



## HERZIENING RUP STATION

STARTNOTA

raadpleging publiek en adviesvraag

versie publicatie



Gemeente Opwijk

Ringlaan 20 • 1745 Opwijk

Tel. 052 36 51 11

**D+A nv**  
RUIJTE VOOR IDEEËN

Meiboom 26  
1500 Halle  
T 02 363 89 10  
F 02 363 89 11

Kardinaal Mercierplein 2  
2800 Mechelen  
T 015 56 09 56  
F 015 56 09 59

**Belfius** BIC GKCCBEBB  
IBAN BE33 0682 4745 8646  
**BNP Fortis** BIC GEBABEBB  
IBAN BE80 2930 4598 9977

BTW BE 0418 913 997  
RPR Brussel  
info@da.be  
www.da.be

## Colofon

Herziening RUP Station

Opdrachtgever:

Gemeente Opwijk

Opdrachthouder:

D+A Consult nv – Meiboom 26, 1500 Halle – Kardinaal Mercierplein 2, 2800 Mechelen –  
info@da.be – www.da.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerpers,

Axel Rijpers, projectleider - erkend ruimtelijk planner

Anke Peleman, projectmedewerker – erkend ruimtelijk planner

fase	document	datum	revisie	versie
1	startnota – fase voorstudie - versie terugkoppeling gemeente	22/07/2021-ap	ar	1.0
	startnota – fase raadpleging publiek en adviesvraag – terugkoppeling planteam	22/11/2021-ap	ar	1.1
	startnota – fase raadpleging publiek en adviesvraag - versie publicatie	16/12/2021-ap	ar	1.2

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding van het RUP.....	5
1.2	Reikwijdte en detailleringsniveau.....	5
2	Bestaande toestand.....	6
2.1	Situering van het plangebied.....	6
2.2	Beschrijving bestaande toestand.....	7
2.3	Ruimtelijke analyse.....	19
2.3.1	Landschap.....	19
2.3.2	Landbouw.....	20
2.3.3	Natuur.....	20
2.3.4	Bodem.....	20
2.3.5	Water.....	20
2.3.6	Bebouwde ruimte.....	20
2.3.7	Mobiliteit.....	20
2.4	Planningscontext.....	21
2.4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	21
2.4.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	22
2.4.3	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant.....	24
2.4.4	Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant.....	25
2.4.5	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk.....	26
2.4.6	Bestemmingsplannen.....	31
2.4.7	Mobiliteitsplan.....	38
2.4.8	Gewijzigde parkeermodaliteiten - uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum.....	41
2.4.9	Fietstunnel Fabriekstraat.....	43
2.4.10	Atlas der buurtwegen.....	45
2.4.11	Bouwmeesterscan Opwijk 2019.....	46
2.5	Evaluatie plangebied.....	50
2.5.1	Knelpunten.....	50
2.5.2	Potenties.....	51
3	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling.....	52
3.1	Programma.....	52
3.1.1	Site Vitsgaard.....	52
3.1.2	Site De Donder.....	52
3.1.3	Site Spar.....	53
3.1.4	Ruimere omgeving - 'GO! BS De Duizendpootrakkers'.....	55

3.1.5	Site jeugdbeweging.....	55
3.1.6	Site Metalu.....	56
3.1.7	Overige ondernemingen.....	57
3.2	Doelstellingen.....	58
3.3	Visie en ruimtelijke concepten.....	59
3.3.1	Nuanceren van de bestaande woonzones A en B binnen de stationsomgeving.....	59
3.3.2	Bestaande en nieuwe projectzones voor kernversterking.....	60
3.3.3	Een optimaal ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd en traag verkeer.....	62
4	Effecten van het RUP.....	64
4.1	Onderzoek tot m.e.r. ....	64
4.1.1	Methodiek.....	64
4.1.2	Toepassingsgebied.....	64
4.1.3	Alternatieven.....	65
4.1.4	Beoordeling milieueffecten.....	66
4.1.5	Grensoverschrijdende effecten.....	86
4.2	Watertoets.....	87
4.2.1	Oppervlakte- en grondwaterhuishouding.....	87
4.2.2	Besluit.....	92
5	bijlage.....	93
5.1	RVR-toets.....	93

## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding van het RUP

Bepaalde bepalingen van het bestaande RUP zijn achterhaald. Met het oog op een eenvoudige toepassing van het planologisch document tijdens vergunningsaanvragen wordt er gepleit voor een volledige herziening van het bestaande RUP Station waardoor het bestaande RUP Station zal komen te vervallen. Zo dient er slechts beroep te worden gedaan op één planologisch beleidsdocument, namelijk "Herziening RUP Station".

Binnen het RUP zullen bepaalde thema's onderzocht worden waaronder:

- verkeer en ontsluiting;
- ontharding;
- potentiële projectzones;
- ...

### 1.2 Reikwijdte en detailleringsniveau

Het voorgestelde RUP voorziet een herziening van het bestaande RUP voor de stationsomgeving. De reikwijdte van het RUP is beperkt tot de grenzen van het plangebied zijnde de contouren van het bestaande RUP. Het doel van voorliggend RUP is het gaan actualiseren van de ruimtelijke wensen en noden binnen het plangebied. Dit door de nieuwe ruimtelijke tendens (beleidskeuze binnen het beleidsplan ruimte Vlaanderen, ...), nieuwe knelpunten en potenties die zich binnen het plangebied voordoen,... te gaan onderzoeken.

## 2 BESTAANDE TOESTAND

### 2.1 Situering van het plangebied

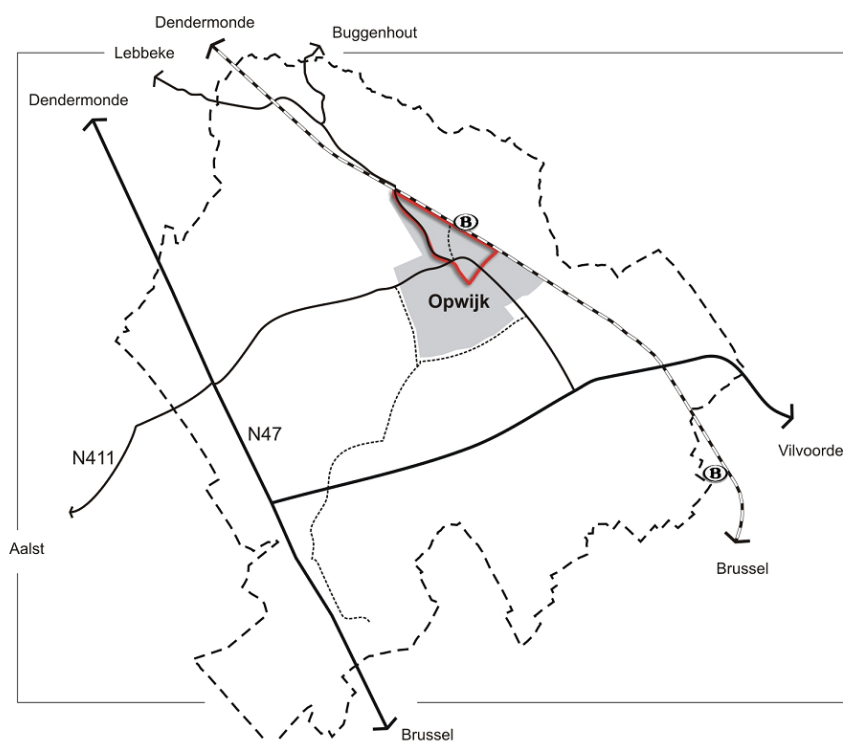
Het plangebied ligt in het noordoosten van de dorpskern van Opwijk, hoofdzakelijk binnen de aaneengesloten kernbebouwing. Het plangebied vormt een lineaire overgang (door de spoorlijn Dendermonde-Brussel) met het noordelijk gelegen openruimtegebied.

Het plangebied wordt begrensd door:

- in het noorden: spoorlijn Dendermonde-Brussel en het station;
- in het oosten: kernbebouwing langs de Fabriekstraat;
- in het zuiden: kernbebouwing langs de Fabriekstraat, de Marktstraat en de Heirbaan;
- in het westen: kernbebouwing langs de Heirbaan en de spoorlijn Dendermonde-Brussel.

De directe omgeving wordt met andere woorden gekarakteriseerd door akkers en een residentiële woonwijk in het noorden en een denser dorpsweefsel met enkele open ruimtes in het zuiden.

Het stationsplein is voorzien van parkeergelegenheden en grenst aan het gemeentelijk kerkhof en enkele (oude) industriële/commerciële loodsen. De stationsstraat verbindt het station met de dorpskern.



| Situering van het plangebied

## 2.2 Beschrijving bestaande toestand

### Spoorweg



Ten noorden wordt het plangebied begrenst door de spoorlijn Dendermonde-Brussel. Deze spoorlijn vormt een duidelijke rand en grens met de kern van Opwijk.

Binnen het plangebied zijn er drie oversteekpunten en/of onderdoorgangen ten aanzien van de spoorweg:

1. In het noordwesten van het plangebied is er een viaduct, de Heirbaan: lokale weg type 1;
2. In het zuidoosten bevindt zich ter hoogte van de Fabriekstraat een spoorwegovergang;
3. Er is een onderdoorgang voor de trage weggebruikers voorzien ter hoogte van de Stationsstraat (ten westen van het station).

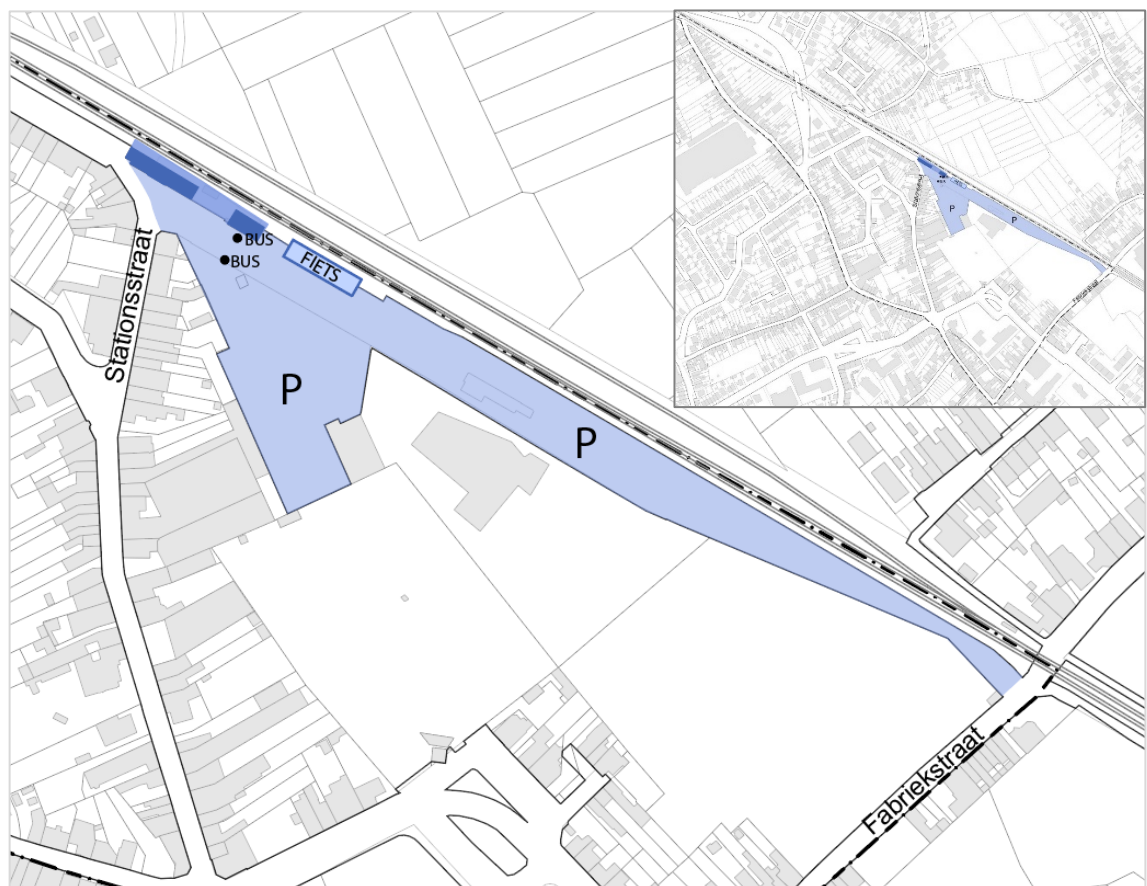


- | 1. viaduct de Heirbaan (links);
- | 2. spoorwegovergang aan de Fabriekstraat (rechts).



| 3. spoorwegonderdoorgang voor de zwakke weggebruikers

## Site Station



De huidige stationsomgeving wordt duidelijk begrensd door de spoorlijn. Ten noorden van de spoorlijn ligt een groot openruimtegebied.



| Zicht op het ten noorden geleden openruimtegebied



Centraal is het stationsgebouw gelegen met een bijgebouw. Tussen deze twee gebouwen situeert zich een onderdoorgang naar het tweede perron. Het publiek domein rondom de stationsomgeving wordt vooral gekenmerkt door parkeervoorzieningen en circulatiezones voor auto-, bus -en fietsverkeer. Er is een aanzienlijke parking aanwezig, zowel ten zuiden van het stationsgebouw (voor de begraafplaats) als in het verlengde van het stationsgebouw - helemaal tot aan de Fabriekstraat. De parking kan zowel bereikt worden via de Stationsstraat als via de Fabriekstraat.



- | Stationsgebouw – bijgebouw – parking ten zuiden van het station (links);
- | Parking ten zuiden van het station, grenzend aan de begraafplaats (rechts).



- | Aanzienlijke parking op de Vanbreuze site – toegang langs de Fabrieksstraat

Er is een grote overdekte fietsstallingen aanwezig ten zuidoosten van het stationsgebouw. Voor het station zijn er twee bushaltes aanwezig en werd er een vrije busbaan met rondpunt aangelegd. Deze busbaan is enkel en alleen toegankelijk voor het busverkeer.



- | Vrije busbaan en fietsenstalling naast het station (links);
- | Bushalte voor het station (rechts).

Een belangrijke fietsroute – met fietspad - is gelegen langsheen de stationsomgeving.



- | Fietsroute langs het stationsgebouw

## Site Vanbreuze



In het noordoosten van het plangebied situeert zich een grootschalig bedrijf "Vanbreuze" (Opwijk Fabriekstraat 49-51). De site bestaat uit drie deelgebieden en is gelegen tussen de spoorweg, de Fabriekstraat, de begraafplaats en de woonomgeving aan de Ringlaan. Deelgebied 2 is vandaag al in gebruik genomen voor het realiseren van een deel van de stationsparking.

De site kent ten opzichte van de omliggende woonomgeving en de open ruimte ten noorden van het studiegebied een meer grootschalig karakter. De toegang tot de site situeert zich voornamelijk aan de Fabriekstraat. Tussen de spoorlijn en de site "Vanbreuze" is de parking van het station en een fietspad gelegen.



| Site Vanbreuze deelgebied 3



| Site Vanbreuze deelgebied 1

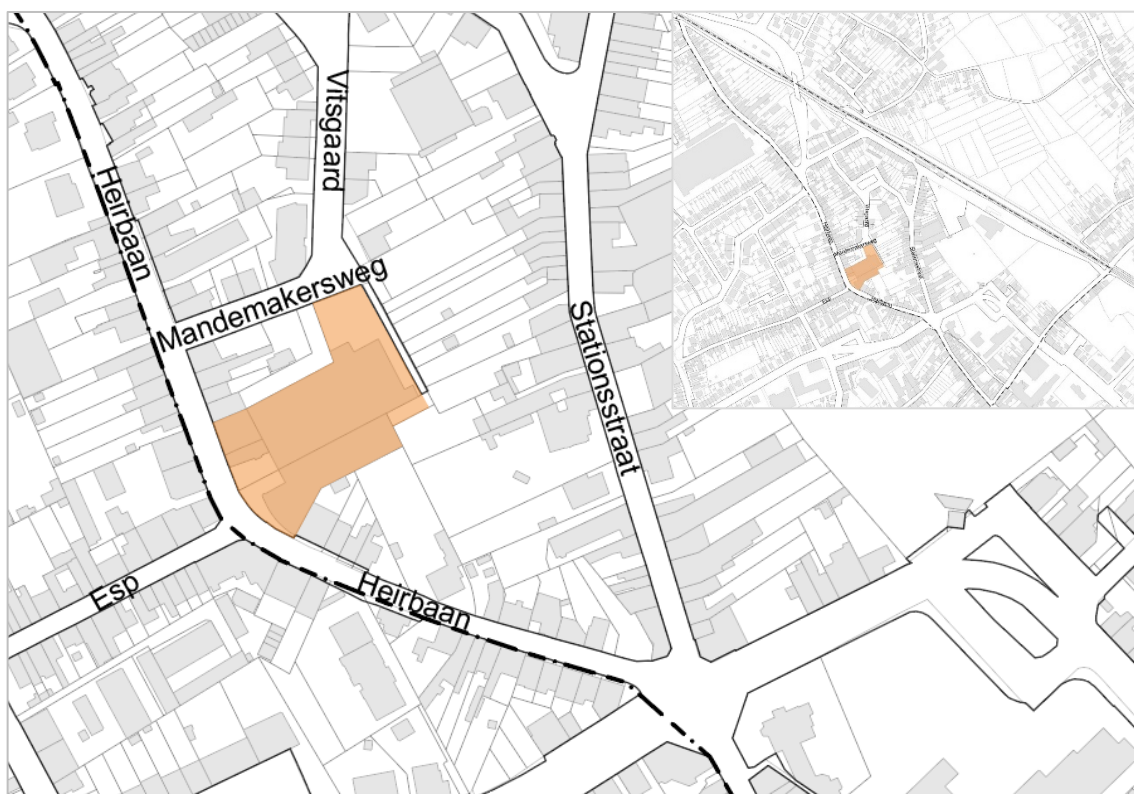


| Gebouwen gesitueerd op deelgebied 1 van de Vanbreuze site



| Site Vanbreuze deelgebied 2

## Site Vitsgaard



Site Vitsgaard is gelegen binnen het woongebied dat begrensd wordt door de Mandemakersweg, de Heirbaan, de Stationsstraat en de Vitsgaard. De site is toegankelijk via de Mandemakersweg – zowel de straat als de onverharde weg ten oosten van het projectgebied (de steeg) – en via de Heirbaan. Vanuit de straat “Esp” heb je een loodrecht zicht op het projectgebied.



- | Site Vitsgaard langs de Mandemakersweg, de straat (links);
- | Site Vitsgaard langs de Mademakersweg, de steeg (rechts).

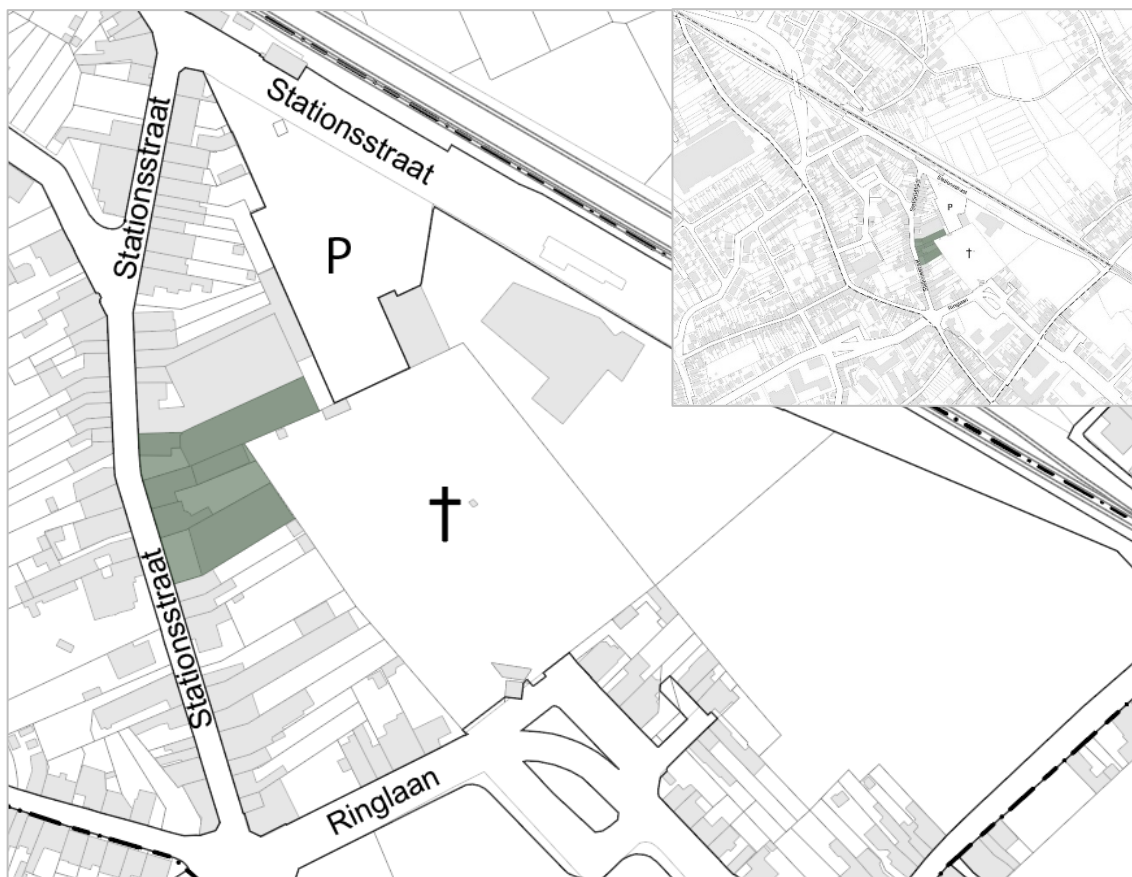


- | Zicht naar het projectgebied op het einde van de Mademakersweg, de steeg.



| Relatie site Vitsgaard met de Heirbaan – zicht vanuit de Esp.

### Site De Donder



Site De Donder wordt begrensd door de Stationsstraat, de parking van het station en het kerkhof. Zowel de bedrijven "Ramen De Donder" als "Deuren De Donder" zijn gesitueerd op de site.



| Bedrijf: Deuren De Donder (links);  
| Bedrijf: Ramen De Donder (rechts).

Tussen de twee bedrijven van De Donder is er nog een bedrijf "De Mets B." en een woning gesitueerd.



| Van links naar rechts: Deuren De Donder - De Mets B. - een woning - Ramen De Donder



| Zicht op site De Donder vanaf de parking van het station – links de begrenzing met het kerkhof.

## Site Spar



Site Spar sluit aan op de Fabriekstraat en de Dorpssteeg en ligt helemaal in het zuiden van het plangebied. Site Spar is het projectgebied dat het dichtste aansluit bij de kern van Opwijk (slechts 120 meter of twee minuten wandelen).

Binnen de contouren van het plangebied worden volgende elementen mee opgenomen (4):

1. de voorzieningen van de winkelketen Spar:

- parking;
- supermarkt;
- magazijn en opslagplaats.



| de voorzieningen van de winkelketen Spar

2. de Dorpssteeg: de voor auto's doodlopende straat die een doorsteek mogelijk maakt tussen de Fabriekstraat en de Marktsstraat. Deze Dorpssteeg heeft vandaag een grote autodominantie door de vele parkeerplaatsen en de garages die gekoppeld zijn aan deze steeg.



| De aansluiting van de Dorpssteeg met de Fabriekstraat (links);  
 | De aansluiting van de Dorpssteeg met de Marktstraat (rechts).



| Grote autodominantie in de dorpssteeg

3. de fotografiewinkel en woning die gesitueerd is tussen de parking van de Spar en de Dorpssteeg.



| Fotografiewinkel en woning tussen de Dorpssteeg en de parking van de Spar

4. De voormalige apotheek die in het noorden raakt aan de infrastructuur van de Spar.



| De voormalige apotheek ten noorden van de Spar

#### Ruimere omgeving

Het woongebied waarbinnen site Spar ligt wordt begrensd door de Marktstraat, de Fabriekstraat en de Ringlaan. In de Marktstraat zijn er naast residentiële woningen en appartementen ook voorzieningen voor handel.



| Woningen en voorzieningen in de Marktstraat

Tussen de Ringlaan en de site Spar is er een schoolketen gesitueerd "Basisschool De Duizendpoottrakkers". De belangrijkste toegang van de school is gesitueerd aan de Ringlaan. Op de Ringlaan is er een pleintje voorzien met parkeergelegenheden.



