



Advies GECORO

Datum: dinsdag 10 september 2024

Titel: Project RUP Station, volledige herziening

Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja

Er werd voldaan aan de 2/3^e man-vrouwverhouding: Ja

Aanwezig: stemgerechtigd

- Vannieuwenburgh Sarah, voorzitter
- De Baerdemaeker Caroline, lid
- Gabriëls Elke, lid
- Joos Cindy, plaatsvervanger voor Vrijders Paul
- Buyens Frank, lid
- Dierickx Rita, lid
- Moerenhout Elwyn, lid
- Price Willy, lid
- Vancanneyt David, lid

Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- Axel Rijpens, studiebureau D+A, toelichting dossier herziening RUP Station
- De Coninck Inez, burgemeester, vertegenwoordiger NVA
- Kenneth Plasschaert, dienst omgeving
- Geert Robberechts, dienst omgeving, secretaris

Verontschuldigd

- Berghman Frans, lid, verontschuldigd
- Rony Willems, plaatsvervanger voor Berghman Frans, verontschuldigd
- Vanderstraeten Ester, lid, verontschuldigd
- Van Hoeteghem Luc, plaatsvervanger voor Vanderstraeten Ester, verontschuldigd
- Vrijders Paul, lid, verontschuldigd
- Raeymaekers Wim, lid, niet uitgenodigd wegens mogelijke belangenvermenging
- Verdoodt Frieda, plaatsvervanger voor Raeymaekers Wim, afwezig

Inleiding / situering

Aan de GECORO wordt gevraagd om een advies uit te brengen omtrent een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) in opmaak, meer bepaald de volledige herziening van het RUP Station. Het gevraagde advies betreft de ontvangen externe adviezen en de tijdens het openbaar onderzoek ontvangen bezwaarschriften na de plenaire vergadering van 11 januari 2024 en de voorlopige vaststelling van het ontwerp van RUP door de gemeenteraad op 16 februari 2024.

Nota met behandeling van de adviezen (inbegrepen integrale tekst van het ontvangen advies) en van de bezwaren maken integraal deel uit van huidig GECORO-advies.

BEHANDELING ADVIEZEN EN BEZWAARSCHRIFTEN

RUP STATION, VOLLEDIGE HERZIENING

Behandeling adviezen

Departement Omgeving

Departement Omgeving brengt geen advies uit.

Deputatie van Vlaams-Brabant

Deputatie van Vlaams-Brabant brengt onderstaand GUNSTIG advies uit:

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN VLAAMS-BRABANT

BETREFT: Opwijk - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' - ontwerp

1. GEGEVEN

De gemeenteraad van Opwijk heeft in zitting van 27 februari 2024 het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' voorlopig vastgesteld. De gemeente Opwijk vraagt hierover advies aan de deputatie. Artikel 2.2.21 §5 bepaalt dat het advies van de deputatie integraal opgenomen dient te worden in het advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening aan de gemeenteraad.

2. JURIDISCHE BASIS

Artikel 2.2.18 tot en met artikel 2.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Het provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 19 september 2023.

3. BESPREKING

Situering Het RUP 'Herziening RUP Station' valt samen met de contour van het bestaande RUP 'Station' en bevindt zich in de kern Opwijk, grenzend aan de spoorlijn rondom de spoorhalte. Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestkant van de spoorlijn en wordt verder begrensd door de Heirbaan, de Marktstraat en de Fabriekstraat. Het plangebied bestaat voornamelijk uit woonentiteiten, doorgaans in gesloten verband of als meergezinswoningen, met ook verscheidene bedrijfsgebouwen (Metalu, site Vitsgaard, De Donder,...) of andere constructies (jeugdbeweging, garages, loodsen,..) tussen de woningen en tuinen. De meest opvallende andere functies bevinden zich in de zuidoostelijke helft, met de begraafplaats, de stationsparking, een basisschool en het bedrijf Vanbreuze met een bedrijfsgebouw op een zeer groot en verder onbebouwd perceel.

In het RUP 'Station' werd de zone reeds ruimtelijk geordend. Naast bestemmingen in functie van het openbaar domein (inclusief pleinfuncties en langzaam verkeer) werd het woongebied opgedeeld in een zone met en zonder meergezinswoningen, waarbij die laatste enkel worden geweerd in het noorden en op een beperkte locatie in het zuiden. Daarnaast voorzagt het RUP ook twee projectzones (de site Vitsgaard en de site Vanbreuze, die kon worden ingezet in functie van woonprojecten en een pendelparking) en twee zones voor gemeenschapsvoorzieningen (de school en de begraafplaats). Er bevinden zich een aantal ruimtelijke knelpunten binnen het plangebied die het gevolg zijn van onder andere het bestaande RUP, door onvoorziene gevolgen of door voortschrijdend inzicht. Het gaat dan om de sterke autogerichtheid van het openbaar domein en de aanwezige voorzieningen, maar ook om het gebrek aan functionele relatie met de overzijde van de spoorlijn en de soms niet heel kwalitatieve verdichtingsprojecten. In functie van het RUP werden de economische actoren in het plangebied (inclusief de nietuitgevoerde projectzones) aangeschreven om naar hun noden te peilen, zodat deze in het RUP kunnen worden meegenomen en afgewogen. Op die manier moet de herziening van het RUP zorgen voor een kwaliteitssprong in het openbaar domein, de voorzieningen en de ontwikkelingen binnen het plangebied. Daarnaast worden een aantal bijkomende noden opgenomen, zoals bijvoorbeeld bijkomende ontsluitingen in functie van de modal shift, ontharding en multifunctionaliteit.

Relatie met het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant werd definitief vastgesteld door de Provincieraad op 19 september 2023. Het vormt de basis bij het adviseren van gemeentelijke planningsprocessen vanuit de provincie en kan ook als een referentiekader gebruikt worden door de gemeente. De provincie hanteert in het Beleidsplan drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen en het fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in het beleidsplan. In het beleidsplan wordt Opwijk geselecteerd bij de levendige stads- en dorpskernen, met volgende ontwikkelingsperspectieven: Binnen deze levendige kernen is het beleid erop gericht om het wonen en werken te bundelen in de goed ontsloten (knooppuntwaarde) en uitgebouwde (voorzieningen) kernen. Daarbuiten wordt ernaar gestreefd om de open ruimte maximaal te vrijwaren. Binnen de kernen wordt ingezet op een ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau (locatie- en kernenbeleid) zijn bepalend voor de ontwikkelingskansen inzake bijkomende woonontwikkelingen. De opdracht is bijgevolg hoger ten aanzien van de plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau. Er wordt prioritair ingezet op een kwalitatieve en selectieve verdichting van de goed ontsloten en uitgebouwde plekken (kernen met een stedelijk karakter, stationsomgevingen, etc.). De regie om deze selectieve verdichting vorm te geven ligt bij de gemeente. De ruimtelijke ordening van de kern dient te worden bepaald door de gemeente. In de bijlage bij het beleidsplan wordt de kern Opwijk gesuggereerd als strategische dorpskern. Deze kernen kunnen verhoudingsgewijs meer bijkomende groei opvangen dan de andere dorpskernen. Buiten de stedelijke kernen zijn het dus deze 'strategische dorpskernen' die hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, bedrijvigheid, voorzieningen) dienen op te vangen.

Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

De herziening van het gemeentelijk structuurplan van Opwijk werd op 10 november 2016 door de deputatie goedgekeurd. Het belangrijkste onderliggende ruimtelijke principe bij de uitbouw van de gewenste nederzettingsstructuur binnen deelruimtes is de creatie van een compact hoofddorp Opwijk met een rijk aanbod aan voorzieningen. Volgende relevante beleidslijnen worden voor de kern van Opwijk vooropgesteld:

- verweven van wonen, diensten en lokale bedrijven;
- renoveren van het woningbestand;
- bufferen van bedrijven ten opzichte van woonomgevingen;
- aandacht hebben voor de kwaliteit van het openbaar domein;
- nastreven van transparantie van randen die grenzen aan openruimtegeheilen;
- compact houden van het hoofddorp;
- behouden en concentreren van de belangrijkste kleinhandel, publieke functies en sociaal-culturele activiteiten (vb. gemeentehuis en jeugdhuis)

binnen dit gebied; versterken van de publieke as gevormd door het jeugdhuis, Hof ten Hemelrijk, de kerk en het gemeentehuis;

- voorzien van een afwegingskader waar meergezinswoningen binnen de kern toegelaten kunnen worden.

Volgende criteria worden hierbij gehanteerd:

o mogelijke hinder op de omliggende gebouwen dient beperkt te zijn;

o inpassing in het landschap en de inpassing in het dorpsbeeld;

o bereikbaarheid van een primair dienstenaanbod;

o het architecturale of historisch waardevolle karakter van panden;

o de nabijheid van openbaar vervoer;

o de mobiliteitsimpact (straatbreedte, aantal mogelijke parkeerplaatsen, ...).

- de toegang tot de kern wordt benadrukt door middel van poorten die de overgang benadrukken tussen de kern en het open ruimtegebied;

- de groen-fiets-en wandelas van de Leirekensroute wordt ook binnen de kern verder geaccentueerd.

