



HERZIENING RUP STATION

PROCESNOTA

Fase ontwerp

versie voorlopige vaststelling gemeenteraad



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@daconsult.be – www.daconsult.be

Opgemaakt door ondergetekende ontwerpers,

Axel Rijpers, projectleider - erkend ruimtelijk planner

Anke Peleman, projectmedewerker – erkend ruimtelijk planner

fase	document	datum	revisie	versie
1	raadpleging publiek en adviesvraag - versie publicatie	22/11/2021-ap	ar	1.0
	raadpleging publiek en adviesvraag - versie publicatie	16/11/2021-ar	ar	1.1
2	scopingnota – versie publicatie	02/02/2023-ar	ar	2.0
	scopingnota – versie adviesvraag team Omgevingseffecten	20/06/2023-ap	ar	2.1
3	Voorontwerp – versie terugkoppeling gemeente	20/06/2023-ap	ar	3.0
	Voorontwerp – versie publicatie	16/10/2023-ap	ar	3.1
4	Ontwerp – versie voorlopige vaststelling gemeenteraad	09/02/2024-ar	ar	4.0
	Ontwerp – versie voorlopige vaststelling gemeenteraad	13/02/2024-ar	ar	4.1

Inhoudsopgave

0	Opzet.....	4
1	Opdrachtschrijving.....	5
2	Overlegstructuur	6
2.1	Planteam.....	6
2.2	Adviesinstanties	6
2.3	Stakeholders.....	6
3	Geïntegreerd planproces	7
3.1	Verloop planproces	7
3.2	Toelichting planproces	8
3.2.1	Fase start- en procesnota.....	8
3.2.2	Fase scopingnota.....	8
3.2.3	Fase voorontwerp RUP.....	9
3.2.4	Fase ontwerp RUP.....	9
3.2.5	Fase definitief RUP.....	9
4	Overleg en inspraak	10
4.1	Fase start- en procesnota.....	10
4.2	Fase scopingnota	11
4.3	Fase voorontwerp RUP.....	11
5	Bijlage	13
5.1	Plenaire vergadering.....	13

OPZET

De procesnota is een aparte nota die het verloop van het planningsproces van het voorliggend RUP omschrijft. In deze nota wordt zowel beschreven hoe het proces wordt gepland als hoe het effectief werd uitgevoerd. De nota evolueert naarmate het proces vordert en zal steeds worden aangevuld. De procesnota wordt publiek gemaakt en zal de burger helpen bij het volgen van de doorlopen procedure en de ondernomen stappen. De procesnota moet worden samen gelezen met de andere onderdelen van dit RUP.

Gezien de nota enkel een feitelijk verslag is, heeft het een louter toelichtend karakter.

De procesnota bevat onder andere:

- de samenstelling van het planteam;
- een lijst van betrokken en te betrekken actoren;
- een lijst van (advies)instanties, verschillende stakeholders en eventueel andere deskundigen;
- de verschillende doorlopen en geplande processtappen;
- de wijze van communicatie en participatie;
- het verwachte besluitvormingsproces van het voorziene plan.

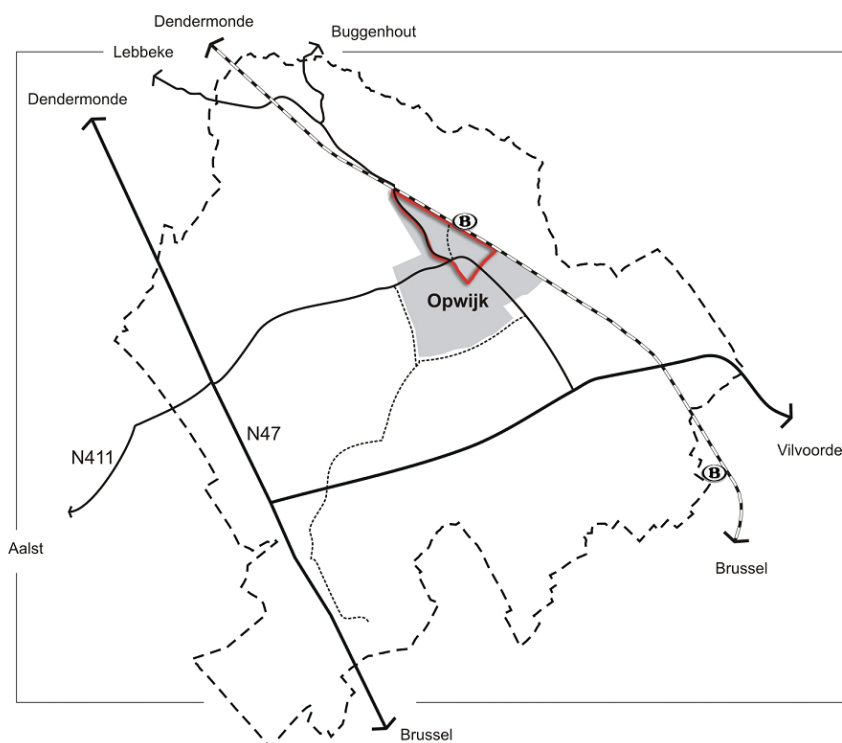
OPDRACHTOMSCHRIJVING

Het college van burgemeester en schepenen besliste om een herziening van het ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) Station op te maken. De gemeente Opwijk laat zich voor de opmaak van het RUP bijstaan door het extern studiebureau D+A Consult.

Het station van Opwijk bevindt zich ten noorden van de dorpskern op de spoorlijn tussen Brussel en Dendermonde. De directe omgeving wordt 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.

Met het oog op een eenvoudige toepassing van het planologisch document tijdens vergunningsaanvragen werd er gepleit voor een volledige herziening van het bestaande RUP Station waardoor het bestaande RUP zal komen te vervallen. Zo dient er slechts beroep te worden gedaan op één planologisch beleidsdocument. In het herziene RUP zullen de volgende aspecten behandeld worden:

- updaten van zones voor mogelijke verdichting binnen de stationsomgeving;
- evalueren van de projectzones voor kernversterking binnen het bestaande RUP en lokaliseren van mogelijke nieuwe projectzones;
- uitleggen van een optimaal ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd en traag verkeer.



| Situering plangebied

2 OVERLEGSTRUCTUUR

2.1 Planteam

Het ontwerp van een RUP wordt opgemaakt door het planteam dat kan bestaan uit verschillende personen die werken in een samenwerkingsverband, waaronder minstens één ruimtelijk planner. Het planteam is in essentie een ambtelijke groep. Het planteam voert het geïntegreerde planningsproces, begeleidt de verschillende onderzoeken, integreert de tussentijdse resultaten in het planningsproces en zorgt voor een continue kwaliteitsbewaking.

