een minimaal scenario dat tegelijkertijd een structurele oplossing kan betekenen voor de sector. Er wordt voor geopteerd om voor provincies waar nog geen locaties werden geselecteerd minimaal 1 locatie aan te duiden voor gereguleerde omlopen per provincie. Het kan gaan om de bestaande locaties die reeds over specifieke infrastructuur beschikken en die kunnen voldoen aan het afwegingskader of om nieuwe locaties. Voor de bestaande locaties wordt gestreefd naar een multifunctionele invulling. Bij het voorzien van nieuwe locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten is deze multifunctionele invulling een uitgangspunt.*

*Onder gereguleerde omlopen wordt verstaan: "Omlopen voor gemotoriseerde sporten waar meer dan 3 wedstrijden per jaar kunnen georganiseerd worden en waar permanent kan getraind worden en die volgens de Vlarew wetgeving als een klasse 1-inrichting worden beschouwd vanuit de normen wat geluid betreft. Er wordt geopteerd om voor de acute problematiek waarmee de motorsport geconfronteerd wordt en omwille van de populariteit van de sport, te werken met clusters van motorcross en aanverwante gemotoriseerde sporten (quad, 4x4, ...). De aandacht zal vooral liggen bij de problematiek van permanente omlopen met trainingsfaciliteiten.*

*De terreinen voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten zullen worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen, hetzij op provinciaal niveau, hetzij op gewestelijk niveau. Indien het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft op processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau, zal de Vlaamse overheid het initiatief nemen, in andere gevallen neemt de provincie initiatief tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken.*

<p>AGNAS</p> <p>Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur op gewestelijk niveau regio Neteland</p>	<p><i>Gebiedsgerichte en geïntegreerde ruimtelijke visie op de gewenste natuurlijke en agrarische structuur van Vlaams niveau. Eindnota, juni 2006.</i></p> <p><i>Beleidsmatige herbevestiging van agrarische gebieden en operationeel uitvoeringsprogramma goedgekeurd mits technisch nazicht door de Vlaamse Regering op 21/12/2007.</i></p> <p><i>Na technisch nazicht kwam er een mededeling met een aantal aangepaste documenten op 22 februari 2008.</i></p> <p><i>Regio Noorderkempen</i>  <i>Het recreatiegebied ligt net buiten het herbevestigd agrarisch gebied 51 "Landbouwgebied Zitaart – Gestelen ten zuiden van Olmen"</i></p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;"></span> Categorie 0: herbevestigen gewestplan  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #90ee90; border: 1px solid black;"></span> Categorie 0: herbevestigen gewestplan met optie opmaak RUP natuurverweving  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #ffa500; border: 1px solid black;"></span> Categorie I: opmaak RUP op korte termijn  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #ff4500; border: 1px solid black;"></span> Categorie II: opmaak RUP na verder onderzoek  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></span> Categorie III: geen RUP op korte termijn         </p> <p><i>Gewenste ruimtelijke structuur</i>  <i>Buitengebied tussen Mol en Leopoldsburg</i></p>
--	--



2: vrijwaren van gebieden voor de land- en tuinbouw  
 2.11: Landbouwgebied tussen Olmen en Bruine Kolk



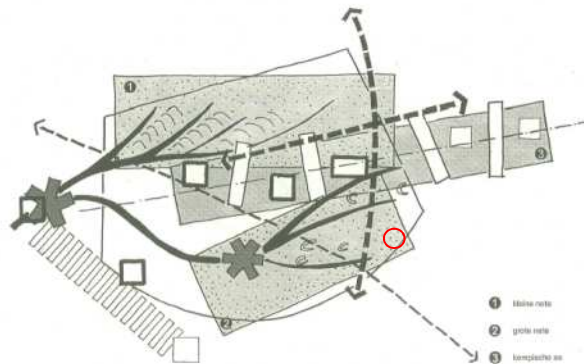
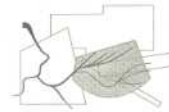
RSPA  
Ruimtelijk  
structuurplan  
Provincie  
Antwerpen

Structuurplan is richtinggevend en bindend voor de overheid.  
Goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juli 2001.

Partiële herziening goedgekeurd door de minister op 4 mei 2011.  
Addendum bij het RSPA.

Het gebied behoort tot de "Oostelijke netwerken".

- twee netgebieden aan beide zijden van de kernpuncte as
- open ruimte verbindingen, scherpende en bindende open ruimten
- kernpuncte as en provinciaal districtie netwerk (aansluit, dragers van groenruimtelijke ontwikkeling)
- rivier- en beekvalleien als dragers van verspreiden natuur, landschap, landbouw, laagvlagenstructuur landbouw en recreatie
- kernpuncte as en rivieren als natuurlijke bakens
- hoofdruimtelijke ontwikkelingen op de zandgronden
- 2 kanalen met natuurlijke, recreatieve en economische betekenis



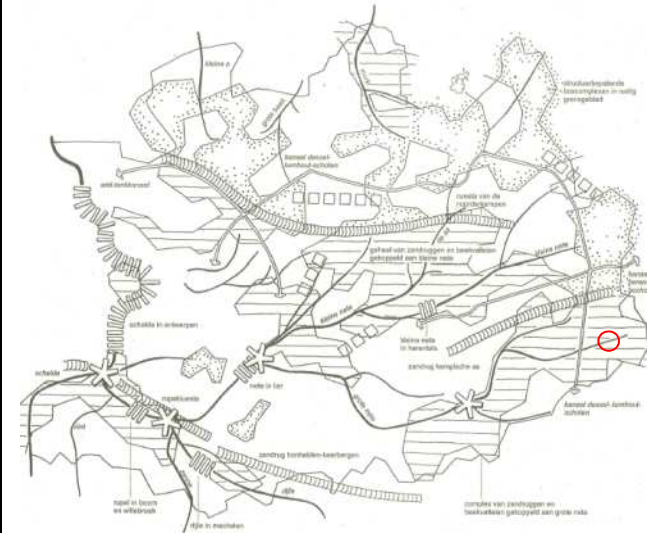
Grote Nete

Concept:

- Twee netwerken scharnierend rond een centraal punt, Herentals – Geel-Punt, en neergelegd in een kwetsbaar onderliggend netegebied.
- Infrastructuurbundel drager voor multimodale knooppunten
- Open ruimteverbindingen als scheiding en binding

- rijiervallei als natuurlijke drager en verbinding
- rijiervordergang in verstedelijkt gebied (waterfront)
- samenvloeiing als natuurlijk bakken
- kanaal met natuurlijke betekenis
- natuurlijk gebied gekoppeld aan waternetwerk
- natuurlijk gebied niet gekoppeld aan waternetwerk
- droge natuurlijke verbinding als bijdrage tot cluster vorming
- relatieelement

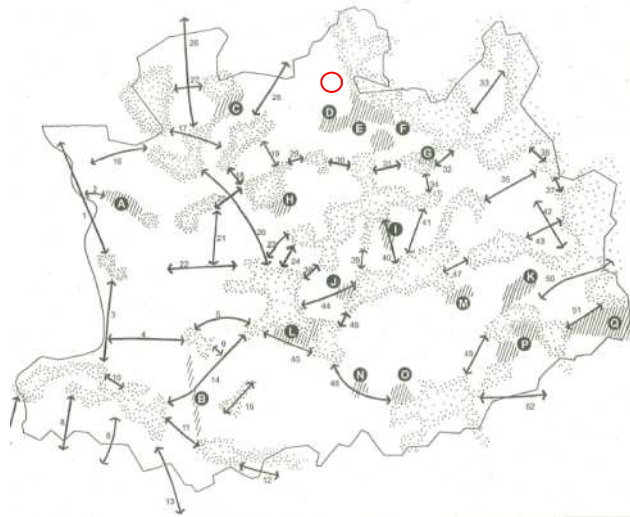
Gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur



Natuurlijk gebied gekoppeld aan waternetwerk. Natuurlijke gebieden, gekoppeld aan de Grote Nete, bevinden zich vooral in het zuiden nabij Herentals en Westerlo langs de bovenloop in de omgeving van Meerhout en Balen. In het gebied ten zuiden van de Kempische As (Geel-Mol) vormen de valleien van de Grote en de Molse Nete een uitgestrekt samenhangend complex van natuurlijke gebieden.

*Aanduiding van natuurverbindingen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang*

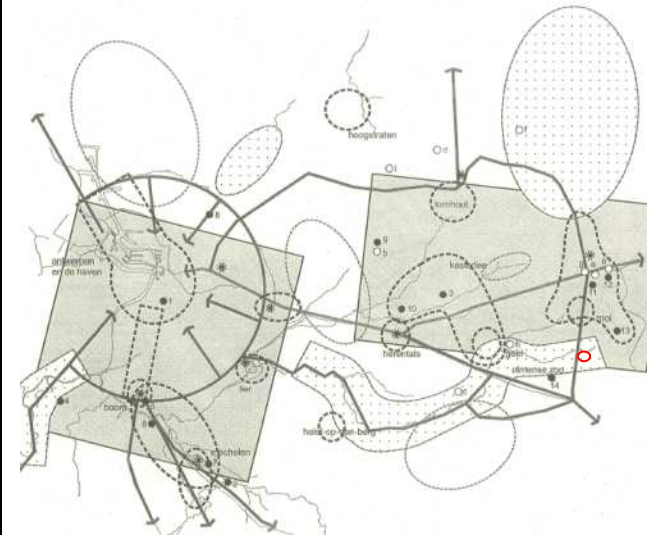
-  natuuraandachtsgebied
-  ecologisch gebied van bovenlokaal belang
-  natuurverbinding



*De site ligt niet in een gebied met ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.*

*Categorisering van toeristisch-recreatieve ruimten*

-  toeristisch-recreatief netwerk
-  1 toeristisch-recreatief knooppunt
-  14 toeristisch-recreatief knooppunt uitgesloten als bindende bepaling in het goedkeuringsbesluit van de Vlaamse minister voor ruimtelijke ordening d.d. 10 jun 2001
-  gebied van primair toeristisch-recreatief belang
-  strategisch rustgebied
-  aandachtsgebied
-  gebundeld netwerk
-  transferium van provinciaal niveau
-  terrein met een belangrijke verblijfsfunctie in open lucht

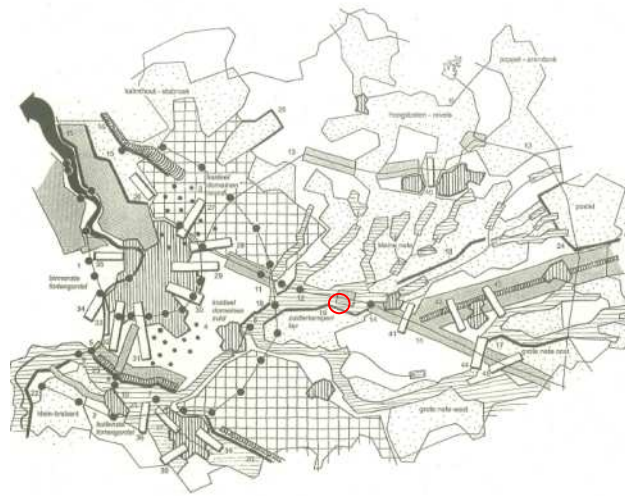


**Verder onderzoek naar geluidsintensieve sporten**

*De provincie wenst de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsintensive sporten verder te onderzoeken in de uitvoeringsfase. Eerst wil zij een inventaris van de bestaande structuur vervolledigen, een overzicht van de problemen en potenties opstellen en een inschatting van de (toekomstige) behoeften maken.*

Gewenste landschappelijke structuur

- complex gaaf landschap
- complex nieuw landschap
- structureerend reliëfelement
- structureerend hydrografisch element
- baken (nummers 1 tot en met 14)
- markante terreinovergang (nummers 15 tot en met 25)
- open ruimte verbinding (nummers 25 tot en met 45)



Het Hondapak ligt ten oosten van een complex gaaf landschap. Dit is een gebied waar verschillende structuurbepalende landschapselementen- en componenten voorkomen in een landschap waarvan de samenhang en de landschappelijke structuur slechts in beperkte mate gewijzigd zijn door grootschalige ingrepen.

GRS Balen

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Balen

Het GRS van Balen is goedgekeurd door de deputatie d.d. 06.09.2007

**Richtinggevend deel**

Zuidelijk open ruimtegebied  
 Inpassen van bovenlokale activiteiten in de open ruimte

Het Hondapak is een geïsoleerde recreatieve functie in de open ruimte. Daar het gaat om gemotoriseerde sporten, kan deze functie echter niet nabij woonzones of in natuurgebieden. Deze functie kan dan ook op haar huidige locatie behouden blijven. Een beperkte uitbreiding buiten de huidige grenzen van het terrein is mogelijk in functie van de leefbaarheid van de activiteit en de draagkracht van de omgeving. De landschappelijke integratie van het terrein is hierbij een randvoorwaarde.

Gewenste ruimtelijke structuur van de deelstructuren

Kaart gewenste open ruimtestructuur

- gemeentegrens
- spoorweg
- stratenwaaier
- kade
- natuurontwikkelingsgebied toegankelijk belang
- VDO-gebied
- lokale natuurkern
- bufferzone
- recreatief groengebied aansluitend bij kerngebied
- recreatief box aansluitend bij recreatief kerngebied
- leefbaarheidsgebied
- landbouwverwevingsgebied
- open ruimte kern
- meer en breedte op bovenstaal niveau
- lokale open ruimte verbinding
- lokale natuurverbinding
- lokale wateroppervlakte



Ook in landbouwverwevingsgebieden is landbouw de hoofdgebruiker. De landbouw is er kleinschaliger van karakter. Grote infrastructuren

worden niet toegelaten. Kleine landschapselementen worden beschermd.

**Kaart gewenste toeristisch-recreatieve structuur**

**Legend:**

- gemeentegrens
- spoorweg
- stratenassen
- kanal
- rivier
- bovenlokaal toeristisch-recreatieve cluster
- locatie voor gemotoriseerde sporten
- toeristisch-recreatieve cluster
- lokale elementen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten
- recreatief groengebied
- recreatief bos
- lokaal speelbos
- zone voor verblijf/accommodatie
- ruimtegebied met recreatief meegebruik

**Suggesties omtrent elementen van bovenlokaal niveau**  
**Bestemmen van het Hondapark als gebied voor gemotoriseerde sporten**

*De bestendige deputatie heeft het Hondapark aangeduid als potentiële locatie voor geluidsproducerende sporten. De gemeente wenst de bestaande activiteiten op de huidige locatie te behouden. De aard van de activiteiten wordt beperkt tot motorcross en aanverwante activiteiten. Een beperkte uitbreiding buiten de huidige grenzen van het terrein is mogelijk in functie van de verdere exploitatie van de huidige activiteiten en rekening houdend met de draagkracht van de omgeving. De landschappelijke integratie van het terrein is hierbij een randvoorwaarde.*

**Selecties op bovenlokaal niveau**

- Hondapark wordt geselecteerd als locatie voor gemotoriseerde sporten

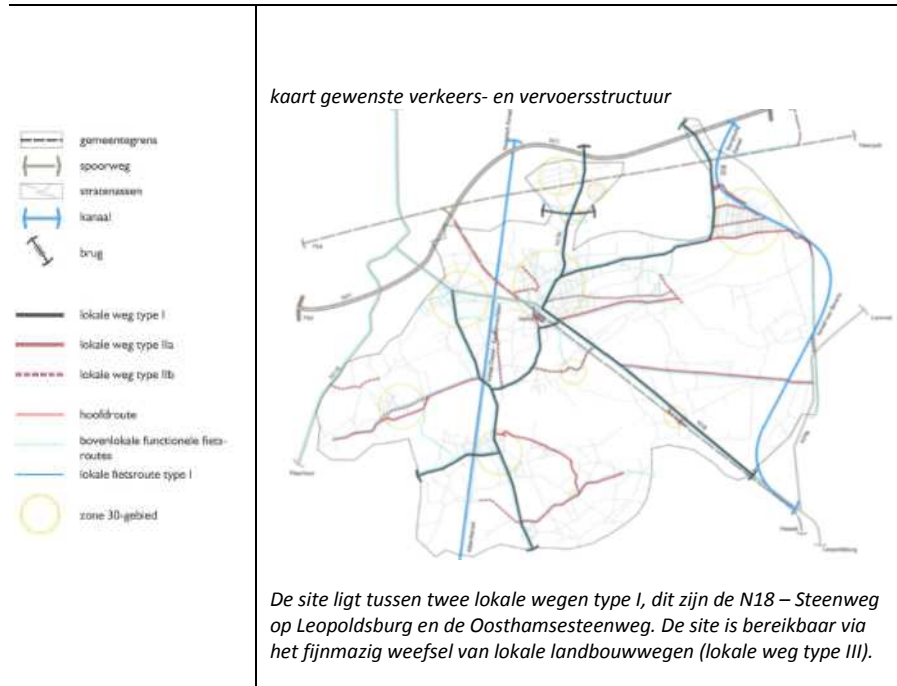
**Kaart gewenste landschappelijke structuur**

**Legend:**

- Geroentegrens
- Spoorweg
- Stratenassen
- Kanaal
- Structureel hydrografisch element
- Beleidszone
- Specifiek landschap
- traditioneel landschap
- hallopen gecompartmenteerd landschap
- gekoem gecompartmenteerd landschap
- bakken
- bakkerieks 'Oude Kempeke: Hoevers'
- bakkerieks van watermolens
- landschappelijk waardevol knooppunt
- waardevolle bebouwde gebieden
- landschappelijke integratie
- open ruimte corridor
- half open agrarisch landschap
- overwegend bebouwd gebied
- inverpakt

**Selecties**  
**Landschappelijk te integreren infrastructuren in de open ruimte**

- Hondapark



### 5.5. Scoping kwetsbaarheden

Een scoping van mogelijke kwetsbaarheden gebeurt op basis van de aanwezigheid van bijzonder beschermde gebieden en omgevingskenmerken.



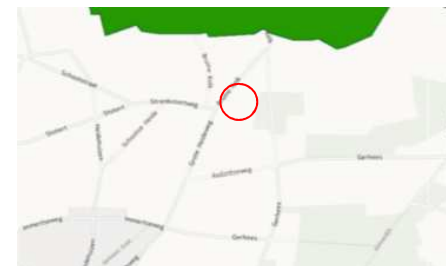
Figuur 31 BWK (bron: Provant)

- Het gebied is gekarteerd als zijnde biologisch minder waardevol gebied. In de omgeving komen wel een aantal biologisch waardevolle gebieden voor.



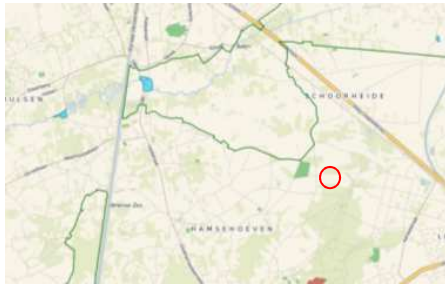
Figuur 32 VEN-gebied (bron: Provant)

- VEN-gebied "Gerheserheide" ten ZW van het plangebied



Figuur 33 SBZ-H, SBZ-V (bron: Provant)

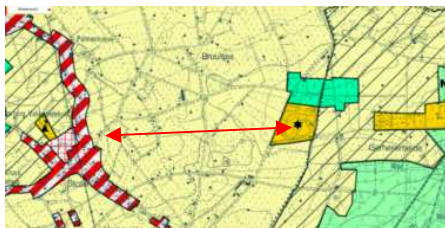
- Niet gelegen in een vogel- noch habitatrichtlijngebied
- Op ruim 450 meter ten noorden van het recreatiegebied situeert zich het habitatrichtlijngebied: "Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor"



Figuur 34 Ankerplaatsen (bron: onroerend



Figuur 35 Overstromingsgevoeligheid (bron:



Figuur 36 Gewestplan



- grenst in het noordoosten aan de ankerplaats "Grote Netevallei te Balen met De Most (A17001)"

- Niet gelegen in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied of van nature overstroombaar (NOG).
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type II).
- Infiltratiegevoelig

- Het woongebied (kern van Stotert) bevindt zich op 800 meter
- Het gebied voor dagrecreatie ten O van het plangebied ligt op 475 m
- In de ruime omgeving zijn er verspreid een aantal woningen en landbouwbedrijfszetels gevestigd.