De stationsomgeving is beperkt tot haar onmiddellijke omgeving met inbegrip van de pendelparkings. Gemengde functies horende bij de stationsomgeving (niet enkel wonen) kunnen in beperkte mate worden versterkt. Dit moet kaderen in een herstructurering van de stationsomgeving.

Bespreking van de planopties

Het RUP 'Herziening RUP Station' beoogt een modernisering en optimalisering van het bestaande RUP 'Station', zonder daarbij de bestaande mogelijkheden al te ver in te perken dan wel uit te breiden. Op ruimtelijk vlak gaat dus om een eerder kleine bijsturing die weliswaar belangrijk zal zijn om een kwalitatieve (ruime) stationsbuurt te voorzien in Opwijk.

Bij de planopties worden volgende opmerkingen en suggesties geformuleerd:

- De arcering van het artikel 'overdruk Dorpssteeg' verschilt licht tussen het grafisch plan en de legende.

- In functie van detailhandel kan de Stationsstraat, als as tussen de handelskern en het station, een interessante plek worden om detailhandel te stimuleren. De cel detailhandel van de provincie kan hierin advies geven.

- In de toelichting bij 1.5.2 wordt best ook de provinciale verordening met betrekking tot het overwelven van grachten en onbevaarbare waterlopen vermeld.

- De toevoeging van een algemeen voorschrift rond overstromingsrobuust bouwen is zeer nuttig. Eventueel kan dit nog verduidelijkt worden (bijvoorbeeld in de toelichting) met een aantal concrete maatregelen die vanuit de watertoets in deze zones zouden opgelegd worden: o Vloerpeilen van nieuwe gebouwen dienen zich minstens 30 cm boven het overstromingspeil T100 te bevinden (te evalueren per perceel). Dit is ook van toepassing wanneer er enkel water op de straat wordt gemodelleerd;

o Er mag geen ruimte voor water verloren gaan (noch in oppervlakte, noch in volume). Beide dienen binnen de perceelsgrenzen en aanliggend aan het watergevoelige gebied gecompenseerd te worden;

o Er mogen geen ondergrondse volumes of constructies gebouwd worden tenzij deze kunnen functioneren als compenserende maatregel, overstromingsbuffer of opvang;

o Het is verboden de bouwmogelijkheden kunstmatig op te drijven. Dit houdt een verbod in op (her)verkavelen, het splitsen van percelen, het verdichten van de densiteit enzovoort;

o Het bouwen van vrijstaande bijgebouwen (bijv. tuinhuis, berging, vrijstaande garage, en dergelijke) is niet toegelaten;

o Het plaatsen van een zwembad is niet toegelaten.

Na het verslag gehoord te hebben van Ann Schevenels, als lid van de deputatie, beslist de deputatie:

BESLUIT

1. Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station', zoals voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Opwijk bij besluit van 27 februari 2024, gunstig te adviseren, overwegende dat het niet in strijd is met de beleidsopties van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant.

Voorwerp van advies	Behandeling
1. De arcering van het artikel 'overdruk Dorpssteeg' verschilt licht tussen het grafisch plan en de legende.	Dit dient bijgestuurd te worden.
2. In functie van detailhandel kan de Stationsstraat, als as tussen de handelskern en het station, een interessante plek worden om detailhandel te stimuleren. De cel detailhandel van de provincie kan hierin advies geven.	<i>Hier wordt akte van genomen.</i> <i>In het huidige RUP is de Stationsstraat en Marktstraat aangeduid als zone voor winkelstraat. De gemeente is hiervan afgestapt, maar wenst een aandeel centrumondersteunende functies te voorzien bij nieuwe ontwikkelingen bovendien laten de stedenbouwkundige voorschriften detailhandel toe bij nieuwe ontwikkelingen.</i>
3. In de toelichting bij 1.5.2 wordt best ook de provinciale verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen vermeld.	Dit dient vermeld te worden.
4. De toevoeging van een algemeen voorschrift rond overstromingsrobuust bouwen is zeer nuttig. Eventueel kan dit nog verduidelijkt worden (bijvoorbeeld in de toelichting) met een aantal concrete maatregelen die vanuit de watertoets in deze zones zouden opgelegd worden.	De voorgestelde maatregelen binnen het advies zullen toelichtend opgenomen worden bij het voorschrift.
De GECORO neemt akte van het advies van de deputatie en adviseert de onder behandeling opgenomen aanpassingen.	

Behandeling bezwaarschriften

Bezwaar 1

Voorwerp van bezwaarschrift	behandeling
1. De bezwaarindiener is het niet eens met het volgende voorschrift: <i>"Bij de ontwikkeling van meer dan 3 nieuwe</i>	<i>Het vermelde artikel (bepaling binnen artikel 6: Zone voor wonen in kerngebied – A) doet enkel en alleen uitspraken over het aandeel</i>

<p><i>entiteiten binnen eenzelfde project moet minstens 20% van de bruto vloeroppervlakte – met een minimum van 100 m² - voorbehouden blijven voor het invullen van één of meerdere centrumondersteunende functies”.</i></p> <p>De bezwaarindiener is van mening dat bij een project van 6 appartementen (2 per verdiep) de woning zal moeten opsplitsen (2 inkomhallen, 2 trappen, 2 x vaste kosten,...) tenzij de eigenaar zelf een winkel wil, maar dan moet men dat toelaten maar niet verplichten. Dit is een manier om alles veel duurder te maken.</p>	<p><i>centrumondersteunende functies dat voorzien moet worden bij de ontwikkeling van meer dan 3 nieuwe entiteiten. Over het opsplitsen van woningen vanaf 6 appartementen, wordt hier geen uitspraak gedaan.</i></p> <p><i>Het kan bovendien niet de bedoeling zijn om een project van zes entiteiten op te splitsen in twee keer drie entiteiten teneinde aan gewraakt voorschrift te ontkomen. Deze vorm van ‘saucissonneren’ zal niet aanvaard worden. Beide projecten samen zullen als één geheel beschouwd worden.</i></p>
<p>De bezwaarindiener is het niet eens met het volgende voorschrift: <i>“Elke wooneenheid dient kwalitatief te worden ingericht en heeft een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m²” (Bepaling binnen artikel 6: Zone voor wonen in kerngebied – A)</i></p> <p>Hieronder volgt de verschillende argumentatie:</p>	
<p>2. De bezwaarindiener vraagt zich af wat “elke wooneenheid ... en heeft een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m²” in de praktijk betekent.</p>	<p><i>In de terminologie van de stedenbouwkundige voorschriften staat het volgende opgenomen:</i></p> <p><i>Vloeroppervlakte: “De vloeroppervlakte van een gebouw bestaat uit de som van de vloeroppervlakten van alle tot het gebouw behorende binnenruimten.”</i></p> <p><i>De netto-vloeroppervlakte van een ruimte of gebouw is de oppervlakte gemeten op vloerniveau tussen de bouwmuren. Netto betekent dan ook dat onbruikbare delen niet meegerekend worden.</i></p> <p><i>Volgens de bepaling moet elke wooneenheid dus een gemiddelde netto vloeroppervlakte van 80 m² hebben. In de toelichtende bepalingen staat ook nog het volgende opgenomen: “De minimale netto-vloeroppervlakte geldt voor het volledige bouwproject. Het is mogelijk om binnen één bouwproject een differentiatie van netto-vloeroppervlaktes te voorzien.”</i></p> <p><i>De definitie van de netto-vloeroppervlakte dient toegevoegd te worden aan de terminologielijst. Het gaat steeds over de oppervlakte binnen de buitenmuren inclusief de binnenmuren.</i></p> <p><i>Daarnaast is de gemiddelde netto vloeroppervlakte van 80 m² enkel van toepassing voor nieuw te realiseren meergezinswoningen. Er wordt opgemerkt dat dit onder art 6 zone voor wonen in kerngebied – A (pg.</i></p>