Het planteam voor de herziening van et RUP Station zal bestaan uit:

Naam	Functie
Inez De Coninck	burgemeester
William Engels	derde schepen
Ann Van Damme	diensthooft grondgebiedzaken
Rony Willems	omgevingsambtenaar
Geert Robberechts	deskundige ruimtelijke ontwikkeling
Peter Desmedt	coördinator departement ruimte
Kenneth Plasschaert	deskundige ruimtelijke ordening
Axel Rijpers	projectleider D+A
Anke Peleman	projectmedewerker D+A

2.2 Adviesinstanties

De startnota en het voorontwerp van het RUP wordt voorgelegd aan alle te betrekken adviesinstanties zoals vermeld in bijlage 1 van het 'Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectenrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectenbeoordelingen'. Verder zal ook de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (gecoro) het nodig advies formuleren naar het college van burgemeester en schepenen.

2.3 Stakeholders

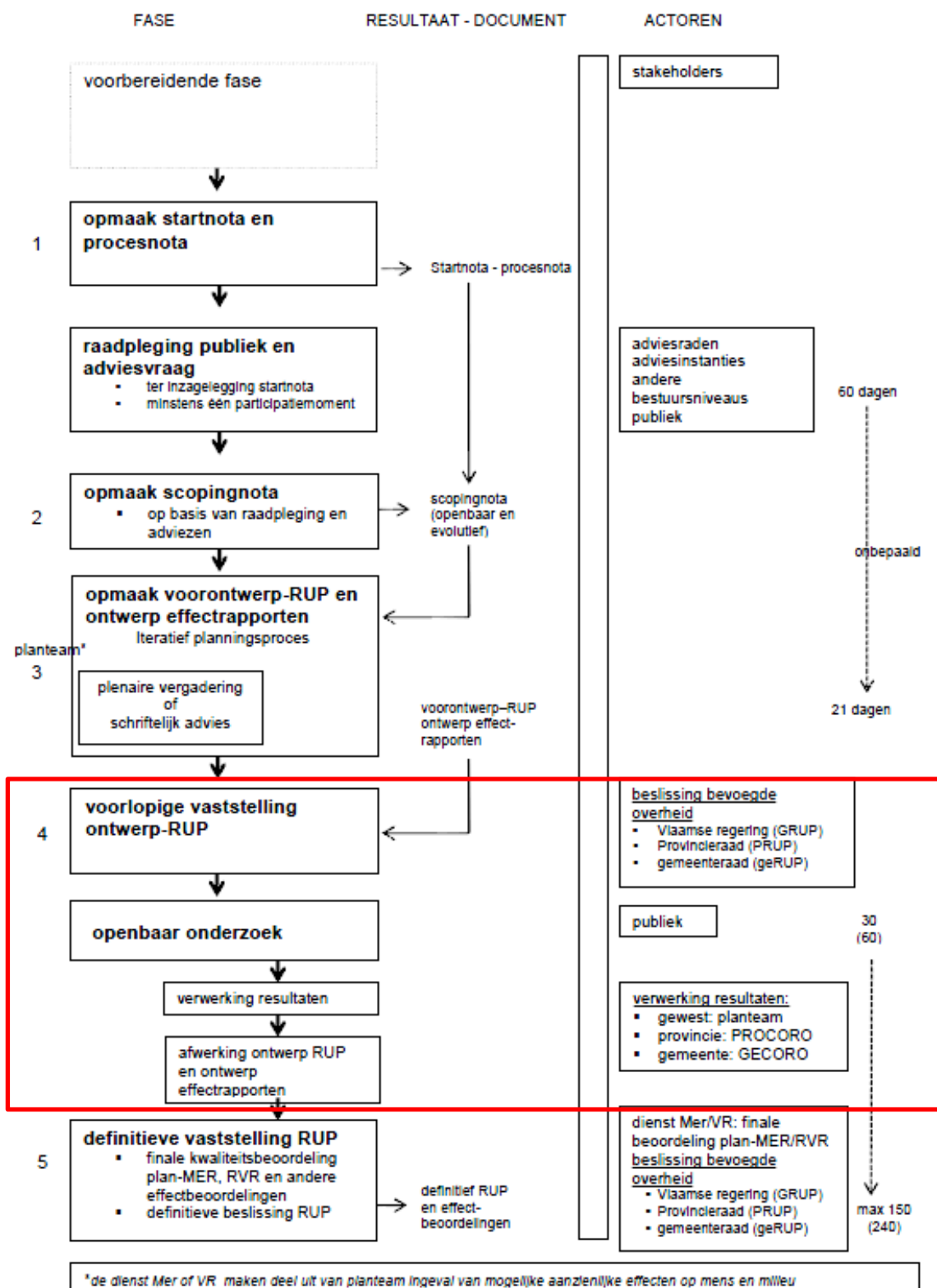
In de loop van het proces zullen verschillende actoren geconsulteerd worden tijdens de formele procedure. Volgende groepen worden alvast naar voor geschoven als gesprekspartners of belanghebbende stakeholders:

- Eigenaars/uitbaters:
 - site Vitsgaard, site De donder, site Spar, GO! BS De Duizendpootrakkersr, site jeugdbeweging, site Metalu;
 - overige ondernemingen binnen het plangebied.

3 GEÏNTEGREERD PLANPROCES

3.1 Verloop planproces

Onderstaande figuur is een schematische weergave van het verloop van het planproces. De rode kader geeft aan in welk stadium het RUP zich bevindt.



3.2 Toelichting planproces

3.2.1 Fase start- en procesnota

De startnota en de eerste versie van de procesnota werden opgemaakt door het planteam. Op 20 december werd het voorontwerp van de startnota en de procesnota voorgelegd aan en goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen.

De startnota omvat onder andere de afbakening van het gebied, de doelstellingen van het voorgenomen RUP, de relatie met de ruimtelijke structuurplannen en indien relevant andere beleidsplannen, de beschrijving van de te onderzoeken effecten en de inhoudelijk aanpak van de effectenbeoordeling etc.

Raadpleging publiek en adviesvraag

Raadpleging publiek en organisatie participatiemoment

De startnota en de eerste versie van de procesnota wordt gedurende 60 dagen ter inzage gelegd voor de bevolking. Het doel is om iedereen op de hoogte te brengen van het plan en om kennis en input te vergaren.

Er wordt een eerste participatiemoment georganiseerd. Dit participatiemoment is een digitale bijeenkomst en wordt voorbereid door het planteam. Van dit moment wordt een algemeen verslag opgemaakt.

Iedereen kan tijdens deze periode van 60 dagen ook schriftelijk opmerkingen en suggesties indienen. De reacties worden uiterlijk de laatste dag van de termijn van de inspraak aan het college van burgemeester en schepenen bezorgd. De wijze waarop reacties bezorgd kunnen worden, alsook de uiterste datum worden uitdrukkelijk vermeld in de informatie over de startnota.