Figuur 37 Landbouwbedrijfszetels

- Bijzondere aandachtspunten vanuit kwetsbaarheidsanalyse**
- **Verstoring mens (vnl. geluid) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen**
  - **Verstoring fauna en flora (geluid, emissies, licht) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen op VEN-gebied en SBZ-gebied**

### 5.6. Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten

Rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context en kwetsbaarheid kunnen volgende onderzoeksvragen worden geformuleerd:

1. Onder welke randvoorwaarden (gebruiksvoorwaarden, ruimtelijke randvoorwaarden) kan de motorcrossactiviteit op deze locatie worden geoptimaliseerd?
2. Wat is het bijhorende mobiliteitsprofiel?  
-> ruimtebehoefte voor opvangen parkeerbehoefte ?  
-> impact op ontsluiting en belasting omliggend wegennet
3. Is er vanuit landbouwoogpunt een onderscheid in mogelijke impact afhankelijk van de ligging van de parking?
4. Wat zijn de in te zetten instrumenten en wie is verantwoordelijk voor wat?

### 5.6.1. Parkeerbehoefte en mobiliteits- / bereikbaarheidsprofiel

Qua mobiliteitsprofiel is er een belangrijk onderscheid tussen:

- Wedstrijden (max 9 per jaar)
- Trainingsdagen

De exploitant is in het bezit van een milieuvergunning voor het houden van maximum 9 wedstrijden+oefenritten en recreatief gebruik per jaar, 2 wedstrijden met modelvliegtuigjes per jaar en aanhorigheden. In functie van trainingen kan de parkeerbehoefte op het bestaande terrein worden opgevangen.

Voor maximum 9 weekends per jaar moet een oplossing gezocht worden om de tijdelijke parkeerdruk op te vangen.

Het bereikbaarheidsprofiel (ontsluiting via lokale landbouwwegen geselecteerd als lokale wegen type III) is ongunstig voor het houden van grote evenementen. Flankerende maatregelen (signalisatie, eventueel tijdelijk (politie)toezicht en aangepaste circulatie) is aangewezen bij dergelijke evenementen.

De verkeersgeneratie van reguliere trainingsactiviteiten is beperkt: dit verkeer kan via het huidige wegennet worden afgewikkeld.

### 5.6.2. Resultaten LIS

De landbouwimpactstudie<sup>31</sup> (LIS) is een gebiedsgebonden computeranalyse op basis van beschikbare gegevens. Ze geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de aangegeven landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.



Figuur 38 Landbouwimpactkaart (bron: LIS-studie)

De landbouwimpactstudie geeft de mogelijke perceelsimpact weer in twee klassen van gebiedsbetrokkenheid en dit voor de in 2011 geregistreerde percelen in landbouwgebruik. Eveneens worden de totale

<sup>31</sup>Zie studie in bijlage

landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal landbouwbedrijfszetels weergegeven. De landbouwimpactstudie schat de transitiekosten bij gebruiksbeëindiging of op vraag voor enkele specifieke scenario's. Vervolgens worden de in 2012 nieuw geregistreerde percelen geduid. Hiervoor gebeurde nog geen impact berekening omdat niet alle gegevens voorhanden zijn en de gebruiker nog niet voldoende geverifieerd werd. Vervolgens werd het resterend agrarische gebied gediifferentieerd naargelang het reëel gebruik of de mogelijkheden van landbouwgebruik.

De perceelsimpact op de terreinen rond het Hondapark Balen is matig tot zeer hoog. De landbouwgebruikswaardekaart en de landbouwgebruikskarta tonen aan dat de omliggende percelen actief gebruikt worden voor voedergewassen, akkerbouw en weiland.



Figuur 39 Landbouwgebruikskarta (bron: LIS-studie)



Figuur 40 Landbouwgebruikswaardekaart (bron: LIS-studie)

#### 5.6.3. Uitbreiding in noordelijke richting

Het gebied ten noorden de omloop (perceel nr 713c) ligt momenteel in bosgebied:

- dit gebied is reeds in eigendom van de exploitant.
- een noordelijke uitbreiding en herbestemming van het bosgebied zou de mogelijkheid geven om de omloop te vergroten en de inrichting te optimaliseren

Een noordelijke uitbreiding (en verruiming van de omloop) doet ook de dynamiek van het terrein toenemen wat niet wenselijk is.



## 5.6.4. Conclusie

**Onder welke randvoorwaarden (gebruiksvoorwaarden, ruimtelijke randvoorwaarden) kan de motorcrossactiviteit op deze locatie worden geoptimaliseerd?**

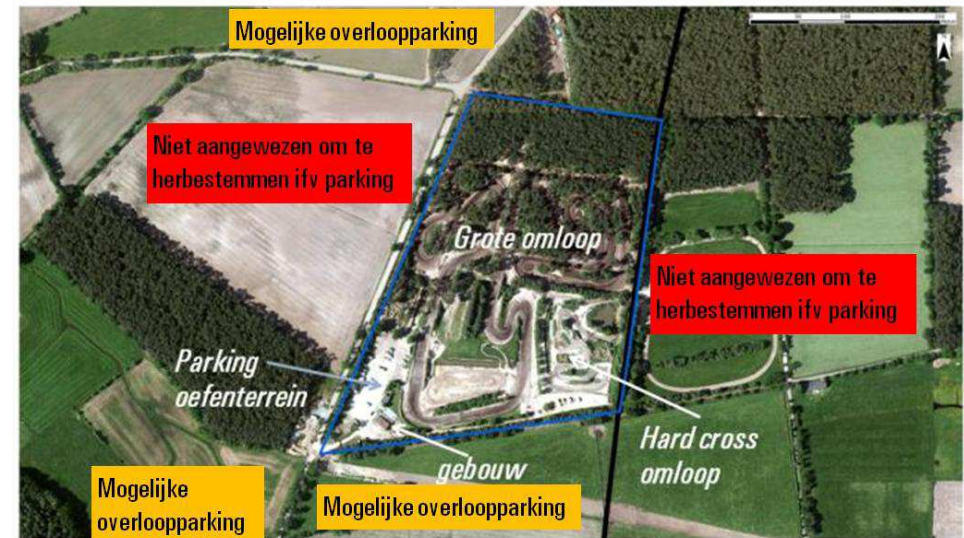
Gelet op het bereikbaarheidsprofiel van de site moet de schaal en frequentie van wedstrijden voldoende worden beperkt (met huidig aantal cf milieuvergunning als maximum). Tijdens wedstrijdweekends kunnen tijdelijke overloopparkings voorzien worden op nabijgelegen percelen. Indien dit geen hypothecum vormt op de hoofdbestemming, landbouw, is hiervoor geen herbestemming nodig.

De huidige grens van de zone voor dagrecreatie is ruimtelijk grensstellend voor de mogelijkheden van de site: alle infrastructuur en voorzieningen (met uitzondering van het bezoekersparkeren bij wedstrijden) dient binnen deze zone te gebeuren. Een uitbreiding (in welke richting dan ook) is ruimtelijk niet aanvaardbaar.

**Is er vanuit landbouwoogpunt een onderscheid in mogelijke impact afhankelijk van de ligging van de parking?**

Vanuit landbouwoogpunt is het niet wenselijk om actieve landbouwgrond permanent in te nemen. Op het terrein zelf is er voldoende ruimte voor parkeren op trainingdagen.

Onderstaande figuur geeft aan waar een mogelijke overloopparking kan voorzien worden. Dit is op het moment van wedstrijd en in overleg met de betrokken landbouwers te bepalen. De aanrijroutes en flankerende maatregelen (signalisatie,...) dienen in overleg met de aanpalende buurgemeenten (Balen, Ham, Leopoldsburg) vooraf te worden besproken. Het is in functie van de ontsluiting niet wenselijk om aan de oostzijde van het terrein een (al dan niet tijdelijke) parking te situeren.



Figuur 41 opvangen parkeerbehoefte Hondapark Balen bij wedstrijden

**Wat zijn de in te zetten instrumenten en wie is verantwoordelijk voor wat?**

Omdat de huidige bestemmingstoestand grensstellend is (zie hoger) is er geen planninginitiatief (RUP en bijhorend planMER) nodig.

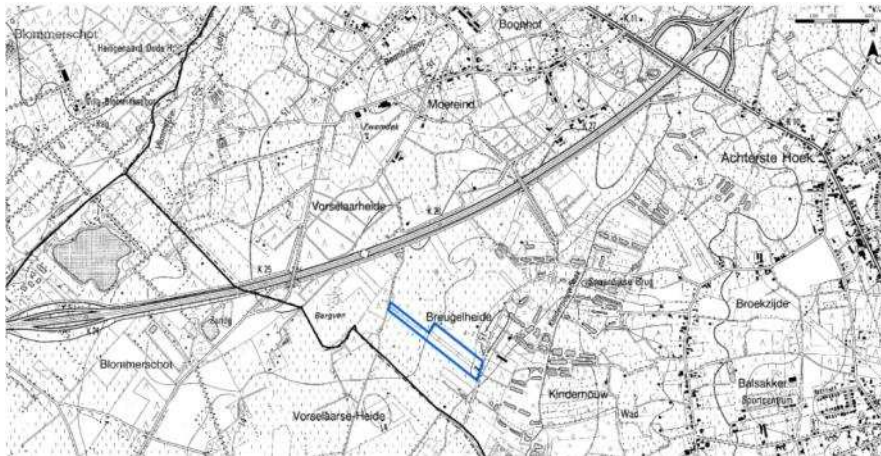
De gebruiksbeperkingen kunnen in de bijzondere voorwaarden van de omgevingsvergunning worden opgenomen. Dit is de bevoegdheid van de provincie. De huidige milieuvergunning loopt nog tot 7/4/2019.

## 6. Motorcrossterrein Breugelheide Lille

### 6.1. Ruimtelijke situering

#### 6.1.1. Situering in de regio

Het plangebied ligt in het openruimtegebied ten westen van Lille en ten westen van de beekvallei van de Kindernouwbek. Het gebied ligt ong. 300 m ten zuidoosten van de E34.



Figuur 42 Situering Motorcrossterrein Breugelheide Lille (bron: Provant)

#### 6.1.2. Ruimtelijk context op mesoniveau

De omgeving van het terrein bestaat (ten noorden van de zandweg) uit een halfopen landschap met weilanden en akkerlanden met een langwerpige perceelsstructuur, enkele bosfragmenten (bv ten noorden van het motorcrossterrein) en enkele kleine landschapselementen (bv perceelsrandbegroeiing). Ten zuiden van het terrein (en de zandweg) ligt een bebost natuurgebied in de Kindernouwbek.

#### 6.1.3. Aanwezige functies



Figuur 43 Aanwezige functies (bron: google earth)

Het gebouw (met kantine, bureel, loods voor machines, EHBO post,...) bevindt zich aan de zuidzijde van de motorcrossomloop. Ten noorden van de grote omloop ligt een kleine omloop voor 50cc motoren. Naast de parking ten zuiden van het gebouw (tussen zandweg en gebouw) zijn er nog 2 weilanden die bij evenementen worden gebruikt als parking.

#### 6.1.4. Planologische bestemmingen



- *Bestaand circuit = gebied voor dagrecreatie*
- *Omgeving circuit: landschappelijk waardevol agrarisch gebied*

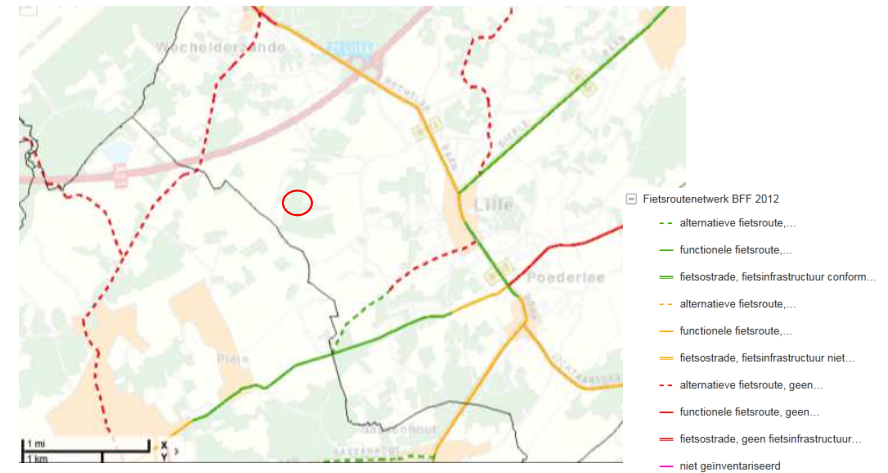
Figuur 44 gewestplan, situering terrein

Het circuit ligt zone-eigen. Enkel in geval van uitbreiding is een planologisch initiatief nodig.

#### 6.1.5. Ontsluiting van het plangebied

##### Bereikbaarheidsprofiel

- **Weg**  
Het gebied wordt gedeeltelijk via zandwegen (Rooverstraat, deel van Snaersdijk) en Moereinde ontsloten naar op-/afrit 21 van de E34.
- **Openbaar vervoer:**  
zwakke openbaarvervoerbereikbaarheid: reguliere buslijn op N153 Wechelsebaan in centrum van Lille : ± 2 km van plangebied.
- **fiets :**  
niet gelegen aan bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk;  
bovenlokale functionele fietsroute langs N153; alternatieve fietsroute langs Pulsebaan – Heirbaan\* en Heiend\*  
\*tevens onderdeel van fietsknooppuntennetwerk



Figuur 45 Kaart bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk 2012 boven (bron: provincie Antwerpen)



Figuur 46 Fietsknooppuntennetwerk (bron: fietsnet)

## 6.2. Relevante studies m.b.t. plangebied

### *Akoestische studie Provinciaal Instituut voor Hygiëne (PIH)*

In functie van de bepaling van de bijzondere voorwaarden die in de omgevingsvergunning moeten worden opgenomen heeft het Provinciaal Instituut voor Hygiëne (PIH), op vraag van de deputatie, een geluidstudie (met modellering) uitgevoerd.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende waarden goed overeen komen met de gemeten geluidsniveaus. De gehanteerde bronniveaus kunnen in het verdere planproces dus best als uitgangspunt genomen worden.

Het opleggen van realistische immissienormen die tegelijkertijd voldoende leefkwaliteit garanderen, is niet evident. Uit de modellering blijkt dat het niet haalbaar is om te voldoen aan de Vlare II opgenomen milieukwaliteitsnormen inzake geluid (cf. hoofdstuk 4.5 van Vlare II). Daarbij wordt opgemerkt dat die normen overeenkomstig artikel 5.32.10.1§3 van Vlare II niet van toepassing zijn op omlopen voor motorvoertuigen. In de studie werden deze normen gehanteerd als referentiewaarden voor het bepalen van de (potentiële) hinder inzake geluid die het gebruik van het terrein met zich meebrengt ter hoogte van de woningen in de omgeving.

## 6.3. Vergunningentoestand

In zitting van 6/2/2014 bevestigde de deputatie de toekenning van de milieuvergunning geldig is tot 1/8/2022 (op 1 augustus 2002 verleend door het college van Burgemeester en schepenen van Lille en op 23 januari 2003 in graad van beroep bevestigd door de deputatie) voor het exploiteren van een permanente omloop voor motoren met een geluidsemisatie van maximaal 98 dB(A) en aanhorigheden (lozing BA, lozing HA via rietveld, opslag mazout, grondwaterwinning).

De vergunning is onderhevig aan de volgende voorwaarden:

- Maximaal 15 wedstrijden met bijhorende test- en oefenritten per jaar; exploitant bezorgt 3-maandelijks kalender aan CBS en deputatie.
- Er mogen geen wedstrijden en/of test- en oefenritten meer plaatsvinden op maandag, dinsdag en vrijdag. Op feestdagen mogen geen test- en oefenritten meer plaatsvinden.
- Van de bepalingen in het eerste lid kan worden afgeweken voor maximaal 4 weekstages per jaar. Deze weekstages mogen slechts plaatsvinden van 10.00 uur tot 17.00 uur. De exploitant bezorgt op voorhand een lijst met de data van de deze weekstages aan het college van burgemeester en schepenen.
- Op woensdag en donderdag mogen wedstrijden en/of test- en oefenritten slechts plaatsvinden van 13.00 uur tot 18.00 uur.
- Op feestdagen mogen wedstrijden slechts plaatsvinden van 9.00 uur tot 18.00 uur.
- Op zaterdag en zondag mogen wedstrijden en/of test- en oefenritten slechts plaatsvinden van 9.00 uur tot 18.00 uur.
- Binnen drie maanden na vergunningsverlening wordt een communicatieplan opgemaakt om de relatie met de omgeving/buren te verbeteren. Dit kan aan de hand van 'communiceren met de burens' een leidraad voor een goede communicatie tussen bedrijf en omgeving.
- De exploitant dient in overleg met het gemeentebestuur en andere mogelijke betrokkenen de mogelijkheden te onderzoeken om de ontsluiting van het terrein te verleggen naar de achterzijde, via een rechtstreekse aansluiting op Papendijk.  
Als deze verbeterde ontsluiting gerealiseerd is, mogen - in afwijking van voorgaande bepalingen - wedstrijden en/of test- en oefenritten op zaterdag en zondag plaatsvinden van 8.00 uur tot 18.00 uur.

#### 6.4. Planningscontext

Relevante plannen	Status
RSV  Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	<p><i>Structuurplan is richtinggevend en bindend voor de overheid. Definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 23/9/1997.</i></p> <p><i>Eerste herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 12/12/2003.</i></p> <p><i>Tweede herziening definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 17/12/2010.</i></p> <p><b>Ruimtelijk beleid inzake toerisme, recreatie en sport in het buitengebied (informatief)</b></p> <p><i>Het Vlaams gewest heeft een reeks beleidsinitiatieven genomen voor hoogdynamische recreatieve activiteiten o.a.:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Beleidskader Lawaaisport (beslissingen van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, 4 februari 2005, 23 december 2005, 14 december 2007 en 8 mei 2009);</i></li> </ul> <p><i>In de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn onder meer de trends en uitdagingen op het vlak van toerisme, recreatie en sport geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht. Met betrekking tot lawaaisporten wordt er voor de planperiode 2007-2012 uitgegaan van een ruimtevraag op korte termijn (2012) van 10 terreinen, dit is ongeveer 200 ha (ongeveer 20 ha per terrein).</i></p> <p><b>Het buitengebied (richtinggevend)</b></p> <p><i>De doelstellingen voor het buitengebied zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies;</i></li> <li>▪ <i>Tegengaan van de versnippering van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen;</i></li> <li>▪ <i>Bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied;</i></li> <li>▪ <i>Afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem;</i></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied.</i></li> </ul> <p><b>Ontwikkelingsmogelijkheden voor lawaaisporten (richtinggevend)</b></p> <p><i>Gezien de beperkte open ruimte in Vlaanderen, de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge milieulast die eigen is aan gemotoriseerde sporten, is het aangewezen om te opteren voor een minimaal scenario dat tegelijkertijd een structurele oplossing kan betekenen voor de sector. Er wordt voor geopteerd om voor provincies waar nog geen locaties werden geselecteerd minimaal 1 locatie aan te duiden voor gereguleerde omlopen per provincie. Het kan gaan om de bestaande locaties die reeds over specifieke infrastructuur beschikken en die kunnen voldoen aan het afwegingskader of om nieuwe locaties. Voor de bestaande locaties wordt gestreefd naar een multifunctionele invulling. Bij het voorzien van nieuwe locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten is deze multifunctionele invulling een uitgangspunt.</i></p> <p><i>Onder gereguleerde omlopen wordt verstaan: "Omlopen voor gemotoriseerde sporten waar meer dan 3 wedstrijden per jaar kunnen georganiseerd worden en waar permanent kan getraind worden en die volgens de Vlarew wetgeving als een klasse 1-inrichting worden beschouwd vanuit de normen wat geluid betreft. Er wordt geopteerd om voor de acute problematiek waarmee de motorsport geconfronteerd wordt en omwille van de populariteit van de sport, te werken met clusters van motorcross en aanverwante gemotoriseerde sporten (quad, 4x4, ...). De aandacht zal vooral liggen bij de problematiek van permanente omlopen met trainingsfaciliteiten.</i></p> <p><i>De terreinen voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten zullen worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen, hetzij op provinciaal niveau, hetzij op gewestelijk niveau. Indien het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft op processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau, zal de Vlaamse overheid het initiatief nemen, in andere gevallen neemt de provincie initiatief tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken.</i></p>
AGNAS	
Afbakening van de gebieden van de	<p><i>Gebiedsgerichte en geïntegreerde ruimtelijke visie op de gewenste natuurlijke en agrarische structuur van Vlaams niveau. Eindnota, juni 2006.</i></p>