	<p>19) niet geconcretiseerd werd. Dit dient aangepast te worden. Voor bestaande vergunde meergezinswoningen is een overgangsregeling voorzien.</p>
<p>3. Om tot een netto oppervlakte van 80 m² te komen heeft men – volgens de bezwaarindiener – een oppervlakte nodig tussen 100 à 115 m² bruto oppervlakte. Met een maximale bouwdiepte van 12 m op de verdieping heeft men dus een voorgevel nodig van 8,33 tot 9,52 m. Haast geen van de gesloten bouwgronden in dit RUP voldoet hieraan. De meesten zijn 6 m breed. Hier kunnen dus geen appartementen op 1 verdieping meer worden (her-)bouwd en haast alle bestaande appartementen zijn dus 'te klein'.</p>	<p><i>In de stedenbouwkundige voorschriften worden er geen bepalingen vastgelegd voor wat betreft de noodzakelijke gevelbreedte van een ontwikkeling. Er wordt enkel vastgelegd dat woningen een minimale gevelbreedte van 6 m dienen te hebben. Bestaande woningen mogen dus niet opgesplitst worden indien daaruit woningen zouden voortkomen van minder dan 6 m breedte.</i></p> <p><i>Wat betreft het deel van het bezwaar dat gaat over het 'niet kunnen realiseren van appartementen op 1 verdiep' wordt er verwezen naar nieuwe woonvormen zoals: koppelwoningen, duplexappartementen,... waarbij het wonen van één wooneenheid verdeeld kan worden over verschillende bouwlagen.</i></p>
<p>4. De bezwaarindiener vraagt zich af wat er gebeurt met de oppervlakteverplichting bij de ontwikkeling van een winkel of café met daarboven een wooneenheid.</p>	<p><i>Er wijzigt niks aan de oppervlakteverplichting voor de woningen. In de stedenbouwkundige voorschriften staat duidelijk vermeld dat elke wooneenheid kwalitatief ingericht dient te worden en heeft een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m². Voor de centrumondersteunende functies (zoals een winkel of een café) geldt dat bij de ontwikkeling van meer dan 3 nieuwe entiteiten binnen eenzelfde project er minstens 20% van het bruto vloeroppervlakte (BVO) – met een minimum van 100 m² - voorbehouden moet blijven voor het invullen van één of meerdere centrumondersteunende functies.</i></p> <p><i>Minstens 20% van de BVO – met een minimum van 100 m² - moet dus ingevuld worden met een centrumondersteunende functie en de resterende vloeroppervlakte wordt verdeeld met wooneenheden (die een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m² dienen te hebben).</i></p>
<p>5. De bezwaarindiener is van mening dat het enkel mogelijk is om kleine en betaalbare appartementen (voor alleenstaande of klein gezin) te kunnen zetten, als er ook een enorm appartement ontwikkeld wordt. Sociaal-beschermend is dit voorschrift – volgens de bezwaarindiener - dus waardeloos.</p>	<p><i>De minimale netto-vloeroppervlakte geldt voor het volledige bouwproject. Het is dus mogelijk om binnen één bouwproject een differentiatie van netto-vloeroppervlaktes te voorzien van kleinere en grotere appartementen. Op deze manier wordt een goede mix nagestreefd en worden ontwikkelingen die louter grote of louter kleine appartementen aanbieden geweerd.</i></p> <p><i>Appartementen met een netto-vloeroppervlakte van 80 m² zijn doorgaans 2 slaapkamer-appartementen en bevinden zich qua oppervlakte tussen die van een 1 slaapkamer-appartement en een</i></p>

	<i>3slaapkamer-apartement. Deze visie ligt in lijn met de vandaag gekende woonnoden.</i>
<p>6. De bezwaarindiener haalt ook een artikel van de Vlaamse overheid aan waarin staat dat “de totale netto-vloeroppervlakte van een zelfstandige woning minstens 18 m² moet zijn”. “In de RUP ’s van andere zones en in andere gemeentes worden de maximale afmetingen wel bepaald, maar haast nooit de minimale afmetingen.”</p>	<p><i>Door te werken met een gemiddelde netto-oppervlakte wordt in zekere zin ook een minimum bepaald. Toelichtend wordt bovendien meegegeven dat “de leefkwaliteit en leefruimte moet hierbij steeds in verhouding zijn tot de verschillende slaapkamers.”</i></p> <p><i>Tot slot dient steeds tegemoet gekomen te worden aan de goede ruimtelijke ordening.</i></p>
<p>7. De bepaling over de minimale netto-vloeroppervlakte gaat volgens de bezwaarindiener ook in tegen de algemene doelstellingen uit het dossier zelf. Volgens de bezwaarindiener is er een tegenstelling op pagina 30 van de toelichtingsnota. “Om de vergrijzing en de gezinsverdunding op te vangen, is een aangepaste woontypologie nodig in de kernen. Vooral het aanbod aan kleine wooneenheden moet versterkt worden. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de dorpskernen terecht komen. Daarom is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen” t.o.v. “Er wordt gestreefd naar een selectieve verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.”</p>	<p><i>Er is helemaal geen tegenstrijdigheid in de twee vermelde passages die door de bezwaarindiener geciteerd worden. Deze passages vullen elkaar aan en gaan over het feit dat er vandaag meer nood is aan kleine wooneenheden (bvb. appartementen) door de vergrijzing en de gezinsverdunding. Dat neemt niet weg dat deze nieuwe ‘kleinere’ wooneenheden ook gerealiseerd kunnen worden binnen het bestaande woonweefsel onder de vorm van een verdichting met hogere woondichtheden tot gevolg.</i></p> <p><i>De GeCoRO benadrukt het uitgangspunt van een divers woonaanbod, waarin zowel appartementen met kleinere, gemiddelde en grotere oppervlakten gerealiseerd kunnen worden, zonder een overaanbod van te kleine entiteiten te faciliteren.</i></p>
<p>8. Een volumebeperking (maximale hoogte en/of bouwdiepte) vindt de bezwaarindiener vaak in een RUP uit de naburige gemeenten, maar een oppervlakte-verplichting niet.</p>	<p><i>Zoals reeds gesteld wordt er ook geen specifieke oppervlakte-verplichting mee opgenomen. Er wordt binnen de stedenbouwkundige voorschriften enkel vermeld dat elk nieuwe wooneenheid kwalitatief ingericht dient te worden met een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m².</i></p>
<p>9. Een appartementsgebouw dat niet meer aan de huidige normen voldoet (vb. EPC of kwaliteitsnormen) en alleen geschikt is om af te breken en te herbouwen zal – volgens de</p>	<p><i>Het RUP heeft tot doel om een divers woonaanbod qua appartementen te voorzien. Indien hetzelfde aantal appartementen niet kan worden gehaald door toedoen van het RUP kan verondersteld worden dat het</i></p>

<p>bezwaarindieners - geen koper meer vinden. Appartementenbouw afbreken en evenveel appartementen herbouwen, wordt niet langer mogelijk gemaakt binnen dit RUP.</p>	<p>gaat over verschillende appartementen ver onder 80 m². Dit is niet wenselijk vanuit het beleid.</p>
<p>10. De bezwaarindieners heeft een probleem met de te verwachten kostprijs voor de (nieuwe) appartementen. Met dit RUP worden woningen voor alleenstaanden en kleine gezinnen geweerd. Wonen in nieuwbouw (kopen of huren) zal voor velen niet betaalbaar meer zijn.</p>	<p>Het is absoluut geen doelstelling van dit RUP om appartementen voor alleenstaanden of kleine gezinnen te weren. Wel wordt gezorgd dat er geen overaanbod gecreëerd wordt van (te) kleine appartementen. Er wordt gestreefd naar een divers woonaanbod.</p> <p>Het RUP heeft verder geen vat op de te verwachten kostprijs of huurprijs van nieuwbouwwoningen. Dit wordt bepaald door de economische markt.</p>
<p>De GECORO besluit het bezwaar gedeeltelijk te aanvaarden op basis van de onder 'behandeling' vermelde motivering en adviseert de onder behandeling opgenomen aanpassingen.</p>	

Bezwaar 2

Voorwerp van bezwaarschrift	behandeling
<p>11. Volgens de bezwaarindieners is er een gebrek aan een vereiste belangenafweging. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit is het ultieme streefdoel, en dit zowel voor de huidige als voor de toekomstige generaties. Dat is met het ontwerp-RUP onvoldoende het geval.</p>	<p>In de toelichtingsnota staan verschillende doelstellingen van het RUP opgesomd. Hieruit blijkt dat het RUP wel degelijk streeft naar een kwalitatieve toekomstvisie voor het volledige plangebied. Ook binnen de stedenbouwkundige voorschriften staan er verschillende kwaliteitseisen opgenomen die deze 'ruimtelijke kwaliteit' waarborgen.</p>
<p>12. De aanwezigheid van de spoorweg zorgt - volgens de bezwaarindieners - niet noodzakelijk voor enige overlast naar de naastgelegen ontwikkelingen. Voor de projectzone Vanbreuzewerd werd reeds een akoestische studie opgemaakt waarbij is gebleken dat er in functie van het beoogde project geen overlast aanwezig is. Er wordt geopteerd om in de stedenbouwkundige voorschriften aan te vullen dat d.m.v. een studie akoestiek de genomen maatregelen verantwoord dienen te worden. Geluidswerende ingrepen en maatregelen komen vaak storend over in een ruimtelijke context en hebben hierbij ook nadelen naar ruimtebeleving. In deze zin lijkt het opportuun</p>	<p>Het bestuur is er geen voorstander van om studies te gaan opleggen in de vergunningsaanvraag. Voor zover er een studie is of zou zijn, dan kan deze deel uitmaken van de concrete toepassing van artikel 1.9. "Geluidswerende maatregelen langs de spoorweg".</p> <p>Deze bepaling wordt dan gecombineerd met de reeds opgenomen voorwaarden in de stedenbouwkundige voorschriften voor wat betreft kwalitatieve geluidswerende ingrepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ze zijn goed ingepast binnen de (woon)omgeving; - ze maken deel uit van het ontwerp; - ze betekenen een ruimtelijke en/of functionele meerwaarde voor de omgeving en vormen geen geïsoleerd element.