Adviesvraag

Gedurende deze 60 dagen vraagt het college van burgemeester en schepenen ook advies aan de bevoegde adviesinstanties. Indien de termijn van 60 dagen wordt overschreden kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

Alle adviezen, de inspraakreacties en het verslag van het participatiemoment worden gebundeld. In een latere fase (scopingnota) zullen deze verwerkt worden.

3.2.2 Fase scopingnota

Gedurende deze 60 dagen vraagt het college van burgemeester en schepenen ook advies aan de bevoegde adviesinstanties. Indien de termijn van 60 dagen wordt overschreden kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

Alle adviezen, de inspraakreacties en het verslag van het participatiemoment worden gebundeld. In een latere fase (scopingnota) zullen deze verwerkt worden.

3.2.3 Fase voorontwerp RUP

Verdere uitwerking van het voorontwerp van het plan

Na de opmaak van de scopingnota en het openbaar maken van deze nota wordt het geïntegreerd planningsproces verdergezet. Hierbij wordt het plan verder uitgewerkt rekening houdend met de effectbeoordelingen en eventuele andere onderzoeken die relevant worden geacht. Alternatieven worden onderzocht naar hun ruimtelijke en andere effecten en naar de doelstellingen van het plan.

Gedurende dit iteratieve planningsproces kan het planteam zowel de scopingnota als de procesnota wijzigen. De nieuwe versies van deze nota's zijn openbaar raadpleegbaar.

Plenaire vergadering / schriftelijke adviesronde

Tijdens de opmaak van het RUP zal het voorontwerp voor advies worden voorgelegd aan de betrokken adviesinstanties zoals bepaald in bijlage 1 van het 'Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen'. Om de adviezen te kennen kan er een plenaire vergadering worden georganiseerd of er kan schriftelijk advies worden gevraagd.

3.2.4 Fase ontwerp RUP

Op basis van de ontvangen adviezen kan het voorontwerp RUP aangepast of herwerkt worden. Uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp van het RUP wordt in de scopingnota door de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage bepaald of een milieueffectrapport moet worden opgemaakt.

Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek wordt vooraf aangekondigd in het Belgisch Staatsblad.

Tijdens het openbaar onderzoek wordt het RUP gedurende 60 dagen in het gemeentehuis ter inzage gelegd voor het publiek en het ontwerp wordt gepubliceerd op de gemeentelijke website. Opmerkingen en bezwaren kunnen uiterlijk tot en met de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan de gecoro bezorgd worden.

De gecoro zal nadien alle adviezen, opmerkingen en bezwaren bundelen, bekijken en brengt een gemotiveerd advies uit aan de gemeenteraad. Het planteam past desgewenst het RUP aan.

3.2.5 Fase definitief RUP

Na het einde van het openbaar onderzoek en het advies van de gecoro, stelt de gemeenteraad het RUP definitief vast.

De Vlaamse Regering en de deputatie beschikken over een termijn van 45 dagen om de uitvoering van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk RUP eventueel te schorsen.

Als het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling niet tijdig is geschorst, wordt de gemeenteraadsbeslissing bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en treedt het RUP in werking 14 dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

4

OVERLEG EN INSPRAAK

4.1

Fase start- en procesnota

Startvergadering

Op 1 april 2021 werd een startvergadering georganiseerd met het hele planteam.

Planteam

Op 23 september 2021 werd een planteamoverleg georganiseerd. De eerste draft van de startnota werd besproken en er werden concrete afspraken gemaakt voor de verdere uitwerking van het RUP.

Advies dienst Veiligheidsrapportage

Op 3 november 2021 bracht het Team Externe Veiligheid een advies uit over het RUP Station. Hieruit bleek dat er geen ruimtelijk veiligheidsrapport dient opgemaakt te worden.

Beslissing College

Op 20 december 2021 werden de start- en procesnota goedgekeurd door het college.

Raadpleging publiek en adviesvraag

De raadpleging publiek en adviesvraag werd georganiseerd van 17 januari tot en met 18 maart 2022.

Raadpleging publiek

Op 3 februari 2022 was er een digitaal participatiemoment waar je terecht kon voor info en vragen over de start- en procesnota.

De wijze waarop de input, verkregen tijdens de raadpleging van het publiek en de opmerkingen, verwerkt werden in het RUP wordt omschreven in de scopingnota.

Adviesvraag

Er werd schriftelijk advies verkregen van volgende adviesinstanties:

- Infrabel;
- NMBS;
- Provincie Vlaams-Brabant;
- Gecoro Opwijk;
- De Lijn;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

4.2 Fase scopingnota

Mobiliteitsstudie

Op basis van de ontvangen adviezen en inspraakreacties aangaande de nieuwe ontsluitingsweg werd door de gemeente Opwijk besloten om een bijkomende mobiliteitsstudie te laten opmaken.

Overleg 1

Op 03 juni 2022 werd een overleg gepleegd over de verworven inzichten inzake mobiliteit van de stationsomgeving. In samenspraak met de gemeente werden enkele scenario's vormgegeven voor verder onderzoek. Ook de criteria waarop de SWOT-analyse zich zal baseren werden bepaald.

Overleg 2

Op 23 september 2022 werd een overleg gepleegd over de verworven inzichten inzake mobiliteit van de stationsomgeving. In samenspraak met de gemeente werden alle scenario's en de SWOT-analyse toegelicht en werden de vragen/pijnpunten besproken. Nadien werd gedetailleerd ingegaan op de evaluatie van de scenario's.

Beslissing College

Op 17 oktober 2022 werd door het college beslist om scenario 1 (ontsluiting naast de begraafplaats) als voorkeursscenario te weerhouden.

Planteam

Op 10 november 2022 werd een planteamoverleg georganiseerd. Het voorstel tot behandeling van adviezen en opmerkingen werd overlopen en waar nodig meteen bijgestuurd in het voorstel tot behandeling. De scopingnota werd bijgestuurd op basis van het overleg.

Advies team Omgevingseffecten

Op 12 februari 2024 bracht het team Omgevingseffecten een advies uit m.b.t. de plan-MER-plicht. In dit advies wordt gesteld dat er geen plan-MER moet opgesteld worden. De beslissing is terug te vinden in bijlage van de toelichtingsnota.

4.3 Fase voorontwerp RUP

Planteam

Op 31 maart 2023 werd een fysiek overleg met het planteam georganiseerd. De eerste aanzet van het voorontwerp RUP (grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften) werd besproken. Er werden afspraken gemaakt ter finaliseren van het voorontwerp RUP.

Planteam

Op 15 mei 2023 vond een fysiek overleg met het planteam plaats. Het bijgewerkte voorontwerp RUP werd besproken. Er werden afspraken gemaakt ter finaliseren van het voorontwerp RUP.

Planteam

Op 11 augustus 2023 vond een digitaal overleg met het planteam plaats. Het bijgewerkte voorontwerp RUP werd besproken. Er werden afspraken gemaakt ter finaliseren van het voorontwerp RUP.