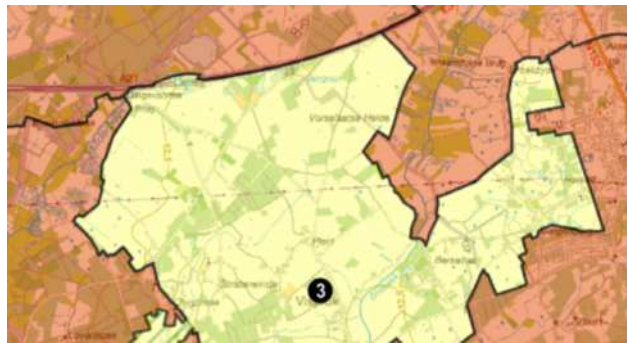
natuurlijke en agrarische structuur op gewestelijk niveau regio Neteland

*Beleidsmatige herbevestiging van agrarische gebieden en operationeel uitvoeringsprogramma goedgekeurd mits technisch nazicht door de Vlaamse Regering op 21/12/2007.*

*Na technisch nazicht kwam er een mededeling met een aantal aangepaste documenten op 22 februari 2008.*

*Klein Netegebied*

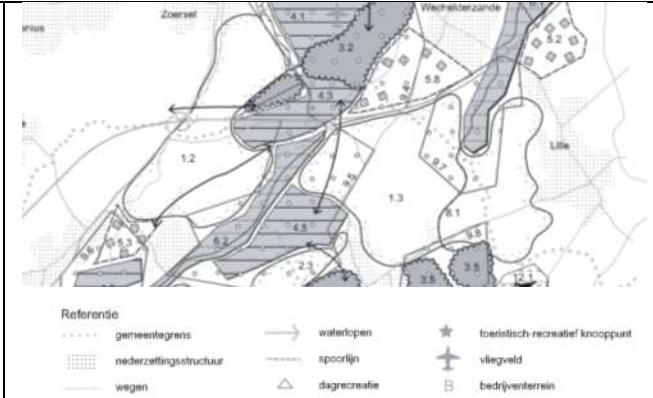
*Het recreatiegebied ligt aan de rand van het herbevestigd agrarisch gebied 3 "Landbouwgebied Vispluk en Landbouwgebied ten noorden van Vorselaar en Grobbendonk)*



- Categorie 0: herbevestigen gewestplan
- Categorie 0: herbevestigen gewestplan met optie opmaak RUP natuurverweving
- Categorie I: opmaak RUP op korte termijn
- Categorie II: opmaak RUP na verder onderzoek
- Categorie III: geen RUP op korte termijn

*Actie: Bevestigen van de gewestplannen voor de aaneengesloten landbouwgebieden Vispluk en de landbouwgebieden ten noorden van Vorselaar en Grobbendonk*  
*Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor verweving van landbouw en natuur (richtcijfer 325 ha) als actie van cat. 1*

*Gewenste ruimtelijke structuur*  
*Buitengebied tussen Mol en Leopoldsburg*



*1: Ruimtelijk-functioneel samenhangende gebieden vrijwaren voor land- en tuinbouw met grondgebonden landbouw als drager van de open ruimte*

*1.3: Landbouwgebied Vispluk*

*9: Vrijwaren en versterken van waardevolle landschappen en erfgoedwaarden*

*9.7: Vallei van de Kindernouwebeek*

De agrarische gebieden rond het recreatiegebied zijn aangeduid als herbevestigd agrarisch gebied (HAG).

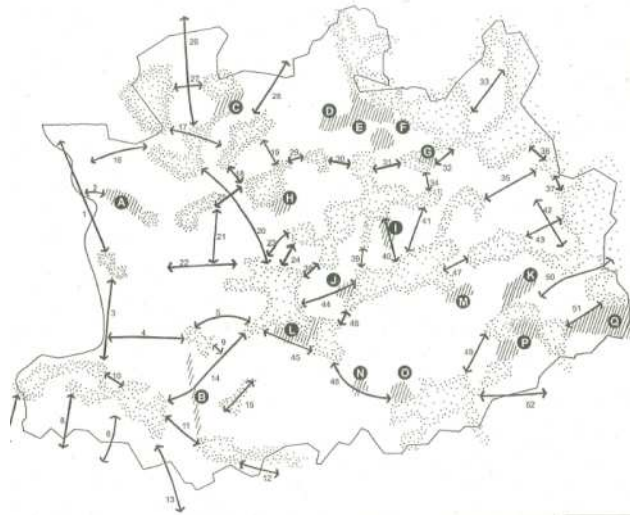
Er werd een omzendbrief (RO/2010/01) opgesteld met betrekking tot planinitiatieven in herbevestigde agrarische gebieden (HAG). Deze omzendbrief bepaalt dat binnen HAG gemeentelijke en provinciale planningsinitiatieven geen betekenisvolle afbreuk mogen doen aan de ruimtelijk-functionele samenhang van de agrarische macrostructuur. Een herbestemming van HAG is slechts mogelijk mits een grondige afweging waarbij volgende elementen minstens aan bod moeten komen:

- Onderzoek naar de alternatieve locaties, buiten herbevestigd agrarisch gebied en een verantwoording waarom de alternatieven buiten herbevestigd agrarisch gebied niet weerhouden worden. Het is aan te bevelen om een dergelijk alternatievenonderzoek, in voorkomend geval, op te nemen in de planmilieueffectenrapportage.



*Aanduiding van natuurverbindingen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang*

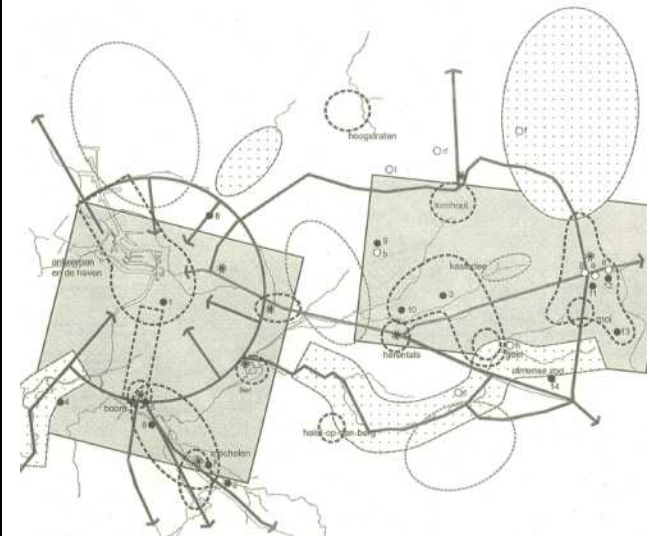
-  natuuraandachtsgebied
-  ecologisch gebied van bovenlokaal belang
-  natuurverbinding



*Het gebied wordt aangeduid als een natuuraandachtsgebied. Het beleid is gericht op het behoud en op de versterking van het ruimtelijk structuurbepalend karakter door onder meer een stevige ecologische samenhang te realiseren.*

*Categorisering van toeristisch-recreatieve ruimten*

-  toeristisch-recreatief netwerk
-  toeristisch-recreatief knooppunt
-  toeristisch-recreatief knooppunt uitgesloten als kinderbeveiliging in het goedkeuringsbesluit van de Vlaamse minister voor ruimtelijke ordening dtd. 10 juli 2001
-  gebied van primair toeristisch-recreatief belang
-  strategisch rustgebied
-  aandachtsgebied
-  gebundeld netwerk
-  transferium van provinciaal niveau
-  terrein met een belangrijke verblijfsfunctie in open lucht



*Het gebied behoort tot het toeristisch recreatief netwerk 'Kempen'. Binnen het netwerk Kempens situeren zich de meeste bestaande attractiepunten. Deze punten worden geselecteerd als toeristisch-recreatieve knooppunten. De knooppunten zijn verbonden met het openbaar vervoer*

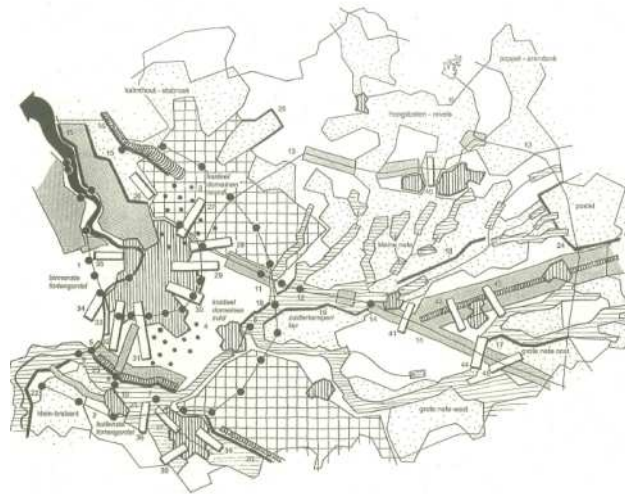
**Verder onderzoek naar geluidsintensieve sporten**

*De provincie wenst de ontwikkelingsmogelijkheden van terreinen voor geluidsintensieve sporten verder te onderzoeken in de uitvoeringsfase. Eerst wil zij een inventaris van de bestaande structuur vervolledigen, een overzicht van de problemen en potenties opstellen en een inschatting van de (toekomstige) behoeften maken.*



*Gewenste landschappelijke structuur*

-  complex gaaf landschap
-  complex nieuw landschap
-  structurerend reliefelement
-  structurerend hydrografisch element
-  baken (nummers 1 tot en met 14)
-  markante terreinovergang (nummers 15 tot en met 25)
-  open ruimte verbinding (nummers 26 tot en met 45)



*Complex gaaf landschap is een gebied waar verschillende structuurbepalende landschapselementen- en componenten voorkomen in een landschap waarvan de samenhang en de landschappelijke structuur slechts in beperkte mate gewijzigd zijn door grootschalige ingrepen. De open ruimte wordt maximaal behouden om een versterking van de relatie tussen eenheden tot stand te brengen. De landschappelijke relictten die het gebied karakteriseren kunnen relevantie hebben voor de gemeentelijke structuurplannen.*

*In het RSPA is een verdere differentiatie voorgesteld van de complexe gave landschappen. Het gebied ligt in een valleilandschap. De valleilandschappen worden gevrijwaard van verdere versnippering en versnijding door nieuwe infrastructuur en bebouwing. Het alluviaal gebied geeft fysisch randvoorwaarden voor nieuwe ontwikkelingen. De natuurlijke loop van de rivier of beek wordt behouden en deelgebieden van de vallei worden versterkt. Het kleinschalige en gesloten karakter is bepalend voor de percelering en de begroeiing van de valleiranden*

*terwijl uit- en doorzichten op en van de vallei worden behouden. Moerassige valleigronden zijn te behouden en zo mogelijk uit te breiden.*

GRS Lille

Gemeentelijk  
ruimtelijk  
structuurplan Lille

*Het GRS van Lille is goedgekeurd door de deputatie d.d. 13.09.2007*

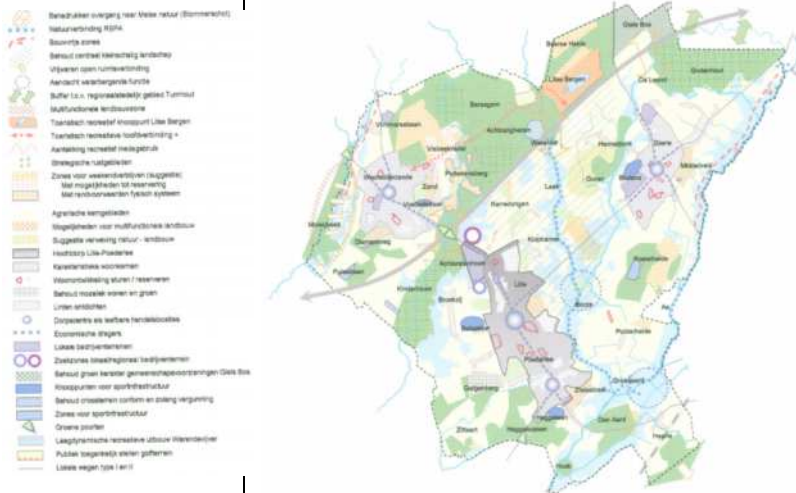
**Richtinggevend deel**

*Op de Breugelheide werd door vzw Motoclub Lille, in het gebied voor dagrecreatie tussen de autosnelweg en het natuurreservaat Kindernouw, een motorcrossterrein aangelegd. Er werd geïnvesteerd in de benodigde gebouwen (bergruimte, kantine, sanitair,...), de omloop en parkings.*

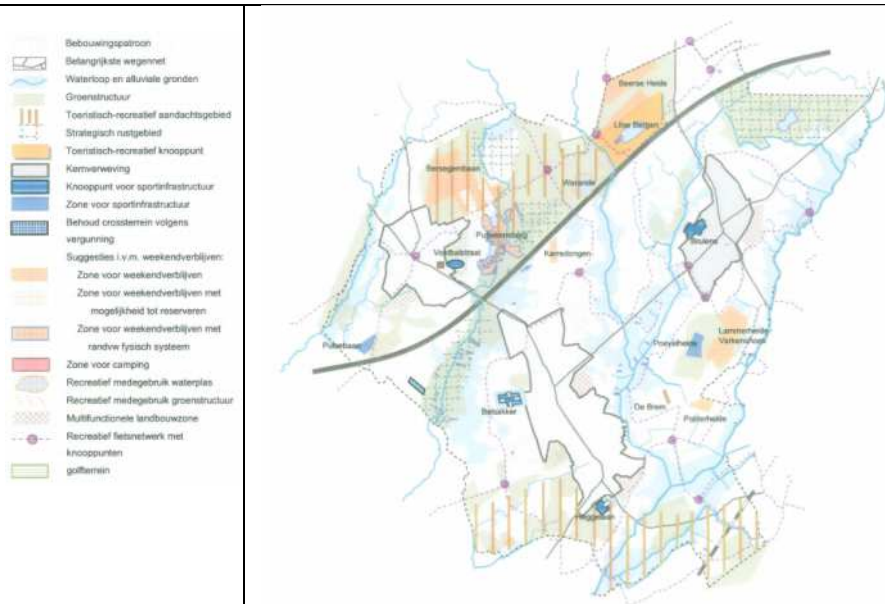
*In 2003 werd aan de vzw een vergunning verleend voor motorcrossactiviteiten, nl. voor de exploitatie van betreffende percelen als een permanente omloop voor motorvoertuigen met een geluidsemisatie van max. 98 dB(A). Daarbij akte van volgende klasse 3 inrichtingen: lozen van BA afkomstig van de wasplaats van motoren, afvalwaterzuiveringsinstallatie (rietveld) voor het behandelen van HA, opslag van mazout in een ondergrondse tank (2700 liter) en grondwaterwinning (140 m<sup>3</sup>/jaar).*

*Zowel trainingen als wedstrijden worden op het terrein langs de Rooverstraat gehouden. In de vergunning werd echter de bijzondere voorwaarde opgelegd dat het jaarlijks aantal wedstrijden beperkt is tot maximaal 15. De exploitant dient driemaandelijks een lijst met wedstrijddata aan de vergunningverlenende overheid te bezorgen.*

Kaart gewenste ruimtelijk structuur



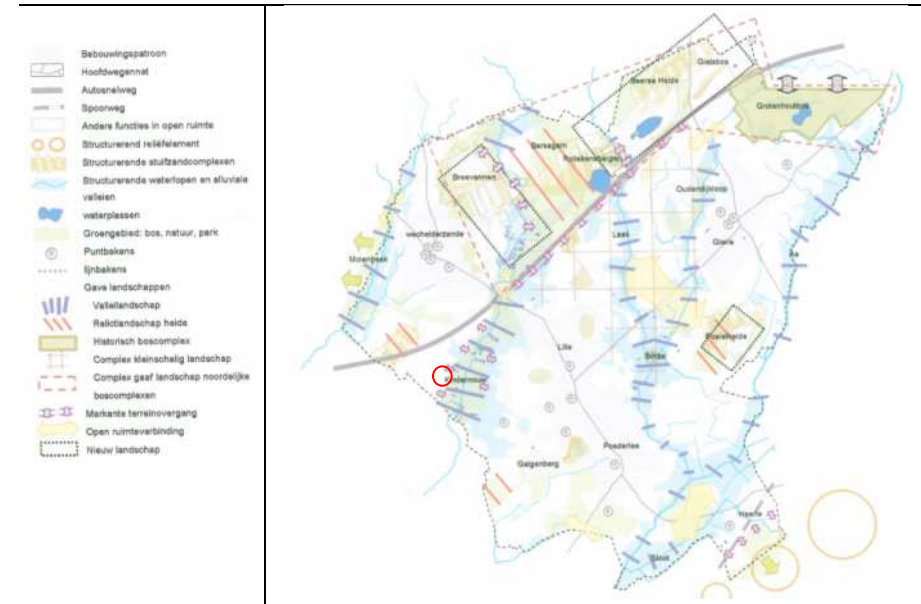
Het motorcrosssterrein is aangeduid als te behouden crossterrein conform en zolang vergunning.  
Kaart gewenste toeristisch recreatieve structuur



Het motorcrossterrein is aangeduid als te behouden volgens vergunning.

De ruimtelijke ontwikkelingen van hoogdynamische infrastructuur moet afgewogen worden ten opzichte van de omgeving. Hoogdynamische infrastructuur moet gebundeld blijven in af te bakenen gebieden. Onder hoogdynamische infrastructuur wordt ook het motorcrossterrein begrepen. Uitbreiding moet met grote omzichtigheid benaderd worden, waarbij steeds een grondige afweging gebeurt t.o.v. de structuurbepalende functies en landschappelijke kenmerken in de omgeving en waarbij indien nodig randvoorwaarden gesteld worden door de woonfunctie, natuurwaarden, landschappelijke kwaliteiten, landbouwactiviteiten en mobiliteit. Waar de hoogdynamische infrastructuur het gemeentelijk niveau overstijgt, kan de gemeente enkel haar eigen visie suggereren aan de hogere overheden.

Kaart gewenste landschappelijke structuur



In het oosten gebeurde een aanduiding van markante terreinovergang. Het is de overgang tussen het gaaf valleilandschap met gesloten karakter en eerder open agrarisch gebied van Broekzij en Breugelheide. Structurerende elementen en componenten zijn een sterke variatie in bodemtype, een sterk verschil in openheid van landschap en een duidelijke grens tussen hoofdfuncties natuur en landbouw dat plaatselijk vervaagd wordt door KLE.

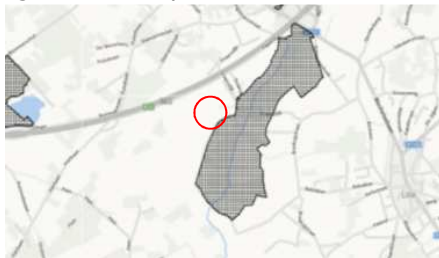
### 6.5. Scoping kwetsbaarheden

Een scoping van mogelijke kwetsbaarheden gebeurt op basis van de aanwezigheid van bijzonder beschermde gebieden en omgevingskenmerken.



Figuur 47 BWK (bron: Provant)

- *Het gebied is gekarteerd als zijnde biologisch minder waardevol gebied. Het gebied grenst wel aan een aaneengesloten gebied met een zekere biologische waarde. Datzelfde gebied is ook voornaam op het vlak van fauna.*



Figuur 48 VEN-gebied (bron: Provant)

- *grenst in het oosten aan het VEN-gebied "De Kindernouw - Visbeekvallei".*



Figuur 49 SBZ-H en SBZ-V (bron: Provant)

- *Aan de oostzijde grenst het gebied aan het habitatrichtlijngebied: "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen"*



Figuur 50 Ankerplaatsen (bron: onr.erfgoed)

- *Het motorcrossterrein grenst aan het beschermd landschap "Vallei Kindernouwebeek". Dat gebied is tevens aangeduid als ankerplaats "Vallei van de Kindernouwebeek (A10045)"*

**Bijzondere aandachtspunten vanuit kwetsbaarheidsanalyse**

- **Verstoring mens (vnl. geluid) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen**
- **Verstoring fauna en flora (geluid, emissies, licht) t.g.v. activiteit en aan activiteit gerelateerde verkeersstromen op SBZ-gebied**



Figuur 51 Overstromingsgevoeligheid (bron: Provant)

- *Niet gelegen in (mogelijk) overstromingsgevoelig gebied of van nature overstroombaar (NOG).*
- *Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type II).*
- *Gedeeltelijk infiltratiegevoelig maar grotendeels niet infiltratiegevoelig.*



Figuur 52 Landelijk woonlint

- *Ca. 1 kilometer ten oosten bevindt zich een landelijk woonlint, los van de kern van Lille. De kern van Lille ligt op ca. 1,8 kilometer ten oosten van het huidig motorcrossparcours*



Figuur 53 Gewestplan

- *Ten zuiden, op ruim een kilometer afstand, liggen verspreid een aantal landbouwbedrijfszetels*

## 6.6. **Onderzoeksvragen i.f.v. verdere aftoetsing mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten**

Rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context en kwetsbaarheid kunnen volgende onderzoeksvragen worden geformuleerd:

1. Onder welke randvoorwaarden (gebruiksvoorwaarden, ruimtelijke randvoorwaarden) kan de motorcrossactiviteit op deze locatie worden bestendigd?
2. Zijn er mogelijkheden voor een betere akoestische en landschappelijke buffering? Wat zijn de gevolgen qua ruimte-inname? Kunnen hierdoor bijkomende mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten worden gecreëerd?
3. Hoe kan de ontsluiting worden verbeterd (haalbaarheid van alternatieven cf voorwaarde opgelegd in omgevingsvergunning)?