<p>om eerst de noodzaak te duiden, alvorens geluidswerende ingrepen en maatregelen worden overwogen.</p>	
<p>13. Indicatieve ontsluitingsweg - Het Ontwerp RUP voorziet dat: <i>“De ontsluitingsweg wordt gerealiseerd ter ontsluiting van het station (tracé A) en de ontsluiting van woningen gelegen langsheen de Fabriekstraat (tracé B). Tracé B kan hierbij niet aangewend worden ter ontsluiting van de projectzone Vanbreuze.”</i></p> <p>De keuze van de ontsluiting lijkt gebaseerd te zijn op de mobiliteitsstudie die opgemaakt werd in het kader van de herziening van RUP Station.</p> <p>Deze studie betreft een louter kwalitatieve studie. De enige kwantitatieve gegevens die erin zijn opgenomen komen uit het MOBER voor de site Vanbreuze. Deze zijn correct weergegeven, maar worden niet verder gedeut, waardoor het onterecht lijkt dat een project met 44 wagens per uur zeer veel verkeer zal genereren, zodat een integrale herziening zich aandient.</p> <p>In deze mobiliteitsstudie staat nergens letterlijk dat een project met enkel een ontsluiting naar de Fabriekstraat verkeerskundig niet haalbaar is. Er wordt wel gepleit voor éénrichtingsverkeer (voor wagens) in de Fabriekstraat in combinatie met het statuut van fietsstraat. Hierbij wordt vergeten te vermelden dat dan al het verkeer over de stationsparking zal moeten wegrijden, wat volgens de bezwaarindiener toch niet de bedoeling kan zijn. Het behoud van dubbelrichtingsverkeer in de Fabriekstraat lijkt volgens de bezwaarindiener in het bijzonder aangewezen.</p>	<p><i>Deze mobiliteitsstudie werd opgemaakt om te kunnen nagaan welke keuzes qua mobiliteit het best worden genomen inzake de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving en de verdere herziening van het bestaande RUP Station. De belangrijkste conclusies werden samengevat in de nota en bij de evaluaties van de scenario's werd een besluit neergeschreven.</i></p> <p><i>De mobiliteitsstudie vertrekt vanuit de bestaande visie omtrent het realiseren van de fietstunnel in de Fabriekstraat. In de toelichtingsnota werd het volgende opgenomen: “De spoorwegnetbeheerder Infrabel zal op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat sluiten om de kruising met het autoverkeer op te heffen. In de plaats wordt een fietstunnel voorzien. De Fabriekstraat krijgt hierbij een nieuw straatprofiel dat zich hoofdzakelijk ikt op het traag verkeer. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langsheen de Fabriekstraat. Slechts in zeer beperkte mate acht het beleid het nog wenselijk om bijkomende verkeersgeneratie via de Fabriekstraat te laten ontsluiten. In de doelstellingen van het RUP wordt daarom opgenomen dat er een alternatieve ontsluiting mogelijk gemaakt dient te worden naar de pendelparking van het station (zone IA) en de Vanbreuze site (zone IC).</i></p>
<p>14. De bezwaarindiener vraagt om in het licht van de lopende vergunningsaanvraag voor de site Vanbreuze een duidelijke overgangssituatie mee op te nemen. Als overgang dient omschreven te worden dat voor een eerste fase het nog toegelaten is te ontsluiten via de Fabriekstraat (voor de in/uitrit zijde Fabriekstraat) en dit eventueel te combineren voor de sociale huisvestingsmaatschappij en de private woonontwikkeling. In een latere fase, na de aanleg van de verbindingsweg, zal het parkeerterrein van de private ontwikkeling dus ofwel gedeeltelijk ofwel volledig kunnen</p>	<p><i>Gelet op het feit dat de timing van realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg moeilijk in te schatten is wordt het voorstel van een overgangmaatregel waarbij de Fabriekstraat tijdelijk kan gebruikt worden als ontsluitingsweg voor site Vanbreuze als wenselijk beschouwd. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP zal dan ook expliciet vermeld worden dat een dubbele ontsluiting van de parkeerbak, zowel via de Fabrieksstraat als via de nieuwe ontsluitingsweg, gerealiseerd moet worden.</i></p>

<p>verlopen zoals in het RUP voorzien via een in/uitrit aan de nog nieuwe te realiseren weg. Op deze wijze wordt een tijdelijke overgangsmaatregel genomen in het RUP die een mogelijk langdurige braakligging van het terrein en toekomstige ontwikkelingen niet hypothekeren.</p>	
<p>15. Naar gebruiksvriendelijkheid is het aangewezen dat de parkeerbak via twee kanten, zowel via de Fabriekstraat, als via de nieuwe aan te leggen wegenis, kan worden bediend.</p>	<p><i>Zie behandeling opmerking 14.</i></p>
<p>16. Er dient binnen de stedenbouwkundige voorschriften ook rekening gehouden te worden met het uitzonderlijk plaatselijk verkeer (zoals hulpdiensten). In het advies van de brandweer op de ingediende verkavelingsaanvraag van Site Vanbreuze eist de brandweer een 2de uitweg voor de hulpdiensten langs de wegenis NMBS. Het RUP dient hierin te voorzien.</p>	<p><i>Het RUP staat dit niet in de weg.</i></p>
<p>17. Zone voor wonen in kerngebied – B. Het RUP voorziet voor deze zone een harmonieus aansluiten op voorkomend aanpalende gebouwen. Het begrip aanpalende gebouwen is niet gedefinieerd binnen het RUP, zodat dit dient te worden begrepen vanuit haar spreekwoordelijke betekenis.</p>	<p><i>Met aanpalende gebouwen worden fysiek aangrenzende gebouwen bedoeld. Dit dient mee opgenomen te worden binnen de terminologie.</i></p>
<p>18. Het overdreven reguleren aan de hand van algemeen omvattende bepalingen, zonder concretisering, staan bepaalde kwalitatieve ontwikkelingen in de weg.</p>	<p><i>De algemeen omvattende bepaling waarbij er wordt gestreefd naar een invulling van projectzones volgens totaalconcept is niet noodzakelijk om de kwaliteit van het project als geheel op zich en als onderdeel van de gehele projectzone te waarborgen. Dit garandeert niet een kwalitatieve ontwikkeling van het gebied.</i></p>
<p>19. Het is volgens de bezwaarindieners niet wenselijk om bepalingen op te nemen die de inplanting van nieuwe meergezinswoningen, die naar inplanting en typologie uiteraard anders zijn dan de onmiddellijke omgeving, laat afstemmen op de gebouwen in de onmiddellijke omgeving (eengezinswoningen). Deze algemene bepaling kan dus beter achterwege worden gelaten en heeft geen meerwaarde bij een optimale kwalitatieve ontwikkeling.</p>	<p><i>Binnen de stedenbouwkundige voorschriften van de projectzones (art. 8) wordt er gestreefd naar een plan volgens totaalconcept. Hierin worden criteria opgenomen waaraan voldaan moet worden. Eén van deze criteria gaat over het realiseren van een kwalitatief straatbeeld waarbij wordt gesteld dat de inplanting van nieuw op te richten hoofdgebouwen dienen afgestemd te worden op de inplanting van gebouwen in de onmiddellijke omgeving. Deze bepaling gaat hoofdzakelijk over het kunnen blijven garanderen van de privacy, zichtrelaties, bezonning, ... van de reeds aanwezige woningen.</i></p>