Plenaire vergadering

Er werd een digitale plenaire vergadering georganiseerd op 11 januari 2024. De adviesvraag werd verzonden op 25 februari 2022. Volgende instanties werden om advies gevraagd:

- Departement Omgeving;
- Agentschap Ondernemen;
- Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Infrabel;
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij;
- Gecoro van Opwijk;
- Provincie Vlaams-Brabant;
- Departement Landbouw en Visserij;
- Vlaams Energieagentschap;
- Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
- NMBS.

Het verslag van de plenaire vergadering alsook de ontvangen adviezen zijn terug te vinden in bijlage van de procesnota en eveneens raadpleegbaar via het online DSI-platform. De opmerkingen uit de adviezen die nog niet behandeld werden tijdens de plenaire vergadering worden hieronder verduidelijkt.

- Indien het niet de bedoeling is dat zones 100% worden ingevuld met centrumondersteunende functies, is het aangewezen dat de maximum oppervlakte van deze functie beperkt wordt in de voorschriften.

De gemeente wenst de beoogde mogelijke ontwikkeling van centrumondersteunende functies te behouden.

- Fietssnelweg noordzijde te bekijken: momenteel worden een aantal garages / bergingen ontsloten langs de zone voor fietssnelweg? Na te kijken of er voldoende ruimte voorhanden is voor een reglementaire aanleg (oa. voldoende afstand tot spoorlijn) van een voldoende brede fietssnelweg. Mogelijks zijn hier onteigeningen vereist.

Het onteigeningsplan werd verruimd zodoende een fietssnelweg met een breedte van 6 m te kunnen realiseren.

Bilateraal overleg NMBS

Op 2 februari 2024 vond een digitaal overleg met het planteam en de NMBS plaats. Het advies van de NMBS werd besproken. Er werden afspraken gemaakt ter bijsturing van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

5 BIJLAGE

5.1 Plenaire vergadering

- Verslag plenaire vergadering
- Ontvangen adviezen

VERSLAG PLENAIRE VERGADERING

Datum: 11.01.2024
Dossier: Herziening RUP Station
Dossiernummer: 244004
Locatie: Teams-vergadering

PARTIJEN EN AANWEZIGHEDEN

A	V	S	Bestuur / instantie	Naam / functie
	x	x	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij	Natalie Hoffmann
	x	x	Infrabel	Natacha Dedecker
	x	x	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	Sam Haccour
x		x	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Anita Jaspers
x		x	Deputatie provincie Vlaams-Brabant- dienst ruimtelijke planning	Tom De Bruyn
	x	x	Deputatie provincie Vlaams-Brabant- dienst waterlopen	Lieselotte Laleman
	x	x	Gecoro Opwijk	/
	x		Departement Omgeving	/
	x		Vlaams Energieagentschap	/
	x		Agentschap Ondernemen	/
	x		Vervoermaatschappij De Lijn	/
	x		Departement Jeugd, Cultuur en Media	/
x			gemeente Opwijk	Inez De Coninck – burgemeester
				William Engels – derde schepen
				Roland Mortier – vijfde schepen
x				Ann Van Damme – diensthoofd omgeving
x				Geert Robberechts – omgevingsambtenaar
x				Kenneth Plasschaert – deskundige ruimtelijke ordening
x			D+A	Axel Rijpers - projectleider
x				Anke Peleman - projectmedewerker

| A – aanwezig – V – verontschuldigd – S – schriftelijk advies

VERLOOP VAN DE PLENAIRE VERGADERING

De adviezen, vragen en opmerkingen worden in de vergadering per adviesinstantie overlopen. Er wordt gestart met de aanwezige adviesinstanties waarna ook de overige schriftelijke adviezen worden overlopen.

Alle schriftelijke adviezen worden bij het verslag gevoegd.

Aanwezige adviesinstanties

Deputatie provincie Vlaams-Brabant – dienst ruimtelijke planning

Voorwaardelijk gunstig advies.

Algemene opmerkingen

Het kan nuttig zijn een concreet overzicht toe te voegen van de wijzigingen aan het bestaande RUP, voor de overzichtelijkheid, om de relevantie van de herziening aan te tonen, maar ook om te vermijden dat de opmerkingen en bezwaren in de volgende fase voornamelijk betrekking hebben op elementen die niet gewijzigd worden.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek zal een overzicht van de wijzigingen voorzien worden. Het zal als informeel document opgemaakt worden.

In de beleidscontext kan het provinciale onderdeel worden aangepast naar het beleidsplan, dat intussen van kracht is.

Deze planningscontext zal bijgestuurd worden

De toelichtingsnota maakt onder punt 3.3.1 gewag van een hoge bestaande dichtheid en spreekt de doelstelling uit om slechts beperkt bijkomend te verdichten. Dit wordt onderbouwd met behulp van de bevolkingsdichtheid van de gemeente, die berekend wordt op het hele grondgebied en niet op het plangebied of zelfs maar de dorpskern, en dus mede bepaald wordt door de oppervlakte van de gemeente, waar Opwijk een eind onder het gemiddelde zit (19,7 km² tegenover een gemiddelde van 45,1 km²). Dit is bijgevolg geen correcte argumentatie.

Het originele RUP station werd opgemaakt om de stationsomgeving te verdichten ten opzichte van de gewestplanbestemming. Het is geen uitgangspunt van deze herziening om nog veel extra verdichting mogelijk te maken.

In art. 3 wordt met een aantal bijkomende overdrukken/aanduidingen gewerkt. Alleen onderdeel 3.2.5 (de dorpssteeg) wordt niet expliciet aangeduid op het plan. Voor de duidelijkheid is het beter dit wel te doen.

De Dorpssteeg zal voorzien worden van een overdruk.

Projectzone Vanbreuze

De vraag wordt gesteld of de nieuwe ontsluitingsweg wel noodzakelijk is gelet het feit dat er reeds een zone wordt voorzien voor een gemeenteweg langs de spoorlijn. Deze verbinding, eventueel aangevuld met een rechtstreekse ontsluiting op de Ringlaan (al zou de pleinfunctie hieronder lijden) en/of de Fabriekstraat, lijkt voldoende voor de ontsluiting van de hele zone. Op die manier kan de projectzone zelfs efficiënter worden ingericht zonder teveel interne circulatie – tenzij specifiek op de pendelparking of om in deelzones Ib en Ic de parkeerclusters/garages te bereiken.

De zone aangeduid als openbaar domein langsheen de sporen betreft een private weg in eigendom van de NMBS. Het is bijgevolg niet wenselijk deze in openbaar domein te behouden (zie ook advies NMBS). De ontsluiting van het station kan via deze weg dus ook niet gegarandeerd worden. Daarom werd een indicatieve nieuwe ontsluiting voorzien over de zones Ia en Ib. De gemeente zal in overleg gaan met de NMBS om te bekijken welke bestemming opportuun is en of de indicatieve ontsluitingsweg dient behouden te blijven op het grafisch plan.