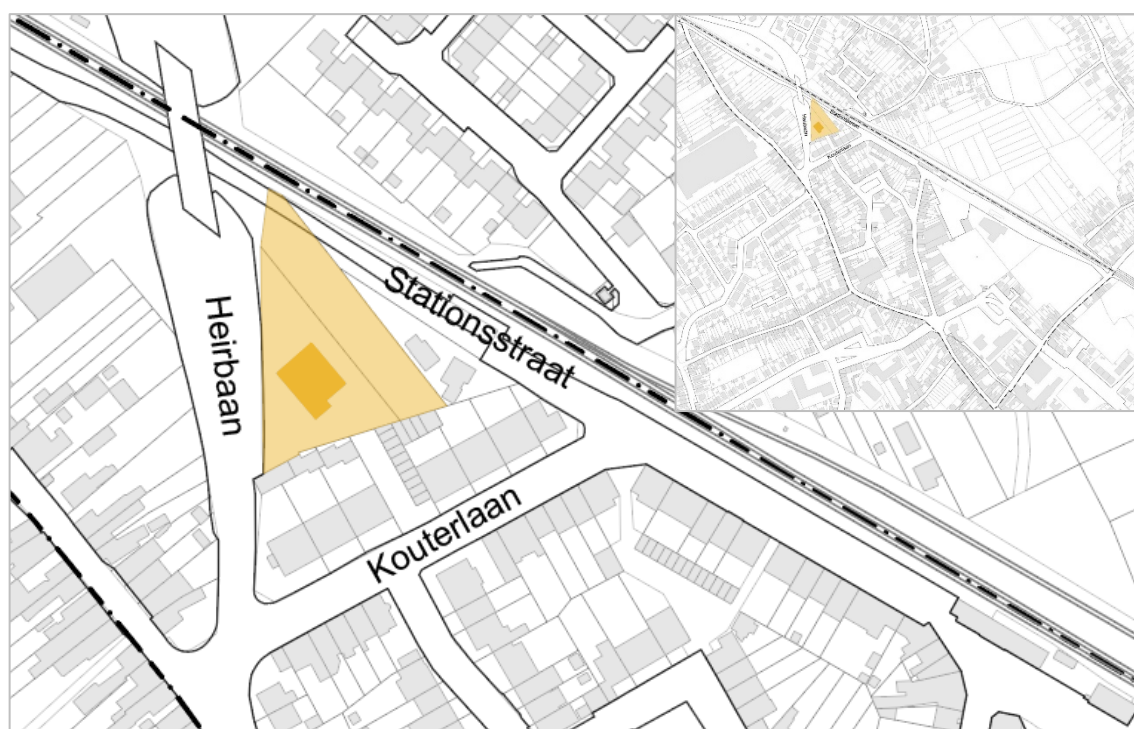
| Toegang van de school langs de Ringlaan





- | Relatie Dorpssteeg en school (foto links: zicht vanuit de Dorpssteeg naar de school; foto rechts: aanzet van de Dorpssteeg langs de Marktstraat)

## Site Jeugdbeweging



Site jeugdbeweging is gesitueerd tussen de Stationsstraat / spoorweg, de Kouterlaan en de Heirbaan - het viaduct. Centraal in het projectgebied staan de gebouwen van de jeugdbeweging. De Stationsstraat is ter hoogte van site Jeugdbeweging enkel en alleen toegankelijk voor zwakke weggebruikers. Dwars doorheen het projectgebied loopt een weg die enkel en alleen gebruikt kan worden door uitzonderlijk plaatselijk verkeer. In het oosten wordt het projectgebied omsloten door parkeergarages van de woningen en de appartementen van de Kouterlaan.



- | Stationsstraat – site Jeugdbeweging (met open grasvlakte, gebouwen van de jeugdbeweging, straat die dwars door het projectgebied loopt voor uitzonderlijk plaatselijk verkeer en de groene berm van het viaduct).

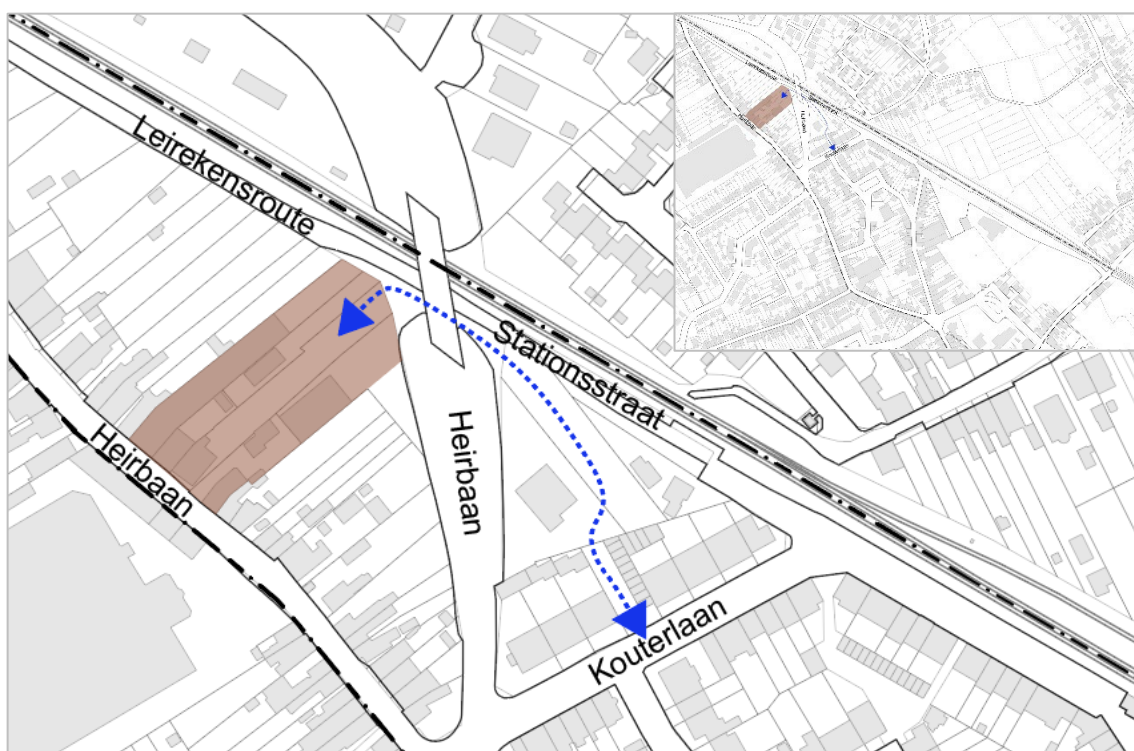


- | Lokalen van de jeugdbeweging (links);
- | Zicht vanop de site jeugdbeweging (rechts).



- | Toegang tot het site jeugdbeweging via de Kouterlaan – veel garageboxen

### Site Metalu



Site Metalu is gesitueerd tussen de Leirekensroute (de trage verbinding die het verlengde vormt van de Stationsstraat) en de Heirbaan. Er is een onverharde parking langs de Leirekensroute voor het bedrijf Metalu. Het (vracht)vervoer van het bedrijf Metalu en Firma Flieberg-costers maakt gebruik van de straat die door site Jeugdbeweging loopt om tot aan deze parking en het eigen perceel te geraken (uitzonderlijk plaatselijk verkeer, zie blauwe pijl).



| Gemotoriseerd (vracht)vervoer van de metaalwareenzaak Metalu



| metaalwareenzaak Metalu langs de Heirbaan

## 2.3 Ruimtelijke analyse

### 2.3.1 Landschap

beschermde monumenten, landschappen en dorpsgezichten	niet van toepassing
landschapsatlas	
ankerplaatsen	niet van toepassing
relictzones	Brabantse Beek – Kapenberg (ten noorden van de spoorweg m.a.w. buiten het plangebied)
puntrelicten	niet van toepassing
lijnrelicten	Leirekensroute (ten noorden van de spoorweg m.a.w. buiten het plangebied)
traditionele landschappen	Land van Merchtem – Zandleem- en leemstreek
inventaris van het erfgoed	
bouwkundig erfgoed	notariaat en notariswoning Wijnants (ID: 47641)
landschappelijk erfgoed	restant van de tuin van de notariswoning Wijnants (ID: 134074)

### 2.3.2 Landbouw

Er bevinden zich geen herbevestigde agrarisch gebieden (HAG) in, of in de directe nabijheid van het plangebied.

### 2.3.3 Natuur

Er bevinden zich geen speciale beschermingszones, VEN- en IVON-gebieden en Vlaamse of erkende natuureservaten in, of in de directe nabijheid van het plangebied.

### 2.3.4 Bodem

Bodemtypes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OB: bebouwde zones (ID 146248);</li> <li>• Lba: droge zandleembodem met textuur B horizont (ID 146255);</li> <li>• Lbaz: droge zandleembodem met textuur B horizont - sedimenten worden lichter of grover in de diepte (ID 146243);</li> <li>• Lccz: matig droge zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont (ID 146220);</li> <li>• Ldcz: matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont (ID 146016).</li> </ul>
------------	---

### 2.3.5 Water

Er bevinden zich geen waterlopen, (recent) overstroomde gebieden of beschermingszones grondwaterwinning of waterwingebieden in, of in de directe nabijheid van het plangebied.

### 2.3.6 Bebouwde ruimte

verkavelingsvergunningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vitsgaard 18, (afd. 1) sectie B nr. 763 H3) (ref: V0687);</li> <li>• Stationsstraat 37, (afd. 1) sectie B 763 P5 en (afd. 1) sectie B. 763 W5 (ref: V0814);</li> <li>• Heirbaan 72, (afd. 1) sectie B 767 D3 (ref.: V0751 en V0751a);</li> <li>• Heirbaan 64, (afd. 1) sectie 8 767 X3 (ref.: V0803).</li> </ul> <p>Al deze verkavelingen zullen bij de opmaak van het RUP opgeheven worden.</p>
--------------------------	---

### 2.3.7 Mobiliteit

openbaar vervoer	
------------------	--

bus (De Lijn)	lijn 23, 41, 43 en 44 op Ringlaan, Stationsstraat en Viaduct
Spoorwegen NMBS	lijn Brussel - Dendermonde
Fietsroutenetwerk fiets snelweg fietsknooppuntnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• F27 (Aalst – Londerzeel);</li> <li>• F221 (Dendermonde - Asse).</li> </ul> route tussen knooppunt 48, 49 en 50
rooilijnplannen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fabriekstraat, (afd. 1) sectie B nr. 801-d2</li> </ul>
wegen lokale weg (type I: verbindingsweg) lokale weg (type II: ontsluitingsweg) lokale weg (type III)	Heirbaan (Viaduct) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ringlaan;</li> <li>• Heiveld;</li> <li>• Heirbaan (zuidelijke deel van de straat).</li> </ul> overige wegenis
voetwegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voetweg nr. 57;</li> <li>• voetweg nr. 58;</li> <li>• voetweg nr. 61, Dorpssteeg;</li> <li>• voetweg nr. 63.</li> </ul>

## 2.4 Planningscontext

### 2.4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV<sup>1</sup>) hanteert een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen die kan worden samengevat met de metafoor: "Vlaanderen, open en stedelijk". Concreet betekent dit dat er in de toekomst gestreefd wordt naar een duidelijker onderscheid tussen openheid en stedelijkheid en dit in tegenstelling tot de huidige ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij dit onderscheid langzaam aan het vervagen is.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

- de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;

<sup>1</sup> Goedgekeurd op 19/11/1997 door het Vlaams Parlement, eerste herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 12/12/2003, tweede herziening definitief vastgelegd bij besluit van de Vlaamse regering op 17/12/2010.

- het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Binnen de gewenste ruimtelijke structuur, zoals bepaald in het RSV, valt Opwijk binnen het stedelijk netwerk **“de Vlaamse Ruit”**. Dit stedelijk netwerk vormt een economisch knooppunt op internationaal niveau. Het beleid ten aanzien van de Vlaamse Ruit is gericht op:

- een selectieve invulling van activiteiten die de geboden internationale potenties optimaal benutten;
- het veiligstellen van de internationale positie inzake bereikbaarheid;
- het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang door een samenhangend en sturend aanbodbeleid.

Dit beleid mag er niet toe leiden dat de Vlaamse Ruit één grootstedelijk gebied wordt. Binnen de Vlaamse Ruit moet het inplanten van nieuwe activiteiten conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling gebeuren. Meer bepaald binnen stedelijke gebieden, transportinfrastructuur en poorten. De gemeente Opwijk maakt echter deel uit van het buitengebied binnen de Vlaamse Ruit, meer bepaald de geografische streek van de Brabantse Kouters. Voor het buitengebied worden de volgende doelstellingen gesteld:

- vrijwaren van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de structuurbepalende functies en activiteiten van buitengebied (landbouw, bos, natuur, wonen en werken op het niveau van het buitengebied);
- tegengaan van versnippering van het buitengebied;
- bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten);
- streven naar goed gestructureerde gehelen voor landbouw-, natuur- en bosfunctie;
- nastreven van gebiedsgerichte kwaliteit door middel van ruimtelijke kwaliteitsobjectieven;
- afstemmen van ruimtelijk beleid en milieubeleid met het fysisch systeem als uitgangspunt;
- bufferen van natuurfunctie in het buitengebied ten opzichte van eraan grenzende functies.

#### 2.4.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Het BRV vormt de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. De strategische visie vormt een eerste stap op weg naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het uiteindelijke BRV zal bestaan uit een strategische visie en een set van beleidskaders. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van belangrijke beleidsopties op lange termijn (strategische doelstellingen). De beleidskaders zijn operationeel van aard en hebben een kortere looptijd.

De strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen formuleert een aantal strategische doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes. Met de toepassing van deze doelstellingen en ontwikkelingsprincipes wordt gestreefd naar een kwalitatieve ruimtelijke transformatie voor Vlaanderen.

## Strategische doelstellingen

- terugdringen van het bijkomend ruimtebeslag;
- Vlaanderen inbedden binnen Europese stedelijk-economische en energienetwerken;
- een palet van leefomgevingen voorzien:
  - gedeelde en meervoudige leefomgevingen bieden;
  - robuuste en aanpasbare (open) ruimten bestendigen:
    - natuurlijke ruimte;
    - ruimte voor voedselproductie;
    - bebouwde ruimte.
  - herkenbare, leesbare en aantrekkelijke omgeving creëren;
  - biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit verzekeren;
  - klimaatbestendigheid verzekeren;
  - energetische aspecten aandacht geven;
  - gezondheidsaspecten aandacht geven;
  - inclusieve samenleving creëren;
  - economische vitaliteit verzekeren;
- geïntegreerde gebiedsontwikkeling als motor voor samenwerking.

## Ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

Voor voorliggend RUP zijn volgende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes relevant:

- het huidige ruimtebeslag beter gebruiken door:
  - locatieafhankelijke ontwikkelingen;
  - maatwerk voor betere leefkwaliteit en klimaatbestendigheid;
  - functieverweving en intensivering;
  - hergebruik van ruimten en constructies;
  - tijdelijk ruimtegebruik.
- geen netto stijging van het ruimtebeslag en afnemende verhardingsgraad in de open ruimte;
- het creëren van veerkrachtige (open) ruimte door:
  - open ruimte maximaal te vrijwaren, verbinden en herstellen;
  - fijnmazige groenblauwe dooradering te voorzien;
  - voedselproductie, biodiversiteit, bodeminfiltratie en regenwaterberging te garanderen.
- leefkwaliteit bevorderen door:
  - woonbestand aan te passen aan de veranderende demografische samenstelling en maatschappelijke noden;
  - gezonde en inclusieve ruimte te ontwikkelen;
  - kwalitatieve publieke ruimten te voorzien met aandacht voor landschap en erfgoed.

### 2.4.3 Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (RSVB<sup>2</sup>) stelt een aantal kernprincipes voor het te voeren beleid voorop:

- herwaardering van het fysisch systeem;
- een centrum-provincie met Brussel;
- een provincie met diverse stedelijke kernen;
- de Vlaamse Ruit geeft een duidelijke structuur;
- mobiliteit als sturend gegeven.

#### Open ruimte gewenste structuur

Opwijk bevindt zich in een zone waar landbouw als belangrijke vormgever van het landschap in de structuurbepalende open ruimten beschouwd wordt. Binnen deze zone dienen de kleine landschapselementen, die een ecologisch weefsel vormen en natuurverbindingen onderhouden, gevrijwaard te blijven.

#### Gewenste nederzettingsstructuur

Opwijk is gesitueerd in buitengebied met een selectie in een beperkt aantal woonkernen en het hoofddorp Opwijk. Met betrekking tot hoofddorpen wordt door het RSVB o.a. het volgende voorgesteld:

- In het buitengebied zijn het de hoofddorpen die hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, lokale bedrijvigheid, voorzieningen, administratieve dienstverlening) dienen op te nemen.
- De **ecologische infrastructuur** dient versterkt ter verbetering van de leefbaarheid van de kern (wonen). Waar mogelijk wordt de ecologische infrastructuur gekoppeld aan de andere ontwikkelingen (aanleg openbaar domein, parken...). De ecologische infrastructuur sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten het hoofddorp.
- Het **wonen** dient in het hoofddorp prioritair te worden gestimuleerd met aandacht voor de differentiatie van het woningaanbod. De woonkwaliteit dient maximaal te worden ondersteund.
  - Leegstaande woningen en gebouwen en onbebouwde percelen aan een uitgeruste weg dienen prioritair benut.
  - Niet-uitgeruste woongebieden kunnen aangesneden worden, indien dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid, met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grondenpandenbeleid.
  - Woonuitbreidings- en reservegebieden en dergelijke kunnen binnen de omschrijving van het hoofddorp aangesneden worden indien dit gebeurt ten behoeve van het doelgroepenbeleid, met inachtnaam van de decretale bepalingen uit het grond-enpandenbeleid.
  - Bijkomende nieuwe zoneringen zijn niet wenselijk. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen die passen binnen het kader van het gemeentelijk structuurplan toegelaten worden.
  - Nieuwe bijkomende zoneringen voor woonwagenterreinen zijn mogelijk.
  - Nieuwe woonontwikkelingen zullen steeds afgestemd worden op de schaal van de kern waarbij het te ontwikkelen gebied behoort.

<sup>2</sup> Goedgekeurd op dd. 07/10/2004, en 'addendum' op 06/11/2012 door de Vlaamse regering.



- Hoofddorpen kunnen beperkt uitgebouwd worden, voor zover het niet aangewezen is deze in stedelijke gebieden onder te brengen. De administratieve functies worden maximaal gebundeld.
- Binnen de hoofddorpen zal aandacht worden geschonken aan het **cultureel erfgoed**. Bij de inrichting van de gebieden zal rekening worden gehouden met het patrimonium zoals gebouwen, kerkhoven, pleintjes en standbeelden. Hun waarde zal worden versterkt en zorgvuldig worden afgewogen tegenover de andere ruimtelijke aspecten.
- Nieuwe woonontwikkelingen zullen steeds afgestemd worden op de schaal van de kern waarbij het te ontwikkelen gebied behoort. Lokale voorzieningen worden uitgebouwd ter optimalisering van het functioneren van het hoofddorp.
- De gemeente kan een bijkomend **lokaal bedrijventerrein**, aansluitend bij het hoofddorp of via inbreiding voorzien.
- De uitbouw of versterking van een (boven)lokaal openbaar en **collectief vervoersnet** is prioritair en moet door de inplanting van dynamische functies ondersteund worden.
- Laagdynamische **recreatie** wordt met aandacht voor de ecologische aspecten versterkt en/of uitgebouwd. Een bundeling van verschillende lokale recreatieve functies wordt nagestreefd.

### Deelruimte verdicht netwerk - luwe vlek

Opwijk is gelegen in de deelruimte "**verdicht netwerk - luwe vlek**". Specifieke doelen binnen dit subgebied zijn:

- Het luwe karakter van dit gebied en het typische kouterlandschap blijven behouden. De hoogdynamische ontwikkelingsperspectieven van de Vlaamse Ruit zijn hier niet van toepassing.
- Landbouw blijft een rol spelen. Nabij bedrijvenszones of kernen kan in beperkte mate plaats zijn voor serres.
- Aandacht voor natuur en landschap staan voorop. Er wordt gestreefd naar een fijnmazige ecologische infrastructuur die openruimtefragmenten en kleine landschapselementen met elkaar verbindt.

Binnen deze deelruimte wordt Opwijk aangeduid als **hoofddorp** langs de spoorlijn Brussel-Dendermonde. In hoofddorpen worden wonen en lokale centrumfuncties gestimuleerd. Stationsomgevingen zijn de ideale locaties voor de uitbouw van nieuwe woon- en werkontwikkelingen. Denk aan wonen gekoppeld aan kantoren, kleine handelszaken, ontspanningsmogelijkheden, dienstverlening. Op die manier wordt een gemengde stationsbuurt ontwikkeld.

#### 2.4.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Ook de provincie Vlaams-Brabant is gestart met de opmaak van haar Beleidsplan Ruimte. Hierin werkt de provincie een nieuwe visie uit om de ruimtelijke ontwikkeling van wonen, werken en leven in kaart te brengen.

Op 27 maart 2019 keurde de provincieraad een eerste versie van het Beleidsplan Ruimte, de conceptnota, goed. Van 1 december 2019 tot en met 14 februari 2020 werden adviezen ingewonnen gemeentebesturen en reacties verzameld van het publiek.

Het Beleidsplan Ruimte bestaat enerzijds uit een strategische visie voor de lange termijn. De strategische visie omvat drie basisprincipes voor het ruimtelijke beleid en zeven strategieën.

## Basisprincipes

De drie ruimtelijke principes overstijgen het niveau van de bouwstenen. Ze zijn zo fundamenteel voor het beleid dat ze niet gezien worden als strategieën, maar als basisprincipes van het beleidsplan ruimte.

- efficiënt ruimtegebruik verzekeren door:
  - compact bouwen;
  - verweving of meervoudig ruimtegebruik.
  - tijdelijk ruimtegebruik en ruimtelijke transformatie;
  - afbouwen van bijkomend ruimtebeslag.
- nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen;
- fysische systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte: de natuurlijke logica en de werking van het fysische systeem beschermen en versterken.

## Strategieën

De strategieën vormen de krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid dat de provincie zal voeren. Ze zijn ambitieus en raken de kern van de ruimtelijke uitdagingen. Voor voorliggend RUP zijn volgende strategieën relevant:

- hoogdynamische corridors, harde ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- creëren van een robuust openruimtenetwerk;
- netwerk van levendige kernen bestendigen;
- een ambitieus ruimtelijk verhaal vertellen.

### 2.4.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS<sup>3</sup>) van Opwijk wordt de gemeente opgedeeld in deelgebieden die een min of meer samenhangend karakter vertonen. Deze gebieden hebben specifieke problemen en kansen die hen onderscheiden van de andere gebieden. Voor Opwijk zijn de volgende deelgebieden aangeduid:

- hoger gelegen open gebied (1);
- het lager gelegen versnipperd gebied (2);
- Opwijk centrum (3);
- ontwikkelingen langs N47 (4).

Het plangebied bevindt zich in het centrum van Opwijk (1, zie aanduiding kaart).

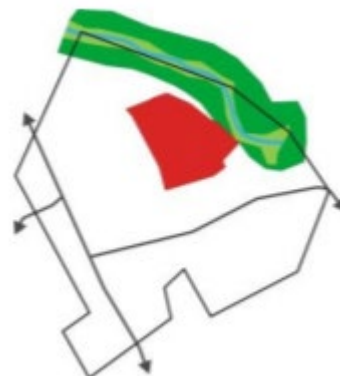
Deelstructuren beschrijven samenhangen tussen ruimten van een zelfde soort, verspreid over heel het grondgebied van de gemeente. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de open ruimtestructuur (opgebouwd uit de natuurlijke, landschappelijk en agrarische structuur), de nederzittingsstructuur, de economische structuur, de verkeers- en vervoersstructuur en de toeristisch-recreatieve en voorzieningenstructuur.



<sup>3</sup> Goedgekeurd op dd. 05/06/2003, herziening gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant op 10/11/2016 .

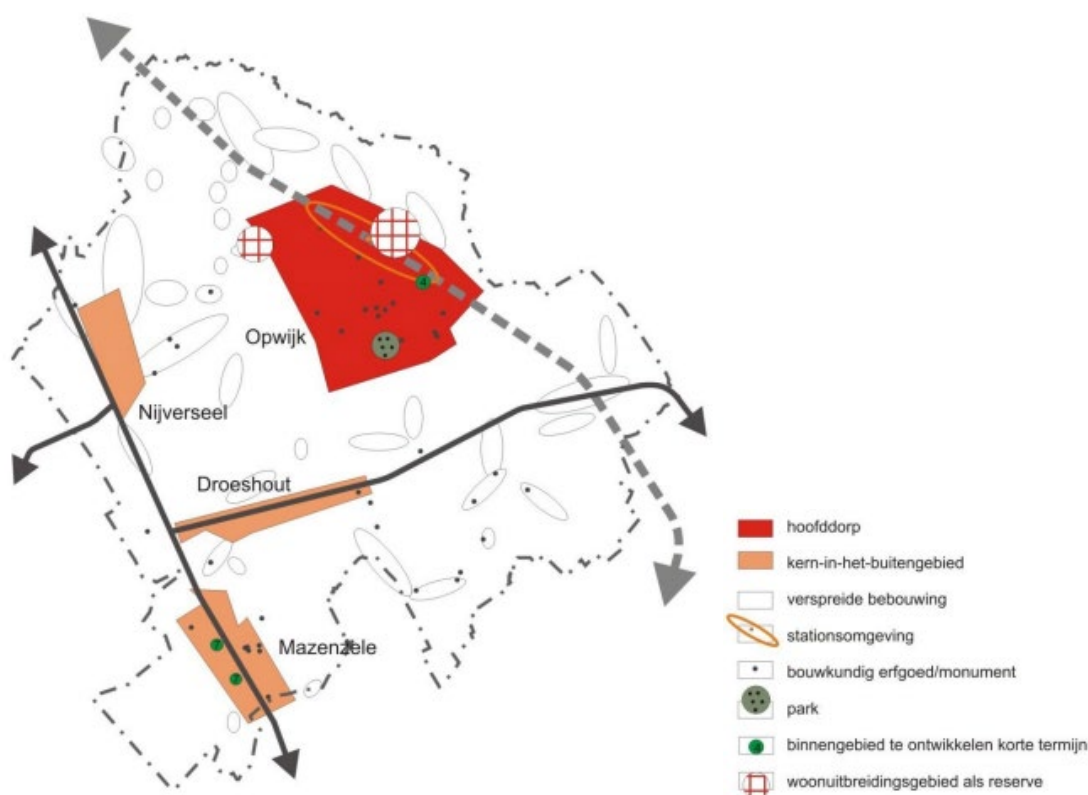
## Gewenste openruimtestructuur

Deze structuur wordt bepaald door de natuurlijke structurerende elementen, de landschappelijke karakteristieken en de agrarische structuur. De belangrijkste onderliggende openruimtestructuur binnen deelgebieden 2 en 3 is de Vallei van Brabantse Beek. De vallei van Brabantse Beek wordt gezien als een brede waardevolle natuurlijke ruimte naast het hoofddorp van Opwijk en herkenbaar in het rasterlandschap. Niet alleen de beek maar een zeer breed gebied met daarin begroeiing, grasweiden, brongebied Broevink enz. zijn daarvan een onderdeel.