	<p><i>Verder staat er bij de bepaling van de ‘afstemming op omgeving’ opgenomen dat de invulling van de projectzones maximaal moet worden afgestemd op de omgeving en dat de ontwikkeling de kwalitatieve en functionele kenmerken van de omgeving moet versterken en/of aanvullen.</i></p> <p><i>Het is voldoende duidelijk dat het niet de bedoeling is om bij de nieuwe ontwikkeling een ‘kopie’ te maken van de bestaande structuur. Wél wordt een verantwoorde aansluiting / overgang gevraagd.</i></p>
<p>20. <i>“Bij de gehele of gedeeltelijke inrichting van de pendelparking binnen de site Vanbreuze (art. 8.2) dient een volledig aanlegplan en een inrichtingsplan met de definitieve locatie en met een duidelijke aanduiding van de toegangen opgemaakt te worden.”</i></p> <p>De bezwaarindiener vraagt om toe te voegen dat deze bepaling enkel slaagt op zone 1.a en niet op geheel artikel 8.2.</p>	<p><i>Dit dient verduidelijkt te worden in de stedenbouwkundige voorschriften.</i></p>
<p>21. De bezwaarindiener stelt dat vandaag vele ondergrondse parkeerplaatsen niet ingevuld geraken en aldus ruimtelijk nadelig zijn, doordat een te hoge parkeernorm wordt gehanteerd. In deze zin lijkt een parkeernorm van 1 per wooneenheid en 1,2 per centrum ondersteunende functie meer dan voldoende te zijn en wenselijk op te nemen in het RUP. Hiermee wordt de mogelijkheid gecreëerd om de parkeerverordening die op heden achterhaald is, op te heffen.</p>	<p><i>De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto’s en fietsen en realisatie van bergruimte bij meergezinswoningen blijft van kracht voor zover de bepalingen van het RUP niet strenger optreden. De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP doen vandaag geen uitspraken over de opgelegde parkeernorm waarmee het beleid vasthoudt aan de parkeernormen opgenomen in de stedenbouwkundige verordening.</i></p>
<p>22. <i>“De fietsenstallingen voor bewoners worden verplicht voorzien binnen de footprint van de woningen op een goed bereikbare plaats.”</i></p> <p>Deze bepalingen legt een zware beperking op in het RUP en is strijdig met andere bepalingen in het RUP waar groepswohnungen en meerdere lagen een vereiste zijn teneinde de omgeving kwalitatief in te vullen. Er wordt door de bezwaarindiener vooropgesteld dat de fietsenstallingen niet moeten worden meegeteld in de B/T en V/T van de ontwikkeling.</p> <p>Diverse opties moeten mogelijk blijven, vb. gemeenschappelijke ondergrondse fietsenstallingen die vallen buiten de footprint van de woningen (gezien deze centraal en vlot</p>	<p><i>Binnen het plangebied wordt het STOP-principe als leidraad gehanteerd. Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar (collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij het Privé gemotoriseerd vervoer. Het is dan ook met deze insteek dat een goede locatie en toegankelijkheid van de fietsenstallingen – gekoppeld aan de woning - opportuun is.</i></p> <p><i>Wel is het wenselijk de bepaling te versoepelen zodat fietsenstalplaatsen voor bewoners eveneens ondergronds mogen voorzien worden waardoor ze de V/T index niet affecteren. De combinatie van bovengrondse en ondergrondse fietsenstalplaatsen moet toelaten om het fietsgebruik te allen tijde te stimuleren. Voor de fietsenstalplaatsen van bezoekers is het daarnaast wenselijk om op het maaiveld de nodige</i></p>

<p>bereikbaar dienen te zijn) en bovengrondse fietsenstallingen geïntegreerd in het landschap (voor vb. het aandeel bakfietsen).</p>	<p><i>mogelijkheden te voorzien zolang ze kwalitatief ingepast worden, aansluitend op de bebouwing.</i></p> <p><i>Het is tot slot onduidelijk over welke 'strijdigheid' er net gesproken wordt aangezien er in de stedenbouwkundige voorschriften vermeld staat dat de fietsenstalling voor verschillende wooneenheden/functies/bedrijven gemeenschappelijk gerealiseerd mogen worden zolang deze zich in hetzelfde bouwvolume bevinden.</i></p>
<p>23. Voor de “deelzone 1C zone voor wonen op de site Vanbreuze” worden de centrumondersteunende functies in het Ontwerp RUP vastgelegd op minimum 15% van de totale oppervlakte BVO. Deze bepaling opgenomen in het RUP als een minimum norm is – volgens de bezwaarindiener - totaal ondoordacht en geenszins het gevolg van enige voorafgaandelijke studie en analyse.</p> <p>Als er een minimum van 15% centrumondersteunende functies voorzien wordt, dan resulteert dit in 3/4 van het gelijkvloers van de footprint van de residentiële ontwikkeling die wordt toegelaten, en dit bij de minimum invulling. Dit is totaal niet realistisch en totaal disproportioneel.</p> <p>Een dergelijke invulling met zoveel centrumondersteunende functies zal bijkomend ook de gewenste differentiatie van de huisvestingsmogelijkheden hypothekeren (vb. de wens om ook een kwalitatieve woonfunctie op het gelijkvloers te voorzien met toegang tot een privatieve tuin, gemeenschappelijke groenzone e.a.).</p> <p>Als er dan ook nog rekening gehouden moet worden met het realiseren van centrumondersteunende functies die niet storend zijn voor de omgeving, in aantal bewegingen, qua mobiliteit, etc., dan is een invulling hiervan onmogelijk.</p>	<p><i>Het is een doelstelling van het RUP om te streven naar meer centrumondersteunende functies en lokale handel. Daar de gemeente effectief haar kern wil versterken, is een minimumpercentage opgenomen. Dit minimumpercentage zal binnen de stedenbouwkundige voorschriften gereduceerd worden naar 10%. Op deze manier kan er ook ingespeeld worden op goede inplanting van dergelijke functies op goed gelegen locaties, zoals aan het station.</i></p> <p><i>De GeCoRO treedt, vooral gelet op de nabijheid van de stationsfunctie, het belang van de realisatie van een voldoende ruim aanbod aan centrumondersteunende functies bij.</i></p>
<p>24. De bezwaarindiener vindt de terminologie van de “centrumondersteunende functies” opgenomen in artikel 2 in contradictie staan met de hoeveelheid oppervlakte die gevraagd wordt (15% van totale BVO = +2.200 m² voor de site Vanbreuze). Er wordt dan ook gevraagd om dit te reduceren tot hoogstens 15% van het gelijkvloers verdieping die ingevuld zou kunnen worden met vrije beroepen en gelijkaardige centrumondersteunende functies.</p>	<p><i>Zie punt 23.</i></p>

<p>25. De bezwaarindiener stelt vast dat de bewoonbaarheid op de projectsite (bewoonbare oppervlakte/vloeroppervlakte) verkleind werd t.o.v. het bestaande RUP. Deze verkleining lijkt strijdig met de principes zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, e.a. waar de kernversteving een belangrijk aspect is om een differentiatie in woonaanbod mogelijk te maken, nu ... maar ook voor de toekomst, waar betaalbare woningen door een onder aanbod op de markt meer een meer noodzakelijk zijn.</p>	<p><i>Dit wordt tegengesproken binnen het plenair advies van de provincie Vlaams-Brabant waar gesteld wordt dat het RUP past binnen de beleidsopties van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant.</i></p> <p><i>Er wordt nog steeds een verdichtingsproject toegelaten op de site Vanbreuze, maar dit beter afgestemd op de draagkracht van de omgeving ten opzichte van de ruimere ontwikkelingsmogelijkheden binnen het huidige RUP.</i></p>
<p>26. Rekening houdend met de wensen en wijze van een ontwikkeling met groene en doorlaatbare zones, zou het RUP minstens een even grote invulling in de projectsite moeten voorzien zoals opgenomen in het bestaande RUP. In deze zin dient de B/T en V/T te worden verruimd, met een verlaging van de gemiddelde vloeroppervlakte van 80 m².</p>	<p><i>Het is een doelstelling van het RUP om de stedenbouwkundige voorschriften van het huidige RUP Station te herevalueren en bij te sturen waar nodig. De herziening van het RUP Station heeft dan ook tot doel om de voorschriften voor het projectgebied 'site Vanbreuze' te evalueren en te updaten vb. door de gemeenschapsvoorzieningen afdwingbaar te maken, inzetten op een multifunctioneel ruimtegebruik, extra inzetten op ontharding, autotoegankelijkheid van site tot een minimum beperken zodat er veel ruimte overblijft voor een groene publieke parkomgeving rondom de woonontwikkeling(en), Al deze doelstellingen zijn niet langer combineerbaar met de woondichtheden die voorzien werden binnen RUP Station.</i></p> <p><i>Ten opzichte van het huidige RUP werd reeds een versoepeling doorgevoerd van <u>minimum</u> 80 m² naar <u>gemiddeld</u> 80 m². Voor een verdere bespreking van de visie omtrent de verlaging van de gemiddelde netto-vloeroppervlakte: zie behandeling punt 2 t.e.m. 10.</i></p>
<p>27. De gemiddelde vloeroppervlakte van 80 m² contrasteert met de bepalingen zoals deze in de scopingnota uitvoerig werden uiteengezet.</p>	<p><i>Het is onduidelijk uit welke passage van de scopingnota de bezwaarindiener deze conclusie trekt.</i></p> <p><i>In de scopingnota staat de visie omtrent het reduceren van de bouwmogelijkheden en het werken met een gemiddelde netto-vloeroppervlakte van 80 m² per wooneenheid, nochtans wel opgenomen.</i></p>
<p>28. Er wordt door de bezwaarindiener gevraagd om een verhoging van de bouwlagen en woonlagen toe te laten. De wensen en mogelijkheid zou opengelaten moeten worden zodat het project zelf een meerwaarde kan betekenen voor de goede ruimtelijke ordening.</p>	<p><i>Er kan niet ingegaan worden op deze wens. Het toegelaten aantal bouwlagen werd reeds opgetrokken ten opzichte van het huidige RUP.</i></p> <p><i>Door deze bepalingen mee op te nemen in de stedenbouwkundige voorschriften wordt de kwaliteit van het project als geheel op zich en als onderdeel van de gehele projectzone steeds gewaarborgd en heeft de</i></p>