Het gedeelte van de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen binnen zone voor gemeentewegen is in ieder geval noodzakelijk voor de ontsluiting van de projectzone Ic, de pendelparking Ia, alsook de private weg van de NMBS. De Fabriekstraat wordt namelijk zo veel mogelijk gevrijwaard van bijkomend gemotoriseerd verkeer met het oog op het creëren van een verkeersveilige verbinding tussen de fietstunnel en de school voor trage weggebruikers.

Voor deze projectzone lijkt het essentieel om een (indicatieve) inrichtingsschets toe te voegen, tenminste om de keuzes te onderbouwen, maar ook als basis voor de feitelijke gewenste inrichting.

Het opmaken van een inrichtingsschets maakt momenteel geen deel uit van de opdracht. De basisopdracht werd reeds uitgebreid in functie van het opmaken van een mobiliteitsstudie om te komen tot een voorkeursscenario voor de nieuwe ontsluiting.

Alle info omtrent de nieuwe ontsluitingsweg zit vandaag wel al in de toelichtingsnota van het RUP. Waar nodig zal dit duidelijker omschreven worden binnen de visie en ruimtelijke concepten.

Er wordt in de toelichtingsnota niet verder ingegaan op de pendelparking. Hoe zou deze gerealiseerd worden, en wat is de huidige eigendomssituatie van dit gebied?

De beoogde vormgeving en eigendomssituatie zullen tekstueel geduid worden.

In de voorschriften wordt voor de gehele zone een maximum van 15% van de oppervlakte voor parkeren bepaald. Het is niet duidelijk of de pendelparking hierin inbegrepen is, dit wordt best uitgeklaard.

De 15% is niet van toepassing op de pendelparking (zone Ib). Dit zal verduidelijkt worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

Zone voor buurtwinkel

Wat betreft de zone voor buurtwinkel wordt gesuggereerd de verplichting op te nemen om de bedrijfswoning te integreren in hetzelfde volume als de winkel.

Binnen de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat slechts 1 woonlaag is toegelaten, zijnde boven de kroonlijst in het dakverdiep. Dit zal binnen de toelichtende bepalingen nog even verduidelijkt worden.

Woongebieden

In het westen wordt langsheen de fietssnelweg een overdruk opgenomen die verbiedt om langs deze perceelsranden te bouwen of de ontsluiting te organiseren. Dit wordt ondersteund, maar heeft wel tot gevolg dat deze bouwblokken moeilijker te ontwikkelen worden. Zeker voor de westelijke zone B is dit nadelig. Daarom wordt geadviseerd om in de voorschriften expliciet te maken dat woon- en verdichtingsprojecten de volledige diepte van de percelen kunnen gebruiken; zolang ze (1) bestaan uit grondgebonden woningen, zoals de voorschriften voor deze zone bepalen en (2) ontsluiten naar de Heirbaan.

Om meer hedendaagse ontwikkelingen mogelijk te maken binnen artikels 6 en 7 doet de provincie enkele suggesties ter toevoeging aan de stedenbouwkundige voorschriften.

Deze toevoeging zou extra inzetten op verdichting terwijl dit niet tot de uitgangspunten behoort van voorliggend RUP. Bovendien wordt hiermee bebouwing in tweede bouworde mogelijk gemaakt wat niet wenselijk is. De gemeente beoogt om de eengezinswoningen met diepe tuinen te behouden.

Verder wenst de gemeente niet in te gaan op de voorgestelde suggesties. De bestaande bouwblokken in de stationsomgeving zijn gevoelsmatig reeds voldoende verdicht.

In de woongebieden wordt bij de constructies in achter- en zijtuin verwezen naar de minimale G/T. Het zou goed zijn deze verwijzing ook bij 'verhardingen' op te nemen.

Dit wordt aangevuld in de stedenbouwkundige voorschriften.

Deputatie provincie Vlaams-Brabant - dienst waterlopen

Voorwaardelijk gunstig advies.

In het voorontwerp wordt nog verwezen naar de voorgaande kaarten, hierdoor kunnen mogelijks knelpunten voor overstromingen over het hoofd gezien worden. Volgens de nieuwe kaarten liggen verschillende percelen in het plangebied in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied met een middelgrote overstromingskans.

Dit zal waar nodig worden bijgestuurd.

In het plangebied liggen zones in overstromingsgevoelig gebied met een middelgrote overstromingskans. Binnen deze zones moeten enkele standaard principes in acht genomen worden.

D+A zal deze principes samen met de gemeente overlopen. Waar nodig wordt het RUP bijgestuurd, bijvoorbeeld door het opleggen van een verkavelingsverbod of het opnemen van bepalingen omtrent waterrobuust bouwen.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Voorwaardelijk gunstig advies.

Binnen de plan-MER-screening (scopingnota) wordt een inschatting gemaakt van het aantal bijkomende verplaatsingen betreffende de wooneenheden maar een inschatting voor de bijkomende verplaatsingen m.b.t. een (gedeeltelijke) invulling centrumondersteunende functies ontbreekt. De effecten hiervan kunnen dus niet ingeschat worden.

Wat betreft het beschrijven van de mobiliteitseffecten ten gevolge de ontwikkeling van centrumondersteunende functies (COF) wordt als uitgangspunt genomen dat de verkeersgeneratie van COF deze van eenzelfde oppervlakte ingevuld met wonen niet mag overschrijden. Er wordt geopteerd om een mobiliteitstoets op te nemen binnen de stedenbouwkundige voorschriften. De beschrijving binnen de plan-mer-screening zal aangepast worden.

Indien het niet de bedoeling is dat zones 100% worden ingevuld met centrumondersteunende functies, is het aangewezen dat de maximum oppervlakte van deze functie beperkt wordt in de voorschriften.

De opgenomen balansen tussen wonen en centrumondersteunende functies binnen de stedenbouwkundige voorschriften zullen nagekeken worden. In ieder geval dient gestreefd te worden naar een minimum aanbod van centrumondersteunende functies.

De definitie van centrumondersteunende functies meer bepaald de passage 'aanvaardbare invloed hebben op het mobiliteitsaspect' is vaag.

De definitie blijft behouden kan behouden blijven gezien de opgelegde mobiliteitstoets dit zal uitwijzen.

MOW mist bij de voorschriften rond de projectzones bepalingen rond het aantal parkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren missen we een beschrijving van eisen (afscherming, liefst op het gelijkvloers e.d.). ook het aantal blijft hier vaag, wat is voldoende? Moeten hiervoor best geen minimeisen geschreven worden?

Het is niet wenselijk cijfermatig te gaan bepalen hoeveel autoparkeerplaatsen minimaal moeten voorzien worden zodoende een duurzaam RUP te kunnen nastreven. We bevinden ons bovendien in het centrum van Opwijk op een locatie met een hoge knooppuntwaarde. Het kan niet de bedoeling zijn om de projectzones sterk autogericht vorm te geven.