## Gewenste nederzettingsstructuur

De gewenste nederzettingsstructuur is de gewenste samenhang van alle soorten nederzettingen. De ontwikkelingsopties uit het eerste gemeentelijke ruimtelijke structuurplan worden grotendeels behouden. Rekening houdende dat Opwijk, Droeshout, Nijverseel en Mazenzele inmiddels geselecteerd werden door de provincie Vlaams-Brabant als respectievelijk hoofddorp en de overige kernen als kern in het buitengebied werd de tekst wel grondig geactualiseerd. Een belangrijk aandachtspunt zal het verder versterken zijn van het voorzieningenniveau (omwille van de bevolkingsgroei van de laatste jaren), en dit zowel voor sport, recreatie, cultuur als onderwijs.



| kaart gewenste nederzettingsstructuur. Bron: GRS Opwijk

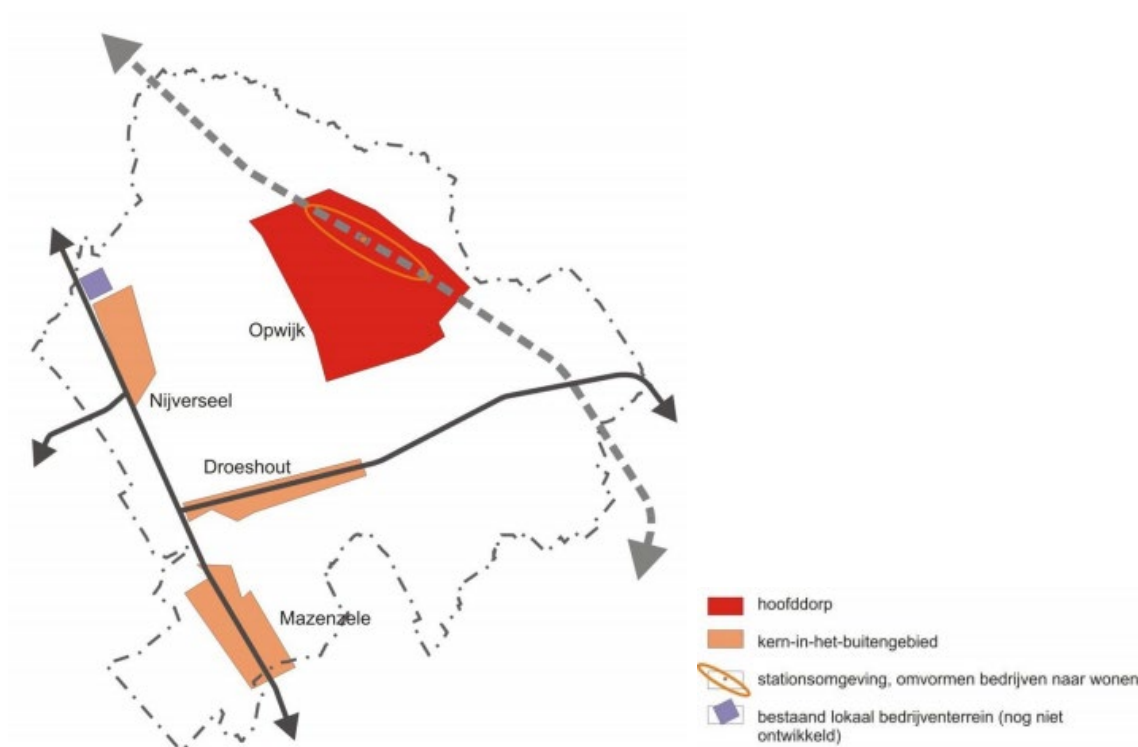
Het belangrijkste onderliggende ruimtelijke principe bij de uitbouw van de gewenste nederzettingsstructuur binnen deelruimtes is de creatie van een compact hoofddorp Opwijk met een rijk aanbod aan voorzieningen.

Volgende specifieke 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 open ruimte gehelen;
- 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;
- behoud als reserve van het woonuitbreidingsgebied Meerweg en het woonuitbreidingsgebied Hof Ten Eken. De bestaande mogelijkheden binnen de gewestplanbestemming als woonuitbreidingsgebied blijven eveneens behouden;
- voorzien van een afwegingskader waar meergezinswoningen binnen de kern toegelaten kunnen worden. Volgende criteria worden hierbij gehanteerd:
  - mogelijke hinder op de omliggende gebouwen dient beperkt te zijn;
  - inpassing in het landschap en de inpassing in het dorpsbeeld;
  - bereikbaarheid van een primair dienstenaanbod;
  - het architecturale of historisch waardevolle karakter van panden;
  - de nabijheid van openbaar vervoer;
  - 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 Leirkensroute 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.

## Gewenste economische structuur



| kaart gewenste economische structuur. Bron: GRS Opwijk

De (ruimtelijk-)economische structuur zoekt naar de gewenste samenhang tussen alle ruimten in de gemeente met een economische invulling. De belangrijkste onderliggende ruimtelijke principes bij de uitbouw van de gewenste ruimtelijk-economische structuur voor deelgebieden 2 en 3 zijn de volgende:

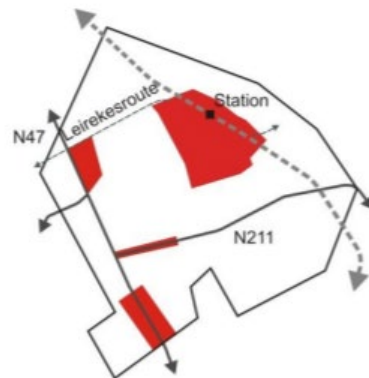
- zoveel mogelijk lokale bedrijven behouden met oog voor de draagkracht van de ruimte; herlokaliseren indien nodig naar het bestaande lokale bedrijventerrein. Het concept om industriële activiteiten binnen de kernen op lange termijn af te bouwen (en de stationsomgeving in het bijzonder) kadert hierin;
- bundelen van de handelsactiviteiten in het hoofddorp, binnen de kernen-in-het buitengebied bundeling voor de lokale behoeften;
- de gemeente wenst eerder dan op industriële bedrijvigheid in haar hoofddorp in te zetten op wonen, handel, horeca, diensten, openbaar nut e.d. Dit betekent geenszins dat er in de toekomst geen bedrijvigheid meer mogelijk zou zijn, maar dat hiervoor meer gemikt wordt op bedrijvigheid die goed aansluit op de woonfunctie van deze kern;
- aandacht voor de rol van de verzorgings- en dienstensector binnen het hoofddorp.

De bedrijvigheid in de stationsomgeving dient op termijn verder te evolueren naar een meer residentiële functie. Binnen het RUP station werden hiervoor reeds de nodige randvoorwaarden gerealiseerd.

## Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur bepaalt de gewenste samenhang tussen alle ruimten in de gemeente die min of meer gekoppeld zijn aan infrastructuur. De belangrijkste onderliggende ruimtelijke principes bij de uitbouw van de gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur zijn de volgende:

- N47 is de enige bovenlokale verbindingssas die Opwijk in verbinding stelt met de kleinstedelijke gebieden Dendermonde en Asse en het regionale verkeersnetwerk;
- de steenwegen vormen interlokale verbindingswegen en ontsluiten de kernen op N47 waarbij sluikverkeer op de rest van het wegennet, en in het bijzonder door Opwijk centrum moet worden vermeden;
- er wordt een raster van fietsvriendelijke verbindingen gevormd enerzijds parallel aan de boven- en interlokale assen en anderzijds gericht op het centrum en de stationsomgeving waarbij de Leirekensroute en de nog te realiseren OMA-route (fietsroute langs de spoorlijn) de belangrijkste zijn;
- de verdere uitbouw van het station als multimodaal knooppunt. Dit concept is nieuw ten opzichte van het eerste structuurplan. De gemeente is volop aan het werk om de stationsomgeving verder te verbeteren en wenst het multimodale karakter van deze verkeers- en vervoersknoop verder te ontwikkelen.



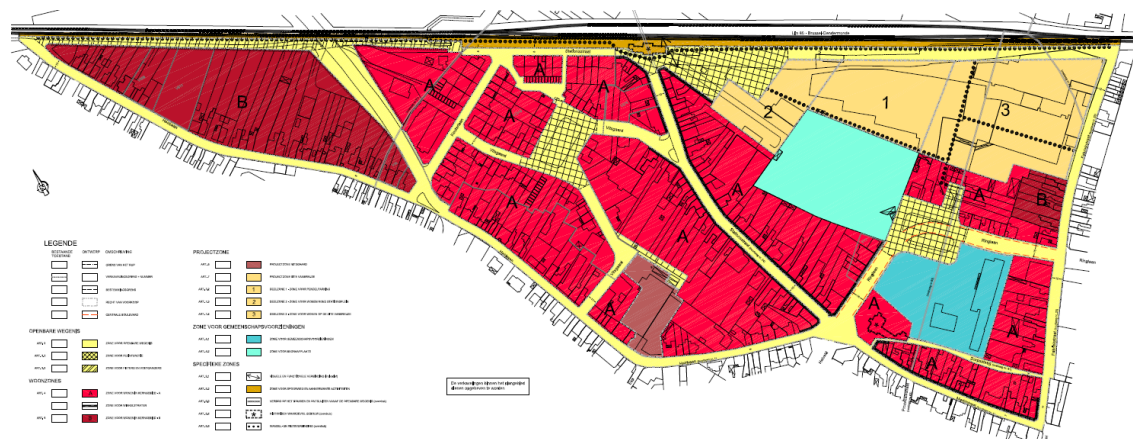
## Gewenste toeristische en recreatieve voorzieningenstructuur

Het uitbouwen van een toeristisch-recreatief netwerk moet veeleer worden toegespitst op de zachte recreatie zoals de uitbouw van een wandel- en fietspadennetwerk. Op recreatief vlak bestaan er wel enkele mogelijkheden in Opwijk. Zo is er de Leirekensroute die fietsers de mogelijkheid biedt om op een veilige en rustige manier naar Opwijk te rijden en ook Opwijk te ontdekken. De Leirekensroute behoort tot het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsnetwerk. De Leirekensroute start in Opwijk vanaf het Kemmeken (grens met Merchtem) en loopt naar het station van Opwijk. De aandacht moet uitgaan naar de kwaliteit, veiligheid en belevingswaarde van deze fietsroute. De gemeente dient de Leirekensroute door te trekken evenwijdig met de spoorweg. Zo kan het fietsverkeer veilig en op een aangename manier Opwijk centrum doorkruisen.

## 2.4.6 Bestemmingsplannen

### Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's)

#### RUP Station



#### | Grafisch plan

Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 22 maart 2012.

Volgende bestemmingscategorieën worden in het RUP gehanteerd:

#### *hoofdbestemming:*

- zone voor openbare wegenis (art. 3);
  - De zone is bestemd voor een openbare lokale wegenis met de daarbij horende vrije ruimten.
- zone voor pleinfunctie (art. 3.2);
  - De zone is bestemd voor pleinfuncties met de daarbij horende vrije ruimten, met als voornaamste doelstelling het opwaarderen van de publieke ruimte. De zone voor pleinfunctie betreft een verkeersvriendelijk verblijfsgebied dat deel uitmaakt van het integraal langzaam verkeersnetwerk tussen de woongebieden, publieke ruimte, concentraties van voorzieningen en de open ruimte.
- zone voor fietsers en voetgangers (art. 3.3);
  - Binnen deze zone dient de openbare wegenis ingericht te worden in functie van fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd verkeer is niet toegelaten.
  - De zone wordt ingericht als verblijfsruimte.
  - Ter hoogte van het Viaduct kan de zone overbrugd worden in functie van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.
- zone voor wonen in kerngebied – A (art. 4);
  - De 'zone voor wonen in kerngebied – A' is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid met inbegrip van tuinen, groenzones, parkings en toegangen.
  - De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid dienen kleinschalig en complementair te zijn met en mogen geen hinder verwekken voor het woonkarakter.

De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid mogen enkel voorkomen op de gelijkvloerse verdieping.

- Het 'merkwaardig waardevolle gebouw' ter hoogte van de Marktstraat/Dorpssteeg dient behouden te worden als waardevol erfgoed binnen het gemeentelijke patrimonium.
  - Er worden zowel één- als meergezinswoningen toegelaten.
- zone voor wonen in kerngebied – B (art. 5);
    - De 'zone voor wonen in kerngebied – B' is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid met inbegrip van tuinen, groenzones, parkings en toegangen.
    - De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid dienen kleinschalig en complementair te zijn met en mogen geen hinder verwekken voor het woonkarakter. De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid mogen enkel voorkomen op de gelijkvloerse verdieping.
    - Er worden uitsluitend eengezinswoningen toegestaan.
- projectzone Vitsgaard (art. 6);
    - De projectzone Vitsgaard is bestemd voor de ontwikkeling van een samenhangend project met wonen en aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid met inbegrip van tuinen, tuinbergingen, groenzones, parkings en toegangen.
    - De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid dienen kleinschalig en complementair te zijn met en mogen geen hinder verwekken voor het woonkarakter. De aan het wonen verwante voorzieningen en bedrijvigheid mogen enkel voorkomen op de gelijkvloerse verdieping.
- projectzone site Vanbreuze (art. 7);
    - Verbouwingen en renovatiewerken van de bestaande bebouwing zijn toegestaan voor zover dit gebeurt binnen het bestaande bouwvolume.
    - Uitbreidingen in functie van de bestaande bedrijvigheid worden in geen geval toegestaan.
    - In de 'projectzone site Vanbreuze' zijn alle, al dan niet tijdelijke, handelingen toegelaten voor de normale uitbating van het station als openbaar vervoersknooppunt zoals het inrichten van fietsenstallingen, kiss & ride-zones, bussenhavens, wachtzones, parkeervoorzieningen...
- deelzone 1 – zone voor pendelparking (art. 7.2);
    - Deelzone 1 is bestemd voor een (semi-)openbare pendelparking in directe relatie met het station van Opwijk als multimodaal knooppunt. Eveneens is opslag in open lucht toegelaten in functie van een normale uitbating van de spoorweg en aanverwante activiteiten. De opslag in open lucht wordt beperkt tot maximum 10% van de totale zone voor pendelparking.
- deelzone 2 – zone voor wonen rond stationsplein (art. 7.3);
    - Deelzone 2 is bestemd voor wonen met inbegrip van tuinen, tuinbergingen, groenzones, parkings en openbare wegenis.
    - Eveneens zijn toegelaten kantoren, diensten en ambachten, gemeenschapsvoorzieningen en aanverwante, horecabedrijven (uitgezonderd dancings), handelsinrichtingen en de hierbij horende buitenruimte.



- Bij elke woongelegenheden dient een volwaardige buitenruimte voorzien te worden. Bij aanleg van terrassen dient steeds de privacy van de omwonenden gegarandeerd te worden.
- deelzone 3 – zone voor wonen op de site Vanbreuze (art. 7.4);
  - Deelzone 3 is bestemd voor wonen met inbegrip van tuinen, tuinbergingen, groenzones, parkings en openbare wegenis.
  - Eveneens zijn toegelaten kantoren, diensten en ambachten, gemeenschapsvoorzieningen en aanverwante, horecabedrijven (uitgezonderd dancings), handelsinrichtingen en de hierbij horende buitenruimte.
  - Bij elke woongelegenheden dient een volwaardige buitenruimte voorzien te worden. Bij aanleg van terrassen dient steeds de privacy van de omwonenden gegarandeerd te worden.
- zone voor gemeenschapsvoorzieningen (art. 8.1).
  - De zone is bestemd voor bebouwing, constructies en voorzieningen voor gemeenschapsvoorzieningen en aanverwanten zoals schoolgebouwen, jeugdbewegingen, socio-culturele functies en socio-maatschappelijke functies met inbegrip van groene ruimtes, pleinen, parkings en toegangen in een overwegend parkachtige omgeving.
- zone voor begraafplaats (art. 8.2);
  - Deze zone is bestemd als begraafplaats waarbij alle inrichtingen, handelingen, en beheermaatregelen die eigen zijn aan deze bestemming worden toegelaten.
- zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten (art. 9.2);
  - In deze zone zijn perrons, wachthuisjes, spoorbanen, parkings en gebouwen en de hierbij horende technische uitrustingen, nodig voor de uitbating van de spoorweg en stationshalten, toegelaten.

*bestemmingen in overdruk:*

- visuele en functionele verbinding (art. 9.1);
  - De bestemming ‘visuele en functionele verbinding’ is indicatief aangeduid op het grafische plan. Omwille van de relatie tussen het zuidelijke en het noordelijke stationsplein dient er bijzondere aandacht besteed te worden aan de vormelijke samenhang van beide zijdes van het stationsplein.
- verbod op het bouwen en ontsluiten vanaf de openbare wegenis (art. 9.3);
  - Voor de percelen getroffen door deze grafische aanduiding is het bouwen en toegankelijk maken van de woonpercelen voor autoverkeer vanaf de openbare wegenis onder geen enkele voorwaarde toegelaten.
  - Private toegangen voor fietsers en voetgangers zijn wel toegelaten.
- historisch waardevol gebouw (art. 9.4);
  - Deze gebouwen dienen te worden behouden als waardevolle elementen binnen de gemeente.

- wandel- en fietsverbinding (art. 9.5).
  - Toegelaten zijn voetgangers, fietsers en onderhoudsdiensten. De toegang wordt niet verleend aan gemotoriseerd verkeer niet eigen aan onderhoud en beheer van de site.

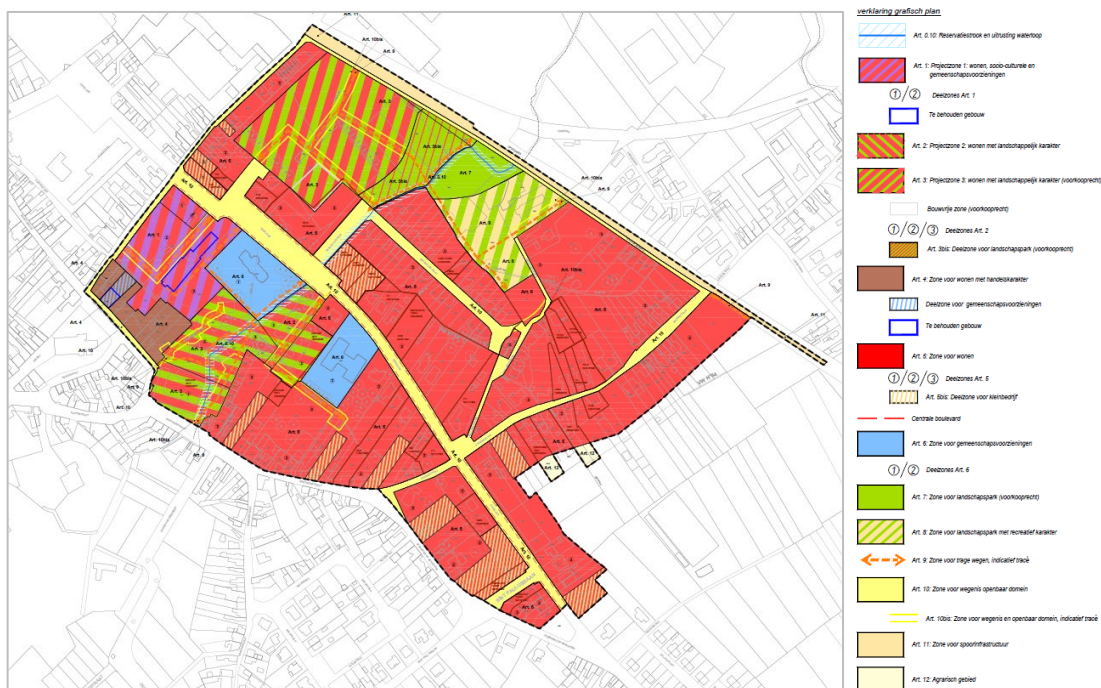
### **Visie op huidig RUP Station:**

Het RUP situeert zich tussen de Heirbaan - Marktstraat - Fabriekstraat en de spoorlijn Dendermonde-Brussel.

Volgende zones van het huidige RUP Station moeten herzien worden:

- zone voor openbare wegenis (art 3);
- zone voor pleinfunctie (art 3.2);
- zone voor wonen in kerngebied - A (art 4);
- zone voor wonen in kerngebied - B (art 5);
- projectzone Vitsgaard (art 6);
- projectzone site Vanbreuze (art.7: 7.1 - 7.2 - 7.3 - 7.4);
- zone voor gemeenschapsvoorziening (art 8.1);
- zone voor begraafplaats (art 8.2);
- visuele en functionele verbinding – overdruk (art 9.1);
- zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten (art 9.2);
- historisch waardevol gebouw – overdruk (art 9.4);
- wandel- en fietsverbinding – overdruk (art 9.5).

### RUP Gasthuis



| Grafisch plan

Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 26 april 2012.

Volgende bestemmingscategorieën worden in het RUP gehanteerd:

hoofdbestemming:

- projectzone 1: wonen, socio-culturele en gemeenschapsvoorzieningen (art. 1);
- projectzone 2: wonen met landschappelijk karakter (art. 2);
- projectzone 3: wonen met landschappelijk karakter (voorkooprecht) (art. 3);
- zone voor wonen met handelskarakter (art. 4);
- zone voor wonen (art. 5);
- zone voor gemeenschapsvoorzieningen (art. 6);
- zone voor landschapspark (voorkooprecht) (art. 7);
- zone voor landschapspark met recreatief karakter (art. 8);
- zone voor trage wegen, indicatief tracé (art. 9);
- zone voor wegenis openbaar domein (art. 10);
- zone voor spoorinfrastructuur (art. 11);
- agrarisch gebied (art. 12).

bestemmingen in overdruk:

- deelzone voor landschapspark (voorkooprecht) (art. 3bis);
- zone voor wegenis en openbaar domein; indicatief tracé (art. 10bis).

RUP Binnengebied Manta



| Grafisch plan

Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 28 februari 2007.

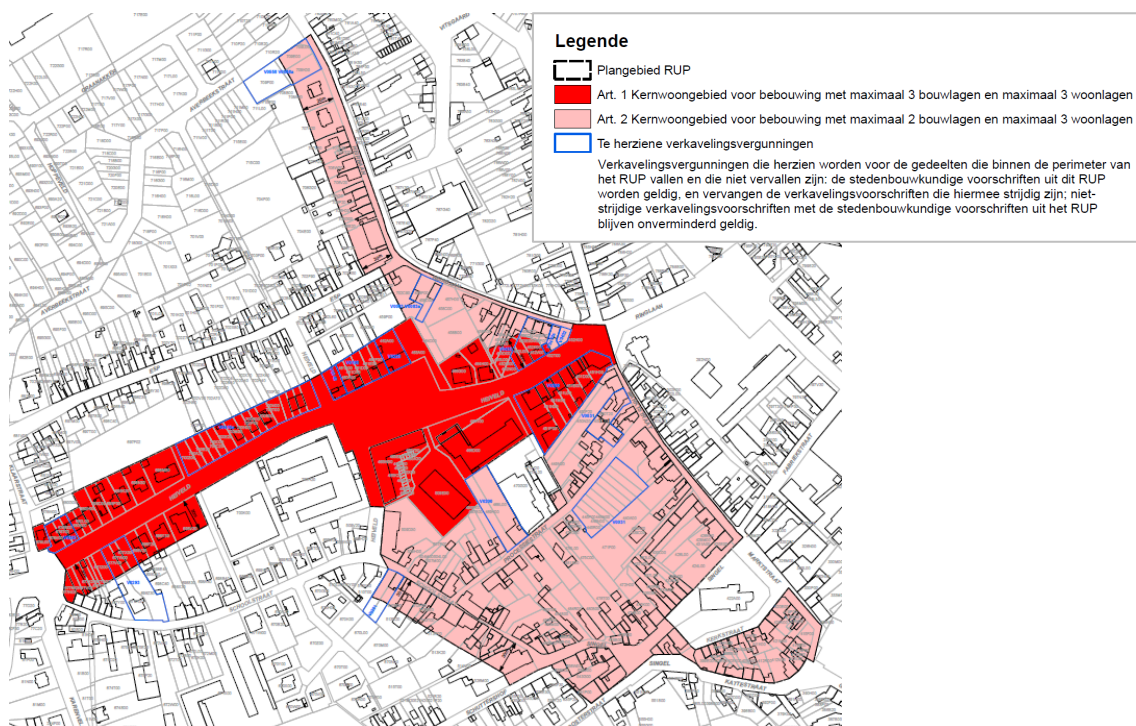
Volgende bestemmingscategorieën worden in het RUP gehanteerd:

hoofdbestemming:

- zone voor residentiële bebouwing (art. 1);
  - De gronden op het bestemmingsplan aangeduid als zone voor residentiële bebouwing, zijn bestemd voor het oprichten van woningen en de daarbijhorende koeren en hovingen.

- De deelzone grafisch op het plan afgebakend en aangeduid met 1 is daarbij bestemd voor het oprichten van ééngezinswoningen.
  - De deelzone grafisch op het plan afgebakend en aangeduid met 2 is daarbij bestemd voor het oprichten van ééngezinswoningen of meergezinswoningen.
- bufferzone (art. 2);
    - De gronden, op het bestemmingsplan aangewezen als “bufferzone”, zijn bestemd als groene ruimte en dienen als dusdanig te worden aangelegd of in hun staat bewaard met als doel:
      - het bedrijf Manta visueel af te schermen en doorgang te verhinderen;
      - een kwalitatieve milieuhygiënische buffer te vormen t.o.v. de woonomgeving;
      - te beletten dat het bedrijf zijn activiteiten uitbreidt naar aanpalende percelen.
  - parkgebied (art. 3).
    - De gronden, op het bestemmingsplan aangewezen voor deze bestemming, zijn bestemd als groene ruimte en dienen als dusdanig te worden aangelegd of in hun staat bewaard met als doel:
      - het terrein te onderhouden en te gebruiken als parkgebied in functie van de omliggende woonomgeving;
      - de beekvallei van de Kluisbeek te beschermen tegen verdere bebouwing en te ondersteunen in haar structurende rol.