	<i>gemeente een wettelijk kader waarbinnen ze vergunningen kunnen verlenen.</i>
29. Wat betreft de kroonlijsthoogte lijkt er een fout te zijn geslopen in de stedenbouwkundige voorschriften. In geval van 2 bouwlagen wordt een max. kroonlijsthoogte van 6,40 m voorzien. In geval van 3 bouwlagen wordt een max. kroonlijsthoogte van 9,60 m voorzien. Deze hoogtes houden geen rekening met de voorziene centrumondersteunende functies die doorgaans een hogere bouwhoogte vragen op het gelijkvloers. Hierdoor zijn opnieuw tal van restricties die een kwalitatieve invulling onmogelijk maken.	<p><i>Het is opportuun om een uitzonderingsbepaling op te nemen die toelaat om een ruimere bouwhoogte te hanteren indien op de gelijkvloerse verdieping een centrumondersteunende functie wordt voorzien waarbij een hogere plafondhoogte noodzakelijk is.</i></p> <p><i>Het bestuur is van mening dat in functie van een concrete gemotiveerde aanvraag dit zeker mogelijk moet zijn, zij het beperkt en plaatselijk en met respect voor de goede ruimtelijke ordening.</i></p> <p><i>De GeCoRO benadrukt wel dat de uitzonderingsbepaling niet kan gebruikt worden om een bijkomende bouwlaag te creëren.</i></p>
<i>De GECORO besluit het bezwaar GEDEELTELIJK te aanvaarden op basis van de onder 'behandeling' vermelde motivering en adviseert de onder behandeling opgenomen aanpassingen.</i>	

Bezwaar 3

Voorwerp van bezwaarschrift	behandeling
<p>30. De bezwaarindiener haalt aan dat er onduidelijkheid heerst omtrent het grafisch plan. Bij de bundel die tijdens het openbaar onderzoek ter inzage wordt gelegd, werd er ook een grafisch plan toegevoegd met de aanduiding van de afwijkingen in vergelijking met het oorspronkelijke grafisch plan van het RUP Station.</p> <p>Dit grafisch plan werd niet correct aangevuld. Volgens het grafisch plan van het RUP Station wordt er een overdruk aangeduid 'wandel- en fietsverbinding' (artikel 9.5) die vertrekt vanaf het doodlopend stukje van de Ringlaan, naast de huisnummers 29-33, om achter de percelen van mijn cliënt zo richting het station te lopen. Vanaf datzelfde aanvangspunt vertrekt een andere lijn rechtdoor die haaks op de spoorweg uitkomt. Op dit tracé bevindt er zich nog een aftakking richting de Fabrieksstraat. Deze overdruk komt nergens voor op dit grafisch plan.</p>	<p><i>Door het opnemen van de nieuwe ontsluitingsweg -die tevens voet- en fietspaden zal bevatten- is het niet langer noodzakelijk om een trage verbinding te voorzien richting de spoorweg vertrekkende vanaf het doodlopend stukje Ringlaan. Deze verbinding wordt namelijk opgevangen door de nieuwe ontsluitingsweg. De verbinding tussen de Fabriekstraat en het stationsplein werd nog steeds aangeduid op het grafisch plan, zij het via een andere kleur streepjeslijn.</i></p> <p><i>Deze overdruk dient ook niet aangeduid te worden op het plan met de "afwijkingen t.o.v. het bestaande RUP Station" omdat dit plan alleen de grondvlakken aanduidt.</i></p>

<p>31. De bezwaarindiener heeft problemen met de inplanting van de nieuwe ontsluitingsweg die de projectzone van Site Vanbreuze zal ontsluiten.</p> <p>In de toelichtingsnota en de scopingnota wordt de nieuwe ontsluitingsweg verantwoord door de positie van de NMBS om de parallelweg langs de spoorweg en gelegen tussen de Fabrieksstraat en het station minder te belasten en waarbij men bovendien de bestaande overweg ter hoogte van de Fabrieksstraat wenst te vervangen door een ondertunneling, enkel toegankelijk voor niet-gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Het valt hierbij op te merken dat gemotoriseerd verkeer via deze parallelweg hoe dan ook niet wordt uitgesloten, men werpt enkel op dat het 'moeilijker' zal zijn, zonder dit concreter toe te lichten. Allezins blijkt uit het plan dat wordt gevoegd, dat een ontsluiting ook na ondertunneling nog altijd mogelijk blijft (p. 54).</p>	<p><i>Het bezwaar refereert naar het plan van de 'beoogde Fietstunnel Fabriekstraat' die in de toelichtingsnota pg. 54 staat opgenomen. In deze passage wordt duidelijk opgenomen dat de spoorwegnetbeheerder Infrabel op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat wil sluiten om de kruising met het autoverkeer op te heffen. Vandaag wordt de spoorwegovergang wel frequent gebruikt door fietsende jeugd op weg naar school. Daarom wordt er vanuit de gemeente geopteerd voor een fietstunnel ter hoogte van de spoorwegovergang. De Fabriekstraat krijgt hierbij een nieuw straatprofiel dat zich ikt op het traag verkeer. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langsheen de Fabriekstraat.</i></p> <p><i>Zie ook behandeling punt 13 en 15.</i></p>
<p>32. In de scopingnota wordt verwezen naar de mobiliteitsstudie om het aantal bijkomende voertuigbewegingen in te schatten. De maximaal 60 bijkomende autoverplaatsingen per uur (spitsuren), worden als laag inschat. De bezwaarindiener vraagt zich dan ook af waarom deze bijkomende autoverplaatsingen niet kunnen opgevangen worden via de aanpassing van de Fabrieksstraat.</p>	<p><i>Zie behandeling punt 13, 15 en 31.</i></p> <p><i>Bij de bepaling van de impact van nieuwe ontwikkelingen dient in hoofdzaak rekening gehouden te worden met de sluiting van de spoorwegovergang Fabriekstraat en de ontwikkeling van de site Vanbreuze. Bij de sites Floris en Affligembrouwerij wordt geen rechtstreekse aansluiting op stationsomgeving voorzien.</i></p>
<p>33. In de scopingnota (pg. 76-80) wordt het alternatievenonderzoek uitgebreid besproken, waarbij er drie scenario's worden vergeleken: een nulscenario, scenario 1 (dat werd gekozen) en scenario 2 bis. Uit de vergelijking blijkt dat scenario 1 slechts 7 punten scoort en scenario 2bis 10 punten scoort.</p> <p>Niettemin kiest het gemeentebestuur toch voor scenario 1 omwille van drie ongegronde motieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minder onteigeningen op financieel vlak. <ul style="list-style-type: none"> o zowel scenario's 1 en 2bis halen volgens de bezwaarindiener eenzelfde score - verkeersveiligheid is beter gelet op de nabijheid van de school <ul style="list-style-type: none"> o scenario 2bis scoort beter voor het onderdeel 'Ringlaan en schoolomgeving' dan scenario 1 	<p><i>Het college achtte het verschil in punten tussen beide scenario's te klein om blindelings uit te gaan van het best scorende scenario van de mobiliteitsstudie. Er werd aan de hand van secundaire afwegingen (bvb. haalbaarheid, kostprijs,...) geopteerd voor scenario 1.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> - ruimte-efficiëntie want de site Vanbreuze wordt minder doorsneden <ul style="list-style-type: none"> o het motief is volgens de bezwaarindiener ruimte-efficiëntie van aard en staat nergens als beoordelingselement binnen het voormelde alternatievenonderzoek mee opgenomen. Als dit geen beoordelingselement vormt, mag het ook niet gehanteerd worden als argument. 	
<p>34. In het advies van de deputatie provincie Vlaams-Brabant wordt opgenomen dat het 'essentieel' is om een inrichtingsschets toe te voegen voor de projectzone Vanbreuze. De bezwaarindiener is het niet eens met het wegschrijven van dit advies onder het antwoord dat het opmaken van een inrichtingsschets geen deel uitmaakt van de opdracht.</p>	<p><i>Een inrichtingsschets maakt inderdaad geen deel uit van de opdracht/RUP procedure, dat neemt niet weg dat er binnen de stedenbouwkundige voorschriften wel bepalingen werden opgenomen om de kwaliteit van de inrichting van site Vanbreuze te waarborgen. In de stedenbouwkundige voorschriften is er opgenomen dat "site Vanbreuze dient te passen binnen een totaalconcept voor de volledige zone. Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moet duidelijk aangegeven worden op welke wijze het voorgenomen project zich verhoudt tot bestaande elementen en/of nog te realiseren ontwikkelingen in de overige delen van de projectzone. De kwaliteit van het project als geheel op zich en als onderdeel van de gehele projectzone dient steeds gewaarborgd te zijn. Bij de vergunningsaanvraag dient dit aangetoond te worden aan de hand van een overzichtsplan bestaande en geplande toestand." Verder zijn er nog enkele criteria en inrichtingsvoorschriften mee opgenomen. Deze kan u raadplegen binnen artikel 8.1 en 8.2.</i></p>
<p>35. Volgens de bezwaarindiener geeft men zelf aan dat de concrete inrichting van de projectzone Vanbreuze nog niet vastligt en het RUP deze nog niet willen vastleggen. Hierbij kan bij het onderzoeken van de ontsluitingsalternatieven diezelfde toekomstige inrichting niet gebruikt worden om het beter scorende scenario 2bis te weren.</p>	<p><i>Zie ook behandeling punt 33 en 34.</i></p>
<p>36. De bezwaarindiener wijst erop dat de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant en de Gecoro de gekozen ontsluiting ongunstig adviseerden.</p>	<p><i>Tijdens de plenaire vergadering werd dit advies dan ook geduid/weerlegd:</i></p> <p><i>De zone aangeduid als 'zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten' (art. 12) langsheen de sporen betreft een private weg in eigendom van de NMBS. Het is bijgevolg niet wenselijk deze in openbaar domein te behouden. De ontsluiting van het station kan via deze weg dus ook niet</i></p>