Wat betreft het fietsparkeren is het wenselijk om extra kwaliteitsbepalingen op te nemen (toegankelijkheid, afsluitbaarheid en veiligheid,...). In de toelichtende bepalingen kan verwezen worden naar de vandaag aanwezige gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeren en stallen van auto's & fietsen en realisatie van bergruimten bij meergezinswoningen.

Voor de zone van de pendelparking worden er geen minimum aantal plaatsen ingeschreven. Gelet op het belang van het station van Opwijk en de rol van de pendelparking als regionaal Hoppinpunt lijkt ons dit wel aangewezen.

Het is niet wenselijk cijfermatig te gaan bepalen hoeveel parkeerplaatsen minimaal moeten voorzien worden zodoende een beoordelingsmarge te kunnen voorzien voor kwalitatieve invullingen en zo een duurzaam RUP te kunnen nastreven.

Het departement geeft aanvullend mee dat in 2017 in opdracht van het toenmalige kabinet een P&R studie opgemaakt werd om de potenties van huidige parkeerplaatsen te onderzoeken. De gemeenten werden bij deze studie betrokken. Voor Opwijk station kwam de noodzaak naar voor om de parkeercapaciteit te verhogen (geen restcapaciteit). Het (rudimentair) ontwerp steunde toen op het bestaande gemeentelijk RUP.

Overlopen van de overige adviezen

OVAM

Gunstig advies.

Binnen het advies worden informatiebronnen aangereikt en enkele algemene aandachtspunten geduid.

Hier werd reeds rekening mee gehouden bij de opmaak van het RUP.

Infrabel

Voorwaardelijk gunstig advies.

Infrabel vraagt om rekening te houden met een bouwvrije strook van 10 meter, vermeerderd tot 15 meter wanneer een fietspad gelegen is naast het spoor.

Hier zal in de mate dat dit nog niet gebeurde rekening mee gehouden worden in het verdere proces.

Het advies bevat een bijlage met algemene voorwaarden m.b.t. de opmaak van een RUP die strikt dienen gevolgd te worden.

Hier zal in de mate dat dit nog niet gebeurde rekening mee gehouden worden in het verdere proces.

NMBS

Voorwaardelijk gunstig advies.

In het RUP wordt er onvoldoende rekening gehouden met de eigendommen en de functies die NMBS dient te vervullen in het kader van het functioneren van een station en bijhorende activiteiten. Zo wordt de huidige NMBS-parking samen met haar ontsluitingswegen en fietsenstalling ingetekend als zone voor openbare wegenis. Daarbij staat in de stedenbouwkundige voorschriften dat alle gronden die in dergelijke zone gelegen zijn dienen overgedragen te worden. Ook de voormalige goederenloods is in de zone gelegen voor openbare wegenis.

Het opnemen van vermelde zones binnen de openbare wegenis lijkt niet wenselijk. Mogelijks is een opname binnen artikel 12 Zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten meer aangewezen. Dit zal verder onderzocht worden in overleg met de NMBS.

Enkel het stationsgebouw is opgenomen in een zone voor spoorwegen. Door de voorziene bestemming in het RUP wordt het functioneren van het station en de diensten die NMBS aan haar treinreizigers moet bieden in het gedrang gebracht.

NMBS is vragende partij om de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemmingen te vervolledigen rekening houdend met de elementen die nodig zijn om een station en haar bijhorende voorzieningen te faciliteren.

De afbakening van de bestemmingszone "zone voor spoorweg en aanverwante activiteiten" wordt gecontroleerd en waar nodig bijgestuurd op het grafisch plan. Het lijkt in ieder geval logisch om het volledige perceel waarop het stationsgebouw staat mee op te nemen.

Gecoro Opwijk

Voorwaardelijk gunstig advies.

Vraag betreffende voorkeepsrecht en mogelijke functionele invulling van perceel 801 E 2 (pendelparking): het bestaande voorkeepsrecht blijft van toepassing, de voorgestelde invulling 'pendelparking' betreft geen wijziging op de invulling binnen het huidige RUP. Een invulling met de

functie 'sporthal' is strijdig met de voorschriften. Mits opmaak van een beperkte herziening kan hieraan tegemoet gekomen worden mocht deze vraag zich stellen.

Geen verdere toelichting noodzakelijk.

Vraag betreffende inhoud van begrip COF: zie definitie centrumondersteunende functie onder 'terminologie'.

Er wordt inderdaad voorzien in een definitie wat betreft centrumondersteunende functies.

Vraag betreffende gemiddelde oppervlakte 80m²: te verduidelijken dat dit enkel van toepassing is voor entiteiten in nieuw te realiseren meergezinswoningen (voor bestaande bouwvolumes gelden uitzonderingsbepalingen), met differentiatie van het woonaanbod als doelstelling. Realiseerbaarheid van deze regel na te kijken, in casu bouwdiepte op verdieping van 12m vereist een gevelbreedte van ruim 8m om netto 80m² te kunnen realiseren.

Dit zal verduidelijkt worden in de stedenbouwkundige voorschriften.

Formulering 3.2.4 (voorschriften blz.14) 'viaduct over fietssnelweg': te bekijken of dit duidelijker geformuleerd moet worden, betreft het bestaande viaduct dat zich planmatig boven de fietssnelweg bevindt.

De passage zal verduidelijkt worden zodat hier geen verwarring kan ontstaan.

Ontsluiting Metalu: huidige ontsluiting onder viaduct wordt volgens plan afgeschaft (grijze lijn 'ontsluitingsverbod', ongewijzigd tegenover de huidige versie van het RUP). Dient hier geen uitdoofbeleid / overgangsmaatregelen voorzien te worden met betrekking tot de huidige toestand? De ontsluiting van Metalu zal hoe dan ook een aparte bedding krijgen, los van de fietssnelweg.

Dit wordt nagegaan en indien nodig bijgestuurd.

Fietssnelweg noordzijde te bekijken: momenteel worden een aantal garages / bergingen ontsloten langs de zone voor fietssnelweg? Na te kijken of er voldoende ruimte voorhanden is voor een reglementaire aanleg (oa. voldoende afstand tot spoorlijn) van een voldoende brede fietssnelweg. Mogelijks zijn hier onteigeningen vereist.

Dit wordt nagegaan en indien nodig bijgestuurd.

Bestaande verkavelingen vervallen? Klopt, doch dit houdt geen wijziging in naar perceelverdeling of functionele invulbaarheid in.

Geen verdere toelichting noodzakelijk.

Voorschriften blz.20: 3 bouwlagen plus woonlaag onder dak geeft 4 woonlagen (ipv vermelde 3), te corrigeren.