#### RUP Wijziging woonlagen kernwoongebied



| Grafisch plan

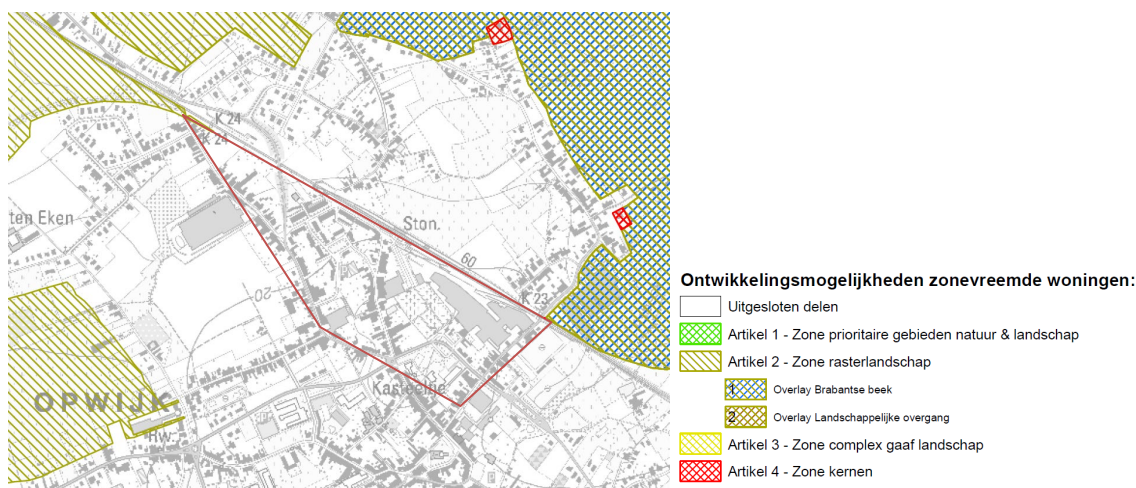
Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 25 maart 2010.

Volgende bestemmingscategorieën worden in het RUP gehanteerd:

hoofdbestemming:

- kernwoongebied voor bebouwing met maximaal 3 bouwlagen en maximaal 3 woonlagen (art. 1);
  - Het kernwoongebied is bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
  - Het aantal toegelaten woonlagen van woongebouwen en gebouwen met gemengde woonfunctie binnen deze bestemmingszone bedraagt maximaal drie. Boven de kroonlijst mag maximaal 1 woonlaag gerealiseerd worden. Iedere begonnen woonlaag boven de kroonlijst geldt als volwaardige woonlaag.
- kernwoongebied voor bebouwing met maximaal 2 bouwlagen en maximaal 3 woonlagen (art. 2);
  - Het kernwoongebied is bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
  - Het aantal toegelaten woonlagen van woongebouwen en gebouwen met gemengde woonfunctie binnen deze bestemmingszone bedraagt maximaal drie. Boven de kroonlijst mag maximaal 1 woonlaag gerealiseerd worden. Iedere begonnen woonlaag boven de kroonlijst geldt als volwaardige woonlaag.
- te herziene verkavelingsvergunningen
  - Verkavelingsvergunningen die herzien worden voor de gedeelten die binnen de perimeter van het RUP vallen en die niet vervallen zijn: de stedenbouwkundige voorschriften uit dit RUP worden geldig, en vervangen de verkavelingsvoorschriften die hiermee strijdig zijn; nietstrijdige verkavelingsvoorschriften met de stedenbouwkundige voorschriften uit het RUP blijven onverminderd geldig.

## RUP Zonevremde woningen



| Grafisch plan met aanduiding van de contouren van 'Herziening RUP Station'

Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 23 oktober 2008.

Volgende bestemmingscategorieën die raken aan het plangebied van voorliggend RUP worden in het RUP Zonevremde woningen gehanteerd:

bestemmingen in overdruk:

- zone rasterlandschap (art. 2);
- overlay Brabantse Beek (art. 2/1).
  - Bijzondere bijkomende inrichtings- en beheersvoorschriften m.b.t. de overlay "Brabantse beek"

## 2.4.7 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan Opwijk werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 21 oktober 2013.

### Voetgangersnetwerk

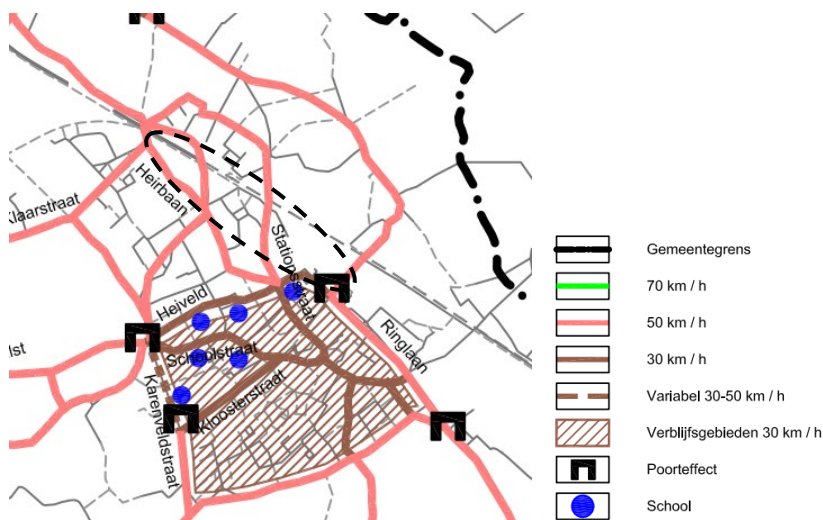
#### Wensbeeld afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes

De afbakening van de verblijfsgebieden is meteen ook de afbakening van die gebieden of zones waar meer aandacht moet geschonken worden aan het langzaam verkeer, of waar de voetgangers zelf prioriteit moeten krijgen op het autoverkeer.

In de centrumgebieden wordt de snelheid van de auto laag gehouden om de veiligheid van de voetganger te verzekeren en de verkeersleefbaarheid te vergroten. Schoolomgevingen krijgen in deze context speciale aandacht.

De zone 50- (woonzones en woonwijken) en 30-gebieden (centrumgebieden en schoolomgevingen) worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers.

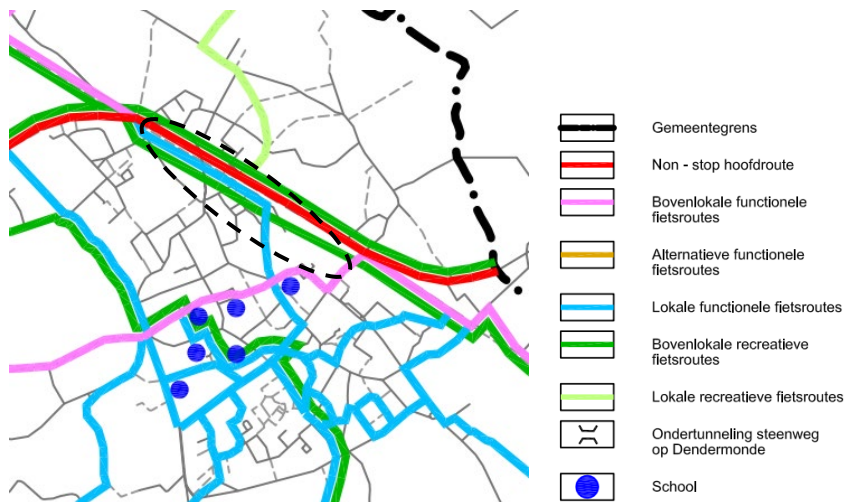
Binnen de verblijfsgebieden wordt sluipverkeer maximaal geweerd. Dit verkeer hoort thuis op de daartoe geselecteerde (boven)lokale wegen (zie verder). In eerste instantie zal dit gebeuren door een inrichting waaruit moet blijken dat het verblijfskarakter primeert op het verkeerskarakter. Het langzaam verkeer krijgt hier prioriteit. Op de openbaar vervoerassen moet wel rekening worden gehouden met de voor bussen vereiste ruimte.



| Voetgangersnetwerk met aanduiding van het plangebied

### Fietsroutenetwerk

Naast het openbaar vervoer kan de fiets, weliswaar binnen kortere afstanden (cfr. 10- minuten regeling), als geldig alternatief dienen voor het autoverkeer. Het belang van de uitbouw van een geoptimaliseerd en functioneel fietsroutenetwerk wordt nog onderstreept door het feit dat een cirkel met straal 3 km en middelpunt in het centrum van Opwijk nagenoeg de volledige gemeente omvat. Hierdoor kan de fiets, al of niet in combinatie met het openbaar vervoer, als alternatief naar voor worden geschoven voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen.



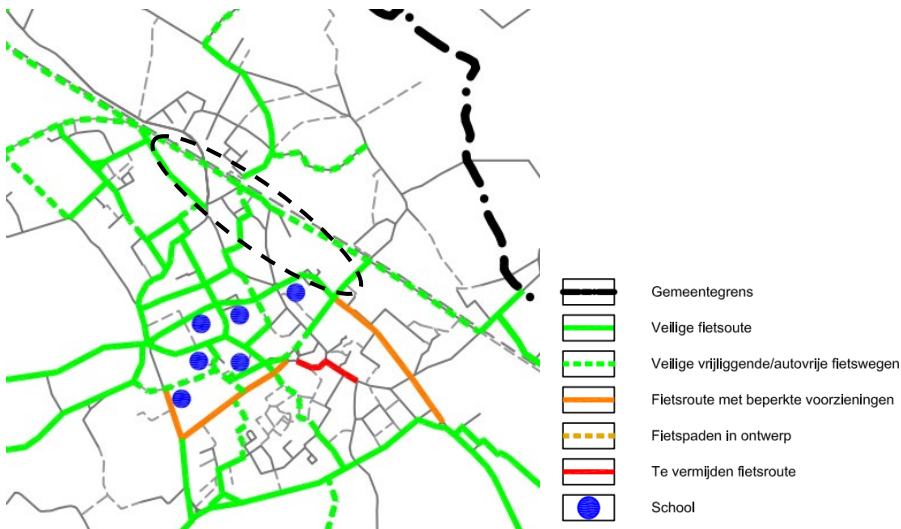
| Fietsroutenetwerk met aanduiding van het plangebied

Het functionele fietsroutenetwerk bestaat uit hoofdroutes, bovenlokale en lokale fietsroutes. De bovenlokale en lokale routes vormen elk een fietsroutenetwerk. Het gewenste fietsroutenetwerk vertrekt vanuit het bovenlokale fietsroutenetwerk. Het lokale functionele fietsroutenetwerk is er op gericht om de interne fietsverplaatsingen binnen de gemeente en naar de buurgemeenten te faciliteren.

Binnen het plangebied wordt de fietsroute langs het station aangeduid als een 'non - stop hoofdroute'. Verder passeert er aan het station ook een bovenlokale recreatieve fietsroute en een lokale functionele fietsroute (ook langs de Stationsstraat).

Veiligheid fietsroutes op basis van schoolbereikbaarheidskaart

Het functionele en recreatieve fietsroutenetwerk voor de gemeente Opwijk is gebaseerd op van het provinciaal bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk. Het vormt eveneens een verfijning van dit fietsroutenetwerk. Op onderstaande kaart worden de veilige fietsroutes aangeduid, zoals opgesteld bij de schoolbereikbaarheidskaart.

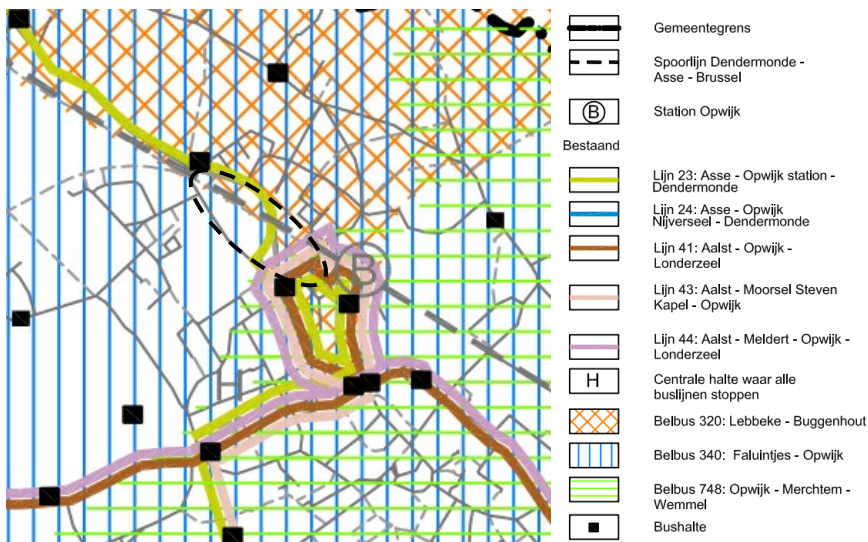


| Kaart met de veilige fietsroutes op basis van de schoolbereikbaarheidskaart met aanduiding van het plangebied

Binnen het plangebied worden alle straten aangeduid als veilige fietsroutes en/of veilige vrijblijvende/autovrije fietswegen.

Openbaar vervoernetwerk (trein en bussen)

De aansluiting van Opwijk en de stationsomgeving op het openbaar vervoer kan momenteel als waardevol worden beschouwd. Er is een voldoende aansluiting met de deekernen van de gemeente en met de grote attractiepolen uit de omgeving (Asse, Aalst, Dendermonde).



| Het openbaar vervoersnetwerk van de bussen met aanduiding van het plangebied

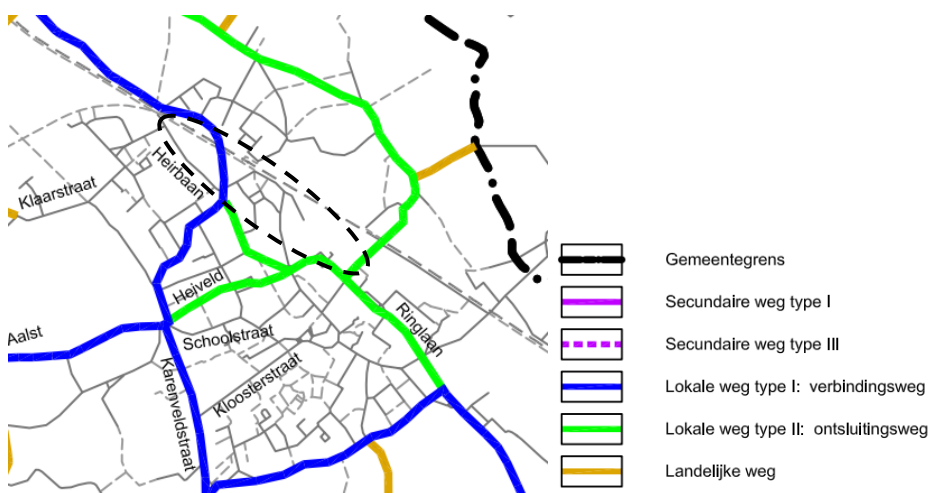
Lijn 23 rijdt dwars door het plangebied heen. Ten zuiden en ten westen van het plangebied passeren er nog enkele andere buslijnen (lijn 41, lijn 43 en lijn 44).



## Wegencategorisering

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de automobilititeit, middels ruimtelijke herstructurering en het stimuleren van de alternatieve vervoerwijzen. De bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen en functies moeten gegarandeerd blijven, al is het op een selectieve wijze, zodat de leefbaarheid in centra en verblijfsgebieden wordt verhoogd.

Als randvoorwaarde ten aanzien van de wegcategorisering dient de visie zoals uitgedragen door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het voorontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en het goedgekeurd Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan te worden gehanteerd. De wegcategorisering is er op gericht om alle dorpen onderling te ontsluiten en het doorgaande (sluip)verkeer zoveel mogelijk weg te houden van de lokale wegen. Om dit zoveel mogelijk na te streven wordt volgende categorisering vooropgesteld. Binnen de gemeentegrenzen van Opwijk bevinden zich enkel secundaire en lokale wegen. Deze wegen leiden rechtstreeks of onrechtstreeks naar het hoger gelegen wegennet in de omgeving.



| Wegencategorisering met de aanduiding van het plangebied

Binnen het plangebied wordt de Heirbaan – Viaduct aangeduid als een verbindingsweg (lokale weg type I). De Heirbaan en Fabriekstraat worden aangeduid als ontsluitingswegen (lokale weg type II).

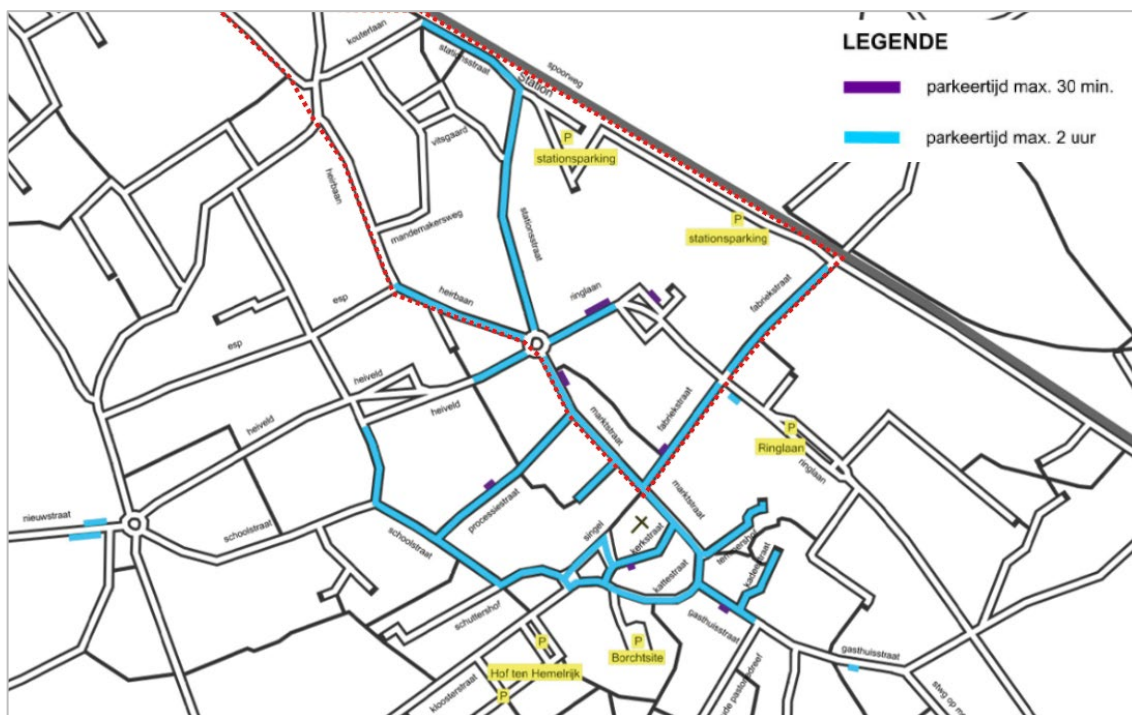
### 2.4.8 Gewijzigde parkeermodaliteiten – uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum

Vanaf 1 september 2021 geldt het nieuwe parkeerplan met bewonerskaarten in Opwijk-Centrum.

Slimmer parkeren, is meer ruimte creëren. Dat is het idee achter het nieuwe parkeerbeleid in Opwijk-Centrum.

#### Het nieuwe parkeerplan in de praktijk

Op onderstaande kaart vind je de parkeerzones waarin vanaf 1 september 2021 een beperkte parkeertijd geldt tussen 9 en 18 uur.



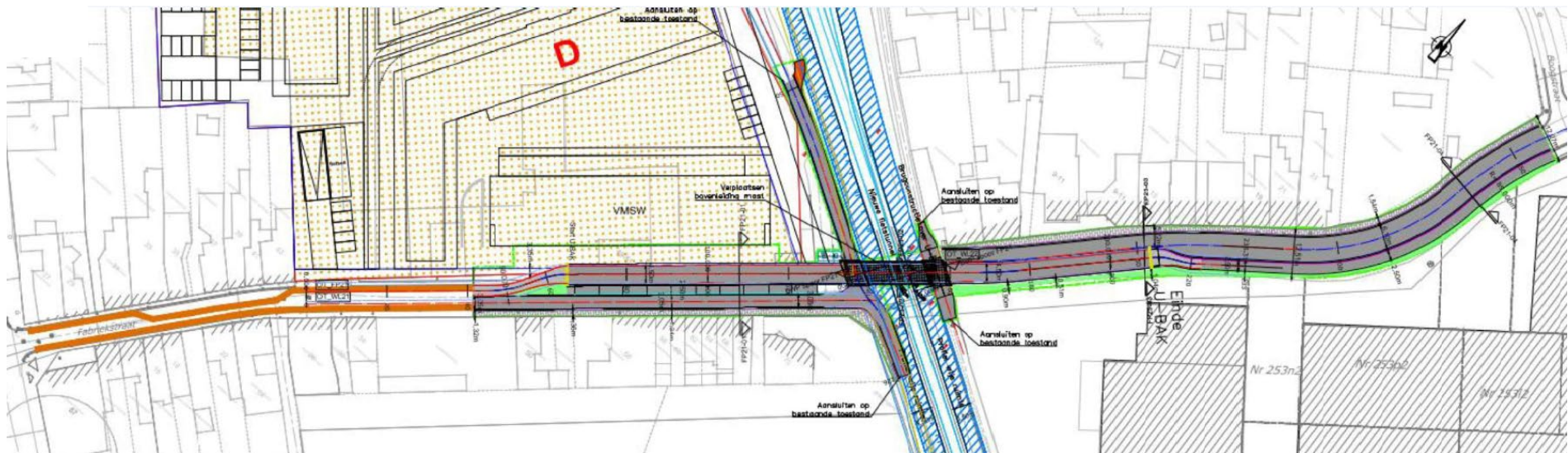
| Parkeerregimes blauwe zone centrum met aanduiding van het projectgebied, Bron: gemeentesite van Opwijk.



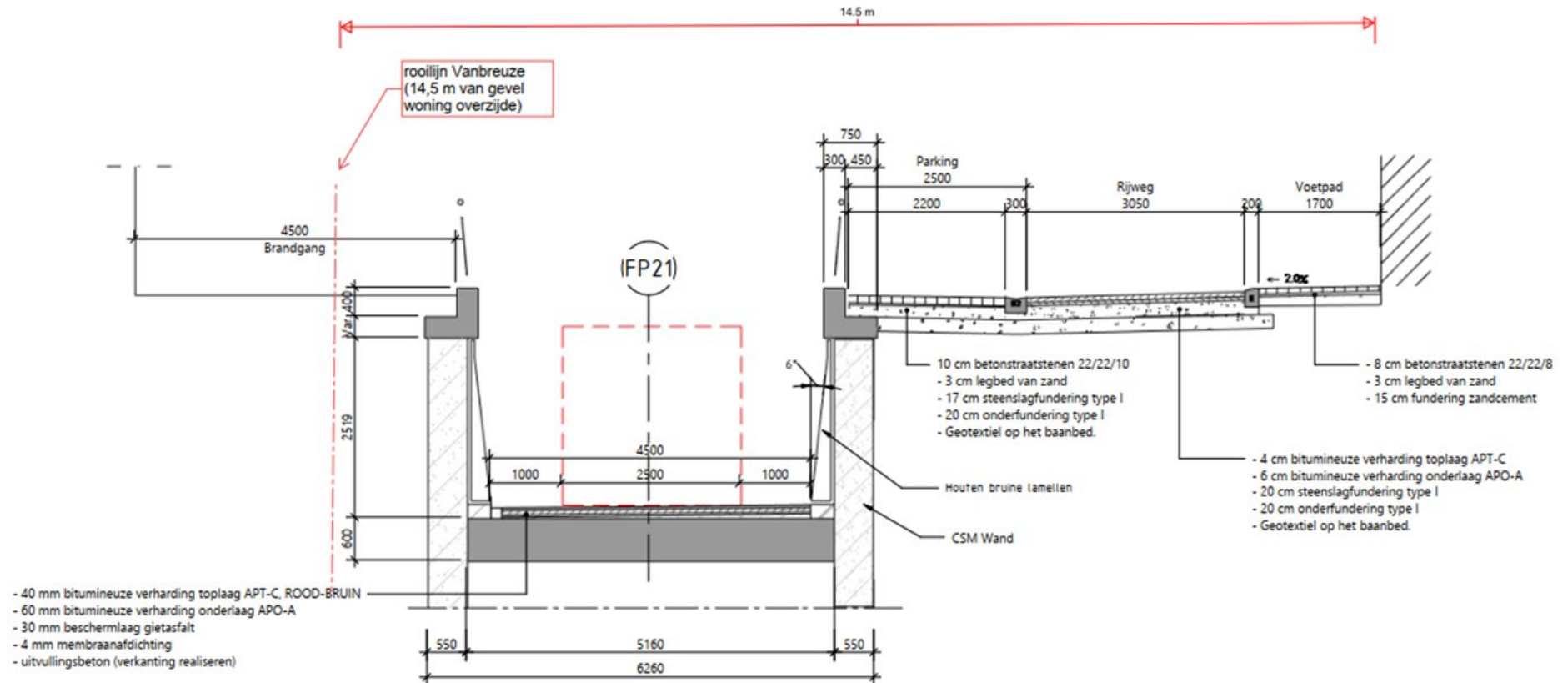
| Uitwerking blauwe zone met bewonerskaart en aanduiding projectgebied, Bron: gemeentesite van Opwijk.

## 2.4.9 Fietstunnel Fabriekstraat

De spoorweginstuurder Infrabel wil op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat 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 langs de Fabriekstraat.