### 6.6.1. Onderzoek naar mogelijke randvoorwaarden vanuit de omgeving

De omloop ligt vlak bij een Europees en Vlaams kerngebied voor natuur (VEN, SBZ-H, beschermd landschap). Het is wenselijk om de impact hierop zo sterk mogelijk te beperken

- > door ontsluiting vanuit het noorden te organiseren
- > afscherming aan zuidzijde
- > uitbreiding van de activiteiten is niet aanvaardbaar

### 6.6.2. Akoestische en landschappelijke buffering

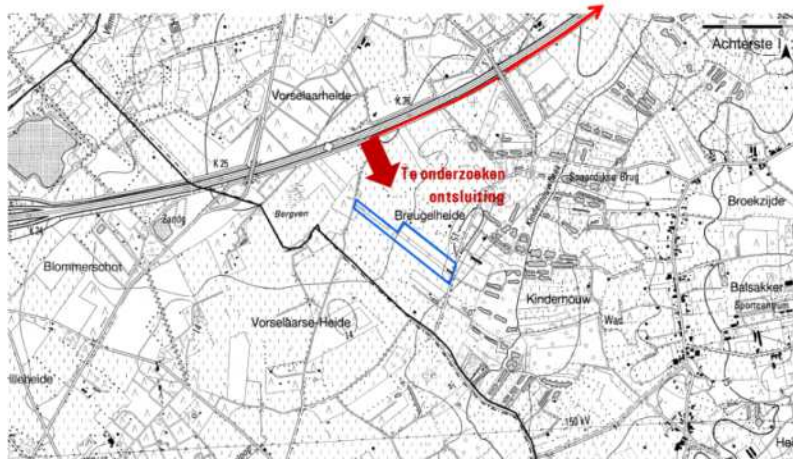
Deze onderzoeksvraag behandelt de mogelijkheden voor een betere akoestische en landschappelijke buffering. Het provinciaal instituut voor hygiëne (PIH) maakte een akoestisch model waarna de effecten van een gronddam van diverse hoogtes op het immissieniveau, in de omgeving van Motorcross Lille, door DBA-plan werden onderzocht.

Meetpunt	Zonder berm		Met gronddam van 6 m		Met gronddam van 8 m		Met gronddam van 10 m	
	H=1,5 m	H=4 m	H=1,5 m	H=4 m	H=1,5 m	H=4 m	H=1,5 m	H=4 m
P6 - net buiten terrein	85		70	70	68		67	
op 100 m van terrein	75	75,5	67	70	66	67	64	65
op 200 m van terrein	70	71	64	66	62	64	61	62
op 500 m van terrein	61	63	57	59	56	58	55	57
Op 1000m van terrein	53	55	50	52	49,5	52	49	51

Uit dit onderzoek blijkt dat de effecten van een gronddam voor geluidsproducerende sporten beperkt zijn. Een gronddam verlaagt het immissieniveau op 1000m van het terrein slechts met 4 dB(A) . Een hoge gronddam zou bovendien voor een aanzienlijke bijkomende ruimte-inname zorgen. (ca. 1,12 ha) Daarom is het wenselijk om vooral bronmaatregelen te nemen zoals b.v. handhaving van het emissieniveau van de toegelaten motoren en de beperking van het aantal voertuigen dat tegelijkertijd op de omloop aanwezig is.

### 6.6.3. Ontsluiting

Doelstelling is om de ontsluiting te heroriënteren richting Papendijk zodat de onverharde verstoringsgevoelig route via de Rooverstraat niet meer gevolgd moet worden en sluisverkeer via de kern Moereinde kan worden vermeden. Dit wordt best ondersteund door een goede, eenduidige bewegwijzering en route-informatie bij evenementen (flankerend beleid).

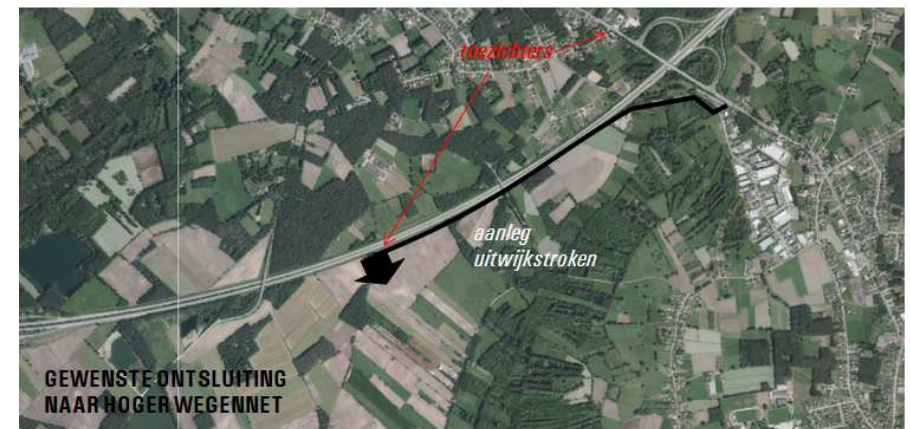
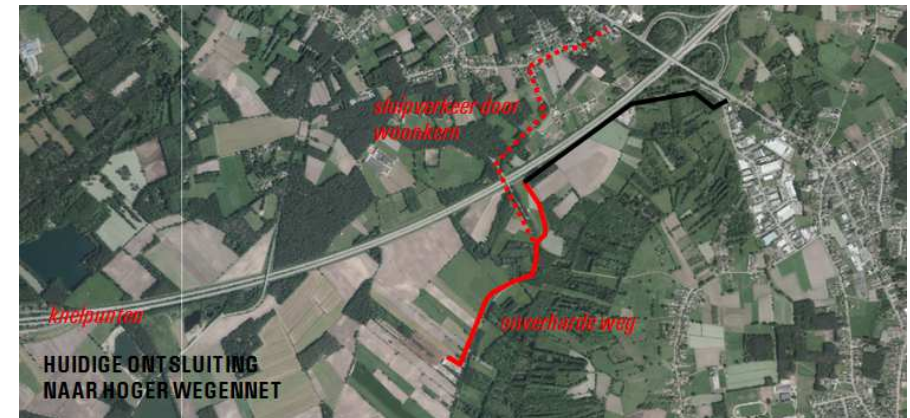


Figuur 54 Te onderzoeken ontsluiting

#### Macroniveau

Op macroniveau is de ontsluiting gericht op 2 routes:

- Ontsluiting naar autosnelweg (E34)
- Ontsluiting richting Zandhoven / Vorselaar / Grobbendonk



Figuur 55 Ontsluiting naar het hoger wegennet

### Microniveau

Om de aangepaste ontsluitingsstructuur te realiseren zijn op het openbaar domein volgende maatregelen nodig:

- Aanleg uitwijkstroken op Papendijk om op bepaalde plaatsen kruisend verkeer toe te laten

- Verbreden en verharderen van buurtweg 6

Op microniveau worden 3 scenario's onderzocht mbt parkeren. De parkeerbehoefte bij wedstrijden bedraagt ongeveer 2,8 ha. Momenteel wordt er geparkeerd op volgende parkeerterreinen.

P0 = 1,1 ha

P1 = 0,6 ha

P2 = 1,1 ha

P3 = 1,1 ha



Figuur 56 Ontsluiting op microniveau

### Scenario 1 – langgerekte strook aan noordzijde (2,6 ha)

- aanleg interne ontsluitingsweg nodig (bv in halfverharding)
- Beperkte mogelijkheden voor landschappelijke inpassing (bv houtkant of bomenrij)



Figuur 57 Scenario 1

Dit scenario hergroepeert de parkings tot één strook die aansluit bij de omloop waardoor de samenhang van de landbouwpercelen wordt vergroot.

Een interne ontsluitingsweg kan ook een meerwaarde hebben voor de toegankelijkheid van landbouwpercelen.



**Scenario 2** – langgerekte strook aan zuidzijde (2,3 ha)

- aanleg interne ontsluitingsweg nodig (bv in halfverharding)
- Beperkte mogelijkheden voor landschappelijke inpassing (bv houtkant of bomenrij)



Figuur 58 Scenario 2

Dit scenario is evenwaardig aan scenario 1 (groeperen van parkeren).

Een interne ontsluitingsweg kan ook een meerwaarde hebben voor de toegankelijkheid van landbouwpercelen.

**Scenario 3** – herstructurering / beperkte uitbreiding

- Gelijkaardig aan scenario 1, maar met bijkomende herstructurering en herbestemming (incl. zonevreemd deel van ong. 0,6 ha) noordwestelijk deel -> aanleg (bos-)parking te gebruiken tijdens wedstrijden
- (gedeeltelijke) ontbossing voor aanleg bosparking
- natuurcompensatie aansluitend bij Kindernaauw



Figuur 59 Scenario 3

#### 6.6.4. Resultaten landbouwimpactstudie (LIS)

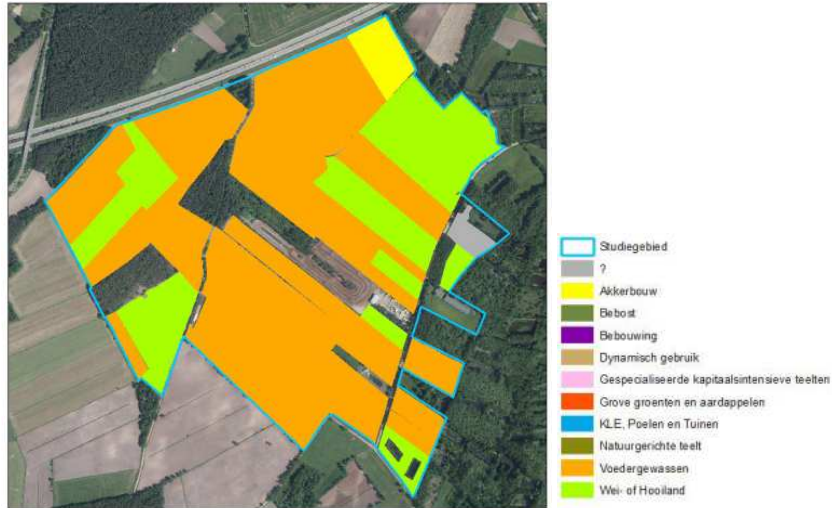
De landbouwimpactstudie<sup>32</sup> is een gebiedsgebonden computeranalyse op basis van beschikbare gegevens. Ze geeft indicatief de impact van een gebiedsontwikkeling weer op de aangegeven landbouwpercelen, voor de bijhorende bedrijven en op de huidige agrarische bestemmingen.

De landbouwimpactstudie geeft de mogelijke perceelsimpact weer in twee klassen van gebiedsbetrokkenheid en dit voor de in 2011 geregistreerde percelen in landbouwgebruik. Eveneens worden de totale landbouwoppervlakte, het aantal betrokken landbouwers en het aantal landbouwbedrijfszetels weergegeven. De landbouwimpactstudie schat eveneens de transitiekosten bij gebruiksbeëindiging of op vraag voor enkele specifieke scenario's. Vervolgens worden de in 2012 nieuw geregistreerde percelen geïdentificeerd. Hiervoor gebeurde nog geen impactberekening omdat niet alle gegevens voorhanden zijn en de gebruiker nog niet voldoende geïdentificeerd werd. Vervolgens werd het resterend agrarisch gebied gediifferentieerd naargelang het reëel gebruik of de mogelijkheden van landbouwgebruik.



Figuur 60 Landbouwimpactkaart

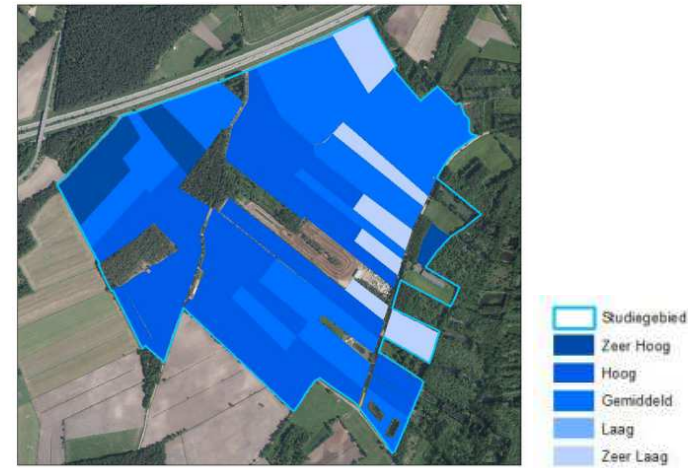
<sup>32</sup>Zie LIS-studie in bijlage



Figuur 61 Landbouwgebruikskaart



Figuur 62 Landbouwstructuurkaart



Figuur 63 Landbouwgebruikswaardekaart

Voor de landbouw is het wenselijk om de inname van de actieve landbouwgrond te beperken. De landbouwstructuurkaart toont de mogelijkheid om de inname van het bebost agrarisch gebied ten noordwesten van de omloop te onderzoeken. (zoals in scenario 3) Een inname aan de noordzijde heeft minder impact op de actieve landbouwgrond dan aan de zuidzijde. (zoals in scenario 1 en 2)

De gronden die momenteel gebruikt worden als parking krijgen een zeer lage waardering op de landbouwgebruikswaardekaart. Deze kaart is opgesteld aan de hand van bedrijfseconomische gegevens die dus beïnvloed wordt door de huidige eigendomsstructuur. Een potentieel herstel in functie van de landbouw is mogelijk door de verkoop van de huidige parkeerterreinen, bij aankoop van een aansluitend perceel.

De **voorkeur** gaat uit naar een combinatie van bovenstaande scenario's.

- De inname van het bebost agrarisch gebied ten noordwesten van de omloop
- Een overloopparking op bestaande weilanden met een soort gebruikerscompensatie voor eigenaars/landbouwers
- Aanleg interne ontsluitingsweg
- Afscherming ontsluitingsweg naar omliggende percelen aan de hand van een bomenrij/houtkant



Figuur 64 Conclusiescenario

#### 6.6.5. Conclusie

##### ***Onder welke randvoorwaarden (gebruiksvoorwaarden, ruimtelijke randvoorwaarden) kan de motorcrossactiviteit op deze locatie worden bestendigd?***

De ontsluitingsstructuur dient te worden aangepast: dit betekent dat er een nieuwe noordelijke ontsluiting via de Papendijk moet worden gecreëerd om de belasting van de huidige zandweg (Rooverstraat) weg te nemen.

Gelet op de aanwezige kwetsbare functies is enkel een beperkte uitbreiding in noordelijke richting (bv herschikking 50 cc circuit) aanvaardbaar. Verder dient de ruimte-inname maximaal te worden beperkt.

In functie van de ruimtelijk-functionele samenhang dienen de parkings te worden geclusterd rond het motorcrossterrein (ruil met huidige parkings). Voor uitzonderlijke grote wedstrijden kan gewerkt worden met een tijdelijke overloopparking (bv weiland) en is geen herbestemming nodig.

##### ***Zijn er mogelijkheden voor een betere akoestische en landschappelijke buffering? Wat zijn de gevolgen qua ruimte-inname? Kunnen hierdoor bijkomende mogelijkheden voor geluidsproducerende sporten worden gecreëerd?***

De aanleg van de noordelijke toegangsweg en clustering van de parkings kan aangegrepen worden om de site landschappelijk beter in te passen (bv herstel van kleine landschapselementen of perceelsbegroeiing). Aan de zuidzijde is een meer ecologische inrichting aangewezen als overgang naar het VEN- en SBZ-gebied.

Bijkomende akoestische buffering is gelet op de beperkte effectiviteit en grote impact op ruimte-inname niet wenselijk. Er dient maximaal te worden ingezet op bronmaatregelen (strikte handhaving en weigeren van te luide motoren).



Provincie  
Antwerpen

DIENST RUIMTELIJKE PLANNING  
Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit

## DEEL 1

Spoor 2: Onderzoek  
provincie Antwerpen naar  
bijkomende locaties in open lucht



## 7. Methodiek afwegingskader nieuwe terreinen

In 'spoor 2' wordt gezocht naar nieuwe locaties die op (middel)lange termijn in aanmerking komen voor één of meerdere geluidsproducerende sporten in open lucht.

Het is niet evident om de hele provincie Antwerpen meteen in detail te onderzoeken. Daarom gaan we uit van een **getrapte benadering**. In eerste instantie wordt op basis van het wettelijk kader (VLAREM) onderzocht welke gebieden wettelijk uitgesloten zijn om nieuwe permante geluidsproducerende sporten in onder te brengen.

Van het overblijvende (wettelijk niet uitgesloten) gebied is niet elk deelgebied even geschikt als locatie voor een terrein voor geluidsproducerende sporten. Daarom wordt dit gebied verder gedifferentieerd en worden op basis van aanvullende criteria scores toegekend (tussen 0 en 5).

Naast de juridische uitsluitingscriteria op basis van VLAREM, wenst de provincie Antwerpen immers ook rekening te houden met aanvullende criteria om te komen tot zoekzones die verder onderzocht kunnen worden.

De impact van een terrein voor geluidsproducerende sporten beperkt zich niet tot het terrein zelf. Daarom vertrekt het afwegingskader van het begrip '**omgevingsimpact**'. De omgevingsimpact wordt geanalyseerd aan de hand van drie effectgroepen: ruimte-inname, verstoring voor de mens en verstoring voor fauna en flora.

Voor elke effectgroep wordt in eerste instantie aangegeven wat de wettelijke uitsluitingscriteria zijn. Vervolgens worden de aanvullende (en afwijkende) criteria aangegeven die bij het bepalen van de scores zullen worden gebruikt. De gebieden die een hoge score halen, zijn het meest kansrijk en zullen als zoekzone in een volgende fase (fase 2) meer in detail worden onderzocht.



## 7.1. Ruimte-inname

In een eerste stap worden een aantal no go-zones bepaald. Dit zijn gebieden die niet in aanmerking komen voor een geluidsproducerende sport omdat een permanente ruimteclaim niet mogelijk is.

### 7.1.1. Uitsluitingscriteria (verbodsbepalingen) volgens Vlarem II

#### Omlopen voor motorvoertuigen

In Vlarem II zijn afstands- en verbodsbepalingen opgenomen. In deze paragraaf focussen we ons op de verbodsbepalingen qua ruimte-inname. Deze gelden voor alle types van omlopen, ongeacht de klasse van de indelingslijst in de omgevingsvergunning (klasse 1, 2 of 3). De afstandsregels die volgens Vlarem gelden voor klasse 2 en klasse 3-inrichtingen komen aan bod in paragraaf 3.2.1 en 3.3.1.

Verboden<sup>33</sup> zijn omlopen die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in:

<b>Vlarem II</b>
Vlaamse en de erkende natuurresevaten
Natuurgebied met wetenschappelijke waarde
Natuurgebied
Bosgebied
Parkgebied
Agrarische en andere gebieden met ecologisch belang
Vallei- en brongebieden
Vogelrichtlijngebied
Waterwingebieden en beschermingszone (cat. I-III)
Natuurpark
Bosreservaat
Woongebied
Landschappelijk waardevol agrarisch gebied gelegen in SBZ, Ramsar, beschermd duingebied/landschap
Gebieden voor verblijfsrecreatie

<sup>33</sup> Vlarem wetgeving 5.32.10.2.