De passage over de bouwlagen pg. 20 zal nog even gedetailleerd gescreend worden. Er wordt wel degelijk een onderscheid gemaakt tussen woonlagen en bouwlagen.

Historische gebouwen: in toelichtingsnota wordt de Sint-Pauluszaal als waardevol historisch gebouw vermeld. Dit gebouw werd intussen reeds gesloopt. Aan te vullen / nota algemeen door te lezen en te actualiseren.

Dit zal geactualiseerd worden.

Terreinen VVKB: het plan voorziet een bestendiging van deze functie? Terwijl een verhuis naar de Vetweyde voorzien/beslist werd. Terrein wordt in het plan ingekleurd als woonzone terwijl de inrichting als groenzone rustpunt voorzien werd. Na te kijken.

Het is vandaag niet zeker of de jeugdbeweging gaat herlokalisieren. De gemeente wil dan ook graag al zijn opties openlaten en wenst daarom de zone te behouden binnen 'zone voor wonen in kerngebied – A'. Het voorzien van groen rustpunt op deze locatie wordt met het behoud van de harde bestemming niet gehypothekerd.

Doelstelling meer groenvoorziening stationsomgeving: deze doelstelling wordt slechts beperkt gerealiseerd (oa. aanplanting van bomen bij autostaanplaatsen). Er worden geen wijzigingen voorzien

van zachte naar harde functies, doch de balans hard/zacht gaat, onder meer door bijkomende wegenis, de verkeerde kant uit.

Er wordt wel degelijk ingezet op vergroening en ontharding door onder meer het verstrengen van minimale G/T-indexen binnen harde bestemmingen. Hetgeen resulteert in een lagere bebouwingsgraad van de percelen.

Ontsluitingsweg / extra wegenis: binnen de globale mobiliteit van de gemeente, en ook rekening houdend met grote projecten buiten het plangebied van het RUP (ontwikkeling brouwerij, site voormalige voetbalveld), wordt de vraag gesteld of de nieuwe ontsluiting de beste keuze is. Een bijkomende weg is zelden een goede, duurzame en toekomstgerichte oplossing. De nieuwe ontsluiting wordt als alternatief voorzien voor de minder veilige Stationsstraat en de Fabriekstraat (die nog enkel lokaal verkeer en fietsers zal bedienen). De bestaande wegenis langsheen het spoor (momenteel in eigendom NMBS) in combinatie met de Stationsstraat (voldoende veilig als de automobilisten zich aan de snelheidsbeperking zouden houden, te garanderen door handhaving en verhoogd en/of afgesloten fietspad) kan naar capaciteit volstaan voor een vlotte en veilige bediening van station en pendelparking. Er wordt door de ontwerper gesteld dat de indicatieve nieuwe ontsluiting een verantwoord alternatief toelaat ingeval geen akkoord bereikt kan worden voor een ontsluiting naast de spoorlijn. Het is een optie, geen must. De impact op de schoolomgeving is effectief, doch zo beperkt mogelijk. Ook hier is het gedrag van de weggebruiker bepalend voor de algemene veiligheid. De GeCoRO vraagt om het alternatief via terreinen NMBS zeker ten gronde te bestuderen / overleggen alvorens over te gaan tot aanleg van nieuwe wegenis.

De gemeente zal in overleg gaan met de NMBS om te bekijken of de private weg kan gebruikt worden om een gedeelte van de ontsluiting op te vangen en of de indicatieve ontsluitingsweg dient behouden te blijven op het grafisch plan.

Het gedeelte van de nieuwe ontsluitingsweg opgenomen binnen zone voor gemeentewegen is in ieder geval noodzakelijk voor de ontsluiting van de projectzone Ic, de pendelparking Ia, alsook de private weg van de NMBS.

Het voorstel van de gecoro om te ontsluiten via de Fabriekstraat/Stationsstraat is geen wenselijk noch een haalbaar scenario gezien de gestelde uitgangspunten binnen het RUP (beperken van bijkomend gemotoriseerd verkeer Fabriekstraat en Stationsstraat).

Auteur: D+A – Axel Rijpers en Anke Peleman

Datum: 19.01.2024 – bijgewerkt op 05.02.2024



Advies GECORO

Datum: dinsdag 09 januari 2024

Titel: Project RUP Station volledige herziening

Minimum de helft van de stemgerechtigde leden waren aanwezig: Ja

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

Aanwezig: stemgerechtigd

- Vannieuwenburgh Sarah, voorzitter wd
- Berghman Frans, lid
- Van den Broeck Emiel, plaatsvervanger
- Vrijders Paul, lid
- Buyens Frank, lid
- Dierickx Rita, lid
- Van Mol Willy, plaatsvervanger
- Price Willy, lid
- Raeymaekers Wim, lid (later, verontschuldigd)
- Vancanneyt David, lid

Aanwezig: niet-stemgerechtigd

- Jörgen Van der AA, namens Plan plus, ontwerper planologisch attest Opdel
- Axel, namens D+A consult, ontwerper voor RUP Station
- De Coninck Inez, burgemeester, vertegenwoordiger NVA
- Jeroen Eenens, vertegenwoordiger CD&V
- Abbeloos Karel, vertegenwoordiger Open VLD
- Kenneth Plasschaert, dienst omgeving
- Geert Robberechts, dienst omgeving, secretaris

Verontschuldigd

- De Baerdemaeker Caroline, lid (verontschuldigd)
- Van Huyneghem Ester, plaatsvervanger (verontschuldigd)

- Gabriëls Elke, lid (verontschuldigd)
- Vanderstraeten Ester, lid (verontschuldigd)
- Van Hoeteghem Luc, plaatsvervanger (verontschuldigd)
- Moerenhout Elwyn, lid (verontschuldigd)
- Lennart Dhulst, vertegenwoordiger Inzet (verontschuldigd)

RUP Station, ontwerp van RUP, advies GeCoRO voorafgaand aan plenaire vergadering en voorlopige vaststelling door de Gemeenteraad

Aan de GECORO wordt gevraagd om een advies uit te brengen omtrent het Ruimtelijke Uitvoerings Plan RUP in opmaak, meer bepaald het RUP Station (volledige herziening van bestaand RUP).

Op de GECORO vergadering van 08 maart 2022 werd dit dossier (toen einde fase 1 'startnota') toegelicht en voor advies voorgelegd aan de GECORO. Na de voorgaande GECORO bespreking werden de scopingsnota en het advies team MER opgemaakt en werd het voorontwerp van het RUP opgemaakt en gefinaliseerd alsook goedgekeurd door het College van burgemeester en Schepenen.

Het RUP in opmaak bevindt zich momenteel einde fase 3 'voorontwerp RUP', net voor de plenaire vergadering (voorzien op donderdag 11 januari 2024).