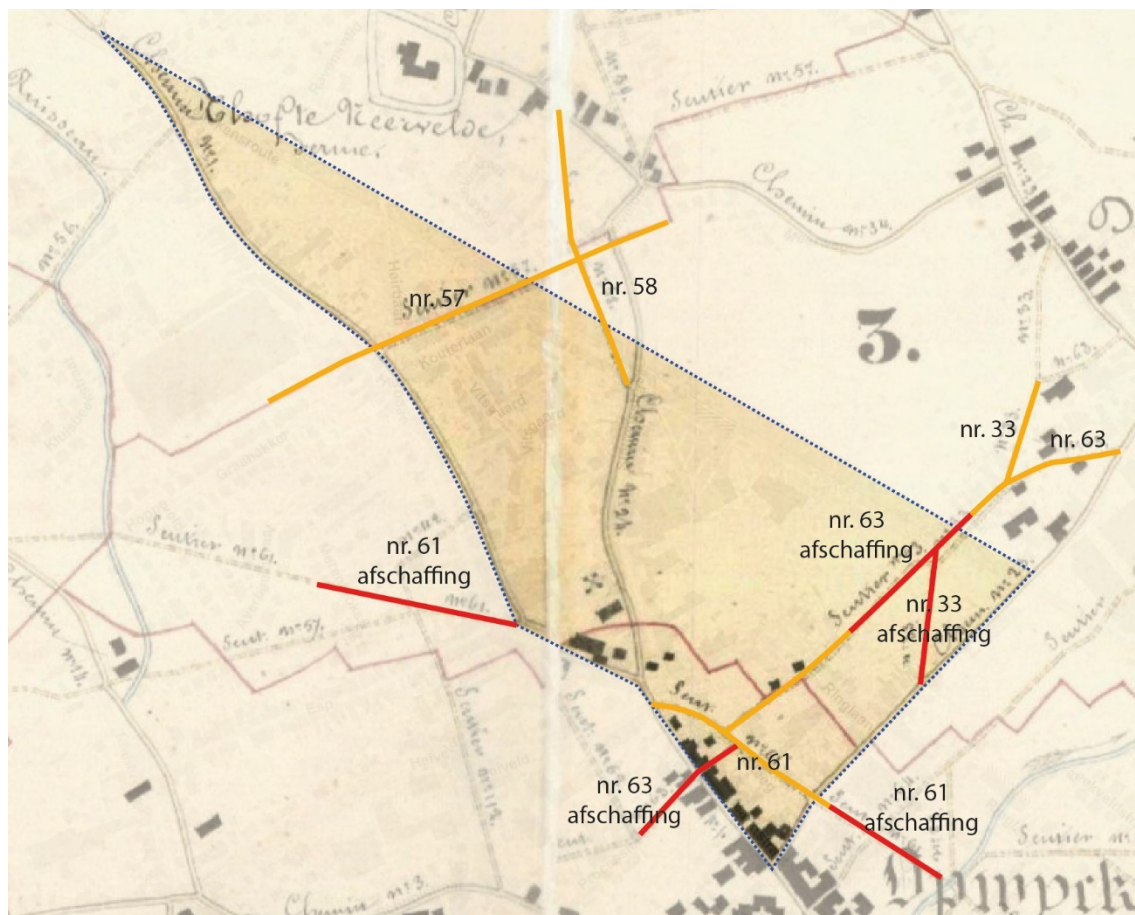


| Fietstunnel Fabriekstraat (Bron: Witteveen en Bos).



| Profieldoorsnede fietstunnel Fabrikstraat

## 2.4.10 Atlas der buurtwegen



Tijdens de inventarisatie van het plangebied is gebleken dat deze voetwegen niet meer gebruikt kunnen worden:

- voetweg nr. 57;
- voetweg nr. 58;
- voetweg nr. 63.

## 2.4.11 Bouwmeesterscan Opwijk 2019

De Bouwmeester Scan is een nieuwe tool, door het Team Vlaams Bouwmeester ontwikkeld voor lokale besturen die snel werk willen maken van een duurzamer en beter ruimtegebruik. Een team van experts brengt de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes van de gemeente in kaart en reikt een concrete agenda van projecten en ingrepen aan. Doel is de gemeenten bij te staan in de transitie naar een aangenamere, gezondere, beter uitgeruste en meer inclusieve leefomgeving, gekoppeld aan een zorgzamere en duurzamere omgang met het leefmilieu en met natuurlijke hulpbronnen.

De diagnose van de bouwmeesterscan behandelt vijf thema's met betrekking tot ruimtelijke duurzaamheidsvraagstukken. De analyse streeft geen volledigheid na, maar tracht per thema de vinger op de wonde te leggen. Wat loopt er goed, wat minder, welke symptomen zijn er en waardoor worden deze veroorzaakt?

### 1. Bebouwde ruimte

#### Bevolkingsdichtheid

- op gemeenteniveau kent Opwijk een hogere bevolkingsdichtheid dan de buurgemeenten en het Vlaams gemiddelde;
- de grotere bevolkingsdichtheid is niet te verklaren door een hogere dichtheid in de hoofdkern, maar vooral doordat binnen de relatief kleine gemeente weinig echt dunbevolkt gebied te vinden is vanwege het diffuse bebouwingspatroon van de gemeente.

#### Ruimtelijk rendement

- het diffuse bebouwingspatroon van Opwijk wordt vertaald in het relatief lage ruimtelijk rendement van de gemeente;
- een groot deel van de totale oppervlakte is bebouwd, 28%, waarvan de functie wonen een aanzienlijk deel voor zich neemt.
- deze ruimtelijke ordening kent een lage dichtheid en neemt veel waardevolle oppervlakte in.
- om het hoofd te bieden aan klimaatverandering en om het voorzieningenniveau op peil te houden, is het belangrijk dat het ruimtelijk rendement verhoogd gaat worden.
- door een verandering in de huishoudsamenstelling zal de vraag naar kleinere woningen, appartementen, zorgwoningen en vormen van cohousing toenemen. Opwijk zal zich in de toekomst moeten klaarstomen om een meer gevarieerd woningbestand aan te bieden aan zijn inwoners in hogere dichtheid.

De bouwmeesterscan is een visiedocument. Deze visie is geen beslist beleid.

## CIJFERS BEBOUWDE RUIMTE

### BEVOLKINGSDICHTHEID (2017)

Opwijk: 729 inwoners/km<sup>2</sup>  
 Belfius-indeling V3 gemeente: 470 inwoners/km<sup>2</sup>  
 Vlaams Gewest: 482 inwoners/km<sup>2</sup>

### TOTALE OPPERVLAKTE OPWIJK (2017)

1.969 ha

### BEBOUWDE OPPERVLAKTE OPWIJK (2017)

549 ha

### PERCENTAGE BEBOUWD/TOTALE OPP (2017)

Opwijk: 28 %  
 Belfius-indeling V3 gemeente: 21 %  
 Vlaams Gewest: 19 %

### DICHTHEDEN WOONGELEGENHEDEN

#### OPWIJK (2018)

6.202 woongelegenheden

13,9 woongelegenheden/ha kadastraal woongebied

11,3 woongelegenheden/ha totaal bebouwde oppervlakte

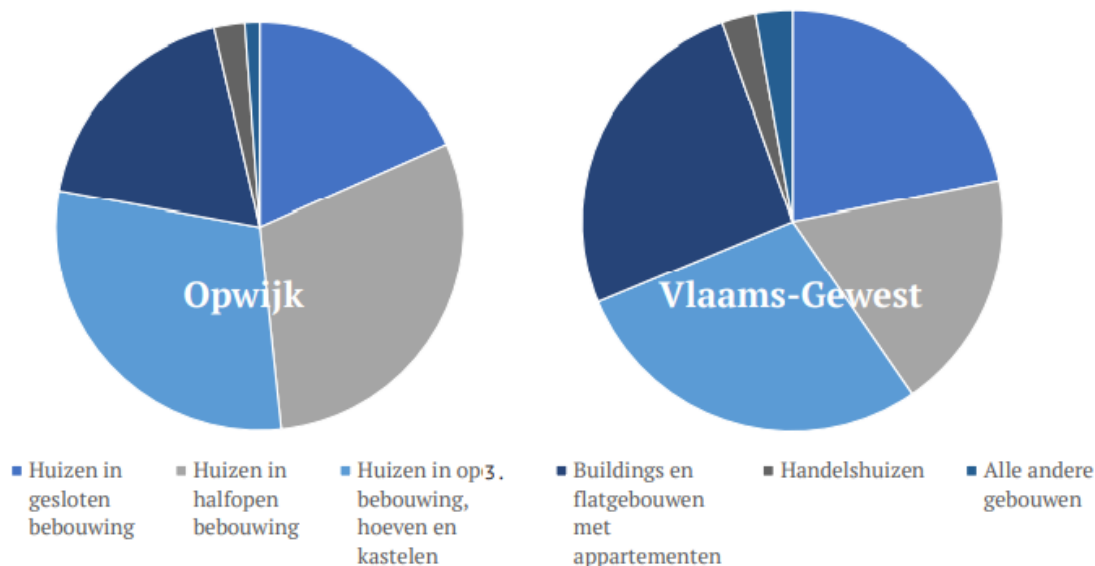
### AANTAL WOONGELEGENHEDEN PER

#### TYOLOGIE (2018)

Gesloten bebouwing: 1139  
 Halfopen bebouwing: 1858  
 Open bebouwing: 1831  
 Flatgebouwen en appartementen: 1150  
 Handelshuizen: 151

| diagnose uit de Bouwmeesterscan Opwijk 2019

### Aandeel in aantal woongelegenheden

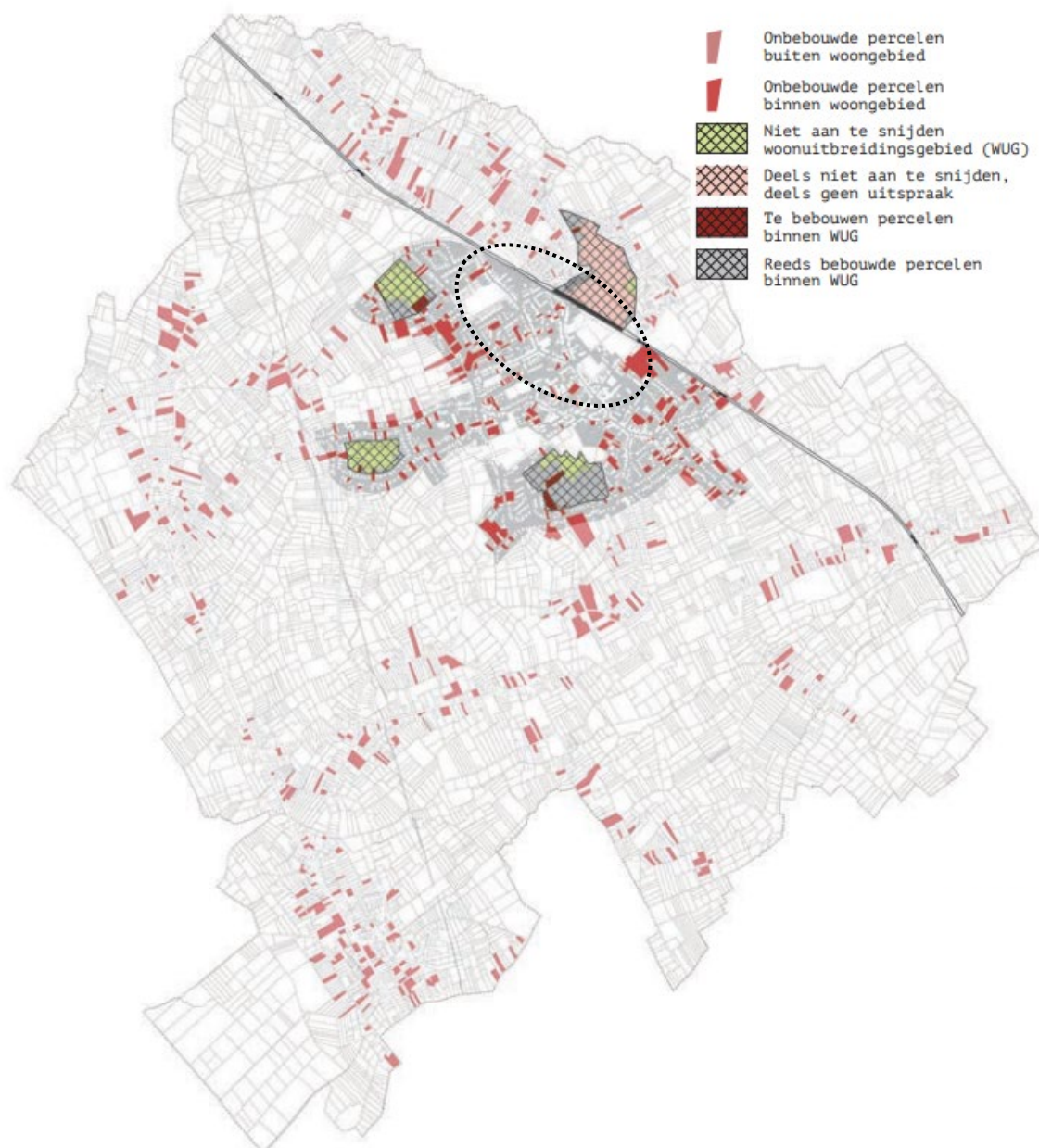


| Grafiek uit de Bouwmeesterscan Opwijk 2019

### Onbebouwde percelen

Op basis van data van provincie Vlaams-Brabant kan gesteld worden dat de gemeente Opwijk een grote hoeveelheid onbebouwde percelen heeft die potentieel wel bebouwd kunnen worden. Opvallend is dat veel van deze percelen gelegen zijn buiten het 'woongebied', zo aangeduid volgens het Gewestplan. Wanneer deze percelen bebouwd raken, zal de bebouwingsstructuur van de gemeente nog diffuser worden.

Van de vier woonuitbreidingsgebieden (WUG) is er één zo goed als volledig gevuld. Voor de overige drie werd in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan besproken dat deze grotendeels niet aangesneden worden (op korte termijn) als woongebied. Het is echter onduidelijk hoe het meest noordelijk gelegen WUG ontwikkeld kan worden, aangezien hier deels geen uitspraak over gedaan wordt. Door de zeer nabije ligging bij het station is dit echter een interessant ontwikkelingsgebied.



- | Kaart onbebouwde percelen met aanduiding van het plangebied, bron: data gemeente, Atlas van de WUG.



oppervlakte onbebouwde percelen	96,95 ha
oppervlakte onbebouwde percelen binnen woongebied	25,01 ha =26%
oppervlakte onbebouwde percelen buiten woongebied en buiten WUG	71,94 ha =74%
oppervlakte WUG bij station	12,10 ha



Bouwpotentieel alle onbebouwde percelen bij huidige dichtheid (13 wo./ha.)	1247 woningen <b>X</b>
Bouwpotentieel binnen woongebied bij huidige dichtheid (13 wo./ha.)	325 woningen <b>X</b>
Bouwpotentieel binnen woongebied bij streefdichtheid (40 wo./ha.)	1000 woningen <b>?</b>
Bouwpotentieel WUG station bij streefdichtheid (40 wo./ha.)	484 woningen <b>✓</b>

Prognose groei huishoudens 2017-2027	+ 534 huishoudens
--------------------------------------	-------------------

| Tabel geeft een ruwe schatting van het verdichtingspotentieel van de gemeente weer.

## 2. Mobiliteit

### Modal Split

- de cijfers van de zogenoemde 'modal split' tonen aan dat Openbaar Vervoer bovengemiddeld populair is onder de inwoners van Opwijk voor de verplaatsing tussen wonen en werk: +/- 25% Dit ligt hoogstwaarschijnlijk aan het goed gefrekwenteerde treinstation in Opwijk;
- de auto blijkt echter nog steeds het voornaamste vervoersmiddel: 59%;
- de fiets: 12%.

### Opwijk genereert mobiliteit

- Opwijk is een echte pendelgemeente.

## 3. Open ruimte: een gefragmenteerd en verborgen landschap

- de open ruimte van Opwijk is te typeren als een licht glooiend landbouwlandschap, dat niet heel uitgesproken is en sterk versnipperd en verborgen is.

## 4. Energie klimaat: heb oog voor klimaatadaptatie

- Opwijk zal in de toekomst geconfronteerd worden met klimaatsveranderingen.

## 5. Regelgeving en publiek ondernemerschap

Met het oog op verduurzaming is verdichting onvermijdelijk voor gemeenten als Opwijk en verdere verlinting en verkaveling op afstand van de dorpskernen moet ten alle kosten worden stopgezet. Deze verdichting kan echter op een kwalitatieve manier gebeuren en hoeft geen verschraving van publiek domein of het dorps karakter te betekenen.

## Samenvattende ambities

Volgend uit de diagnose worden verschillende ambities naar voren geschoven die een antwoord trachten te formuleren op de meest urgente ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken waarmee de gemeente vandaag kampt.

Voor verder toelichting kan de bouwmeesterscan geraadpleegd worden.

	Kern-versterking	Mobiliteit	Open ruimte	Klimaat & energie	Onder-nemerschap
Maak structuur; zie infrastructuur als ruimtelijke en structuurbepalende opgave	x	x	x	x	x
Koppel bouwopgaven op strategische plaatsen aan het verbeteren van de ruimtelijke structuur	x	x	x		
Herwaardeer de kwaliteit van de dorpskernen	x	x	x		x
Versterk en ontsnipper de open ruimte; bouw aan een veerkrachtig en beleefbaar landschap	x	x	x	x	x

Voor verder toelichting kan de bouwmeesterscan geraadpleegd worden.

## 2.5 Evaluatie plangebied

### 2.5.1 Knelpunten

- de site Spar in de Fabrikstraat en de Dorpssteeg is quasi volledig gericht op de auto;
- ook de publieke ruimte of het plein aan de Ringlaan is volledig gericht op het autoverkeer;
- er heerst een grote autodominantie doorheen het volledige plangebied;
- er is geen echte verzamelplaats of pleinruimte gekoppeld aan het station of de directe omgeving van het station;
- de publieke ruimte aan de Ringlaan heeft geen ruimtelijke en visuele connectie met de stationsomgeving;
- de huidige stationsomgeving is enkel en alleen geënt op het ten zuiden gelegen gebied van de spoorweg;
- de functionele relatie met de woonomgevingen langsheen de Kapelleweg, Meerweg en Doortstraat is beperkt door twee oversteken aan de rand van het woongebied;
- verder (overmatig) verdichten kan zorgen voor een benauwd ruimtegevoel van de stationsomgeving.

## 2.5.2 Potenties

- woonaanbod:
  - binnen het plangebied is er vandaag al een gedifferentieerd aanbod en typologie van woningen;
  - door middel van inbreidingsprojecten, reconversie en renovatie kan een versterking van de bestaande woonomgevingen verkregen worden.
- stationsomgeving:
  - het station van Opwijk is een belangrijke opstapplaats voor het treinvervoer richting Brussel, Asse of Dendermonde;
  - een stationsomgeving is de ideale locatie voor de uitbouw van nieuwe woon-en werkontwikkelingen. Denk aan wonen gekoppeld aan kantoren, kleine handelszaken, ontspanningsmogelijkheden, dienstverlening. Op die manier wordt een gemengde stationsbuurt ontwikkeld;
  - de stationsomgeving biedt kansen voor een sterkere positionering van deze zone binnen Opwijk. Verschillende functies kunnen er hun plaats krijgen. De publieke ruimte kan een nieuw karakter krijgen. De stationsomgeving kan ontwikkeld worden als een geïntegreerd vervoerknooppunt met een aangenaam verblijfskarakter op maat van Opwijk;
  - de stationsomgeving is een centrale spil voor het openbaar busvervoer. Bussen van en naar o.a. Aalst, Londerzeel, Asse, Dendermonde, Opwijk hebben een halte aan het treinstation. Tevens wordt het systeem van de Bel-bus verder uitgewerkt;
  - de site Vanbreuze zal op korte termijn ontwikkeld worden als een gemengd woonproject (wonen en activiteiten) in functie van de versterking van de stationsomgeving en de woonomgeving van Opwijk kerngebied.
- voorzieningen:
  - in het plangebied zijn er tamelijk wat voorzieningen aanwezig in de Stationsstraat en de Markstraat (verbinding tussen het station en het centrum van Opwijk).
- mobiliteit:
  - de centrale boulevard (Heiveld-ringlaan) is een duidelijke ringstructuur. Hierdoor kan de kern van Opwijk gevrijwaard blijven van al te hoge verkeersdrukke.
- trage wegennetwerk:
  - centraal doorheen het studiegebied situeert zich een belangrijke bovenlokale fietsroute (Leirekensroute). Verschillende lokale fietsroutes sluiten hieraan aan;
  - het tragewegennetwerk (zowel ten noorden van het plangebied als in het plangebied) kan afgestemd en uitgebreid worden in functie van de toekomstige stationsontwikkelingen;
  - door het inplanten van een fietstunnel onder de spoorweg kan de doorwaadbaarheid van het gebied verbeterd worden.

## 3 GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

### 3.1 Programma

Naast de woonfunctie bevinden zich in het plangebied ook verschillende centrumfuncties. Gezien voorliggend RUP betrekking heeft op de stationsomgeving van Opwijk is het belangrijk om aandacht te schenken aan een voldoende uitgebouwd voorzieningenniveau dat afgestemd is op de knooppuntwaarde van de treinhalte. De gemeente Opwijk wenst hierbij in eerste instantie voldoende ruimtelijk kwalitatieve ontwikkelingsmogelijkheden te bieden aan de bestaande ondernemingen.

Om zicht te krijgen op de nodige ontwikkelingsmogelijkheden werden de verschillende handelszaken binnen het plangebied aangeschreven en specifiek bevraagd naar hun noden en uitbreidingswensen. Hieronder worden de bestaande infrastructuren, het gebruik van de site en het gewenste programma voor de handelszaken met een rechtstreekse impact op de specifieke ontwikkelingspistes (vb. creëren van trage verbindingen,...) samengevat. Deze elementen geven zicht op de haalbaarheid van de ontwikkelingsopties en bijgevolg het uitwerken van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

#### 3.1.1 Site Vitsgaard

##### Loodsen Vitsgaard

###### Bestaande infrastructuur

- momenteel zijn er geen commerciële activiteiten terug te vinden in de aanwezige loods (dit is ook niet de bedoeling op korte of middellange termijn).

###### Gewenste infrastructuur

- er wordt niet gestreefd naar een nieuwe commerciële invulling voor de loods;
- er zijn ook geen uitbreidingswensen op korte tot middellange termijn.

#### 3.1.2 Site De Donder

##### Deuren De Donder

###### Bestaande infrastructuur

- bedrijf dat instaat voor de import en het plaatsen van deuren;
- geopend op weekdays (8u – 12u en 12u30 - 18u) en op zaterdagen (10u – 17u);
- aantal tewerkgestelden:
  - werkgever: 1;
  - werknemers: 9.
- in het bedrijf wordt er niet in shiften gewerkt;
- vervoer woon-werkverkeer:
  - auto: 8/9;
  - fiets/bromfiets: 1
- 5 parkeervoorzieningen op eigen terrein.

#### Gewenste infrastructuur

- op de korte tot middellange termijn wenst Deuren De Donder zijn activiteiten hier te behouden. Er zijn nog geen plannen voor herlokalisatie en/of uitdoving.

#### BV De Medts B.

##### Bestaande infrastructuur

- bedrijf dat instaat voor het verwerken van natuurstenen;
- geopend op weekdays en op zaterdag;
- aantal tewerkgestelden: 1 werkgever;
- vervoer woon-werkverkeer is met de auto;
- parkeervoorzieningen:
  - geen parkeervoorzieningen op eigen terrein;
  - gebruik van twee parkeerplaatsen op het openbaar domein.

##### Gewenste infrastructuur

- op de korte tot middellange termijn wenst BV De Medts B. zijn activiteiten hier te behouden. Er zijn nog geen plannen voor herlokalisatie en/of uitdoving.

#### Ramen De Donder

##### Bestaande infrastructuur

- bedrijf dat instaat voor het maken en plaatsen van screens, rolluiken, vliegenramen, ramen en deuren;
- geopend op weekdays (8u – 12u en 12u30 - 18u);
- aantal tewerkgestelden: 2 werkgevers;
- in het bedrijf wordt er niet in shiften gewerkt;
- vervoer woon-werkverkeer: 2 auto's;
- 8 parkeervoorzieningen op eigen terrein.

##### Gewenste infrastructuur

- er wordt in overweging genomen om een uitbreiding te voorzien met woongelegenheden voor het atelier;
- uitbreidingen kunnen gerealiseerd worden op het huidige perceel.

### 3.1.3 Site Spar

##### Bestaande infrastructuur

- uitbating supermarkt met verse beenhouwerij;
- alle weekdays en de zaterdag open:
  - ma – vrij: 8u30 – 19u00;
  - zaterdag: 8u30 – 18u00.

Bezetting

werkgever(s)	Zaakvoerder(s)	werknemers
1	2	14

Er wordt wel in shiften gewerkt: +/- 10 personen werken gelijktijdig.

Mobiliteit

- op de openingsdagen is er een dagelijks toestroom van +/- 600 klanten (voornamelijk klanten uit Opwijk);
  - auto: 60%;
  - fiets/te voet: 40%.
- vervoer personeel woon-werkverkeer:
  - auto: 50%;
  - fiets/bromfiets: 50%.
- verkeer leveranciers: +/- 3 keer per dag
  - voornamelijk vrachtwagens en bestelwagens;
  - moment: in de vroege ochtend en op de middag.
- parkeervoorzieningen:
  - op eigen terrein:
    - 14 parkeerplaatsen voor de auto;
    - 10 parkeerplaatsen voor fietsen.
  - op openbaar domein:
- +/- 10 parkeerplaatsen in de Fabrikstraat.

Gewenste infrastructuur

- op de korte tot middellange termijn zou de Spar graag een aangrenzend perceel kopen om zo uit te breiden.
- gewenste uitbreidingen:
  - gebouwen
    - als het mogelijk zou zijn, dan zouden ze graag verdubbelen;
    - van nu 600 m<sup>2</sup> naar +/- 900 à 1.000 m<sup>2</sup>.
  - parkeervoorzieningen.
- kan deze uitbreiding op het huidige perceel: nee;
- een herlokalisatie wordt niet overwogen.

Bijkomende specifieke vragen per bedrijf

- Hoe ervaart u de relatie met de Dorpssteeg?
  - het magazijn van de spar ligt aan de overkant van de Dorpssteeg;
  - er wordt vaak zeer snel gereden in de Dorpssteeg.
- Hoe frequent rijden er auto's door naar de garageboxen of parkeerplaatsen van de Dorpssteeg? Heel dikwijls.
- Hoe ervaart u de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers in de Dorpssteeg? Slecht, kan veel beter.

### 3.1.4 Ruimere omgeving - 'GO! BS De Duizendpootridders'

#### Bestaande infrastructuur

- school voor kinderen van 2,5 tot en met 12 jaar. De school maakt deel uit van Scholengroep 9 – Ringscholen, Nieuwstraat 122A, 1730 Asse;
- alle werkdagen open van 7u00 tot 18u00.