#### Vlaamse en de erkende natuurresevaten

Een natuurreservaat is een beschermd gebied met waardevolle flora, fauna of landschap. Een erkend natuurreservaat wordt door de Vlaamse Regering erkend voor 27 jaar op verzoek van een private of rechtspersoon als eigenaar of beheerder, als de eigenaar hiermee instemt.

*Ruimtelijke kwetsbare gebieden: Natuurgebied met wetenschappelijke waarde, natuurgebied, bosgebied, parkgebied, Agrarische en andere gebieden met ecologisch belang en vallei- en brongebieden*  
Terreinen geheel of gedeeltelijk gelegen in ruimtelijk kwetsbare gebieden, zoals gedefinieerd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, in de inleidende bepalingen. De volgende gebieden zijn ruimtelijk kwetsbare gebieden<sup>34</sup>: agrarische gebieden met ecologisch belang, agrarische gebieden met ecologische waarde, bosgebieden, brongebieden, groengebieden, natuurgebieden, natuurgebieden met wetenschappelijke waarde, natuurontwikkelingsgebieden, natuurresevaten, overstromingsgebieden, parkgebieden en vallegebieden.

#### Vogelrichtlijngebied

Binnen Vlaanderen zijn een aantal speciale beschermingszones aangeduid of voorgesteld voor aanduiding in het kader van internationale verdragen en Europese Richtlijnen: Vogelrichtlijngebied is de door de Vlaamse regering aan de Europese Commissie voorgestelde speciale beschermingszone. In het kader van de richtlijn 79/409/EEG zijn er 23 Vogelrichtlijngebieden voorgesteld.

#### Waterwingebieden, beschermingszone

Het Decreet van 24 januari 1984<sup>35</sup> houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer voorziet in de mogelijkheid tot afbakening van waterwingebieden en beschermingszones en tot het uitwerken van een specifieke regeling voor de grondwaterbescherming in deze gebieden. De voorschriften voor waterwingebieden en beschermingszones hebben

<sup>34</sup> VCRO, hoofdstuk 1, doelstellingen en begrippen

<sup>35</sup> DOV Vlaanderen

een verordenende kracht. De overheid mag dus, bij het nemen van besluiten, niet ingaan tegen de regels die in die gebieden van kracht zijn. Gezien de kwalitatieve en kwantitatieve bescherming van waterproductie een prioriteit is in waterwingebieden, zijn ze een uitsluitingscriterium binnen dit onderzoek.

#### *(Natuurpark)*

De term natuurpark is Vlareem niet gedefinieerd en wordt in de VCRO of het natuur- en bosdecreet ook niet gebruikt. Het begrip natuurpark heeft in het Nederlands geen vaststaande betekenis. Meestal wordt hiermee een nationaal park of al dan niet erkend natuurgebied verstaan. Vermits deze sowieso zijn uitgesloten (zie hoger) worden op basis van dit criterium geen bijkomende uit te sluiten gebieden geselecteerd.

#### *Bosreservaat*

De gebieden<sup>36</sup> als bedoeld in artikel 13 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, als bedoeld in het Bosdecreet van 13 juli 1990 en als bedoeld in de wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud. Openbare bossen kunnen worden 'aangewezen' als bosreservaat en openbare bossen van andere publieke overheden en privébossen kunnen worden 'erkend' als bosreservaat

#### *Woongebied*

Woongebieden en woongebieden met historisch-culturele waarde zoals aangeduid op gewestplan, BPA's en RUP's

#### *Landschappelijk waardevol agrarisch gebied gelegen in SBZ, Ramsar, beschermd duingebied of beschermd landschap*

Landschappelijk waardevolle agrarische gebieden zoals aangeduid op het gewestplan, BPA's en RUP's, die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in een speciale beschermingszone, Ramsar, beschermd duingebied of beschermd landschap.

<sup>36</sup> *Definities Vlareem II*

#### *Gebieden voor verblijfsrecreatie*

Gebieden voor verblijfsrecreatie zoals aangeduid op gewestplan, BPA's en RUP's.

#### **Schietstanden in openlucht**

Voor schietstanden in openlucht zijn in Vlareem eveneens verbodsbepalingen opgenomen die weliswaar gedeeltelijk afwijken van de verbodsbepalingen voor gemotoriseerde sporten. De uitbating van een schietstand in openlucht is verboden in natuur- en bosgebieden zoals vermeld in onderstaande documenten:

- *ontwerpgewestplannen, gewestplannen en andere ruimtelijke uitvoeringsplannen*  
→ d.w.z. gebieden met hoofdbestemming natuur of bos zoals aangeduid op gewestplan, BPA's en RUP's.
- *Natuur- en bosgebieden zoals vermeld in het bosdecreet van 13 juli 1990*  
→ onder de voorschriften van dit decreet vallen: de bossen, zijnde grondoppervlakten waarvan de bomen en de houtachtige struikvegetaties het belangrijkste bestanddeel uitmaken, waartoe een eigen fauna en flora behoren en die één of meer functies vervullen. Hieronder vallen eveneens: de kaalvlakten, voorheen met bos bezet, niet-beboste oppervlakten die nodig zijn voor het behoud van het bos, de bestendige bosvrije oppervlakten of stroken, de aanplantingen hoofdzakelijk bestemd voor de houtvoortbrengst en de grienden.
- *De wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud*  
→ d.w.z. VEN-gebieden, Speciale beschermingszones en natuurrezervaten

#### 7.1.2. Aanvullende uitsluitingscriteria

In haar zoektocht naar nieuwe terreinen voor geluidsproducerende sporten, is het niet evident om de hele provincie Antwerpen te onderzoeken. Naast de juridische uitsluitingscriteria op basis van VLAREM, wenst de provincie Antwerpen aanvullende uitsluitingscriteria (no go areas) te hanteren. Deze gebieden krijgen een score 0.



De uitsluitingscriteria zijn grotendeels gebaseerd op de criteria in het afwegingskader, opgesteld door de Vlaamse overheid in 2002. Het gaat om volgende gebieden:

<b>Afwegingskader 2002</b>	<b>Afwegingskader 2014</b>
Buffergebieden (1)	
Habitatrichtlijngebieden	Habitatrichtlijngebieden
Ramsargebieden	Ramsargebieden
(Openbare bossen) <sup>37</sup>	Openbare bossen
Beschermde landschappen	Beschermde landschappen
VEN-gebieden	VEN-gebieden
(Erfgoedlandschappen)	Erfgoedlandschappen
Afgebakende natuurverbingsgebieden in PRUP's	Afgebakende natuurverbingsgebieden in PRUP's
Militaire gebieden zoals opgesomd in bijlage 1 van de overeenkomst inzake natuurbehoud en bosbeheer	

#### *Uitbreidingsperimeters natuurresevaten*

Goedgekeurde uitbreidingsperimeters of uitbreidingszones van de Vlaamse en de erkende natuurresevaten zoals vastgesteld bij ministerieel besluit.

#### *Buffergebieden*

Buffergebieden zijn uitgesloten in het afwegingskader van 2002. In dit onderzoek worden buffergebieden niet de facto uitgesloten omdat bepaalde buffers (bv rond lijninfrastructuren) al dan niet tijdelijk potenties zouden kunnen bieden op het vlak van geluidsproducerende sporten. De precieze omvang en betekenis van de buffergebieden die in de zoekzones liggen, wordt in voorkomend geval, in de fiches onderzocht (zie bijlage 3).

#### *Habitatrichtlijngebied, speciale beschermingszones*

<sup>37</sup> (tussen haakjes): *Indicatieve negatieve selectiecriteria afwegingskader 2002*

Binnen Vlaanderen zijn een aantal speciale beschermingszones aangeduid of voorgesteld voor aanduiding in het kader van internationale verdragen en Europese Richtlijnen:

In het kader van de richtlijn 92/43/EEG zijn er 38

Habitatrichtlijngebieden aangeduid. Habitatrichtlijngebieden hebben net als vogelrichtlijngebieden een Europees beschermingsstatuut.

#### *Ramsargebieden*

Ramsargebieden zijn internationaal belangrijke waterrijke gebieden die bij het Koninklijk Besluit van 27/09/1984 werden aangeduid en erkend als Ramsargebied conform de Ramsar-Conventionie die in 1971 in Ramsar (Iran) werd opgesteld en in 1975 van kracht ging en door de Vlaamse Executieve op 27/05/1987 werd gewijzigd. Het selecteren en aanduiden van een Ramsargebied berust op de aanwezigheid van watervogels, biodiversiteit en vispopulaties.

#### *Openbare bossen (domeinbossen)*

Dit zijn domeinbossen en andere openbare bossen (provincie- en gemeentebossen). In uitvoering van omzendbrief LNW/97/1 van 18 februari 1997 is motorcrossen, rijden met 4x4-wagens en oefenen met motors al dan niet met het oog op competitiesport hier niet toegelaten. Deze gebieden worden dan ook de facto uitgesloten.

#### *Beschermde landschappen*

Alle landschappen die beschermd zijn op basis van het decreet van 16 april 1996 houdende 'de bescherming van landschappen'.

Beschermde landschappen zijn landschappen die van algemeen belang zijn vanwege hun zijn natuurwetenschappelijke, historische, esthetische of sociaal-culturele waarde.

Een beschermd dorpsgezicht is een groepering van één of meer monumenten en/of onroerende goederen met omgevende bestanddelen, zoals onder meer beplantingen, omheiningen, waterlopen, bruggen, wegen, straten en pleinen, die vanwege haar artistieke, wetenschappelijke, historische, volkskundige, industrieel archeologische of andere sociaal-culturele waarde van algemeen belang is. Een beschermd dorpsgezicht omvat eveneens de directe, er onmiddellijk mee verbonden visuele omgeving van een monument, die door haar beeldbepalend karakter de intrinsieke waarde van het monument tot zijn

recht doet komen dan wel door haar fysische eigenschappen de instandhouding en het onderhoud van het monument kan waarborgen.

#### *VEN-gebieden*

VEN-gebieden zijn afgebakend om populaties duurzaam in stand te houden door de uitwisseling tussen de verschillende leefgebieden te verbeteren.

Het IVON is een geheel van gebieden waarin de administratieve overheid zorg draagt voor het behoud van de aanwezige natuurwaarden, maatregelen neemt ter bevordering en versterking van die natuurwaarden, alsook stimulerende maatregelen neemt ter bevordering van de biologische diversiteit.

VEN en IVON gebieden kunnen geïnterpreteerd worden als belangrijke groene stapstenen tussen de -als no go-zone opgenomen- Europese speciale beschermingszones (SBZ). Omwille van deze natuurverwevings- of natuurverbindingsfunctie worden zones aangeduid als uitsluitingscriterium.

#### *Erfgoedlandschappen*

Erfgoedlandschappen<sup>38</sup>, ankerplaatsen bevestigd in RUP's, zoals afgelijnd door de afdeling Monumenten en Landschappen. Ankerplaatsen zijn gebieden die behoren tot de meest waardevolle landschappelijke plaatsen, die een complex van gevarieerd erfgoedelementen zijn die een geheel of ensemble vormen, die ideaaltypische kenmerken vertonen vanwege gaafheid of representativiteit, of die ruimtelijk een plaats innemen die belangrijk is voor de zorg of het herstel van de landschappelijke omgeving. Het Landschappendecreet beoogt onder andere de bescherming van de in het Vlaamse Gewest gelegen ankerplaatsen en stelt maatregelen vast ter bevordering van de algemene landschapszorg. Wanneer een ankerplaats, of een deel ervan wordt aangeduid in een ruimtelijk uitvoeringsplan, wordt dit een erfgoedlandschap genoemd.

Hun belangrijke rol voor de (historisch) landschappelijke kwaliteit is de belangrijkste motivatie om hen op te nemen als uitsluitingscriterium.

#### *Afgebakende natuurverbindingsgebieden in PRUP's*

<sup>38</sup> Decreet landschapszorg van 16 april 1996

Natuurverbindingsgebieden<sup>39</sup> zijn gebieden die ongeacht hun oppervlakte van belang zijn voor de migratie van planten en dieren tussen de gebieden van het VEN en/of natuurreservaten en die strook- of lijnvormig zijn met een aaneenschakeling van kleine landschapselementen. De natuurfunctie is er ondergeschikt aan andere functies. Deze natuurfunctie kan verbeteren en toenemen door ontwikkeling van die elementen om verbindingen te realiseren tussen grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en verwevingsgebieden.

#### *Militaire gebieden zoals opgesomd in bijlage 1 van de overeenkomst inzake natuurbehoud en bosbeheer*

Het gaat om delen van militaire gebieden waarvoor in het kader van het LIFE project DANAH tussen 2003 en 2010 een beheersovereenkomst werd afgesloten met ANB. Omwille van de recente vervreemding van een aantal militaire gebieden (en vermits de periode van het project beëindigd is) worden deze gebieden in het huidig afwegingskader niet meer de facto uitgesloten.

#### 7.1.3. Afwijkende uitsluitingscriteria

##### *Gebieden voor verblijfsrecreatie*

In dit onderzoek worden de gebieden voor verblijfsrecreatie niet op voorhand uitgesloten. De bestemming komt immers niet altijd overeen met het effectieve grondgebruik. Het is denkbaar dat bepaalde gebieden voor verblijfsrecreatie herbestemd worden (bv naar gebied voor dagrecreatie), waardoor vooralsnog aan de wettelijke bepalingen van Vlare kan worden voldaan. In fase 2 zal in en rond de zoekzones een meer gedetailleerde screening van het precieze ruimtegebruik en de ontwikkelingsperspectieven van de aanwezige gebieden voor verblijfsrecreatie gebeuren.

<sup>39</sup> *Natuurverbindingsgebieden in Vlaanderen: achtergronden, afbakening en mogelijke inrichting, Inbo*

## 7.1.4. Overzicht uit te sluiten gebieden qua ruimte-inname en doorvertaling in GIS

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegevens van de wettelijke uitsluitingscriteria qua ruimte-inname (Vlarem II) en de bijkomende / afwijkende criteria die worden gehanteerd in het afwegingskader van 2002 (opgesteld door de Vlaamse overheid) en in het huidige afwegingskader. Via een GIS-analyse worden deze criteria cartografisch doorvertaald. We maken hiervoor gebruik van beschikbare GIS-gegevens. Op het vlak van bestemming baseren we ons in deze fase op de bestemming volgens het gewestplan. Na selectie van de zoekzones, wordt voor elke zoekzone gebiedsgericht de impact van relevante RUP's onderzocht (zie fiches: bijlage 3).

<b>Vlarem II</b>	<b>Afwegingskader 2002</b>	<b>Afwegingskader 2014</b>	<b>GIS-laag</b>	<b>te onderzoeken in fase 2</b>
Vlaamse en de erkende natuurreservaten	Vlaamse en de erkende natuurreservaten en goedgekeurde uitbreidingsperimeters	Vlaamse en de erkende natuurreservaten en goedgekeurde uitbreidingsperimeters	GIS-bestand d.d. 2002	
Natuurgebied met wetenschappelijke waarde	Natuurgebied met wetenschappelijke waarde (1) <sup>40</sup>	Natuurgebied met wetenschappelijke waarde	gewestplan 2002 (code 0702)	vergelijkbare bestemming in RUP's
Natuurgebied	Natuurgebied (1)	Natuurgebied	gewestplan 2002/0701-0799	vergelijkbare bestemming in RUP's
Bosgebied	Bosgebied (1)	Bosgebied	gewestplan 2002/0800 en 0810	vergelijkbare bestemming in RUP's
Parkgebied	Parkgebied (1)	Parkgebied	gewestplan 2002/0500	vergelijkbare bestemming in RUP's
Agrarische en andere gebieden met ecologisch belang	Agrarische en andere gebieden met ecologisch belang (1)	Agrarische en andere gebieden met ecologisch belang	gewestplan 2002/0910 en 0810	vergelijkbare bestemming in RUP's
Vallei- en brongebieden	Vallei- en brongebieden (1)	Vallei- en brongebieden	valt niet binnen plangebied	vergelijkbare bestemming in RUP's
Vogelrichtlijngebied	Vogelrichtlijngebied	Vogelrichtlijngebied	GIS-bestand d.d. 2005	
Waterwingebieden en beschermingszone (cat. I-III)	Waterwingebieden en beschermingszone (cat. I-III)	Waterwingebieden en beschermingszone (cat. I-III)	GIS-bestand d.d. 2002?	
Natuurpark	Natuurpark	Natuurpark	/	

<sup>40</sup> Ruimtelijk kwetsbare gebieden

Bosreservaat	Bosreservaat	Bosreservaat	GIS-bestand d.d. 2014	
Woongebied	Woongebied	Woongebied	gewestplan 2002/0100-0199 (behalve 0105)	vergelijkbare bestemming in RUP's
Landschappelijk waardevol agrarisch gebied gelegen in SBZ, Ramsar, beschermd duingebied/landschap	Landschappelijk waardevol agrarisch gebied gelegen in SBZ, Ramsar, beschermd duingebied/landschap	Landschappelijk waardevol agrarisch gebied gelegen in SBZ, Ramsar, beschermd duingebied/landschap	gewestplan 2002/0901 SBZ provincie versie 2005/2014 RAMSAR provincie versie 1997 Beschermd landschap provincie versie 2014	
Gebieden voor verblijfsrecreatie	Gebieden voor verblijfsrecreatie		gewestplan 2002/0402	vergelijkbare bestemming in RUP's
	Buffergebieden (1)		gewestplan 2002/0600?	vergelijkbare bestemming in RUPs
	Habitatrichtlijngebieden	Habitatrichtlijngebieden	GIS-bestand d.d. 2014	
	Ramsargebieden	Ramsargebieden	GIS-bestand d.d. 1997	
	(Openbare bossen)	Openbare bossen	GIS-bestand d.d. 2008 (domeinbossen)	
	Beschermde landschappen	Beschermde landschappen	GIS-bestand d.d. 2014	
	VEN-gebieden	VEN-gebieden	GIS-bestand d.d. 2014	
	(Erfgoedlandschappen)	Erfgoedlandschappen	/	RUP's*
	Afgebakende natuurverbindingsgebieden in PRUP's	Afgebakende natuurverbindingsgebieden in PRUP's	NVT	*
	Militaire gebieden zoals opgesomd in bijlage 1 van de overeenkomst inzake natuurbehoud en bosbeheer			

(1) ruimtelijk kwetsbaar gebied

Hogerstaande criteria zijn van toepassing voor nieuwe omlopen voor gemotoriseerde voertuigen. De uitsluitingscriteria voor schietstanden in open lucht zijn deels gelijkaardig, maar wijken hier ook deels van af. Daarom wordt ter info ook een kaart met de uitsluitingscriteria voor schietstanden opgemaakt.

**Kaarten: zie kaartenbundel**

*Kaart 1a: wettelijk uit te sluiten gebieden qua ruimte-inname voor nieuwe omloop voor gemotoriseerde sporten (cf. Vlarem)*

*Kaart 1b: wettelijk uit te sluiten gebieden qua ruimte-inname voor schietstanden in open lucht (cf. Vlarem)*

*Kaart 2: uit te sluiten gebieden qua ruimte-inname op basis van aanvullende criteria*

## 7.2. Verstoring mens

In de tweede en derde stap wordt de verstoringgevoeligheid van de omgeving in rekening gebracht. Dit betekent dat we ruimer kijken dan de effectieve ruimte-inname en vanuit aanwezige kwetsbare functies en gebieden een indicatie geven van de verstoringgevoeligheid. We maken hierbij een onderscheid tussen de verstoringgevoeligheid voor resp. Mens (M) en Fauna en flora (F&F).