	<p>gegarandeerd worden. Daarom werd een indicatieve nieuwe ontsluiting voorzien over de zones Ia en Ib.</p> <p>Het gedeelte van de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen binnen zone voor gemeentewegen is in ieder geval noodzakelijk voor de ontsluiting van de projectzone Ic, de pendelparking Ia, alsook de private weg van de NMBS. De Fabriekstraat wordt namelijk zoveel mogelijk gevrijwaard van bijkomend gemotoriseerd verkeer met het oog op het creëren van een verkeersveilige verbinding tussen de fietstunnel en de school voor trage weggebruikers.</p>
<p>37. De bezwaarindiener refereert naar artikel 1.3.1.1. §1 en §2 van het Vlaams Waterwetboek en is van mening dat het schadelijk effect van een voorgenomen plan meer omvat dan de "koppeling naar de gekende risicozones voor overstromingen in het plangebied", zodat de toelichtingsnota op dit punt niet kan volstaan.</p>	<p>In de RUP-procedure is het altijd noodzakelijk om een scopingnota op te maken waarbinnen een plan-mer-screening en watertoets staat opgenomen. Binnen deze plan-mer-screening werd de beoordeling van de milieueffecten 'bodem' en 'water' uitvoerig behandeld.</p> <p>Het Team Omgevingseffecten heeft deze mer-screening gescreend en beslist dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.</p> <p>De basisgegevens met betrekking tot de watertoets zijn publiek beschikbaar. Binnen de contour van voorliggend RUP zijn slechts in beperkte mate zones aangegeven waar ernstige problemen van wateroverlast te verwachten zijn.</p>
<p>38. In de scopingnota wordt gesteld dat er geen omvangrijke ondergrondse constructies mogelijk worden door het ruimtelijk uitvoeringsplan.</p> <p>De stedenbouwkundige voorschriften laten voor de deelzone 1c toe dat er ondergrondse verdiepingen mogelijk zijn. Verdiepingen staat zelfs in het meervoud wat wijst op meerdere verdiepingen. Alleszins legt het RUP geen limiet op voor deze ondergrondse constructies.</p> <p>Bij meergezinswoningen met meer dan 3 wooneenheden dienen de autostaanplaatsen ondergronds ingericht te worden. In deelzone 1c worden enkel meergezinswoningen toegestaan. Aldus zal het RUP onmiskenbaar voorzien in omvangrijke ondergrondse constructies, namelijk ondergrondse parkeergarages, waardoor men voor de beoordeling van de waterhuishouding uitgaat van een verkeerde premisse.</p>	<p>Het RUP sluit geen ondergrondse constructies uit doch gelet op de aard van het RUP, de gegeven voorschriften en de onderscheiden bestemmingszones zijn omvangrijke constructies die wel degelijk impact op de waterhuishouding zouden hebben niet aan de orde. Dergelijke constructies zijn namelijk gedefinieerd vanuit de wetgeving. Impact op de grondwaterhuishouding is te verwachten in geval dat (1) permanente bemaling vereist is, (2) langdurige bemaling vereist is of (3) omvangrijke ondergrondse constructies (minimaal 100 m aaneengesloten horizontale structuur) mogelijk zijn (zie wetgeving en richtlijnen VMM). Vanuit het RUP en zijn ontwikkelingsmogelijkheden wordt niet verwacht dat deze 3 elementen van toepassing zijn gelet op de terreingesteldheid en de voorschriften van het RUP. Daarom werd correct aangevinkt dat deze effecten niet verwacht worden.</p> <p>Dit gegeven heeft echter niet geleid tot het niet behandelen van de discipline grondwater' t.o.v. de planologische toestand en t.o.v. de bestaande toestand werd wel uitvoerig besproken. In de effectenbespreking t.o.v. de bestaande toestand (want deze heeft</p>

	<p><i>de grootste impact) staat opgenomen dat er beperkingen gesteld worden aan de verhardingsgraad met een max. B/T-index gekoppeld aan de projectzones en er worden voldoende onverharde zones voorzien om het grondwaterpeil zo weinig mogelijk te beïnvloeden. Er wordt binnen de zone voor wonen in kerngebied A en B en de projectzones ook een eenduidige G/T-index mee opgenomen. Binnen de projectzones wordt dan zelf gedetailleerd opgenomen hoeveel van de G/T-index minstens moet bestaan uit een waterdoorlatende oppervlakte met volle grond en beplant is.</i></p> <p><i>Zoals aangeduid binnen de checklist van biodiversiteit voorziet het planvoornemen verder ook geen permanente bemaling en is het niet mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen lange tijdelijke bemalingen (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er geen permanente effecten op de bestaande biotopen te verwachten zijn.</i></p> <p><i>Op de kaart van de grondwaterstromingsgevoelige gebieden wordt het plangebied ook aangeduid als matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2). Binnen de watertoets staat vermeld dat er slechts advies gevraagd moet worden aan de bevoegde instanties (VMM afdeling operationeel waterbeheer) inzake de grondwatergevoeligheid indien het projectgebied ondergrondse constructies omvat die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 m, dewelke aanschouwd worden als “omvangrijke ondergrondse constructies”. Zoals eerder aangegeven creëert het RUP hier geen kader toe. Ter volledigheid zal er binnen de stedenbouwkundige voorschriften een passage opgenomen worden die ondergrondse constructies – die dieper dan 5 m onder het maaiveld liggen en een horizontale lengte van 100 m hebben - uitsluit.</i></p> <p><i>Tot slot vereist de procedure van de omgevingsvergunningsaanvraag altijd dat er een mer-screening en watertoets wordt uitgevoerd bij de vergunningsaanvraag. De impact op de grondwaterstroming zal ook dan nogmaals getoetst worden. Op dat ogenblik kunnen er altijd bijkomende maatregelen worden opgelegd vanuit de sectorale wetgeving water. Deze wetgeving blijft immers altijd bestaan naast het RUP. Het RUP overschrijft deze wetgeving niet.</i></p>
<p>39. De gemeenteraad heeft met haar besluit van 27 februari 2024 tevens het voorlopig onteigeningsplan goedgekeurd.</p>	<p><i>Met de voorlopige vaststelling van het RUP wordt eveneens het onteigeningsplan voorlopig vastgesteld (= voorlopig onteigeningsbesluit).</i></p>

<p>Het blijkt evenwel niet dat er tevens een voorlopig onteigeningsbesluit hieraan is voorafgegaan, noch enig andere geplogenheid op grond van het Vlaams Onteigeningsdecreet.</p>	<p><i>Dit zoals opgenomen onder artikel 31 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.</i></p>
<p><i>De GECORO besluit het bezwaar GEDEELTELIJK te aanvaarden op basis van de onder ‘behandeling’ vermelde motivering en adviseert de onder behandeling opgenomen aanpassingen.</i></p>	

Bezwaar 4

<p>Voorwerp van bezwaarschrift</p>	<p>behandeling</p>
<p>40. De bezwaarindiener heeft een bezwaar tegen het vrachtverkeer naar de firma's Metalu en Flieberg die het realiseren van de volgende projecten in het gedrang zal brengen/teniet zal doen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - project Natuur in je buurt: aantrekkelijke rust- en speelplekken op de gemeentelijke terreinen in de Kouterlaan - de aanwezigheid van de lokalen van een jeugdbeweging - fietssnelweg <p>In de praktijk ligt daar een weg. De voorschriften in het RUP komen daar niet mee overeen.</p>	<p><i>Het RUP brengt het realiseren van de opgesomde projecten (project Natuur, en de lokalen van de jeugdbeweging) niet in het gedrang omdat het niet focust op deze soort inrichtingssituaties en deze dus ook niet uitsluit. Site Metalu wordt in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften ook niet opgenomen binnen de projectzones, maar valt binnen de aanduiding van 'zone voor wonen in kerngebied - B' en heeft zo dezelfde ontwikkelingskansen als de rest van het gebied. Binnen artikel 13 wordt wel opgenomen dat de ontsluiting van Metalu kan behouden blijven zolang de bedrijfsactiviteiten niet stopgezet worden. Deze ontsluiting hypothekeert de werking van de jeugdbeweging dus ook niet.</i></p> <p><i>Het vrachtverkeer van de site Metalu maakt verder ook geen gebruik van de fietssnelweg maar van een parallelle private en onverharde weg. Er is dan ook geen sprake van een conflictsituatie met de fietssnelweg.</i></p> <p><i>In de fase startnota werden de verschillende handelszaken binnen het plangebied – waaronder site Metalu - aangeschreven en specifiek bevraagd naar de bestaande infrastructuur, het gebruik van de site, ... De info is terug te vinden in de toelichtingsnota (hoofdstuk 3.1.). Bij het luik mobiliteit staat er opgenomen dat er dagelijks 4 bestelwagens komen leveren en dat deze laden en lossen via de rijbaan (dus niet langs de achterkant). De toegangsweg en parking langs de achterkant van het gebied worden dus alleen door het eigen personeel gebruikt.</i></p> <p><i>Er kan dus geconcludeerd worden dat er geen conflicten zijn tussen het RUP en de aangehaalde elementen.</i></p>