#### Bezetting

werkgever(s)	werknemers	leerlingen
1	29	240

#### Mobiliteit

- in de weekdagen is er dagelijks een toestroom van 240 leerlingen en 170 ouders;
- vervoer personeel woon-werkverkeer:
  - auto: 25;
  - fiets/bromfiets: 5-10.
- geen parkeervoorzieningen op eigen terrein;
- gebruik van 19 parkeerplaatsen op de parking aan de schoolpoort (publieke ruimte/plein aan de Ringlaan);
- piekmomenten:
  - maandag – dinsdag – donderdag – vrijdag: 8u40 en 15u40
  - woensdag: 8u40 en 12u15.

#### Gewenste infrastructuur

- op de korte tot middellange termijn wenst 'GO! BS De Duizendpootridders' zijn voorzieningen hier te behouden. Er zijn nog geen plannen voor herlokalisatie en/of uitdoving.

### 3.1.5 Site jeugdbeweging

#### VVVKB Heiveld

#### Bestaande infrastructuur

- bestaande lokalen zijn verouderd en in slechte staat

#### Gewenste infrastructuur

- op de termijn zal de VVVKB Heiveld herlokaliseren naar Vetweyde. In tussentijd is het wel nog steeds wenselijk dat de infrastructuur vernieuwd kan worden.

### 3.1.6 Site Metalu

#### Bestaande infrastructuur

- activiteiten:
  - detailhandel in ijzerwaren en gereedschappen;
  - detailhandel in verf en verfwaren;
  - bouwmarkt.
- alle weekdays en de zaterdag open:
  - ma – vrij: 8u00 – 18u30;
  - zaterdag: 9u00 – 13u00.

#### Bezetting

werkgever(s)	werknemers
1	4

- werken in shiften:
  - 8u00 – 15u00: 2 personen;
  - 11u30 – 18u30: 2 personen.

#### Mobiliteit

- op de openingsdagen is er een dagelijks toestroom van:
  - ma – vrij: +/- 75 klanten/dag
  - za: +/- 50 klanten/dag
- vervoer personeel woon-werkverkeer:
  - auto: 50%;
  - fiets/bromfiets: 50%.
- verkeer klanten en bezoekers:
  - herkomst: straat van +/- 10 km rond de winkel;
  - auto: 80%;
  - fiets/te voet: 20%.
- verkeer leveranciers:
  - dagelijks 4 bestelwagens;
  - moment: 9u00 – 18u00;
  - laden en lossen gebeurt op de rijbaan.
- parkeervoorzieningen:
  - op eigen terrein:
    - achteraan: 4 parkeerplaatsen.
  - op openbaar domein:
    - blauwe zone aan de overkant van de straat: 4 parkeerplaatsen.

#### Gewenste infrastructuur

- op de korte tot middellange termijn zou Metalu zijn gebouw graag minder diep en breder maken.
- gewenste uitbreidingen:
  - gebouw



- toelating om gebouw te spreiden over het terrein;
- wel zelfde oppervlakte van de winkel;
- er wordt geen uitbreiding beoogd van de bruto vloeroppervlakte van de infrastructuur.
- parkeervoorzieningen:
  - 20 m blauwe zone rechtover de winkel;
  - bij nieuwbouw: achteruitzetten van het bebouwd volume waardoor er parkeerplaatsen voor de winkel gecreëerd kunnen worden.
- een herlokalisatie wordt niet overwogen.

#### Bijkomende specifieke vragen per bedrijf

- Waarvoor wordt de achtergelegen servitudeweg momenteel gebruikt?
  - parking personeel;
  - leveringen;
  - leveren / weghalen afvalcontainers.
- Worden er verkeersonveilige situaties ondervonden door de aanwezigheid van de VVKB Heiveld? Neen.

### 3.1.7 Overige ondernemingen

Binnen het plangebied zijn er ook nog kleine ondernemingen die niet direct een ruimtelijke impact zullen hebben op de visie van het RUP. Toch werden de ruimtelijke wensen en noden mee afgetoetst. In de mate van het mogelijke zal het RUP rekening houden met deze wensen en noden.

## 3.2 Doelstellingen

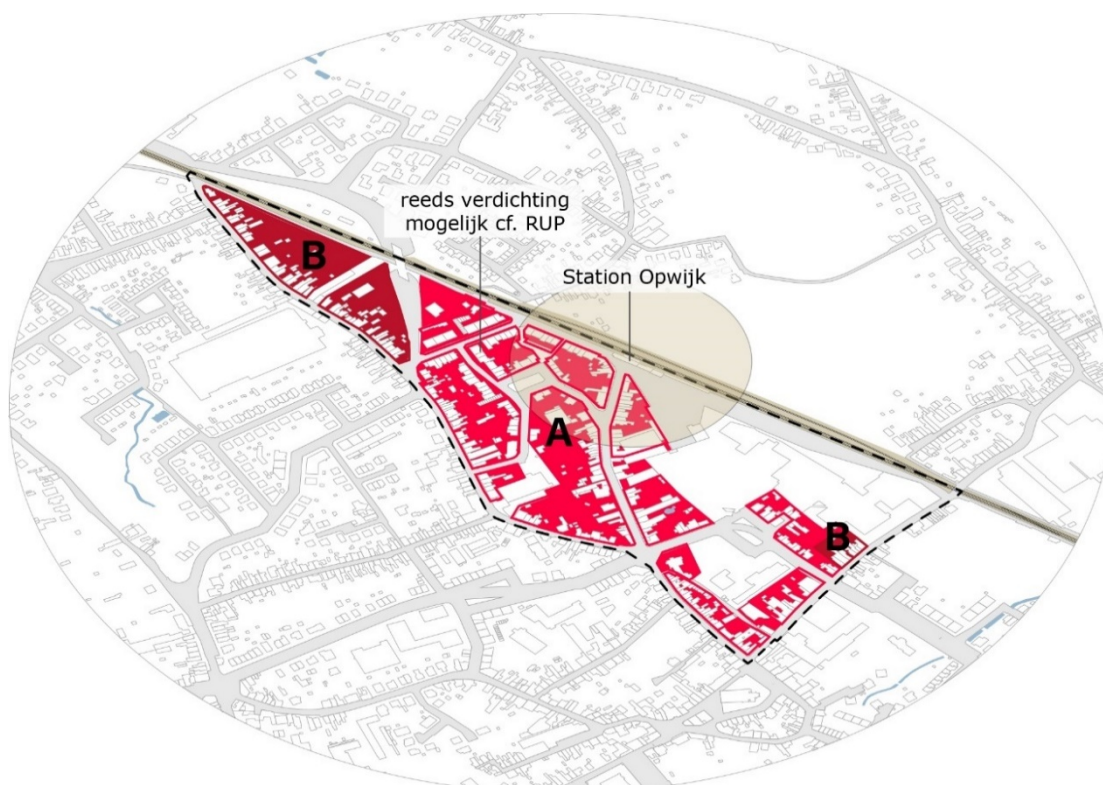
Het RUP heeft als doel:

- om in te zetten op ontharding en vergroening;
- om te streven naar een kwalitatieve toekomstvisie en handvaten voor het sturen van de verschillende afgebakende projectzones binnen het gebied;
- streven naar een duurzaam vergunningskader doorheen de tijd en een behoud en optimalisatie van de bouwmogelijkheden op lange termijn;
- om extra in te zetten op de herinrichting en het optimaliseren van de stationsomgeving van Opwijk (vb. realiseren van een fietstunnel, verdere ontwikkelingen mogelijk maken, nieuwe herbestemmingen van verouderde gebouwen, ontharding als algemeen aandachtspunt...);
- een antwoord te bieden aan de nieuwe behoeften van de voorzieningen binnen het plangebied en dit zowel qua buitenruimte als qua extra bebouwing;
- om te streven naar centrumondersteunende functies en lokale handel en deze ook te stimuleren. Zo zullen centrumondersteunende functies de nodige ontwikkelingskansen krijgen (vb. buurtwinkel als meerwaarde voor de buurt, multifunctionele ontwikkelingen waarbij wonen gecombineerd wordt met wenselijke centrumondersteunende functies);
- om de stedenbouwkundige voorschriften van het huidige RUP Station te herevalueren;
- leefbaar en ruimer maken van de stationsomgeving / een kwaliteitsvol stationsgebied creëren;
- voorzien van een goede ontsluiting en bereikbaarheid van de stationsomgeving voor fietsers en voetgangers – extra inzetten op de trage verbindingen;
- een alternatieve ontsluiting mogelijk maken naar de pendelparking van het station en de Vanbreuze site. Hiertoe wordt bij dit RUP een onteigeningsplan gevoegd;
- een goede algemene afwikkeling van het verkeer en ontsluiting van de gestelde projectgebieden;
- voorzien van nieuwe publieke ontmoetingsruimte(s) die de stationsomgeving ten goede komt.

### 3.3 Visie en ruimtelijke concepten

Het voorgestelde RUP voorziet een herziening van het bestaande RUP voor de stationsomgeving. Welke uitgangspunten van het bestaande RUP Station kunnen behouden blijven en welke bepalingen zijn intussen verouderd of achterhaald? De volgende ruimtelijke concepten worden naar voor geschoven als belangrijke focuspunten binnen de herziening:

#### 3.3.1 Nuanceren van de bestaande woonzones A en B binnen de stationsomgeving



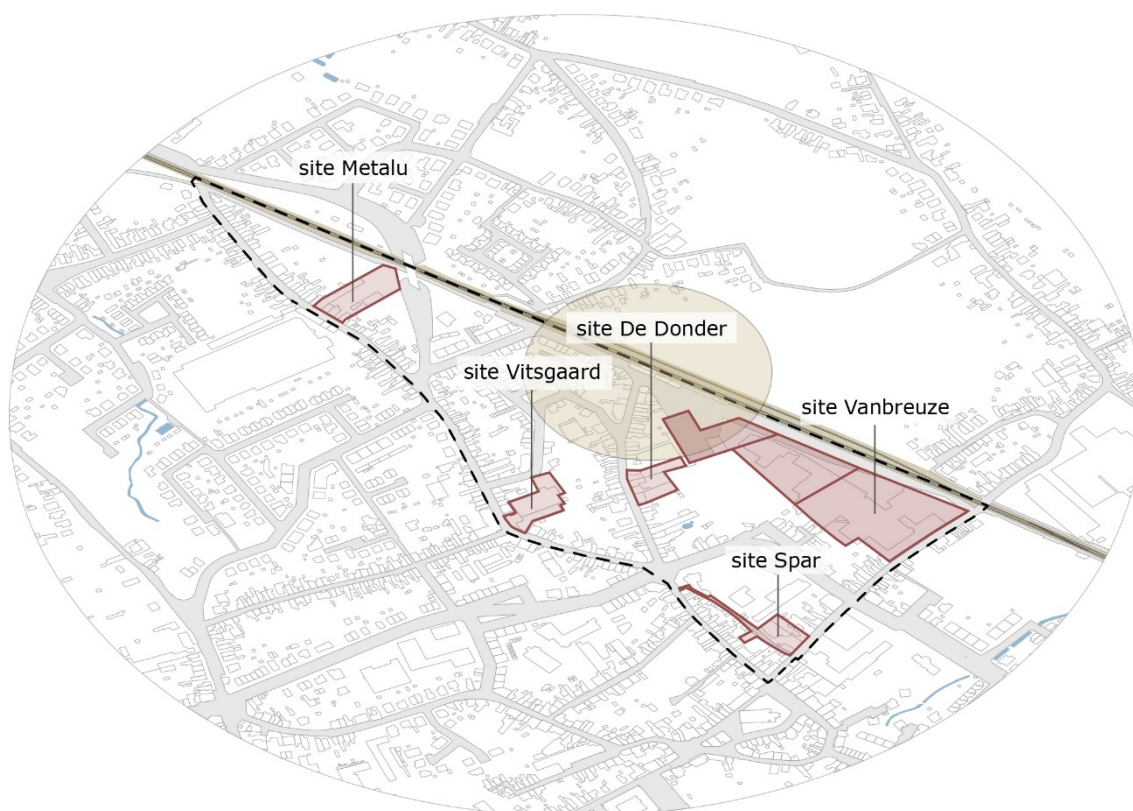
Het bestaande RUP maakt momenteel een onderscheid tussen twee zones voor wonen in kerngebied. Het grootste verschil tussen beide is dat zone A meergezinswoningen toelaat tot twee bouwlagen hoog (of drie bouwlagen langsheen de Ringlaan) en zone B uitsluitend eengezinswoningen met maximum twee bouwlagen. Met andere woorden een zone waar ingezet wordt op verdere verdichting en een zone waar de huidige dichtheid in stand wordt gehouden.

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt dat er in het bestaande weefsel van stedelijke kernen, en meer bepaald in de stationsomgevingen, vaak kansen en mogelijkheden liggen om de stedelijke kernen een kwalitatieve en stimulerende rol te laten vervullen in het opvangen van nieuwe huishoudens. Echter wordt vastgesteld dat de gemeente Opwijk reeds een hoge bevolkingsdichtheid kent ten opzichte van andere Vlaamse gemeenten<sup>4</sup>. Hierdoor wordt binnen de herziening van het RUP bewust gekozen om de verdichtingsmogelijkheden zoals vandaag opgenomen binnen wonen in kerngebied A en B over te nemen zonder bijkomende verdichtingsdoelen na te streven. Een zekere mate van verdichting zal hoe dan ook nog steeds aan de orde zijn door de ontwikkeling van de projectgebieden. De nadruk binnen wonen in

<sup>4</sup> Bevolkingsdichtheid Opwijk ca. 742 inw./km<sup>2</sup> tegenover een gemiddelde van 500 inw./km<sup>2</sup> voor Vlaamse gemeenten (bron: gemeente in cijfers – [www.statistiekvlaanderen.be](http://www.statistiekvlaanderen.be))

kerngebied A en B wordt gelegd op het verder versterken van de stationsomgeving door onder meer het voorzien van centrumondersteunende functies.

### 3.3.2 Bestaande en nieuwe projectzones voor kernversterking



Het bestaande RUP Station voorziet ook bijkomende projectzones voor kernversterking (projectzone Vanbreuze en projectzone Vitsgaard) te ontwikkelen. Het herziene RUP doelt de voorschriften voor deze zones te updaten (vb. gemeenschapsvoorzieningen afdwingbaar maken op de site Vanbreuze, inzetten op een multifunctioneel ruimtegebruik, extra inzetten op ontharding,...). Deze projectgebieden kunnen eveneens binnen de herziening aangevuld worden met enkele nieuwe kernversterkende projectzones (site De Donder, site Metalu en site Spar).

#### Nieuwe projectzones

- site Metalu:

Site Metalu wordt vandaag ingevuld met bedrijvigheid. Deze site is eerder gelegen aan de rand van de stationsomgeving waarbij de toelieferingen langs achteren bediend worden en dus amper een impact hebben op de inwoners van de Heirbaan. Binnen het RUP zal er gestreefd worden naar een behoud van de aanwezige bedrijvigheid waarbij de stedenbouwkundige voorschriften een breder omschreven bestemming zullen opnemen zoals wonen en met het wonen verweefbare KMO.

- site De Donder:

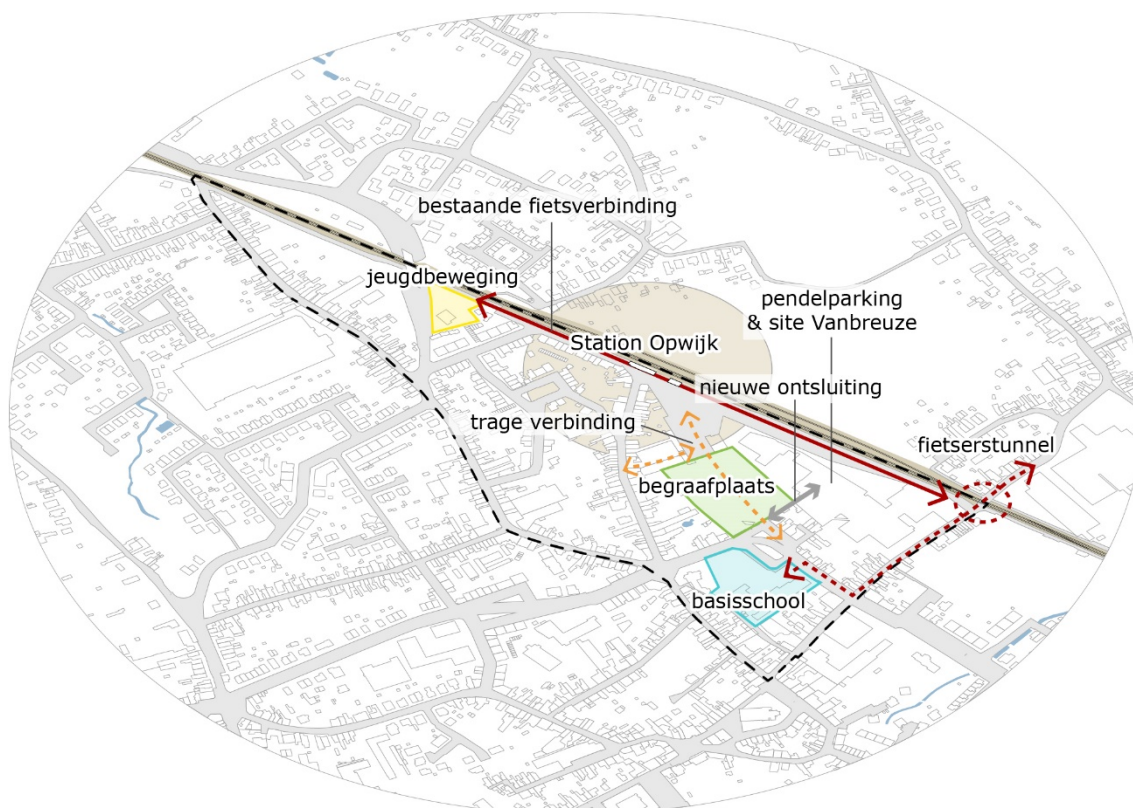
Site De Donder is gesitueerd aan de Stationsstraat. Het perceel raakt in het noordoosten aan de parking van het station waardoor het in een directe relatie staat met het station. De bedrijven die gesitueerd zijn binnen site De Donder zorgen vandaag sporadisch voor verkeersproblemen. Deze ontstaan voornamelijk bij de leveringen van de bedrijven. Omwille van de ideale locatie aan het station lijkt het daarom opportuun om binnen de stedenbouwkundige voorschriften in te zetten op een nabestemming voor deze zones. Hierbij kan gesteld worden dat na stopzetting van de aanwezige bedrijvigheid ruimte gecreëerd kan worden voor een meer gepaste functie of functies. De stationsomgevingen bieden namelijk een gepast kader om naast 'wonen' ook andere functies op te nemen die compatibel zijn met een 'gelaagde' stedelijke leefomgeving.
- site Spar:

Binnen het RUP zal er gestreefd worden naar een behoud van de aanwezige supermarkt. De supermarkt zal ook uitgebreid kunnen worden. De Spar moet benaderd worden als een handelszaak op lokaal niveau. Het is daarbij de bedoeling om de vandaag aanwezige fotowinkel en de voormalige apotheek mee op te nemen en deze mee vorm te geven binnen het volume van de Spar.

Als de gebouwen van de fotowinkel en de voormalige apotheek mee opgenomen worden binnen het volume van de Spar, dan zorgt dit voor extra ruimte om de bestaande parking beter te organiseren. Het blijft de bedoeling om genoeg parkeerruimte te voorzien die aansluit op de Fabriekstraat. Eén van de bestaande woningen langs de Marktstraat zou ook als bedrijfswoning van de Spar opgenomen kunnen worden.

Een belangrijk aandachtspunt bij de benadering van de projectzone is de situatie van de Dorpssteeg, een doodlopende steeg die momenteel hoofdzakelijk gebruikt wordt ter ontsluiting van garageboxen en als trage doorsteek. Het blijft de intentie om de garageboxen en de daarbij horende ontsluiting te behouden. De vandaag aanwezige ontsluiting dient wel herbekeken te worden in functie van de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers die gebruik maken van de steeg. Zo zou er bijvoorbeeld ingezet kunnen worden op een beperking van het gemotoriseerd verkeer tot enkel en alleen bestemmingsverkeer. Op deze manier wordt gewerkt aan een steeg met een minder autodominant karakter waardoor de zwakke weggebruiker de bovenhand krijgt. Daarbij zou de steeg ook gedeeltelijk onthard en vergroend kunnen worden zonder de ontsluiting van de garageboxen te hypothekeren.

### 3.3.3 Een optimaal ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd en traag verkeer



Om te kunnen streven naar een optimale afwikkeling van de stationsomgeving is het belangrijk om een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid aan het station te voorzien voor zowel gemotoriseerd als traag verkeer. Zo zal het RUP onder meer aandacht besteden aan de bestemming/vormgeving van de pendelparking en de doorwaadbaarheid voor traag verkeer door de aanduiding van wandel- en fietsverbindingen (zie oranje en rode pijlen).

Gezien de potentiële aanvulling van projectzones voorziet de herziening ook binnen deze zones na te gaan of een verkeersveilige en verdere doorwaadbaarheid van de kern voor traag verkeer kan nagestreefd worden. De gemeentelijke begraafplaats kan hierbij een belangrijke rol spelen in het realiseren van doorsteken en zodoende de Ringlaan voor traag verkeer te verbinden met het treinstation en de projectzone Vanbreuze. De herziening wenst ook een oplossing aan te reiken voor de ontsluiting van de site Vanbreuze op de Ringlaan, gezien een ontsluiting langs de Fabriekstraat niet langer wenselijk is. De spoorwegnetbeheerder Infrabel zal namelijk op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat 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 langs de Fabriekstraat.

Door de Fabriekstraat minder autodominant te willen maken, dient de ontwikkeling van de projectzone Vanbreuze op een alternatieve manier ontsloten te worden. Door de gemeente werd beslist om grenzend aan de begraafplaats een ontsluiting te voorzien richting de Ringlaan. De ontsluiting - in dubbele richting - wordt doorgetrokken tot de bestaande ontsluitingsweg van de pendelparking parallel met spoorweg. Op deze manier kan ook de

pendel parking via deze weg ontsluiten. In het kader van het RUP wordt hiervoor een onteigeningsplan opgemaakt in een latere fase.

Naast een verkeersveilige ontsluiting van de school en de begraafplaats, is het ook zeer belangrijk om de aanwezige jeugdbeweging zo verkeerveilig mogelijk te ontsluiten. De bestaande fietsverbinding langs de spoorweg verbindt de jeugdbeweging met het station en de toekomstige fietstunnel.

## 4 EFFECTEN VAN HET RUP

### 4.1 Onderzoek tot m.e.r.

De aanzet tot de m.e.r.-screening (onderzoek tot m.e.r.) wordt hier integraal geïntegreerd in de startnota van het voorliggend RUP. Deze screening dient dan ook samen gelezen te worden met de andere hoofdstukken van de startnota en het plan van de bestaande en juridische toestand. Op deze wijze heeft de lezer steeds volledige inzage in het RUP en specifiek in de bestaande toestand als referentiesituatie en de planningscontext waarbinnen het voorliggend RUP kadert.

#### 4.1.1 Methodiek

Als eerste stap in het onderzoek tot m.e.r. wordt nagaan of het RUP niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig is volgens de regelgeving, zoals vastgelegd in het plan-m.e.r.-decreet van 27 april 2007. Indien dit niet het geval is, kan overgegaan worden tot de beschrijving en evaluatie van de te verwachten effecten van het voorgenomen plan en de redelijke alternatieven.

Om het onderzoek naar de milieueffecten op een kwalitatieve en eenduidige wijze te kunnen voeren, worden de ontwikkelingsmogelijkheden die worden geboden door het RUP gebundeld in een aantal planingrepen.

##### Fase startnota

Tijdens de fase van de startnota wordt een eerste inschatting gemaakt van de mogelijk te verwachte effecten van de diverse planingrepen. Voor elke discipline wordt aan de hand van een checklist bekeken welke potentiële ingrepen mogelijk gemaakt worden binnen het RUP. Bij de beschrijving van de mogelijke effecten wordt rekening gehouden met a/ de referentiesituatie die een indicatie geeft van de kwetsbaarheid van het plangebied en b/ de aard van de planingrepen.

##### Fase scopingnota

In deze fase wordt een beslissing m.b.t. de plan-MER-plicht genomen. Op basis van binnengekomen adviezen en opmerkingen tijdens de raadpleging publiek en adviesvraag worden indien nodig bepaalde disciplines bijkomend onderzocht. De finale screening van de potentiële milieueffecten wordt vervolgens overgemaakt aan het team MER die een advies formuleert m.b.t. de plan-MER-plicht.

#### 4.1.2 Toepassingsgebied

Het RUP is niet 'van rechtswege' plan-MER-plichtig, omwille van de volgende redenen:

- Het RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004, namelijk voor projecten opgesomd in rubriek 10b van bijlage III. Het RUP bepaalt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau. Bovendien heeft het RUP betrekking op een beperkte wijziging en zelfs een afstemming op de bestaande situatie.
- Het RUP is geen plan of programma waarvoor een passende beoordeling vereist is zoals bepaald door het artikel 36ter §3 van het natuurdecreet.



Omwille van bovenstaande motivering dient besloten te worden dat het RUP 'van rechtswege' niet plan-MER-plichtig is, maar wel screeningsplichtig. Naargelang het resultaat van het onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieueffecten, wordt er een oordeel geveld over de noodzaak van de opmaak van een plan-MER:

- indien er geen aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn: geen plan-MER-plicht;
- indien er wel aanzienlijke milieueffecten kunnen worden aangetoond voor één of meerdere criteria: wel plan-MER-plicht.

#### 4.1.3 Alternatieven

##### Nulalternatief

Als alternatief voor de uitvoering van het RUP zal hier kort aandacht besteed worden aan het nulalternatief. In het nulalternatief zou de bestemming volgens het 'RUP Station' en de ermee gerelateerde bepalingen en voorschriften behouden blijven. De belangrijkste plus- en minpunten worden hieronder aangehaald.