### 7.2.1. Uit te sluiten gebieden cf. afstandsregels Vlare II

Hoewel er in Vlare II geen algemene immissienormen zijn opgenomen voor omlopen voor motorvoertuigen en schietstanden, dient er niettemin rekening te worden gehouden met kwetsbare functies in de omgeving. Zo is er in Vlare II sprake van stiltebehoevende instellingen of zones. Hieronder wordt verstaan:

- *Stiltebehoevende zones: zones waar omwille van de functie ervan het geluid in de omgeving al of niet tijdelijk moet beperkt worden; deze zones omvatten inzonderheid de woongebieden (M) en de natuurgebieden met een wetenschappelijke waarde (F&F), volgens het gewestplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan, alsook de erkende natuur- en bosreservaten (F&F);*
- *Stiltebehoevende instellingen: gebouwen waar omwille van de functie en het gebruik ervan het geluid in de omgeving steeds moet beperkt worden; dit zijn inzonderheid bejaardentehuizen, ziekenhuizen, scholen en gelijkaardige (M).*

Binnen de Vlare II-wetgeving is een specifiek artikel<sup>41</sup> opgenomen wat betreft **omlopen voor motorvoertuigen** gekoppeld aan **afstandsregels**. *Het is verboden een inrichting als bedoeld in artikel 5.32.10.2, § 1, te exploiteren:*

- *Waarvan de tot de omloop van klasse 1 en klasse 2 behorende rijpisten gelegen zijn op een afstand van **500m** of minder van een*

<sup>41</sup> Beschreven in Vlare II, afdeling 5.32.10: omlopen voor motorvoertuigen en motorvoertuigen

*stiltebehoevende inrichting (M), van een woongebied ander dan een woongebied met landelijk karakter (M), van een natuurgebied met wetenschappelijke waarde (F&F), van een natuurreservaat (F&F), van een parkgebied (F&F) of van een gebied voor verblijfsrecreatie (M).*

- *Waarvan de tot de omloop van klasse 1 en klasse 2 behorende wegen gelegen zijn op een afstand van minder dan **75m** van individuele woningen (M), met uitzondering van de woning van de exploitant van de inrichting.*

Ook voor **kleiduijschietstanden** zijn **afstandsregels** bepaald in Vlare II. De afstandsregels zijn **gerelateerd aan de schietrichting**. *Het is verboden een kleiduijschietstand te exploiteren waarvan de schietpost in de schietrichting gelegen is:*

- *op een afstand van **500 meter** of minder van een stiltebehoevende inrichting (M), van een woongebied ander dan een woongebied met landelijk karakter (M), van een natuurgebied met wetenschappelijke waarde (F&F), van een natuurreservaat (F&F), van een parkgebied (F&F) of van een gebied voor verblijfsrecreatie (M);*
- *op minder dan **250 m** van individuele woningen (M).*

Aandachtszones mens	Afstandsregels Vlare II voor omloop motorvoertuigen	Afstandsregels Vlare II voor kleiduijschietstanden
Stiltebehoevende inrichting	>500m	> 500 m (in schietrichting)
Woongebied, uitgezonderd woongebied met landelijk karakter	>500m	> 500 m (in schietrichting)
Gebied voor verblijfsrecreatie	>500m	> 500 m (in schietrichting)
Individuele woning	>75m	> 250 m (in schietrichting)

### 7.2.2. Aanvullende aandachtszones Mens

In dit onderzoek wordt vertrokken van onderstaande aandachtszones. Deze komen grotendeels overeen met deze die in Vlarem gebruikt worden voor het bepalen van de afstandsregels. Voor deze aandachtszones worden echter geen (arbitraire) afstandsregels gebruikt, maar zullen verschillende afstanden worden uitgezet wat verschillende scores oplevert (zie 7.4.3).

<b>Aandachtszones Mens afstandsregels Vlarem II voor klasse 1 en 2 inrichtingen</b>	<b>Aandachtszones Mens provinciaal afwegingskader</b>
Stiltebehoevende inrichting	Stiltebehoevende inrichting
Woongebied, uitgezonderd woongebied met landelijk karakter	Woongebied, inclusief woongebied met landelijk karakter en woonuitbreidingsgebieden
Gebied voor verblijfsrecreatie	
Individuele woning	Individuele woning
	Stiltegebieden

#### *Woongebieden*

We nemen alle gebieden die onder de gebiedscategorie 'wonen' vallen op als aandachtszone. Dit betekent dat naast woongebieden, woongebieden met cultuurhistorische waarde en woonparken ook woongebieden met landelijk karakter als aandachtszone worden opgenomen. Vermits de vigerende wetgeving toelaat dat in woonuitbreidingsgebieden projecten van groepswoningbouw worden gerealiseerd, worden vanuit het zorgvuldigheidsprincipe ook alle woonuitbreidingsgebieden opgenomen als aandachtszone.

#### *Stiltegebieden*

Stiltegebieden zijn landelijke gebieden met een laag achtergrondgeluid. Door de aanduiding van een stiltegebied formuleert de overheid de ambitie om het stille karakter van het gebied te behouden en geluidsverstoring tegen te gaan. Nieuwe terreinen voor geluidsproducerende sporten kunnen een nieuwe bron van verstoring zijn en worden dan ook best op een voldoende grote afstand van het stiltegebied ingeplant. De effectief aangeduide stiltegebieden worden dan ook als aandachtszone opgenomen.

## 7.2.3. Overzicht aandachtszones Mens en GIS-analyse

Via een GIS-analyse wordt een kaart gemaakt met aanduiding van de aandachtszones Mens en de wettelijk uitgesloten gebieden (cf. afstandsregel van 500 m). Naar analogie met deze kaart worden ook de aanvullende / aangepaste aandachtszones op kaart aangegeven met een buffer van 500 m rond. De afstand van 500 m is louter indicatief. Op de combinatiekaart (zie 7.4) wordt meer gedifferentieerd tewerk gegaan door verschillende afstanden uit te zetten.

Aandachtszones Mens cf. afstandsregels Vlarem II	Aandachtszones Mens provinciaal afwegingskader	GIS-laag	te onderzoeken in fase 2
Stiltebehoevende inrichting	Stiltebehoevende inrichting	Puntenbestand met aanduiding <ul style="list-style-type: none"> <li>• onderwijsinstellingen</li> <li>• rust- en verzorgingstehuizen</li> <li>• ziekenhuizen</li> </ul>	
Woongebied, uitgezonderd woongebied met landelijk karakter	Woongebied, inclusief woongebied met landelijk karakter en woonuitbreidingsgebieden	Woongebieden volgens gewestplan (code 0100 tem 0180)	vergelijkbare bestemming in RUP's
Gebied voor verblijfsrecreatie			vergelijkbare bestemming in RUP's
Individuele woning	Individuele woning		Clusters en individuele woningen te onderzoeken binnen zoekzones
	Stiltegebieden	Stiltegebied De Liereman en stiltegebied Bornem	

**Kaarten: zie kaartenbundel**

*Kaart 3: wettelijk uit te sluiten gebieden qua verstoring mens (cf. Vlarem)*

*Kaart 4: uit te sluiten gebieden qua verstoring mens op basis van aanvullende criteria*

### 7.3. Verstoring fauna en flora

In stap 3 wordt naar analogie met stap 2 de verstoringsgevoeligheid rond aandachtsgebieden voor fauna en flora in beeld gebracht.

#### 7.3.1. Uit te sluiten gebieden cf. afstandsregels Vlare II

De verbods- en afstandsregels die gehanteerd worden in Vlare II zijn beschreven in hoofdstuk 0. Voor wat betreft Fauna en flora zijn volgende aandachtszones en afstanden vermeld:

Aandachtszones Fauna en flora	Afstandsregels Vlare II voor omloop motorvoertuigen	Afstandsregels Vlare II voor kleiduifschietstanden
Natuurgebied met wetenschappelijke waarde	>500m	> 500 m (in schietrichting)
Natuurreservaat	>500m	> 500 m (in schietrichting)
Parkgebied	>500m	> 500 m (in schietrichting)

#### 7.3.2. Aanvullende aandachtszones Fauna en flora

Dit onderzoek vertrekt van hogerstaande wettelijk bepaalde aandachtszones (cf. Vlare II wetgeving). Om de impact op fauna en flora te beperken stelt de provincie aanvullend hierop ook de VEN-gebieden en Speciale Beschermingszones te selecteren als aandachtszone bij het bepalen van zoekzones voor nieuwe terreinen.

Aandachtszones F&F afstandsregels Vlare II voor klasse 1 en 2 inrichtingen	Aandachtszones F&F provinciaal afwegingskader
Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde	Alle natuurgebieden
Natuurreservaten (Vlaamse en Erkende)	Natuurreservaten (Vlaamse en Erkende)
Parkgebieden	Parkgebieden

VEN-gebieden
Habitatrichtlijngebieden
Vogelrichtlijngebieden

#### *Vogel- en Habitatrichtlijngebieden*

Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn belangrijke kerngebieden voor fauna en flora.

In functie van de instandhouding van deze Europese beschermingszones worden de vogel- en Habitatrichtlijngebieden daarom als aandachtszone voor fauna en flora opgenomen.

#### *VEN-gebieden*

Het Vlaams ecologisch netwerk vormt de ecologische hoofdstructuur op Vlaams niveau.

Om de verstoring van deze VEN-gebieden te beperken worden deze gebieden als aandachtszone voor fauna en flora opgenomen.



### 7.3.3. Overzicht aandachtszones Fauna en flora en GIS-analyse

Via een GIS-analyse wordt een kaart gemaakt met aanduiding van de aandachtszones Fauna en flora en de wettelijk uitgesloten gebieden (cf. afstandsregel van 500 m). Naar analogie met deze kaart worden ook de aanvullende / aangepaste aandachtszones op kaart aangegeven met een buffer van 500 m rond. De afstand van 500 m is louter indicatief. Op de combinatiekaart (zie 7.4) wordt meer gedifferentieerd tewerk gegaan door verschillende afstanden uit te zetten.

Hieronder wordt de selectie van de aandachtszones en gebruikte GIS-lagen aangegeven:

Aandachtszones F&F afstandsregels Vlarem II voor klasse 1 en 2 inrichtingen	Aandachtszones Fauna en flora provinciaal afwegingskader	GIS-laag	In volgende fase
Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde	Natuurgebieden	Natuurgebieden volgens gewestplan	vergelijkbare bestemming in RUP's
Natuurreservaten (Vlaamse en Erkende)	natuurreservaten	Vlaamse en Erkende natuurreservaten	
Parkgebieden	parkgebieden	Natuurgebieden volgens gewestplan	vergelijkbare bestemming in RUP's
	VEN-gebieden	VEN-gebieden	
	Vogelrichtlijngebieden	Vogelrichtlijngebieden	
	Habitatrichtlijngebieden	Habitatrichtlijngebieden	

**Kaarten: zie kaartenbundel**

*Kaart 5: wettelijk uit te sluiten gebieden qua verstoring fauna en flora (cf. Vlarem)*

*Kaart 6: uit te sluiten gebieden qua verstoring fauna en flora op basis van aanvullende criteria*

#### 7.4. Combinatiekaart

De omgevingsimpact wordt geanalyseerd aan de hand van drie criteria: ruimte-inname, verstoring mens en verstoring fauna en flora. Als we deze drie criteria samenvoegen, komen we tot een combinatiekaart waaruit we kansrijke gebieden voor verder onderzoek (potentiële zoekzones) kunnen selecteren.

##### 7.4.1. Uitgesloten gebieden volgens Vlarem

De wettelijk uitgesloten gebieden voor een nieuwe omloop voor gemotoriseerde sporten wordt op kaart gezet. Het gaat een combinatie van de uitgesloten gebieden qua ruimte-inname (cf. verbodsbepalingen) en de uitgesloten gebieden van 500m rond de aandachtszones voor Mens en Fauna en Flora (cf. afstandsregels).

**Kaart: zie kaartenbundel**

*Kaart 7: combinatiekaart wettelijk uit te sluiten gebieden (cf. Vlarem)*

##### 7.4.2. Differentiatie niet uitgesloten gebieden

De uitgesloten gebieden worden vervolgens in kaart gebracht. De niet uitgesloten gebieden worden vervolgens gedifferentieerd op basis van de aanvullende criteria.

Ook qua afstanden rond de aandachtszones gaan we meer gedifferentieerd te werk. In Vlarem wordt een minimale afstand van 500 m opgelegd rond stiltebehoevende zones en inrichtingen, woongebieden (uitgezonderd landelijk woongebied) gebieden voor verblijfsrecreatie. Ook wordt een minimale afstand van 500m opgelegd rond natuurgebieden met wetenschappelijke waarde, natuurreserveaten en parkgebieden.

De afstandsregels die in Vlarem worden toegepast zijn echter **zeer arbitrair**: uit geluidsstudies blijkt dat de afstand van 500 m niet overeenkomt met de vereiste afstand om de milieukwaliteitsnormen te

bereiken. Deze is doorgaans heel wat groter en is niet eenduidig te bepalen (afhankelijk van het type geluidsproducerende sport, het aantal rijders, de windcondities, specifieke ruimtelijke context,...).

Om de verstoringgevoeligheid van een geluidsproducerende sport op de omgeving te onderzoeken wordt daarom niet één, maar verschillende afstanden uitgezet ten opzichte van aandachtszones zodat een **gradatie van verstoringgevoeligheid** in beeld wordt gebracht. Vermits de geluidsbelasting volgens een kwadratische functie afneemt in functie van de afstand, is de afstand tot de aandachtsgebieden een goede indicator voor de verstoringgevoeligheid van de omgeving<sup>42</sup>. Hoe verder een geluidsproducerende activiteit verwijderd is van een aandachtszone, hoe minder groot de kans op hinder.

##### 7.4.3. GIS-analyse en interpretatie van resultaten

Rond de aandachtszones worden op verschillende afstanden buffers uitgezet. Dit levert gebieden op die op verschillende afstand van de aandachtszones liggen. Aan deze gebieden worden vervolgens scores toegekend. Op die manier ontstaan 6 categorieën (score 0 tem score 5).

Scores	Afstand	
Score 0	0m	Voldoet niet aan aanvullende uitsluitingscriteria ruimte-inname
Score 1	0-500 m	Delen hiervan voldoen niet aan de afstandregels van Vlarem
Score 2	500-1000m	
Score 3	1000-1500m	
Zone 4	1500-2000m	
Zone 5	>2000m	

<sup>42</sup> Het gaat om een globale indicator: de invloed van het aanwezige achtergrondlawaai, windrichting,... wordt hierbij nog niet in rekening gebracht

Gebieden met score 0 zijn gebieden die niet voldoen aan de aanvullende uitsluitingscriteria ruimte-inname.

Gebieden met score 1 tot 5 geven een gradatie van de verstoringsgevoeligheid op vlak van Mens en Fauna en flora weer. Gebieden met score 1 hebben een grotere verstoringsgevoeligheid voor de mens en/of fauna en flora. Voor gebieden met score 5 is de verstoringsgevoeligheid op vlak van Mens en Fauna en flora potentieel lager (rekening houdend met de gebruikte aandachtszones en GIS-gegevens). Gebieden met een hoge score zijn bijgevolg het meest kansrijk als zoekzone om een geschikte locatie voor de inplanting van een terrein voor een geluidsproducerende sport te vinden.

**Kaarten: zie kaartenbundel**

*Kaart 8: combinatiekaart niet-uitgesloten gebieden (Cf. Vlarem)*

*Kaart 9: combinatiekaart niet-uitgesloten gebieden met buffers*

*Kaart 10: Synthesekaart niet-uitgesloten gebieden voor schietstanden in open lucht*

## 7.5. Selectie zoekzones

De gebieden die op de combinatiekaart de hoogste scores hebben, zijn het meest kansrijk voor de inplanting van nieuwe terreinen. Uit geluidsstudies blijkt dat er omwille van de hoge geluidsniveaus en de aard van het geluid (impulsgeluiden, laagfrequent geluid afkomstig van 4-takt motoren,...) hinder kan zijn tot op meer dan één à twee kilometer. We zoeken daarom **in eerste instantie** naar gebieden die **op**

### **grote afstand** liggen van de aandachtszones voor Mens en Fauna en Flora:

- Gebieden met **score 4 en 5** (resp > 1500 en > 2000 m van aandachtszones)
- Gebieden met **score 3** (> 1000 m van aandachtszones) die **nabij een snelweg of in uitgraving** liggen. Nabij de snelwegen ligt het achterliggend geluidsniveau hoger. Daarom zal de verstoring voor de omgeving hier mogelijk minder groot zijn (afhankelijk van type geluid, windrichting,...). Uitgravingen (bv ontginningsputten) kunnen ervoor zorgen dat het geluid minder ver wordt verspreid. Ook deze gebieden worden (voor zover gekend) toegevoegd.

Op die manier komen 14 potentiële zoekzones naar boven. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van deze potentiële zoekzones.

Voor de gebieden gelegen op minder dan 2 km van de Nederlandse grens, is de combinatiekaart mogelijk vertekend omdat geen rekening is gehouden met de aandachtszones in Nederland. Daarom wordt op een kwalitatieve manier nagegaan of er nabijgelegen aandachtszones voor Mens (woonkernen en -concentraties) en Fauna en flora<sup>43</sup> (Natura-2000 gebieden, Natuurnetwerk Nederland NNN 2015, de vroegere Ecologische Hoofstructuur EHS 2005) zijn.

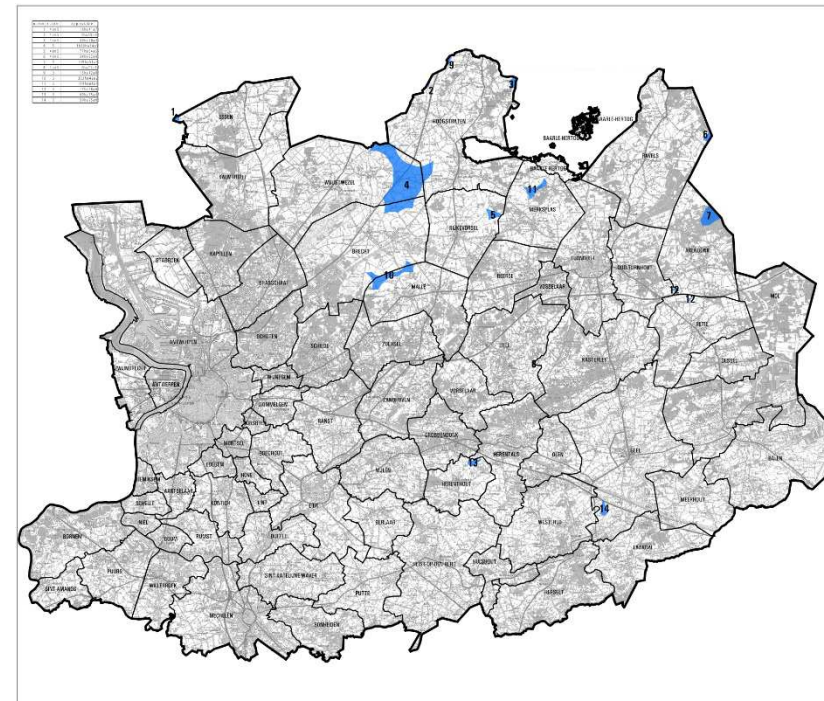
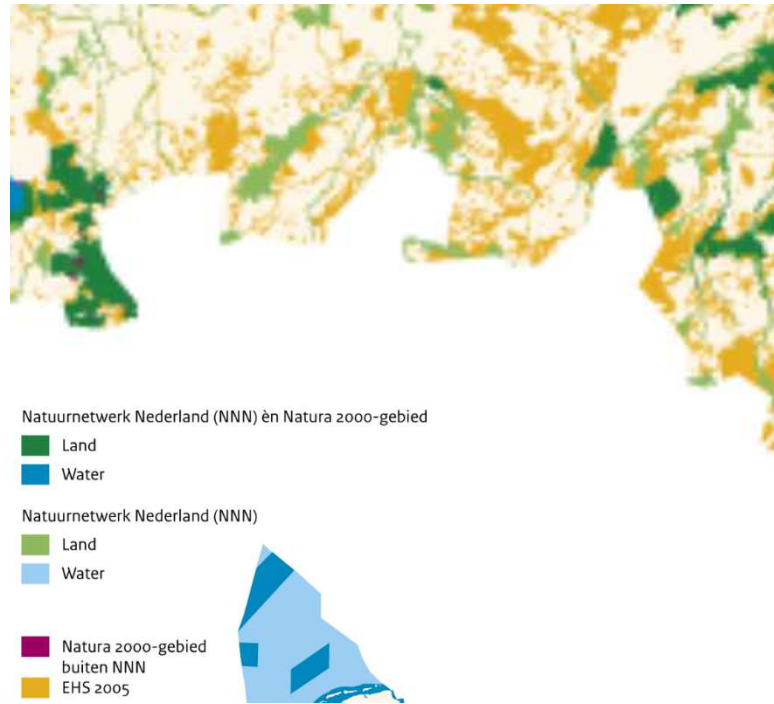
<sup>43</sup> Bron: Rijksoverheid, Compendium voor de Leefomgeving <http://www.clo.nl/indicatoren/nl1425-begrenzing-van-het-natuurnetwerk-en-natura-2000-gebieden>

Daarnaast worden ook andere (op dit moment gekende) aspecten (bv aanwezigheid verblijfsrecreatie, ...) meegenomen om te beslissen of de potentiële zoekzone kansrijk is of niet om verder te onderzoeken.