	<p><i>Het traject van de toekomstige fietssnelweg wordt in de toelichtingsnota geduid en bevindt zich grotendeels buiten de contour van het RUP (het oostelijke deel tot aan Foksveldtunnel ligt binnen contour van het RUP- vanaf de Foksveldtunnel wordt de fietssnelweg aan de overzijde van de spoorlijn voorzien).</i></p>
<p>41. De bezwaarindiener refereert naar de scopingnota, mobiliteitsstudie en de toelichtingsnota en merkt op dat 'ontharding' als een van de doelstellingen naar voren worden geschoven. De bezwaarindiener is van mening dat het RUP niet aan deze doelstelling voldoet aangezien welgeteld 0 m² onthard wordt en er omgekeerd veel verharding bijkomt, terwijl daar geen noodzaak toe is of die minstens niet gebleken is uit de mobiliteitsstudie.</p>	<p><i>In de stedenbouwkundige voorschriften worden wel degelijk voorschriften opgenomen die zullen leiden tot ontharding. Enkele voorbeelden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>opnemen van een G/T-index die vaak hoger ligt dan bij het oorspronkelijk RUP Station</i> - <i>reduceren van de B/T op de site Vanbreuze (deelzone IC – zone voor wonen op de site Vanbreuze)</i> - <i>ontharden van de Dorpssteeg</i> - <i>...</i>
<p>42. Een mobiliteitsstudie die geen cijfergegevens of metingen bevat van het werkelijke verkeer en de streefcijfers, kan volgens de bezwaarindiener geen ernstige studie genoemd worden. Nochtans is dat cijfermateriaal heel erg relevant want het gemeentebestuur meent te kunnen uitgaan van een dubbelrichtingsfietspad (om ruimte besparen), terwijl dit enkel mogelijk is indien bepaalde aantallen fietsers niet worden overschreden.</p>	<p><i>De mobiliteitsstudie werd opgemaakt om te kunnen nagaan welke keuzes qua mobiliteit het best worden genomen inzake de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving te Opwijk en de verdere herziening van het bestaande RUP Station. Het gaat hierbij vooral over een keuze die haalbaar is en ruimtelijk doordacht wordt gekozen.</i></p> <p><i>Zie ook behandeling punt 14.</i></p> <p><i>Cijfermateriaal uit tellingen kan bovendien enkel de bestaande toestand omvatten. Fundamentele wijzigingsvoorstellen kunnen niet op basis van tellingen geëvalueerd worden.</i></p>
<p>43. In de mobiliteitsstudie wordt er wel verwezen naar fietssnelwegen en fietsknooppunten, maar het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk blijft geheel onbesproken. Op basis van dergelijke onvolledige en gebrekkige mobiliteitsstudie worden dan ook onterechte aannames gedaan.</p>	<p><i>De mobiliteitsstudie werd opgemaakt aanvullend op de reeds gevoerde analyse binnen het RUP. Onder de bespreking van het mobiliteitsplan worden het fietsroutenetwerk besproken.</i></p>
<p>44. Eén van de argumenten om toch niet voor het beste alternatief uit de mobiliteitsstudie te kiezen is het feit dat er 'voor woning nr. 33 op 18/05/2020 een vergunning afgeleverd werd om dit pand te renoveren'. De bezwaarindiener is van mening dat de woning van Ringlaan 15 – een omgebouwde woning die geschikt is voor een persoon met een handicap – dan ook niet</p>	<p><i>Dit zijn effectief individuele problemen die in functie van het algemeen belang gecreëerd wordt, maar de wetgeving voorziet hier correcte schadevergoedingen voor.</i></p>

<p>gemotiveerd kan afgebroken worden. De kans dat deze persoon een geschikte alternatieve woning op de bestaande woningmarkt kan vinden na onteigening, is volgens hem nochtans onbestaande.</p>	
<p>45. De reeds verworven woning Ringlaan 29 is voldoende om bijvoorbeeld een bijkomende doorsteek voor fietsers en voetgangers te voorzien.</p>	<p><i>De herziening van het RUP wenst een oplossing aan te reiken voor de ontsluiting van de 'site Vanbreuze' op de Ringlaan, gezien een ontsluiting langsheen de Fabriekstraat niet langer wenselijk is. De zone aangeduid als 'zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten' (art. 12) betreft namelijk een private weg in eigendom van de NMBS. Het is bijgevolg niet wenselijk deze in openbaar domein te behouden. De ontsluiting van het station kan via deze weg dus ook niet gegarandeerd worden. Daarom werd een indicatieve nieuwe ontsluiting voorzien over de zones Ia en Ib. Het gedeelte van de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen binnen zone voor gemeentewegen is in ieder geval noodzakelijk voor de ontsluiting van de projectzone Ic, de pendelparking Ia, alsook de private weg van de NMBS. De Fabriekstraat wordt namelijk zoveel mogelijk gevrijwaard van bijkomend gemotoriseerd verkeer met het oog op het creëren van een verkeersveilige verbinding tussen de fietstunnel en de school voor trage weggebruikers.</i></p>
<p>46. De nieuwe ontsluitingsweg zoals voorzien in het RUP creëert – volgens de bezwaarindiener - in ieder geval een situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waarbij er bijkomend verkeer in een al drukke schoolomgeving worden geduwd. Het is een keuze, maar alvast geen keuze voor meer verkeersveiligheid. - waarbij er op zeer korte afstand drie punten zijn met kruisend of afslaand verkeer, waarbij verkeer dat aan het wachten is om af te slaan congestie kan doen ontstaan op de andere punten, wat voor bijkomende onveiligheid zorgt. - het STOP-principe niet wordt toegepast, want uiteraard zullen de automobilisten van de nieuwe projecten, als er keuze is, de kortste route nemen. - waarbij fietsers sowieso een bijkomende oversteek zullen moeten maken, afhankelijk langs welke kant het nieuwe tweerichtingsfietspad zal liggen, bijkomend gevaar en oponthoud, en dus niet aantrekkelijk. 	<p><i>De mobiliteitsstudie werd opgemaakt om te kunnen nagaan welke keuzes qua mobiliteit het best worden genomen inzake de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving te Opwijk en de verdere herziening van het bestaande RUP Station. De belangrijkste doelstellingen vanuit het beleid en deze mobiliteitsstudie vertrekken van de volgende thema's: ontharding, kwalitatieve schoolomgeving, kwalitatief openbaar vervoer, kwalitatief traag-verkeernetwerk en de leefbaarheid in het centrum verhogen.</i></p> <p><i>De mobiliteitsstudie focust zich op drie scenario's die tegenover elkaar worden afgewogen in een SWOT-analyse (een model waarmee de sterktes en zwaktes in combinatie met de kansen en bedreigingen worden geanalyseerd). Scenario 1 kwam in de mobiliteitsstudie naar voor als de beste ontsluitingsoptie.</i></p> <p><i>De doorvertaling in het RUP gebeurde met behoud van voldoende ontwerp marge om het straatprofiel van de nieuwe ontsluitingsweg op gepaste wijze vorm te kunnen geven.</i></p>

<p>- er geen enkel belet is, waarbij fietsers en auto's alsnog de stationsstraat gewoon zullen blijven gebruiken.</p>	
<p>47. In het RUP blijft de situatie aan de site Spar en dorpssteeg voor de actieve weggebruikers erg onduidelijk.</p>	<p><i>Het RUP tracht de dorpssteeg attractiever en verkeersveiliger te maken door middel van de steeg een minder autodominant karakter te geven.</i></p> <p><i>In de stedenbouwkundige voorschriften wordt opgenomen dat de Dorpssteeg hoofdzakelijk vormgegeven dient te worden in functie van de trage weggebruiker. Deze wordt hierbij ook maximaal onthard. Qua gemotoriseerd verkeer wordt enkel bestemmingsverkeer toegelaten i.f.v. de bereikbaarheid van de garageboxen (met uitzondering van noodzakelijke interventies).</i></p>
<p>De GECORO besluit het bezwaar NIET te aanvaarden op basis van de onder 'behandeling' vermelde motivering.</p>	

Advies

De GECORO neemt akte van het advies van de deputatie dat integraal deel uitmaakt van onderhavig advies.

De GECORO bespreekt de vier ingediende bezwaarschriften. De motivering wordt per bezwaarschrift en per thema toegelicht in deze nota.

De GECORO brengt unaniem een gunstig advies uit omtrent het ontwerp RUP Station, volledige herziening.

Namens de GECORO,
Vannieuwenburgh Sarah, voorzitter