Het plangebied is conform het RUP Station geselecteerd als zone voor openbare wegenis, zone voor wonen in kerngebied (zone A en zone B), projectzones (Vitsgaard en site Vanbreuze) en zone voor gemeenschapsvoorzieningen

Pluspunten van het nulalternatief:

- behoud van de bestemmingen zoals aanwezig in het RUP Station.

Minpunten van het nulalternatief:

- binnen de projectzones die vormgegeven worden binnen voorliggend RUP komt geen afstemmingen ten opzichte van de ruimtelijke tendensen;
- er wordt nergens ingezet op een ontharding van het gebied;
- er wordt geen mogelijke onthardingslocaties naar voren geschoven;
- er kunnen geen nieuwe (kernversterkende) projectzones - met specifieke voorschriften - toegevoegd worden binnen het voorliggend RUP;
- er kan niet verder genuanceerd worden waar nieuwe meergezinswoningen al dan niet mogen gebouwd worden en hoeveel meergezinswoningen al dan niet toegelaten worden;
- er wordt niet gewerkt aan een betere ontsluiting van de stationsomgeving.

##### Locatie- en inrichtings- en/of uitvoeringsalternatieven

Naast het nulalternatief kan er eveneens gekeken worden naar de locatie- en inrichtings-en/of uitvoeringsalternatieven. De inrichtings- en uitvoeringsalternatieven zijn echter beperkt. Het programma en de bepalingen in de stedenbouwkundige voorschriften met betrekking tot de inrichting zijn immers afgestemd op de actuele situatie, het gewenste beleid en de ontwikkelingswensen van de overheid. Abstractie maken van de actuele situatie is niet wenselijk gezien dit zou resulteren in een onwerkbaar RUP. Een bespreking van de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven is hier dan ook niet aan de orde.

## 4.1.4 Beoordeling milieueffecten

## Bodem

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b><i>Bodemverstoring en grondstofvoorraden</i></b>		
Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voorziet het plan een wijziging inzake verharding (aard en/of oppervlakte)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de diepe ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b><i>Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging</i></b>		
Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenszone)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan herbestemmingen naar een ander bestemmingstype?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b><i>Erosie</i></b>		
Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor bijkomende oppervlakte aan erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Mogelijke kwetsbaarheden

- Kwetsbaarheden vanuit het bodemtype
  - Bodemtypes; aanwezigheid van kwetsbare bodemprofielen. (bodems met profielontwikkeling m (plaggenbodem), f (podzolachtige bodem), g (podzol), h (postpodzolen), veengronden (V), duingronden (X), duingronden in de kuststreek (A en B), de oud- en middellandpolders (met ondermeer kreekruggronden 'A', overdekte kreekruggronden 'D', poelgronden 'B' en dekkleigronden 'E', overdekte poelgronden 'F', geulgronden 'G')
  - Bodemtypes: aanwezigheid van kwetsbare bodems voor verstoring zoals veen en natte klei /zware klei.
- Aanwezigheid van bodemkundig erfgoed (waardevolle erfgoedbodems).
- Aanwezigheid van ontginningen in of grenzend aan het plangebied? Opname van het plan in een oppervlakedelfstoffenplan of ruimtelijk uitvoeringsplan met duidelijke doelstellingen voor het gebied (zoals behoud, uitbreiding, nabestemming)?

### Referentiesituatie

De bodem in het plangebied bestaat uit:

- OB: bebouwde zones;
- Lba(z): droge zandleembodem met textuur B horizont;
- Lccz: matig droge zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont;
- Ldcz: matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont.




Deze bodems hebben een bodemprofiel dat niet kwetsbaar is voor profielverstoring.

Er kan gesteld worden dat de fysische bodemtoestand van het plangebied niet uitgesproken kwetsbaar is. De zone kent ook grotendeels een sterk antropogene invloed die wijst op eerdere verstoringen van de bodem.

Er is geen bodemkundig erfgoed binnen het plangebied.



#### **Legende**

-  Bebouwde zone
-  Lba(z): droge zandleembodem met textuur B horizont
-  Lccz: matige zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont

| Bodemkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied geen ontginning mogelijk maakt, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

### Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Aanwezigheid van percelen opgenomen op het geoloket OVAM inzake verontreiniging (o.a. bodemonderzoeken, saneringen); in en nabij het plangebied.
- Voorzien in bestemming met potentiële risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals kmo, bedrijvenszone).

### Referentiesituatie

In het plangebied werden er een aantal bodemsaneringsprojecten uitgevoerd (OVAM, 2021):

- dossiernummer 22613: bodemsaneringsproject dat uitgevoerd werd, rapportdatum 11/06/2018;
- dossiernummer 81146: bodemsaneringsproject dat uitgevoerd werd, rapportdatum 26/03/2020.

Voor de rest werd er ook nog één oriënterende bodemonderzoek uitgevoerd. Deze diende niet te worden gevolgd door een beschrijvend bodemonderzoek, waarmee wordt aangetoond dat er geen kritische grenswaarden zijn overschreden.



| Kaart bodemonderzoeken (OVAM, 2021)

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen nieuw gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen en er geen bedrijvigheid wordt gepland, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake bodemkwaliteit optreden.

### Erosie

#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Erosiegevoeligheid: voorkomen van erosiegevoelige gronden in of nabij het plangebied.
- Gevoelig voor grondverschuiving: voorkomen van zones in of nabij het plangebied die gevoelig zijn voor grondverschuivingen of die werden gekarteerd met grondverschuivingen (vooral in de Vlaamse Ardennen relevant).

### Referentiesituatie

Het plangebied wordt hoofdzakelijk aangeduid als niet erosiegevoelig. De viaduct aan de Heirbaan wordt wel aangeduid als erosiegevoelig. Het plangebied wordt niet aangeduid als gevoelig voor grondverschuivingen.



| Erosiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Voor alle aspecten omtrent erosie wordt verwezen naar de watertoets (zie infra).

#### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in en nabij het plangebied bijna geen gronden gevoelig voor erosie voorkomen en het plangebied niet onderhevig is aan grondverschuiving, kan er geconcludeerd worden dat er waarschijnlijk geen aanzienlijke effecten op erosie zullen optreden.

#### Conclusie discipline bodem

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.

## Water (grond- en oppervlakte- en afvalwater)

<b>Checklist potentiële ingrepen discipline Water</b>	<b>Ja</b>	<b>Nee</b>
<b><i>Grondwater</i></b>		
Voorziet het plan omvangrijke ondergrondse constructies?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of -stromen (bv. t.b.v. natuur of landbouw)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bijv. kmo-zone, bedrijvenszone)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b><i>Oppervlaktewater</i></b>		
Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharderen oeverzones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden, zoals: verharding, bebouwing, ophoging.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b><i>Afvalwater</i></b>		
Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Grondwater

Mogelijke kwetsbaarheden

- Relevante wijziging in de verhouding verhard/onverhard (indien voldoende info voorhanden).
- Ligging van het plan in niet-infiltratiegevoelige zones.
- Ligging van het plan ter hoogte van valleigebied.
- Ligging van het plan in zeer grondwaterstromingsgevoelig gebied (type 1).
- Ligging van het plan in zones die aangeduid zijn als kwetsbaar op de grondwaterkwetsbaarheidskaart (zie kaart grondwaterstromingsgevoelige gebieden).
- Ligging binnen beschermingszone voor drinkwaterwinning.

- Aanwezigheid van percelen opgenomen op het geoloket OVAM inzake verontreiniging (o.a. bodemonderzoeken, saneringen); in en nabij het plangebied (evt. verwijzen naar discipline bodem).

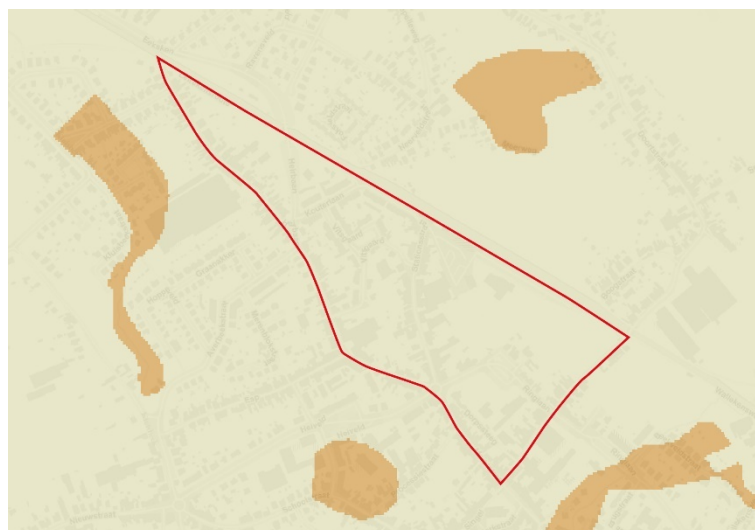
### Referentiesituatie

Het plangebied is niet gelegen in een beschermingszone voor waterwinning.

Wat betreft de grondwaterkwetsbaarheid is het plangebied matig kwetsbaar (Cb). Cb-gronden hebben een lemige deklaag. De watervoerende laag bestaat uit zand (Geopunt Vlaanderen, 2021).



| Infiltratiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)



| Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Andere aspecten van de grondwaterhuishouding worden besproken onder de watertoets (zie infra).

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan – zoals de niet relevante wijziging in de verhardingsgraad - en het gegeven dat het plan niet gelegen is ter hoogte van zeer grondwaterstromingsgevoelige gebieden zoals valleigebied, niet ter hoogte van een beschermingszone voor drinkwaterwinning, er geen gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen (cf. bodem), kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op grondwater optreden.

### Oppervlaktewater

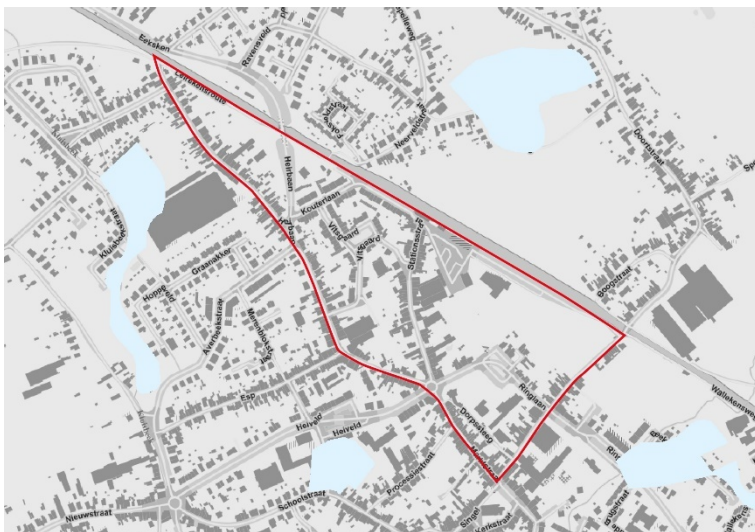
#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Relevante wijziging in de verhouding verhard/onverhard (indien voldoende info voorhanden).
- Voorkomen van waterlopen binnen / aan de rand van het plangebied die in hun waterhuishouding beïnvloed kunnen worden, bijvoorbeeld ten gevolge ophoging, verharding/bebouwing.
- Mogelijke impact op waterlopen met waardevolle structuurkwaliteit.
- Liggen ter hoogte van overstromingsgevoelige gebieden in/nabij het plangebied.
- Ligging ter hoogte van signaalgebieden.
- Ligging ter hoogte van acties opgenomen in stroomgebiedbeheerplannen.

#### Referentiesituatie

Het plangebied is niet gelegen in een signaalgebied.

Het plangebied is niet gekarteerd als een overstromingsgevoelig gebied.



#### **Legende**

- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig
- Niet overstromingsgevoelig

| Overstromingsgevoeligheid (Geopunt Vlaanderen, 2021)

Voor alle aspecten van de oppervlaktewaterhuishouding wordt verwezen naar de watertoets (zie infra).



### Effectenbespreking

Het plan voorziet geen ingrepen op waterlopen of oevers.

Rekening houdend met de aard van het plan – zoals de niet relevante wijziging in de verhardingsgraad - en het gegeven dat er in het plan geen waterlopen zijn gelegen met een waardevolle structuurkwaliteit, er geen overstromingsgevoelige gebieden in/nabij het plangebied zijn aangeduid, noch een aanduiding van signaalgebied en er geen gebiedsspecifieke acties zijn geformuleerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op oppervlaktewater optreden.

### Afvalwater

#### Mogelijke kwetsbaarheden





- Situering van het plangebied in een zone die niet kan worden aangesloten op het rioleringsnet.
- Situering van het plangebied in een zone die wel kan worden aangesloten op het rioleringsnet, maar waarbij de RWZI haar maximale capaciteit heeft bereikt.
- Mogelijkheid tot het genereren/lozen van bedrijfsafvalwater.

#### Referentiesituatie

Volgens het zoneringsplan van de Vlaamse Milieumaatschappij is het plangebied gelegen in een 'centraal gebied'. Dit houdt in dat er is reeds geruime tijd riolering aanwezig en die is aangesloten op een waterzuivering.



#### **Legende**

-  Centraal gebied
-  Collectief geoptimaliseerd buitengebied
-  Collectief te optimaliseren buitengebied
-  Individueel te optimaliseren buitengebied – IBA gepland

| Zoneringskaart (VMM, 2021)

### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan zoals een beperkt te verwachten aandeel aan afvalwater en het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

## Conclusie discipline water

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.

## Biodiversiteit

Checklist potentiële ingrepen discipline	Ja	Nee
<b>Biodiversiteit</b>		
<b><i>Biotoopverlies / biotoopwijziging</i></b>		
<i>Biotoopverlies door ruimtebeslag</i>		
Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring zoals verharding, verdichting en vergraving?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Biotoopwijziging</i>		
Verdroging / vernatting:		
Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bijvoorbeeld bij ondergrondse infrastructuur zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bijvoorbeeld i.f.v. irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verzurende en vermestende depositie (belangrijkste = stikstofdepositie)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bijv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemisies)?		
<b><i>Rustverstoring (door geluid en lucht)</i></b>		
Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Voorziet het plan relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bijvoorbeeld voor sport- en recreatieactiviteiten, i.f.v. veiligheid op bedrijfsterreinen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b><i>Barrièrevorming en versnippering</i></b>		
Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bijvoorbeeld windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bijvoorbeeld door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

#### Biotoopverlies / biotoopwijziging

##### Mogelijke kwetsbaarheden

- Mogelijke kwetsbaarheden op Natura 2000 gebieden:
  - Het plan ligt in of in de omgeving tot gebieden die deel uitmaken van het Natura 2000 netwerk (Habitat- en Vogelrichtlijngebieden).
  - Het plan ligt in of in de omgeving tot gebieden beschermd in het kader van de RAMSAR-conventie.
  - Het plan ligt in of nabij VEN-gebied.
  - Het plan ligt in of nabij Vlaamse en erkende natuurrezervaten of bosreservaten.
  - Het plan ligt in gebieden met volgende bestemming op het gewestplan: natuurgebieden met wetenschappelijke waarde, natuurgebieden (N-gebieden), bosgebieden met ecologische waarde, valleigebieden en brongebieden.
- Mogelijke kwetsbaarheden op biotoopverliezen en wijzigingen:
  - Binnen of in de (nabije) omgeving van het plan zijn biologisch waardevolle zones aanwezig die beïnvloed kunnen worden (o.b.v. bijvoorbeeld biologische waarderingskaart, Natura-2000 Habitatkaart + eigen terreininventarisaties indien nodig).
  - Binnen het plan zijn percelen met oudere bossen aanwezig (via bosleeftijdkaart, kaartlagen met bos op historische kaarten).
  - Binnen het plan zijn groengebieden op bestemmingsplannen aanwezig.

##### Referentiesituatie

###### *Biotoopverlies*

Er bevinden zich noch speciale beschermingszones (vogel- of habitatrictlijngebieden of Ramsar-gebied), noch VEN- of IVON-gebieden, noch Vlaamse of erkende natuurrezervaten in het plangebied.

Op de biologische waarderingskaart worden er geen zones binnen het plangebied gecategoriseerd als 'biologisch zeer waardevol', 'biologisch waardevol', 'complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle elementen' en/of 'biologisch waardevol'.

*Verdroging/ vernatting*

Het planvoornemen zorgt niet voor een relevante grondwaterstandswijziging of een gewijzigd overstromingsregime. Aanzienlijke effecten van verdroging/vernatting worden niet verwacht.

*Verzuring/ vermesting*

Het planvoornemen zorgt niet voor een relevante bijdrage aan stikstofdeposities. Er worden geen aanzienlijke effecten inzake verzuring of vermesting verwacht.

**Legende**

- Biologisch minder waardevol
- Complex van biologisch minder waardevolle en waardevolle gebieden
- Complex van biologisch minder waardevolle, waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Complex van biologisch minder waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen
- Biologisch zeer waardevol
- Faunistisch belangrijk gebied

| Biologische waarderingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

**Effectenbespreking**

Gezien de afwezigheid van kwetsbaarheden en rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op biotoopverlies/-wijziging verwacht.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in/nabij het plangebied geen biologisch waardevolle zones zijn gelegen, er geen oudere bossen voorkomen noch groengebieden op bestemmingsplannen aanwezig zijn, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies/-wijziging optreden.

*Rust- en lichtverstoring*

Het plan voorziet geen specifiek geluidsproducerende activiteiten of functies, noch wordt er verwacht dat er functies worden voorzien met een relevante toename in lichtbronnen of recreatiedruk. Aanzienlijke effecten ten aanzien van rustverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

### Versnippering en barrièrewerking

Het plan zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone), trek/ en fourageerroutes voor fauna of flora of een scheiding tussen waardevolle gebieden. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

### Conclusie discipline biodiversiteit

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.

### Landschap bouwkundig erfgoed en archeologie

Checklist potentiële ingrepen discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Ja	Nee
---	----	-----

#### *Landschap*

#### *Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde*

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	--------------------------	-------------------------------------

- Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)?
- Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?
- Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?

#### *Uitzicht*

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-------------------------------------	--------------------------

- Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuur (zoals wegen, masten, turbines) of voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik.

---

### ***Bouwkundig erfgoed***

---

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:



- Afbraak van bouwkundig erfgoed.
  - Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning,... van het erfgoed mogelijks verdwijnt.
  - Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuraanleg)
- 

### ***Archeologie***

---

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:



- Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)
  - Permanente veranderingen in de grondwatertafel
  - Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein
- 

### Landschap

#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Statusgebieden/-elementen:
  - Beschermd onroerend erfgoed in of nabij het plangebied, aspecten uit de beschermingsbesluiten (erfgoedwaarde, verbodsbepalingen).
  - Erfgoedlandschap in of nabij het plangebied, aspecten uit de voorschriften (zoals erfgoedwaarde, verbodsbepalingen).
  - Unesco Werelderfgoed in of nabij het plangebied, aspecten uit de voorschriften (zoals erfgoedwaarde, verbodsbepalingen).
  - Elementen uit vastgestelde inventarissen in of nabij het plangebied.
- Structuur- en relatiewijzigingen en erfgoedwaarden:
  - Binnen of nabij het plan zijn landschappelijk waardevolle zones, structuren of elementen (bv. niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's...) aanwezig (o.b.v. bijvoorbeeld geoportaal onroerend erfgoed, landschapskenmerkenkaart, eigen terreinwaarnemingen) die beïnvloed kunnen worden (bv. rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's).
  - Binnen het plangebied zijn landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden op bestemmingsplannen aanwezig.
  - Binnen of nabij het plan zijn historische landschapsstructuren of -elementen (bv. historische kavelstructuren, nederzettingvormen en -patronen, dijken, historische

bossen) aanwezig die beïnvloed kunnen worden (bv. omvormen landgebruik, rooien historisch bos, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon).

- Binnen het plangebied zijn percelen met historische bossen (cfr. bosleeftijdkaart, kaartlagen met bos op historische kaarten ) aanwezig.
- Landschapsuitzicht:
  - In of nabij het plangebied zijn landschapsstructuren of –elementen aanwezig die gevoelig zijn t.a.v. nieuwe opgaande infrastructuur (zoals hoogbouw, masten, torens of turbines), t.g.v. mogelijke verstoring van skyline of het creëren van visuele barrières: zoals een nabijgelegen landschap met hoge belevingskwaliteit, vergezichten, zichtassen op kerk, zichtassen van uit een kasteel, visuele relaties tussen gebouwen en bijbehorende beplantingen.
  - Binnen het plangebied zijn landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden op bestemmingsplannen aanwezig.

#### Referentiesituatie

Het plangebied is gelegen binnen het traditioneel landschap ‘Land van Merchtem’. Dit landschap wordt gekenmerkt door een golvende topografie en verstedelijkt weefsel. De open ruimtes zijn sterk versnipperd en onregelmatig. Er zijn slechts een beperkt aantal vergezichten topografisch bepaald en begrensd door reliëf en vegetatie.

Er zijn geen elementen uit de landschapsatlas aanwezig binnen de contour van het voorliggend RUP.

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz. Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoed worden dan ook niet verwacht.

#### Effectenbespreking

Het plan bevindt zich niet in of nabij beschermd erfgoed, elementen uit vastgestelde inventarissen, erfgoedlandschappen of Unesco Werelderfgoed. Rekening houdend met de aard van de ingrepen en het gegeven dat er geen kwetsbaarheden werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten ten aanzien van statusgebieden en –elementen (beschermingen en vastgestelde erfgoedelementen) optreden.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen kwetsbaarheden inzake structuur – zoals niet-rechtgetrokken waterlopen, holle wegen, taluds, historische dijken, KLE's, landschappelijk waardevolle (agrarische) gebieden, historische kavelstructuren, nederzettingvormen en –patronen, dijken, historische bossen - werden gedetecteerd, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en –relaties optreden. Daar er geen kwetsbaarheden inzake uitzicht – zoals vergezichten, zichtassen op een historisch gebouw zoals een kerk, zichtassen van uit een historisch gebouw zoals een kasteel, visuele relaties tussen gebouwen en bijbehorende beplantingen - voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht optreedt.

#### Bouwkundig erfgoed

#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Binnen of nabij het plan zijn waardevolle bouwkundig erfgoedelementen aanwezig die beïnvloed kunnen worden (door bv. afbraak, renovatie, beïnvloeding van de ensemblewaarde of ruimtelijke contextwaarde).


Referentietoestand

Binnen het plangebied is er één zone opgenomen binnen de vastgestelde inventaris van bouwkundig erfgoed:

- Notariaat en notariswoning Wijnants (ID: 118613): dit is een Eclectisch gebouw met vooraan de woning, en ten zuiden aansluitend het notariaat.





Binnen het plangebied bevinden zich geen beschermde landschappen, beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en archeologische zones.



**Legende**  
 Bouwkundig erfgoed

| Bouwkundig erfgoed (Geopunt Vlaanderen, 2021)



**Legende**  
 Beschermd erfgoed / monumenten  
 Beschermd erfgoed / landschappen  
 Beschermd erfgoed / stads- & dorpsgezichten  
 Beschermd erfgoed / archeologische zones

| Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorische landschappen en archeologische zones (Geopunt Vlaanderen, 2021)



Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat het RUP steeds aandacht zal hebben voor de belangrijke bouwkundige erfgoedwaarde binnen het gebied, zoals de 'Notariaat en notariswoning Wijnants', kan er redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed optreden. Het planvoornemen zal voorzien in specifieke bestemmingen of voorschriften waarbinnen de erfgoedwaarden van het bouwkundig erfgoed optimaal tot hun recht komen. Aanzienlijke effecten worden niet verwacht.

## Archeologie

Mogelijke kwetsbaarheden

- Ligging binnen een 'gebied waar geen archeologie te verwachten is'.
- Ligging binnen of nabij een archeologische site.
- Ligging binnen of nabij een afgebakende archeologische zone.
- Aanduidingen vanuit de Centraal Archeologische Inventaris: Het spreekt voor zich dat deze databank enkel de reeds gekende erfgoedwaarden omvat, die slechts een zeer kleine fractie van ons bodemarchief vertegenwoordigen. Op basis van deze inventaris kan geen uitspraak gedaan worden over aan- of afwezigheid van andere archeologische vindplaatsen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan dus enkel met verder onderzoek worden vastgesteld.
- Zijn er kwetsbare bodems aanwezig die een erfgoedwaarde hebben (zoals plaggen en podzolbodems: zie discipline bodem)

Referentietoestand

De Centrale Archeologische Inventaris (CAI) is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Binnen het RUP zijn er geen archeologische vindplaatsen gekarteerd (Onroerend Erfgoed, 2021).

Effectenbespreking

Rekening houdend met de ligging van het plan binnen een gebied waar geen archeologie te verwachten is en rekening houdend met de aard van het plan - waarbij effecten van bodemverstoring of grondwaterpeilwijziging niet verwacht worden tot buiten deze zone 'geen archeologie te verwachten', kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed optreden.

## Conclusie discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.

## Mens &amp; ruimte

**Checklist potentiële ingrepen discipline mens-  
mobiliteit****Ja****Nee****Mobiliteit**

Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie  
teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid,  
recreatie, school, kantoor, winkels, ...)?

Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------------------------	--------------------------

### **Ruimtelijke aspecten**

*Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)*

Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	--------------------------	-------------------------------------

### **Ruimtebeleving**

Genereert het plan een potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------------------------	--------------------------

### **Gezondheid**

Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweeg brengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, ...) ( <i>zie tevens discipline mobiliteit</i> )?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------------------------	--------------------------

Genereert het plan bijkomende geluids- en luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, e.a.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	-------------------------------------	--------------------------

Voorziet het plan kwetsbare functies (scholen, woningen, zorgvoorzieningen, ...)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	-------------------------------------	--------------------------

### **Veiligheid**

Voorziet het plan een wijziging in het voorkomen of toelaten van risicovolle installaties (bijvoorbeeld Seveso-inrichtingen, hoogspanningslijnen, infrastructuren (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen...)?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---	--------------------------	-------------------------------------

### Mobiliteit

#### Mogelijke kwetsbaarheden

- Er zijn bestaande afwikkelingsproblemen gekend ten aanzien van de ontsluitende wegen.
- Er zijn bestaande problemen rond verkeersleefbaarheid en -veiligheid gekend.
- Er zijn belangrijke trage verbindingen (fietsers/voetgangers) in het plangebied aanwezig.
- Er zijn bestaande parkeerproblemen gekend in/nabij het plangebied.