Zoekzone	score	gemeente	locatie	Nabij snelweg	< 2 km van grens NL	Nabijgelegen aandachtszones (NL)	Opmerking	Conclusie
1	4	Essen	Grensgebied ten W van Essenhoek		X	MENS: op < 1 km van kern Huijbergen  F&F: op 500 m van NNN én Natura 2000-gebied (SBZ-V)		Niet kansrijk: in feite maar score 2 (rekening houdend met aandachtszones NL)
2	3-4	Hoogstraten	omgeving transportzone Meer	E19	X	Zie fiche		Zie verder
3	4	Hoogstraten	Meerle Oosteneinde		X	Zie fiche		Zie verder
4	4-5	Hoogstraten, Wuustwezel, Brecht	Gebied tussen Loenhout, Hoogstraten en St-Lenaarts	E19	X	Zie fiche		Zie verder
5	4	Rijkevorsel	omgeving Bolk					Zie verder
6	4	Ravels	Gebied ten oosten van Poppel		X	MENS: kernen Esbeek, Hoge Mierden, Lage Mierden (NL) op 2,5 à 3 km  F&F: grenzend aan EHS 2005; op 1,5 km van NNN én Natura 2000	herbevestigd agrarisch gebied (HAG); op 1 km van verblijfsrecreatie (camping en weekend-verblijven); nabij potentieel stiltegebied uitbreiding De Liereman	Niet kansrijk
7	3 <sup>44</sup>	Arendonk	Gebied in NO van Arendonk		X	MENS: op 1,5 km van gehucht De Hoek en 2,5 km van kern Reusel  F&F: grenzend aan EHS 2005; op 250 m van Natuur-netwerk NI	gelegen in beboste omgeving	Niet kansrijk
8	4	Lille	Gebied tussen Lille en Lichtaart				Deels in HAG; bestaande weekendverblijven in	Niet kansrijk omwille van

<sup>44</sup> Potentiële zoekzone 7 werd foutief afgebakend: enkel het noordelijk deel van de op onderstaande kaart aangegeven zone heeft een score 3; de rest van het gebied voldoet niet aan de Vlare-normen (score 0)

Zoek- zone	score	gemeente	locatie	Nabij snelweg	< 2 km van grens NL	Nabijgelegen aandachtszones (NL)	Opmerking	Conclusie
			(Kasterlee)				zoekzone	aanwezigheid verblijfsrecreatie
9	3	Hoog- straten	gebied ten O van transport- zone Hazeldonk (NL) behandeld	E19	X	Zie fiche		Zie verder
10	3	Brecht, Malle	Brecht Kraaijenhorst				Ontginningsput waar in het verleden eendagswedstrijden werden georganiseerd: werd intussen terug opgevuld	Niet kansrijk omwille van herstel ontginningsput
11	3	Merksplas	Merksplas omgeving Bossen Rondpunt					Zie verder
12	3	Oud- Turnhout, Retie	Retie Oude Beemden	E34				Zie verder
13	3	Herenthout	gebied ten zuiden van bedrijventerrein Wolfstee - Klein Gent	E313				Zie verder
14	3	Geel	omgeving Hogehofstraat - Klavet	E313				Zie verder



*Uitsnede uit Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura-2000 gebieden, 2015  
Bron: IPO 2015 (NNN); EZ (Natura 2000); I&M (rijkswateren); Nota Ruimte  
- VROM en LNV (EHS 2005)*

*Kaart 14 potentiële zoekzones*

### **7.6. Ruimtelijke analyse zoekzones (fiches)**

In volgende stap zijn de weerhouden zoekzones ruimtelijk verder onderzocht op de haalbaarheid en inpasbaarheid van een terrein voor geluidsproducerende sporten. Hierbij werd aandacht besteed aan de aanwezigheid van individuele (zonevreemde) woningen en woningclusters; de verstromingsgevoeligheid en geschiktheid van de bodem; de impact op landbouwstructuur (aanwezigheid ruilverkaveling, versnippering samenhangende gehelen,...) en tensloten ook de ontsluiting en bereikbaarheid.

Per zoekzone is een fiche opgemaakt waarin de ruimtelijke inpasbaarheid wordt aangegeven. Als eerste werd onderzocht of de inpassing van een terrein voor geluidshinderlijke sporten haalbaar is en ten tweede met welke ruimtelijke randvoorwaarden er in het verdere traject rekening moest worden gehouden.

In of nabij een aantal zoekzones zijn in het verleden ééndagswedstrijden voor motorcross en/of autocross georganiseerd. Deze worden informatief ook weergegeven op de kaart.

De akoestische inpasbaarheid is in de fiches niet onderzocht. Hiervoor dient verder onderzoek te gebeuren (zie hoofdstuk 8)

***Kaarten: zie kaartenbundel***

*Kaart 11: verder te onderzoeken zoekzones (overzichtskaart)*

***Fiches: zie bijlage 3***

*Fiche per zoekzone*

Zoekzone	gemeente	locatie	Omvang zoekzone	Bestaande ééndagswedstrijden	Ruimtelijke kwetsbaarheden / aandachtspunten	Conclusie ruimtelijk inpasbaarheid terrein gemotoriseerde sporten	Conclusie ruimtelijke inpasbaarheid schietstand in open lucht
2a / 2b	Hoogstraten	Omgeving transportzone Meer	2a: 14 ha 2b: 8ha	x	- aanwezigheid windturbines - groepsrisico nabijgelegen Sevesobedrijven - HAG; hoge tot zeer hoge impact op landbouw; - op 500m van gebied voor recreatiegebied De Mosten	Kansrijk: vooral zoekzone 2a en in mindere mate 2b	2a: noordelijke deel is kansrijk  2b: niet mogelijk om te voldoen aan wettelijke vereisten
3	Hoogstraten	Meerle Oosteneinde	29 ha		- nabij gehucht Oosteneinde: ong. 500 m - verspreide (landbouw)woningen - slechte bereikbaarheid; - grenzend aan EHS NI (vallei) Strijbeek, - zuidelijk deel zoekzone in HAG; hoge tot zeer hoge impact op landbouw (huiskavels)	Weinig kansrijk	Weinig kansrijk
4	Hoogstraten, Wuustwezel, Brecht	Gebied tussen Loenhout, Hoogstraten en St-Lenaarts	> 1700 ha	x	- HAG; groot aaneengesloten landbouwgebied; afhankelijk van precieze ligging lage tot zeer hoge impact op landbouw - bouwvrije strook langs E19 (incl oprit)	Vernippering open ruimte en landbouw is niet wenselijk: Weinig kansrijk	Vernippering open ruimte en landbouw is niet wenselijk: Weinig kansrijk
5	Rijkevorsel	Rijkevorsel Bolk	59 ha	x	- HAG; matige tot zeer hoge impact op landbouw - noordwestelijk deel zoekzone ligt < 500 m van verblijfsrecreatie; - nabij potentieel stiltegebied Wortel Kolonie; in niet vastgestelde ankerplaats Merksplas Kolonie	Noordwestelijk deel wettelijk niet mogelijk.  Rest van de zoekzone: weinig kansrijk  Niet verzoenbaar met stiltgebied	Wettelijk mogelijk, (mits aangepaste schietrichting), maar weinig kansrijk
9	Hoogstraten	Gebied ten O van transportzone	19 ha		- grenzend aan EHS NI, SBZ > 5 km; - HAG; zeer hoge impact op landbouw	Kansrijk	Weinig kansrijk



Zoek- zone	gemeente	locatie	Omva ng zoekz one	Bestaande ééndags- wedstrijden	Ruimtelijke kwetsbaarheden / aandachtspunten	Conclusie ruimtelijk inpasbaarheid terrein gemotoriseerde sporten	Conclusie ruimtelijke inpasbaarheid schietstand in open lucht
		Hazeldonk (NL): wordt samen met zoekzone 2 behandeld			- op 2 km van gebied voor verblijfsrecreatie De Mosten - mogelijk overstromingsgevoelig		
11	Merksplas	Merksplas omgeving Bossen Rondpunt	11a: 74 ha 11b: 3 ha 11c: 28 ha		- westelijk deel in HAG; lage tot zeer hoge impact op landbouw; - nabij potentieel stiltegebied Wortel Kolonie; - in niet vastgestelde ankerplaats Merksplas Kolonie - op 800 m van (stiltebehoef-vende) instelling 't Zwart Goor	Weinig kansrijk  Niet verzoenbaar met stiltgebied	Weinig kansrijk  Niet verzoenbaar met stiltgebied
12	Retie	Oude Beemden	24 ha		- HAG: matige tot zeer hoge impact op landbouw - nabijheid kern Schoonbroek (+/- 1 km) - nabij snelweg; enkel bereikbaar via smalle landbouwwegen	Kansrijk	Weinig kansrijk omwille van grote impact op landbouw
13	Herenthout	Herenthout, gebied ten zuiden van bedrijventerrein Wolfstee - Klein Gent	50 ha		- HAG; - zuidelijk deel < 500 m van gebied voor verblijfsrecreatie (hoewel geen feitelijke verblijfs-recreatie); - nabijheid woonlint Bergen; - overstromingsgevoeligheid	Nabijheid gebied voor verblijfs- recreatie is juridisch knelpunt voor groot deel van zoekzone  Rest: weinig kansrijk	Weinig kansrijk
14	Geel	Geel, omgeving Hogehofstraat - Klavet	89 ha		- HAG; matige tot zeer hoge impact op landbouw; - externe veiligheidsrisico's nabijgelegen Sevesobedrijven; - kernen van Stelen, Oosterlo, Zammel (op ong. 1 km) en nabijgelegen verspreide woningen - 2 km van potentieel stiltegebied - waterproblematiek Puntloop	Weinig Kansrijk	Weinig kansrijk



## 8. Besluit en aanbevelingen vervolgtraject

De inpassing van bestaande en nieuwe terreinen voor geluidsproducerende sporten is in de sterk versnipperde provincie Antwerpen niet evident.

Er werd gewerkt op 2 sporen:

- Spoor 1 (cases): onderzoek van specifieke locaties
  - Hondapark Balen (bestaand motorcrossterrein)
  - Breugelheide Lille (bestaand motorcrossterrein)
  - Militair domein Ravels (potentiële locatie indoor-motorcrossterrein)
  - Haven Antwerpen (te onderzoeken mogelijkheden tijdelijk gebruik)
- Spoor 2 (locatie-onderzoek): onderzoek naar mogelijke nieuwe terreinen: op basis een uitgewerkte selectiemethodiek en afwegingskader werden zoekzones bepaald en onderzocht.

### 8.1. **Onderzoek naar nieuwe terreinen voor gemotoriseerde sporten**

In dit kaderplan is gezocht naar één of meerdere nieuwe locaties die voldoende afgelegen zijn zodat de hinder voor zowel de mens als fauna en flora uiterst gering is. Dit onderzoek is gebeurd op basis van een GIS analyse.

In eerste instantie lijken de gebieden met een hoge score het meest potentieel te bieden om een nieuw terrein te vinden (zie 7.5). Er is echter geen enkel gebied in de provincie dat zo ver van Mens en Natuur ligt, dat er geen potentiële hinder voor de omgeving is.

Een aantal van de potentiële zoekzones liggen nabij de grens: rekening houdend met de aandachtsgebieden voor mens en natuur op Nederlands grondgebied vallen een aantal potentiële zoekzones af.

Voor de overblijvende 9 zoekzones is de ruimtelijk inpasbaarheid van een terrein voor gemotoriseerd sport of een schietstand in open lucht werd aan de hand van fiches onderzocht (zie bijlage). Voor elke zoekzone werden de kwetsbaarheden en aandachtspunten aangegeven. Er is aangegeven welke zoekzones het meest kansrijk zijn om verder te onderzoeken.

Verder onderzoek is nodig om de akoestische impact op de omgeving beter in beeld te brengen en te onderzoeken om welke manier de impact voor de omgeving kan worden beperkt. Hierbij dienen minimaal geluidsmetingen en akoestische berekeningen te gebeuren om de impact op de omgeving verder in te schatten, rekening houdend met de specifieke ruimtelijke context.

Voor voorliggende resultaten dient een draagvlak gevonden te worden bij de verschillende overheden.

### 8.2. **Regulering en optimalisatie bestaande terreinen voor geluidsproducerende sporten**<sup>45</sup>

Het onderzoek dat uitgevoerd werd in spoor 1 geeft voor de bestaande terreinen in Balen en Lille aandachtspunten en optimalisatie-mogelijkheden weer. Mits goede regulering en optimalisatie kunnen deze terreinen worden bestendig.

<sup>45</sup> De provincie heeft intussen ook een PRUP opgemaakt voor de uitbreiding van het rallycrossterrein te Arendonk (definitief vastgesteld dd 22 juni 2017) dat laat toe om opnieuw het volledige circuit te gebruiken. Daarnaast werkt de provincie ook aan de bestending en optimalisatie van de bestaande schietstand (met gewijzigde schietrichting) in de Gansbroekstraat in Puurs: dit maakt deel uit van het PRUP Ooievaarsnest dat voor voorlopige vaststelling is geagendeerd op de provincieraad van 23 november 2017

### **Motorcrossterrein Breugelheide Lille**

De ontsluitingsstructuur dient te worden aangepast: dit betekent dat er een nieuwe noordelijke ontsluiting via de Papendijk moet worden gecreëerd om de belasting van de huidige zandweg (Rooverstraat) weg te nemen.

Gelet op de aanwezige kwetsbare functies is enkel een beperkte uitbreiding in noordelijke richting (bv herschikking 50 cc circuit) aanvaardbaar. Verder dient de ruimte-inname maximaal te worden beperkt.

In functie van de ruimtelijk-functionele samenhang dienen de parkings te worden geclusterd rond het motorcrossterrein (ruil met huidige parkings). Voor uitzonderlijke grote wedstrijden kan gewerkt worden met een tijdelijke overloopparking (bv weiland) en is geen herbestemming nodig.

De aanleg van de noordelijke toegangsweg en clustering van de parkings kan aangegrepen worden om de site landschappelijk beter in te passen (bv herstel van kleine landschapselementen of perceelsbegroeiing). Aan de zuidzijde is een meer ecologische inrichting aangewezen als overgang naar het VEN- en SBZ-gebied.

Om de akoestische impact te beperken, dient maximaal te worden ingezet op bronmaatregelen (strikte handhaving en weigeren van te luide motoren).



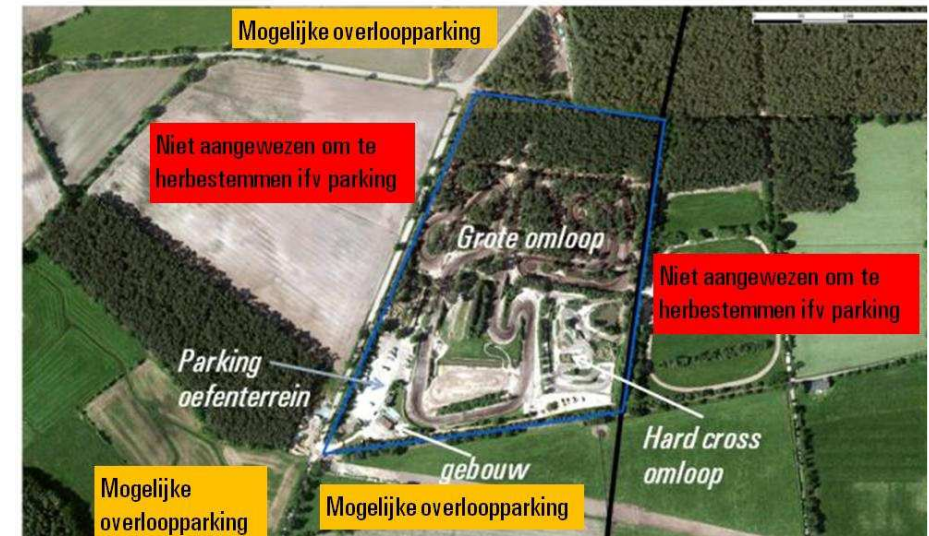
*Figuur 65: conclusiescenario motorcrossterrein Breugelheide Lille  
(Onderzoeksnota kaderplan geluidsproducerende sporten)*

### **Motorcrossterrein Hondapark Balen**

De huidige grens van de zone voor dagrecreatie is ruimtelijk grensstellend voor de mogelijkheden van de site: alle infrastructuur en voorzieningen (met uitzondering van het bezoekersparkeren bij wedstrijden) dient binnen deze zone te gebeuren. Een uitbreiding (in welke richting dan ook) is ruimtelijk niet aanvaardbaar. De schaal en frequentie van wedstrijden met het aantal dat momenteel is vastgelegd in de milieuvergunning als maximum.

Op het terrein zelf is er voldoende ruimte voor parkeren op trainingdagen. Tijdens wedstrijdweekends kunnen tijdelijke overloopparkings voorzien worden op nabijgelegen percelen. Vanuit landbouwoogpunt is het niet wenselijk om actieve landbouwgrond permanent in te nemen. Onderstaande figuur geeft aan waar een mogelijke overloopparking kan voorzien worden. Dit is op het moment van wedstrijd en in overleg met de betrokken landbouwers te bepalen. Vermits dit geen hypothek vormt op de hoofdbestemming, landbouw, is hiervoor geen herbestemming nodig.

De aanrijroutes en flankerende maatregelen (signalisatie,...) dienen in overleg met de aanpalende buurgemeenten (Balen, Ham, Leopoldsburg) vooraf te worden besproken. Het is in functie van de ontsluiting niet wenselijk om aan de oostzijde van het terrein een (al dan niet tijdelijke) parking te situeren.

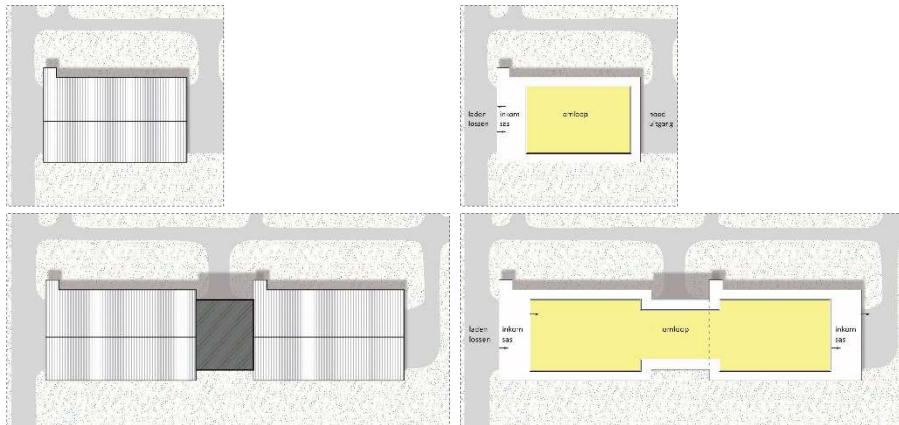


*Figuur 66: opvangen parkeerbehoefte Hondapark Balen bij wedstrijden*

### 8.3. Onderzoek indoor motorcrossterrein in Ravels

Met de realisatie van een indoor motorcrossterrein zou de motorsport bijkomende (professionele) trainingsfaciliteiten kunnen krijgen zonder al te grote impact op de omgeving. Vermits een indoorcircuit geen hoge sprongen toelaat, wordt gedacht aan een (technisch) trainingscentrum en niet aan een omloop voor wedstrijden. De mogelijkheden om één of twee bestaande (voormalige vliegtuig-)loodsen op het militair domein te herbestemmen naar een indoor motorcrossterrein dient verder te worden onderzocht. Naast akoestisch onderzoek dient ook de financiële haikbaarheid verder worden onderzocht.

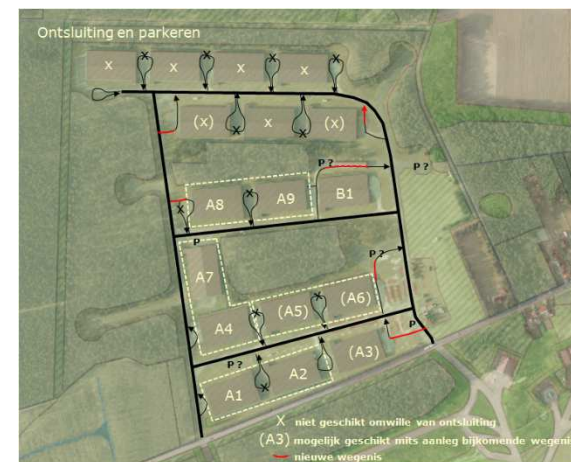
Het is vanuit sportief oogpunt interessant om in een bestaande loods of twee loodsen die fysisch met elkaar worden verbonden een indoormotorcrossterrein uit te bouwen. Het gaat om een technisch trainingscircuit (zonder grote jumps). De belangrijkste uitdaging is om de hal(len) akoestisch voldoende te isoleren. Wellicht is een dubbele isolatiesysteem nodig (doos in doos) waardoor de loods mogelijk grotendeels herbouwd moet worden (verder te onderzoeken).