#### Referentiesituatie

#### *Stappen*

De zone 50- (woonzones en woonwijken) en 30-gebieden (centrumgebieden, woonerven en schoolomgevingen) worden beschouwd als verblijfsgebieden voor voetgangers. Binnen de verblijfsgebieden is het de bedoeling om het sluipverkeer maximaal te weren. Alle straten binnen het plangebied zijn voorzien van een voetpad wat de voetgangersveiligheid ten goede komt.

#### *Trappen*

De fiets kan - weliswaar binnen kortere afstanden (cfr. 10- minuten regeling) - als geldig alternatief dienen voor het autoverkeer. Het belang van de uitbouw van een geoptimaliseerd en functioneel fietsroutenetwerk wordt nog onderstreept door het feit dat een cirkel met straal 3 km en middelpunt in het centrum van Opwijk nagenoeg de volledige gemeente omvat. Hierdoor kan de fiets, al of niet in combinatie met het openbaar vervoer, als alternatief naar voor worden geschoven voor woon-school- en woon-werkverplaatsingen.

Binnen het plangebied wordt de fietsroute langs het station aangeduid als een 'non - stop hoofdroute'. Verder passeert er aan het station ook een bovenlokale recreatieve fietsroute en een lokale functionele fietsroute (ook langs de Stationsstraat).

Binnen het plangebied worden alle straten aangeduid als veilige fietsroutes en/of veilige vrijblijvende/autovrije fietswegen.

#### *Openbaar vervoer*

De aansluiting van Opwijk en de stationsomgeving (spoorlijn Dendermonde-Brussel) op het openbaar vervoer kan momenteel als waardevol worden beschouwd. Er is een voldoende aansluiting met de deekernen van de gemeente en met de grote attractiepolen uit de omgeving (Asse, Aalst, Dendermonde).

Lijn 23 rijdt dwars door het plangebied heen. Ten zuiden en ten westen van het plangebied passeren er nog enkele andere buslijnen (lijn 41, lijn 43 en lijn 44) op de Ringlaan, de Stationsstraat en het Viaduct.

#### *Personenwagen*

Binnen het plangebied wordt de "Heirbaan - Viaduct" aangeduid als een verbindingsweg (lokale weg type I). De Heirbaan en Fabriekstraat worden aangeduid als ontsluitingswegen (lokale weg type II). Dit zijn ook direct de belangrijkste wegen die het plangebied ontsluiten.

#### Effectenbespreking

Het planvoornemen voorziet geen noemenswaardige wijziging in de verkeersgeneratie of infrastructuur met uitzondering van de nieuwe ontsluiting die voorzien wordt voor de ontwikkeling Vanbreuze via de begraafplaats. Deze nieuwe weg zal eveneens de ontsluiting van de ruimere stationsomgeving ten goede komen, bijvoorbeeld door de vereenvoudiging van de bustracés. Gelet op het feit dat de nieuwe ontsluiting zal zorgen voor een betere afwikkeling zijn er ten aanzien van de planologische toestand geen effecten te verwachten omdat het RUP een uitvoering is van het huidige RUP Station. Bijgevolg zal het bijkomende te verwachten verkeer zeer beperkt zijn tegenover het huidige verkeer.

Ten opzichte van de bestaande toestand is er wel een toenemende verkeersgeneratie te verwachten. Dit omdat site Vanbreuze in het huidige RUP Station wel al werd opgenomen, maar tot op de dag van vandaag nog geen uitvoering heeft gekregen. 1 van de 3 fases is vandaag wel al vergund, maar de andere twee fases zullen voor een extra verkeersgeneratie zorgen. Site Vanbreuze is gekoppeld aan de stationsomgeving en in dat opzicht zijn er vandaag reeds initiatieven voor nieuwe verbindingen en mogelijkheden vanuit openbaar vervoer lopende. Dit zodat de stationsomgeving zo optimaal en direct mogelijk bereikt kan worden. Het RUP zal ook nieuwe linken en verbindingen voorzien ten behoeve van een betere doorwaadbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid. Dit zowel voor de stationsomgeving als voor andere projectgebieden binnen het voorliggend RUP. Er zal steeds gestreefd worden naar een goede doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers. Aanzienlijke effecten op mens-mobiliteit worden in eerste instantie dan ook niet verwacht.

## Ruimtelijke aspecten

### Mogelijke kwetsbaarheden

- Zijn er relevante functies in en nabij het plangebied (veelal relevant; er wordt hiervoor verwezen naar de plandoelstellingen en -beschrijvingen)?
- Zijn er herbevestigde agrarische gebieden en landbouwgebruikspercelen aanwezig?
- Zijn er specifieke elementen die mee de ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden?
- Zijn er gevoelige receptoren aanwezig inzake ruimtebeleving of genereert het plan een toename in deze receptoren (zoals bewoners, recreanten)?

### Referentiesituatie

Voor een gedetailleerde beschrijving van de bestaande toestand wordt verwezen naar 2.2 'beschrijving bestaande toestand'.

### Effectenbespreking

Door uitvoering van het plan dienen geen functies en structuren te wijzigen/verdwijnen. Effecten ten aanzien van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit worden bijgevolg niet als aanzienlijk verwacht.

Ten opzichte van de planologische toestand genereert het plan geen grote potentieel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy) en zijn er dus ook geen aanzienlijke effecten te verwachten.

Ten opzichte van de bestaande toestand zal er een potentiële wijziging van de ruimtebeleving plaatsvinden. Dit voornamelijk voor de site Vanbreuze. Deze site werd reeds opgenomen in het RUP Station, maar heeft tot op de dag van vandaag nog geen uitvoering gekregen. Slechts één van de drie fases werd reeds vergund. Het realiseren van nieuwe ontwikkelingen op de site Vanbreuze past op functioneel vlak wel in haar omgeving. Dit omdat deze visie rekening houdt met de tendensen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat stelt dat een stationsomgeving de ideale locatie is om verder te verdichten. Bijkomend wordt er ook ingezet op de vervangen van eerder verwaarloosde terreinen door een kwalitatieve invulling. De nieuwe stadsontwikkeling zal een veel positievere visuele belevingswaarde hebben, aangezien de oude verlaten bebouwing en braakliggende terreinen vervangen worden door nieuwe woongebouwen en publieke ruimte(s). Het RUP zal sowieso de nodige randvoorwaarden opleggen om de ruimtebeleving van de andere fases te kunnen garanderen. Dit zodat de omwonende zo een minimaal mogelijke last zullen ondervinden van enige inkijk, schaduwwerking,... Rekening houdend met alle bovenstaande elementen kan er geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke negatieve effecten worden verwacht ten aanzien van het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit.

## Gezondheid

### Mogelijke kwetsbaarheden

- Voorziet het plan kwetsbare functies zoals wonen en zorgfuncties nabij drukke wegen/spoorwegen?
- Voorziet het plan een toename van de verkeersgeneratie (zie mobiliteit)?
- Zijn er kwetsbare gebieden zoals woongebieden en zorgfuncties gesitueerd nabij geplande potentieel hinderlijke activiteiten zoals bijvoorbeeld recreatieve of industriële activiteiten?
- Ligt het plangebied in een locatie met een belast geluidsklimaat (bijvoorbeeld naast een drukke weg, nabij industriezone)?
- Ligt het plangebied in een locatie met een relatief slechte luchtkwaliteit? (slechte kwaliteit wanneer NO<sub>2</sub>-waarde > 32µg/m<sup>3</sup>)

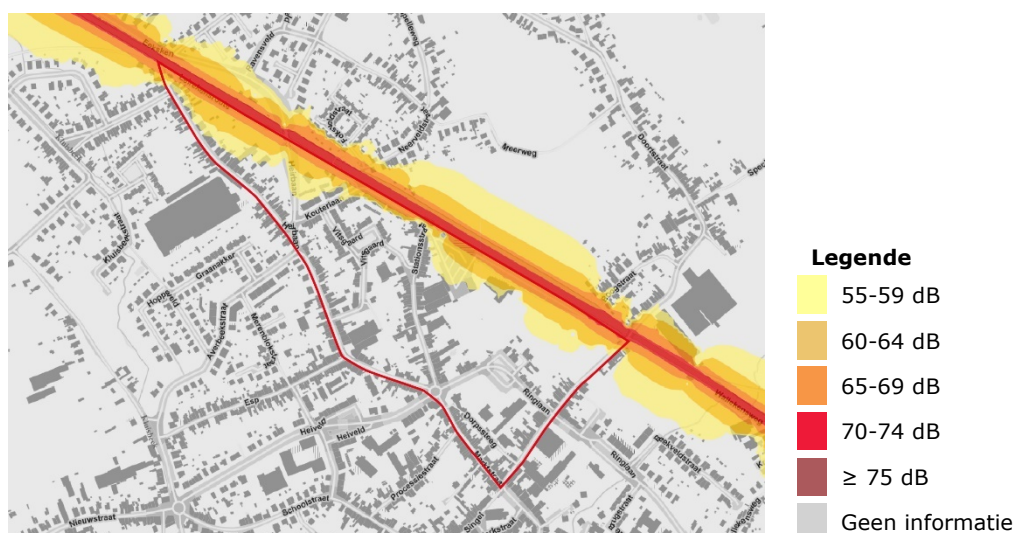
- Zijn er hoogspanningslijnen in het plangebied gesitueerd?

### Referentiesituatie

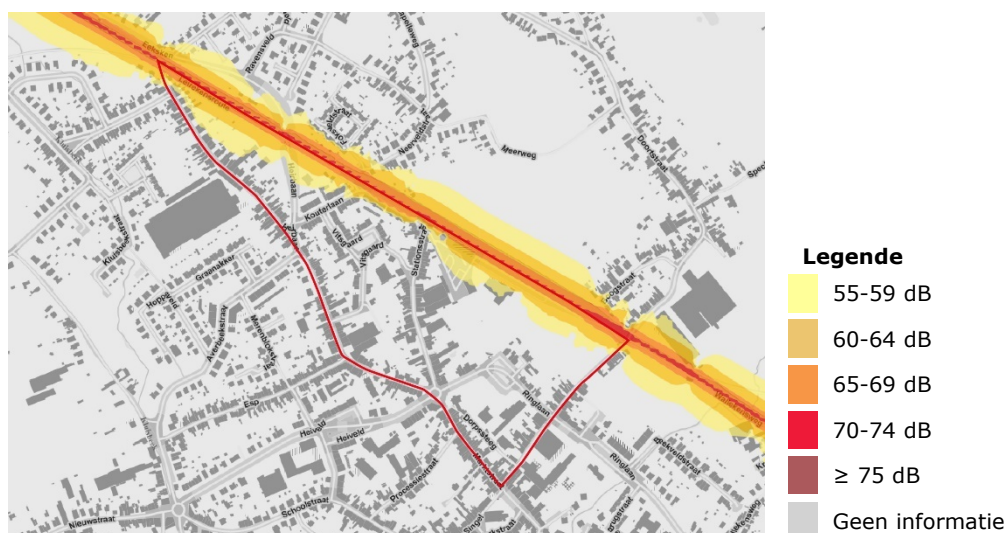
Binnen het plangebied zijn kwetsbare functies gesitueerd onder de vorm van woningen.

Het plangebied is niet onderhevig aan een uitgesproken vorm van geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer.

Het plangebied is in het noorden gelegen naast de spoorlijn Dendermonde-Brussel. De immisie van geluid en trillingen dringt enkel in het noorden het plangebied binnen.



| Geluidsbelastingskaart treinverkeer, overdag (Geopunt Vlaanderen, 2021)



Geluidsbelastingskaart treinverkeer, 's nachts (Geopunt Vlaanderen, 2021)

### Effectenbespreking

Ten aanzien van de planologische toestand voorziet het plan quasi geen bijkomende kwetsbare functies. Het plan zal slechts een beperkte toename van de verkeer of geluids- en luchtemissies genereren. De toename van het verkeer zal minder dan 25% bedragen, waardoor er geen geluidseffect van een toename van het verkeer wordt verwacht (toename < 1dB).

Ten aanzien van de bestaande toestand worden er wel bijkomende kwetsbare functies verwacht. Het planvoornemen voorziet een woonfunctie nabij de spoorweg (site Vanbreuze). Het is wel een doelstelling van het RUP om een zekere afstand t.a.v. deze spoorweg te vrijwaren voor de inplanting van woongebouwen. Hierbij worden de voorwaarden van Infrabel en de NMBS gevolgd. Bijkomend zal het RUP ook de nodige randvoorwaarden opnemen zodat er in de mate van het mogelijke geluidswerend gebouwd wordt. Dit zodat de leefkwaliteit van de woningen zo optimaal mogelijk is. Aanzienlijke effecten ten aanzien van gezondheid worden dan ook niet verwacht.

#### Veiligheid

Het plan voorziet geen kwetsbare functies noch risicovolle installaties/inrichtingen. Aanzienlijke effecten ten aanzien van veiligheid worden niet verwacht.

Er bevinden zich geen Seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km rond het plangebied. Onder bijlage 5.1 wordt de RVR-toets toegevoegd.

#### Conclusie discipline mens & ruimte

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid te verwachten zijn.

#### Atmosfeer & klimatologische factoren

Rekening houdend met de aard van het planvoornemen en de effecten, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit het planvoornemen op het klimaat optreden:

- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de grondwatervoorraden.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op de oppervlaktewater- en grondwaterhuishouding.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op biotoopverlies.
- Het plan heeft geen aanzienlijke impact op het klimaat vanuit een relevante verhoging van (CO<sub>2</sub>-)emissies (van bijvoorbeeld industrie / verwarming / veeteelt).

#### Conclusie discipline atmosfeer & klimatologische factoren

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.

#### 4.1.5 Grensoverschrijdende effecten

Het voorgenomen plangebied bevindt zich op ca. 12,5 km van de meest nabij gelegen lands- of gewestgrens. Gelet op de aard van het plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven en de grote afstand tot een lands- of gewestgrens worden geen aanzienlijke grensoverschrijdende effecten verwacht

## 4.2 Watertoets

### 4.2.1 Oppervlakte- en grondwaterhuishouding

#### Overstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied is niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied.



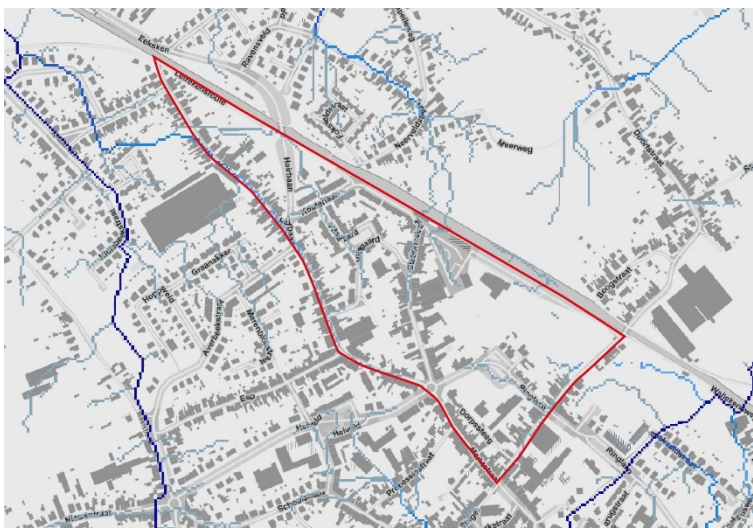
**Legende**  
 ■ Effectief overstromingsgevoelig  
 ■ Mogelijk overstromingsgevoelig

| Overstromingsgevoeligheid (Geopunt Vlaanderen, 2021)



**Legende**  
 ■ Overstrombaar door afspoelend exces hemelwater  
 ■ Overstrombaar vanuit waterloop of door afstromend water  
 ■ Overstrombaar vanuit waterloop  
 ■ Niet van nature overstrombaar

| Van nature overstromingsgevoelig gebied (Geopunt Vlaanderen, 2021)



| Afstromingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Waterbeheerders (Vlaamse Hydrografische Atlas)

Binnen het plangebied is geen waterloop aanwezig.



| VHA-waterlopen (Geopunt Vlaanderen, 2021)

## Infiltratiegevoelige bodems

De kaart met de infiltratiegevoelige bodems werd opgemaakt om te kunnen nagaan in welke gebieden er relatief gemakkelijk hemelwater kan infiltreren naar de ondergrond. Infiltratie van hemelwater naar het grondwater is belangrijk omdat daardoor de oppervlakkige afstroming en dus ook de kans op wateroverlast afneemt.

Het noordwestelijke deel van het plangebied is gekarteerd als infiltratiegevoelig. De infiltratie in deze bodem naar de ondergrond verloopt relatief eenvoudig door de aanwezige bodem. Het zuidoostelijke deel van het plangebied is niet infiltratiegevoelig. Het hemelwater kan hier minder gemakkelijk infiltreren in de ondergrond door de bodem





| Infiltratiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)

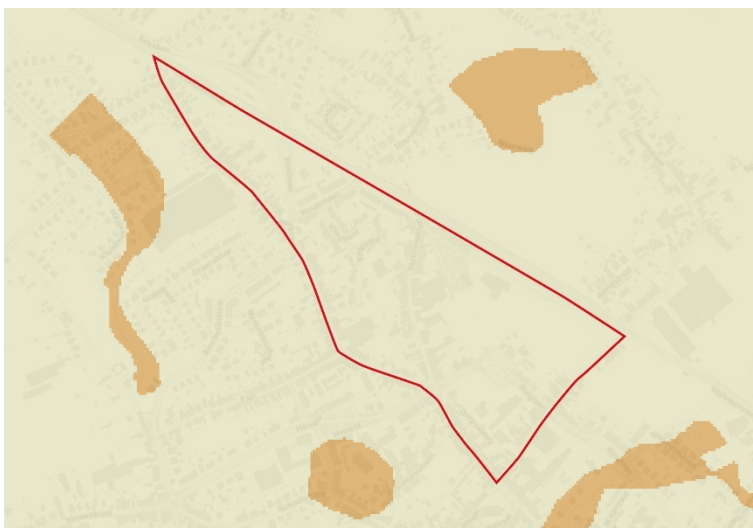
## Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Met grondwaterstroming wordt vooral de laterale beweging van grondwater doorheen de ondergrond en de toestroming door kwel bedoeld. Bij de watertoets gaat de aandacht in de eerste plaats naar de ondiepe grondwaterstroming.

Het plangebied is matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

Er moet advies gevraagd worden aan de bevoegde instanties (VMM afdeling operationeel waterbeheer) inzake grondwatergevoeligheid, indien het volgende wordt voorzien binnen het plangebied:

- het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien
- het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha
- het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter



#### Legende

- Zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1)
- Matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2)
- Weinig gevoelig voor grondwaterstroming (type 3)

| Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2021)

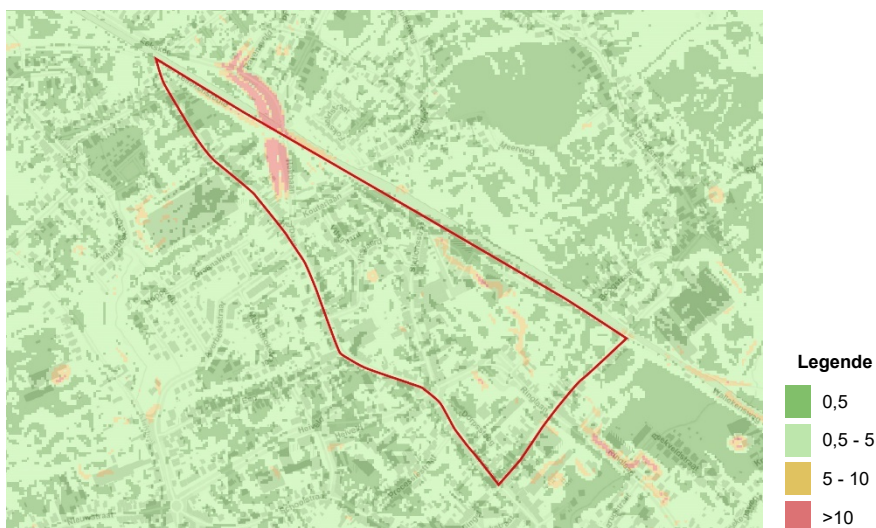
### Winterbedkaart

De winterbedkaart duidt gebieden aan waar verandering in bodemgebruik aanleiding kan geven tot een gewijzigd afvoergedrag bij overstromingen. Aangezien dit gewijzigd afvoergedrag enkel relevant is voor omvangrijke overstromingsgebieden, werd de winterbedkaart beperkt tot gebieden die onderhevig zijn aan overstromingen vanuit de bevaarbare waterlopen. Binnen het plangebied bevinden zich geen afbakeningen van de winterbedkaart.

### Hellingenkaart

De hellingenkaart werd opgemaakt om de gevoeligheid voor overstroming en erosie van het gebied te kunnen beoordelen. Steile hellingen kunnen aanleiding geven tot een grote hoeveelheid afvloeiende neerslag, wat de overstromings- en erosiegevoeligheid beïnvloedt.

Het plangebied kent voornamelijk een vlak reliëf met hellingspercentages kleiner dan 0,5% en tussen 0,5 en 5%. Ter hoogte van de brug in de Heirbaan is er een helling van meer dan 10%.



| Hellingenkaart (Geopunt Vlaanderen, 2021)

### Erosiegevoelige gebieden

De erosiegevoeligheidskaart werd opgemaakt om de gevolgen van wijzigingen in grondgebruik te kunnen inschatten. Deze kunnen immers aanleiding geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater en ermee gepaard gaande erosie.

Gezien het aanwezige reliëf, is het plangebied hoofdzakelijk niet erosiegevoelig. De erosiegevoeligheid is verder afhankelijk van de hoeveelheid neerslag, het bodemtype en het bodemgebruik. Een bebouwde of verharde zone zal meer weerstand bieden tegen erosie dan een braakliggend terrein. Een permanente invulling van de onbebouwde en onverharde ruimte zal een positief effect hebben op de erosiebeperking.



| Erosiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2021)

#### 4.2.2 Besluit

De watertoets brengt voor het plangebied van het RUP geen uitgesproken problematiek voor de oppervlakte- en grondwaterhuishouding aan het licht. Niettemin komen er een aantal speciale aandachtspunten naar voor waar het RUP zoveel mogelijk aan tegemoet dient te komen. Eventuele potentiële nadelige effecten worden evenwel beperkt door volgende bepalingen:

- er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de mogelijk overstromingsgevoeligheid van het plangebied, waarbij er voldoende ruimte wordt gegeven aan de aanwezige waterlopen;
- wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid moeten de bevoegde instanties gecontacteerd worden voor:
  - het project is een verkavelingsaanvraag met een globale oppervlakte groter dan 1 ha, waarbij in de aanleg van wegen wordt voorzien;
  - het project leidt tot een toename van het totaal van de horizontale dakoppervlakte van gebouwen en de verharde oppervlakte met meer dan 1 ha;
  - het project omvat ondergrondse constructies, met uitzondering van funderingspalen en leidingen met een diameter van 1 meter, die dieper gelegen zijn dan 5 meter onder het maaiveld en een ondergrondse horizontale lengte hebben van 100 meter.
- er dient voldoende aandacht besteed te worden op de locaties waar het plangebied wel erosiegevoelig is;
- verder moet voldaan worden aan art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II met betrekking tot de afvoer van hemelwater en het concept 'vasthouden-bergen-afvoeren'; prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.

5 BIJLAGE

5.1 RVR-toets

**uw bericht van**  
03/11/2021

**uw kenmerk**  
244004

**ons kenmerk**  
RVR-AV-1526

**bijlagen**  
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "Herziening RUP Station"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn<sup>1</sup> dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> enerzijds en aandachtsgebieden<sup>3</sup> anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

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

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 03/11/2021, met ref. RVR-AV-1526), kan worden geconcludeerd dat:

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

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via [seveso@vlaanderen.be](mailto:seveso@vlaanderen.be)

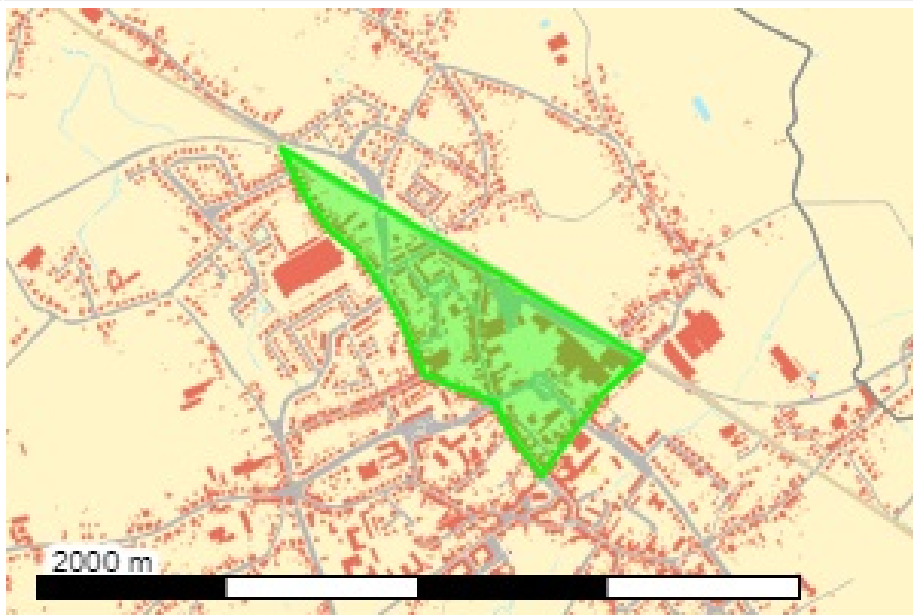
<sup>1</sup> Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

<sup>2</sup> Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

<sup>3</sup> Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

## Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

<b>RUP ID nummer</b>	244004
<b>RUP titel</b>	Herziening RUP Station
<b>Initiatiefnemer</b>	gemeente Opwijk
<b>Plangebied</b>	



<b>Toets uitgevoerd op</b>	03/11/2021
<b>Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen</b>	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

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