Figuur 67 Conceptschets ombouw van één of twee met elkaar te verbinden loodsen tot indoor-motorcrosscircuit

De meest zuidelijk gelegen loodsen zijn het meest kansrijk. Hoe noordelijker, hoe gevoeliger de omgeving is voor verstoring (omdat er minder omgevingsgeluid is). Bovendien lenen de noordelijke gelegen loodsen (A10 tem A16) zich minder op vlak van ontsluiting. De mogelijkheden qua inpassing en ontsluiting zijn afhankelijk van de globale inrichting van het gebied (invulling overige loodsen en eventuele infrastructuur die hiervoor nodig zijn). Het bepalen van de precieze locatie dient bijgevolg te gebeuren vanuit deze globale visie.

De ontsluiting en impact op het wegennet dient in samenhang met de invulling van de overige loodsen te worden bekeken. Het verkeersgenerend karakter van een trainingscircuit is relatief beperkt. Een belangrijke randvoorwaarde is dat er geen wedstrijden of grote evenementen worden gehouden. Om de impact op de verkeersleefbaarheid maximaal te beperken dient de ontsluiting te gebeuren via de N119 en niet door de doortochten van Ravels en Weelde (= aandachtspunt bij routebeschrijving). Mogelijkheden voor het opvangen van de parkeerbehoefte moeten in samenhang met de overige invulling van het terrein worden bekeken (te groeperen op bestaande verhardingen of in een loods).



*Figuur 68 overzicht militair depot Ravels*

#### **8.4. Mogelijkheden voor tijdelijk gebruik in de haven**

De Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening voorziet sinds 2012 de mogelijkheid om in havengebieden op gronden waarvan de bedrijfsbestemming nog niet is gerealiseerd, een tijdelijk gebruik voor lawaaisporten toe te laten.

In het kaderplan is een screening gemaakt van de onbenutte terreinen in de haven. Het gaat niet enkel om volledig onbenutte terreinen, maar ook ongebruikte delen van in concessie gegeven gebieden. De mogelijkheden voor een tijdelijk motorcrossterrein zullen verder door Sport Vlaanderen worden onderzocht in overleg met het Havenbedrijf en de betrokken concessionarissen.

#### **8.5. Terugvalscenario volgens spreidingsmodel**

Indien het niet haalbaar blijkt om min. 1 nieuw terrein te vinden binnen de provincie Antwerpen, kan mogelijk een scenario worden ontwikkeld waarbij de verstoring in de tijd wordt gespreid over verschillende locaties.

Er is momenteel reeds een wettelijke mogelijkheid om tijdelijke omlopen voor wedstrijden en test- en oefenritten te organiseren (cf. Vlarem subrubriek 32.8.2).

- 1<sup>o</sup> omlopen waarop per jaar hoogstens één wedstrijd plaatsvindt of waarop met maximum één voertuig of boot gelijktijdig wordt gereden respectievelijk gevaren; een wedstrijd, inclusief bijhorende oefenritten, kan gespreid zijn over maximum twee aaneensluitende kalenderdagen (inrichting klasse 3)
- 2<sup>o</sup> omlopen waarop per jaar twee of drie wedstrijden plaatsvinden; een wedstrijd, inclusief bijhorende oefenritten kan gespreid zijn over maximum twee aaneensluitende kalenderdagen (inrichting klasse 2)

Er kan overwogen worden om deze tijdelijke mogelijkheden te verruimen door bv enkele extra oefendagen in de week voor of na een wedstrijd toe te staan. Hierdoor ontstaan bijkomende

trainingsmogelijkheden op verschillende locaties in de provincie (afhankelijk van het moment).

Dergelijke verruimde mogelijkheden zijn enkel in gebieden die niet uitgesloten zijn cf. de uitsluitingscriteria (score 0: in zwart) of volgens de afstandsregels die in Vlarem zijn opgelegd (score 1 cf. Vlarem: in paars) toegestaan.

Het aantal wedstrijd- en oefendagen dat aanvaardbaar is, kan gebiedsgericht bepaald worden rekening houdend met:

- Afstand tot aandachtszones
- Specifieke ruimtelijke context
- Bereikbaarheid en ontsluiting

Hierbij kan ingespeeld worden op locaties waar reeds occasioneel auto- of motorcrosswedstrijden plaatsvinden.

## Bijlage 1: ruimtebehoefte en specifieke eisen per sporttak

		benodigde oppervlakte*			omloop		
		≤ 3 ha	3-6 ha	> 6ha	verhard	onverhard	specifieke eisen
MOTORSPORT	motorcross (MX)		5ha 6ha (int)				L: 1750 - 2000m B: 6-10m
	motorcross jeugd (JM)	± 1,5ha					
	supermoto (SM)	± 3ha			70-80%	20-30% (steenvrij)	L: 800 - 1750 m B: 8m
	quad (4-wieler)						<i>inpasbaar in MX-omloop (B: ≥ 6m)</i>
	motortrial						<i>inpasbaar in MX-omloop</i>
	motorspeedway	> 2ha		(long + grastrack ± 9ha )	asfalt of beton	dirt tracks of grastrack	(nagenoeg) ovaalvormig, soms met verhoogde bochten; ondergrond en lengte afh van type omloop; bruikbaar voor oval-racing (auto)
	enduro						<i>grote afstanden, gedeeltelijk inpasbaar in MX- omloop</i>

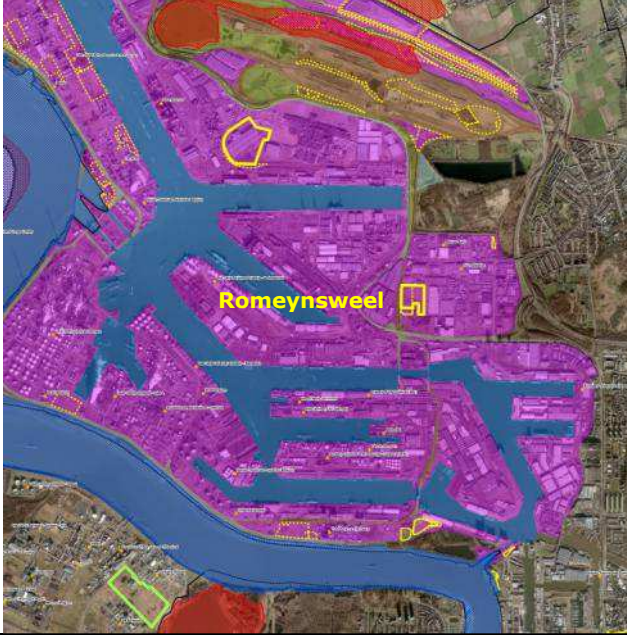


		benodigde oppervlakte*			omloop / terrein		
		≤ 3 ha	3-6 ha	> 6ha	verhard	onverhard	specifieke eisen
AUTOSPORT	oval-racing (auto)	afhankelijk	van type	omloop	asfalt of beton	dirt tracks of grastrack	(nagenoeg) ovaalvormig, soms met verhoogde bochten; ondergrond en lengte afh van type omloop; bruikbaar voor motorspeedway L: 550 - 950 m
	rallycross		3-6ha		±60%	±40%	B: 12-15m ook bruikbaar voor kartcross
	outdoor-karting (2-takt)		5ha		asfalt		L: 1700 - 2500 m B: 8-13m
	kartcross		3-6ha		±60%	±40%	L: 800 m B: 16m vergelijkbaar met rallycross
	autocross						voldoende breed, niet hellend, droog L: 500 - 800 m
	trial (auto)						geaccidenteerd parcours
	4x4						moeilijk inpasbaar in MX-omloop (spoorvorming)
SCHIETSPOORT	kleischietsen						ca 400 x 200 m olympische trap (2), universele en skeet (1) veiligheidseisen tov omgeving

\* oppervlakte exclusief bezoekersparking i.f.v. wedstrijden


## Bijlage 2: screening zoekzones Haven

### Zoekzone 1: Romeynsweel

	Beschrijving
	
Oppervlakte Economische invulling	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er zijn voor het zuidelijke gedeelte van het terrein tegen Romeynsweel reeds concessies verleend aan bedrijven Nyctea en Wee Fer.                         <ul style="list-style-type: none"> <li>Een recente vergunning van Nyctea werd inmiddels ook reeds uitgevoerd. Op dit deel van het terrein is dus inmiddels de</li> </ul> </li> </ul>

	<p>industriële bestemming gerealiseerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De stedenbouwkundige vergunning verleend op 8/3/2013 aan Wee Fer is thans nog ruim een jaar geldig en het bedrijf legt momenteel de laatste hand aan een subsidieaanvraag.</li> <li>Voor het resterende noordelijke gedeelte van dit terrein wordt thans een concessieovereenkomst met het bedrijf Transport Joosen gefinaliseerd</li> </ul>
Aandachtspunten (indien een voldoende groot deel van het terrein op korte termijn niet zou worden ingevuld)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vanuit de haven wordt gesteld dat eerder natuur dan veiligheid een aandachtspunt zal zijn. Mogelijke impact op Bospolder te bestuderen                         <ul style="list-style-type: none"> <li>Verharding wordt aangelegd door concessionaris en niet door de haven zelf</li> </ul> </li> <li>beschermd orchideeën aanwezig: de ontheffing van het verbod deze te verplaatsen i.u.v. het soortenbesluit geldt onder bepaalde strikte voorwaarden.</li> </ul>

**Zoekzone 2: Ordamstraat**

	Beschrijving
	
Oppervlakte	22 ha
Economische invulling	<p>Er zijn plannen om het terrein op korte termijn op te splitsen om het in concessie te geven, omdat er zich reeds diverse kandidaat-concessionarissen aanboden die interesse hadden in een deel van het terrein.</p> <p>De officiële concessiebevraging voor de opgesplitste terreinen is thans in voorbereiding door het GHA. Het concessieplan wordt thans bijgestuurd a.d.h.v de opmerkingen van de brandweer zoals</p>

	<p>voortvloeiend uit een overleg met de brandweer dd. 13/02/2014, dat begin 2014 reeds was aangevraagd.</p> <p>Het terrein wordt mogelijkwijze vóór toewijzing van concessies (verwacht ten laatste tegen eind 2014) ook nog als tijdelijke vrachtwagenparking gebruikt, door het verdwijnen van de parking aan Kempenstraat en de vertraging bij realisatie van alternatieven hiervoor (aan Tijlmanstunnel en Goordijk). Hiervoor is een omgevingsvergunning nodig.</p>
Aandachtspunten	<p>Dit terrein is reeds volledig verhard.</p> <p>Niet ingevuld gedeelte is niet gelegen langs een openbare weg</p>

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van deels onbenutte percelen en wordt aangegeven welke gebieden in aanmerking komen voor verder onderzoek . De gebieden zijn ook aangegeven op bijgevoegde kaart.

gebied	ligging	eigenaar / concessiehouder	opmerking	Seveso	voldoet aan criteria Vlarem	conclusie
1A	ten N van Scheldelaan en W van Schelde-Rijnkanaal	BASF (eigenaar)	2 windturbines aanwezig nieuwe ontsluiting aan te leggen, aansluiten op Scheldelaan thv toegang BASF (kruispunt met VRI)	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	nee	0
1B , 1C, 1K	ten Z van Scheldelaan, restgronden BASF	BASF (eigenaar)	enkel gebieden 1B, 1C, En 1 l ontsluitbaar vanaf de randen (zonder doorsnijdiging plant); nagelegen petrochemische tanks (ruimtelijk veiligheidsrisico)	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	nee	0
1D, 1E, 1F, 1H, 1I	ten Z van Scheldelaan, restgronden BASF	BASF (eigenaar)	enkel gebieden 1B, 1C, En 1 l ontsluitbaar vanaf de randen (zonder doorsnijdiging plant); nagelegen petrochemische tanks (ruimtelijk veiligheidsrisico)	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
2	gebied ten Z en O van Scheldelaan (nabij BASF en Solvay Chemie)	?	ontsluiting dient langs hoofdtoegang BASF te gebeuren	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
3A	tussen Scheldelaan en Schelde	?	ten zuiden van hoogspanningsstation	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	nee	
3B	tussen Scheldelaan en Schelde	?	verhoogd terrein, recent ingericht als parking (gebruikt door BASF?), niet ingevuld zuidelijk deel wellicht te klein en hoogspanningspiloen aanwezig	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	nee	0
4A	gebied tussen Scheldelaan en Zandvlietweg (ten W van Oudedijkweg)	?	licht verhoogd terrein (stort ?), spoorbundel aan noordzijde (tussen terrein en Scheldelaan), 2 windturbines aan de randen	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)		<i>verder te onderzoeken</i>
4B	gebied tussen Scheldelaan, Oudedijkweg en Zandvlietsluis	?	verhoogd terrein (stort ?), 4 windturbines aan de randen	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)		<i>verder te onderzoeken</i>

gebied	ligging	eigenaar / concessiehouder	opmerking	Seveso	voldoet aan criteria Vlaem	conclusie
5A	gebied tussen Scheldelaan en Kanaaldok B2 (tussen Albatros en Solvay)	IBR / Ineos ?	deels bebost gebied, door aanwezigheid spoorlijn tussen Scheldelaan en gebied is ontsluiting enkel mogelijk via toegang aan bedrijf ten N of ten Z (resp Albatros of Solvay)	nabij Sevesobedrijvigheid, ontsluiting via Sevesobedrijf (petrochemie)	gedeeltelijk	0
5B	gebied tussen Scheldelaan en Kanaaldok B2 (tussen Albatros en Solvay)	IBR / Ineos ?	deels bebost gebied, door aanwezigheid spoorlijn tussen Scheldelaan en gebied is ontsluiting enkel mogelijk via toegang aan bedrijf ten N of ten Z (resp Albatros of Solvay)	nabij Sevesobedrijvigheid, ontsluiting via Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
6A	gebied aan oostzijde Scheldelaan, tussen Solvay en Monsanto	Solvic ?	gebied met mogelijke natuurwaarden, ontsluitbaar via toegang Vesta, extra geluid is mogelijk een knelpunt (Monsanto heeft obv MER verplichting tot geluidsmonitoring gekregen)	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	nee	0
6B		Monsanto ?	restgronden ten N van Monsanto, ontsluitbaar via toegang Vesta, extra geluid is mogelijk een knelpunt (Monsanto heeft obv MER verplichting tot geluidsmonitoring gekregen)	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	nee	0
7A	gebied tussen insteekdok Solvay en insteekdok Monsanto	Vesta ?	gelegen tussen terminal Vesta en Kanaaldok, centraal GSM-mast aanwezig, zeer moeilijk te ontsluiten, extra geluid is mogelijk een knelpunt (Monsanto heeft obv MER verplichting tot geluidsmonitoring gekregen)	op site Sevesobedrijf, ontsluiting via Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
7B		Monsanto ?	gelegen tussen Kanaaldok en Monsanto, aan noordzijde insteekdok, gebied met mogelijke natuurwaarden, moeilijk te ontsluiten (via terrein Monsanto), extra geluid is mogelijk een knelpunt (Monsanto heeft obv MER verplichting tot geluidsmonitoring gekregen)	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
8	gebied aan Scheldelaan, ten noorden van aansluitingscomplex Tijsmanstunnel / Liefkenshoektunnel	Evonik Degussa	te ontsluiten via plant Evonik	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	nee	0
9	gebied aan Kanaaldok, ten noorden van Tijsmanstunnel	Evonik Degussa	gebied met zandbergen, gedeeltelijk bebost, ontsluiting mogelijk via openbare weg (Tijsmanstunnel West / Haven 611)	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>

gebied	ligging	eigenaar / concessiehouder	opmerking	Seveso	voldoet aan criteria Vlarem	conclusie
10A	Scheldelaan, ten zuiden van aansluitingscomplex Tijsmans- / Liefkenshoektunnel	Bayer	onverhard terrein met enkele bomengroepen gelegen tussen 2 spoorlijnen , te ontsluiten via Scheldelaan (toegang parking)	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	gedeeltelijk	<i>verder te onderzoeken</i>
10B	Scheldelaan, ten zuiden van aansluitingscomplex Tijsmans- / Liefkenshoektunnel	Bayer	restgronden gelegen nabij terminal Bayer, te ontsluiten via Scheldelaan (toegang parking)	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
10C	Scheldelaan, ten zuiden van aansluitingscomplex Tijsmans- / Liefkenshoektunnel	Bayer	restgronden gelegen nabij terminal Bayer, te ontsluiten via Scheldelaan (hoofdtoegang Bayer)	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
11A	Westelijke oever Kanaaldok B1	Bayer	zeer moeilijk te ontsluiten, geïsoleerde ligging op terminal, hoogspanningsmast aanwezig	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
11B	Westelijke oever Kanaaldok B1	Bayer	zeer moeilijk te ontsluiten, geïsoleerde ligging op terminal	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
11C	Westelijke oever Kanaaldok B1	Bayer	zeer moeilijk te ontsluiten, geïsoleerde ligging op terminal	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
12	Westelijke oever Kanaaldok B1	Lanxess	zeer moeilijk te ontsluiten, geïsoleerde ligging op terminal	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
13	gebied tussen Scheldelaan en Boudewijnsluis (ten N van Kruisschansweg)	?	vrij versnipperd gebied (parking Lanxess, bedrijfsgebouw Intertek, GSM-mast, pompstation) met enkele natuurwaarden, ontsluitbaar via Scheldelaan	nabij Sevesobedrijvigheid (petrochemie)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
14A	gebied ten zuiden van R2 (op- en afrittencomplex 13 Antwerpen-Haven)	?	grotendeels opgehoogde terreinen (stort?), te ontsluiten via zuidelijke lus op-/ afrit Antwerpen Haven op R2, op < 500 m van natuurgebied en gebied voor permanente ecologische infrastructuur, mogelijke locatie voor aanleg vrachtwagenparking	nabij Sevesobedrijvigheid (afvalverwerking)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>
14B	gebied ten zuiden van R2 (op- en afrittencomplex 13 Antwerpen-Haven)	?	vrij geïsoleerd gebied, moeilijk te ontsluiten	nabij Sevesobedrijvigheid (afvalverwerking)	ja	<i>verder te onderzoeken</i>

gebied	ligging	eigenaar / concessiehouder	opmerking	Seveso	voldoet aan criteria Vlare	conclusie
15	gebied ten W van A12 en Z van R2	Indaver / Hooge Maey?	stortplaats Hooge Maey gelinkt aan (duurzame) afvalverwerking	op site Sevesobedrijf (afvalverwerking)	ja	verder te onderzoeken
16A	gebied tussen A12 en vormingsstation Antwerpen Noord		geplande ontwikkeling Logistiek Park Schijns	op > 1 km van Sevesobedrijf	ja	verder te onderzoeken
16B					ja	verder te onderzoeken
16C					nee	0
16D					ja	verder te onderzoeken
16E					gedeeltelijk	0
17A	vormingsstation Antwerpen Noord	Infrabel ?	restgronden tussen spoorwegbundels, mogelijke hinder voor omliggende natuurgebieden en kernen (Ekeren, Leugenberg, Hoevenen) is aandachtspunt	op > 1 km van Sevesobedrijf	nee	0
17B					nee	
17C					nee	
17D					nee	
18	gebied ten Z van vormingsstation Antwerpen Noord	?	grenzend aan recreatiegebied Muisbroek, natuurgebied en gebied voor permanente ecologische infrastructuur, mogelijke locatie voor aanleg vrachtwagenparking?	op > 1 km van Sevesobedrijf	nee	0
19	gebied tussen Scheldelaan en Marshalldok	Total	vlakbij terminal Total	op site Sevesobedrijf (petrochemie)	ja	0
20	gebied tussen Scheldelaan en Schelde thv Vijfde Havendok	Fluxys	terreinen waaronder gallerij van Fluxys ligt	op site Sevesobedrijf (gasdistributie)	ja	0



---

## 9. Bijlage 3: fiches zoekzones

---