Het RUP in opmaak wordt door dhr Axel Rijpers namens het Studiebureau D+A toegelicht aan de leden van de GeCoRO. Volgende thema's worden toegelicht:

- Aanleiding en doel van het RUP
- Belangrijkste inspraakreacties
- Planmateriaal bestaande feitelijk juridische toestand van beide projectzones
- Doelstelling
- Visie en ruimtelijke concepten
- Grafisch plan en voorschriften

Opmerkingen / bedenkingen bij de toelichting van het RUP Station (volledige herziening):

- Vraag betreffende voorkooprecht en mogelijke functionele invulling van perceel 801 E 2 (pendelparking): *het bestaande voorkooprecht blijft van toepassing, de voorgestelde invulling 'pendelparking' betreft geen wijziging op de invulling binnen het huidige RUP. Een invulling met de functie 'sporthal' is strijdig met de voorschriften. Mits opmaak van een beperkte herziening kan hieraan tegemoet gekomen worden mocht deze vraag zich stellen.*
- Vraag betreffende inhoud van begrip COF: *zie definitie centrumondersteunende functie onder 'terminologie'.*
- Vraag betreffende gemiddelde oppervlakte 80m²: *te verduidelijken dat dit enkel van toepassing is voor entiteiten in nieuw te realiseren meergezinswoningen (voor bestaande bouwvolumes gelden uitzonderingsbepalingen), met differentiatie van het woonaanbod als doelstelling. Realiseerbaarheid van deze regel na te kijken, in casu bouwdiepte op verdieping van 12m vereist een gevelbreedte van ruim 8m om netto 80m² te kunnen realiseren.*
- Formulering 3.2.4 (voorschriften blz.14) 'viaduct over fietssnelweg': *te bekijken of dit duidelijker geformuleerd moet worden, betreft het bestaande viaduct dat zich planmatig boven de fietssnelweg bevindt.*
- Ontsluiting Metalu: *huidige ontsluiting onder viaduct wordt volgens plan afgeschaft (grijze lijn 'ontsluitingsverbod', ongewijzigd tegenover de huidige versie van het RUP). Dient hier geen uitdoofbeleid / overgangsmaatregelen voorzien te worden met betrekking tot de huidige toestand? De ontsluiting van Metalu zal hoe dan ook een aparte bedding krijgen, los van de fietssnelweg.*
- Fietssnelweg noordzijde te bekijken: *momenteel worden een aantal garages / bergingen ontsloten langs de zone voor fietssnelweg? Na te kijken of er voldoende ruimte voorhanden is voor een reglementaire aanleg (oa. voldoende afstand tot spoorlijn) van een voldoende brede fietssnelweg. Mogelijks zijn hier onteigeningen vereist.*
- Bestaande verkavelingen vervallen? *Klopt, doch dit houdt geen wijziging in naar perceelverdeling of functionele invulbaarheid in.*
- Voorschriften blz.20: *3 bouwlagen plus woonlaag onder dak geeft 4 woonlagen (ipv vermelde 3), te corrigeren.*
- Historische gebouwen: *in toelichtingsnota wordt de Sint-Pauluszaal als waardevol historisch gebouw vermeld. Dit gebouw werd intussen reeds gesloopt. Aan te vullen / nota algemeen door te lezen en te actualiseren.*
- Terreinen VVKB: *het plan voorziet een bestemming van deze functie? Terwijl een verhuis naar de Vetweyde voorzien/beslist werd. Terrein wordt in het plan ingekleurd als woonzone terwijl de inrichting als groenzone rustpunt voorzien werd. Na te kijken.*

- Doelstelling meer groenvoorziening stationsomgeving: *deze doelstelling wordt slechts beperkt gerealiseerd (oa. aanplanting van bomen bij autostaanplaatsen). Er worden geen wijzigingen voorzien van zachte naar harde functies, doch de balans hard/zacht gaat, onder meer door bijkomende wegenis, de verkeerde kant uit.*
- Ontsluitingsweg / extra wegenis: *binnen de globale mobiliteit van de gemeente, en ook rekening houdend met grote projecten buiten het plangebied van het RUP (ontwikkeling brouwerij, site voormalige voetbalveld), wordt de vraag gesteld of de nieuwe ontsluiting de beste keuze is. Een bijkomende weg is zelden een goede, duurzame en toekomstgerichte oplossing. De nieuwe ontsluiting wordt als alternatief voorzien voor de minder veilige Stationsstraat en de Fabriekstraat (die nog enkel lokaal verkeer en fietsers zal bedienen). De bestaande wegenis langs het spoor (momenteel in eigendom NMBS) in combinatie met de Stationsstraat (voldoende veilig als de automobilisten zich aan de snelheidsbeperking zouden houden, te garanderen door handhaving en verhoogd en/of afgesloten fietspad) kan naar capaciteit volstaan voor een vlotte en veilige bediening van station en pendelparking. Er wordt door de ontwerper gesteld dat de nieuwe ontsluiting een verantwoord alternatief toelaat ingeval geen akkoord bereikt kan worden voor een ontsluiting naast de spoorlijn. Het is een optie, geen must. De impact op de schoolomgeving is effectief, doch zo beperkt mogelijk. Ook hier is het gedrag van de weggebruiker bepalend voor de algemene veiligheid. De GeCoRO vraagt om het alternatief via terreinen NMBS zeker ten gronde te bestuderen / overleggen alvorens over te gaan tot aanleg van nieuwe wegenis.*

Advies

Voorliggend voorontwerp van RUP wordt aanvaard door de leden van de GeCoRO, mits hoger vermelde aandachtspunten en opmerkingen tot aanpassing / correctie.

Tegen de doelstellingen van het RUP wordt geen bezwaar geopperd, enkel voor wat mobiliteit betreft worden vragen gesteld bij het toekomstgerichte karakter van het plan.

De GeCoRO vraagt om het alternatief via terreinen NMBS zeker ten gronde te bestuderen / overleggen alvorens over te gaan tot aanleg van nieuwe wegenis.

De GeCoRO brengt een **GUNSTIG ADVIES** uit over het voorontwerp van het RUP Station (volledige herziening van bestaand RUP), mits rekening te houden met vermelde aandachtspunten.

Namens de GECORO,
Vannieuwenburgh Sarah, voorzitter wd

////////////////////////////////////

////////////////////////////////////

- de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook bij de OVAM worden aangevraagd via <https://ovam.vlaanderen.be/hoe-vraag-ik-een-bodemattest-aan>. Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
- het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswerken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website <https://services.ovam.be/ovam-geoloketten>.
- www.degrotegrondvraag.be: deze toepassing toont op een kaart de ligging van risicogronden die werden uitgewisseld door de gemeente met de OVAM. Tevens wordt aangegeven of op deze gronden reeds een (oriënterend) bodemonderzoek heeft plaatsgevonden
- www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling: op deze website toont de Vlaamse Regering een beknopt overzicht van de aanpak en stand van onderzoeken en bijhorende no regret-maatregelen per site in een gemeente.

- Op geopunt.be is een datalaag beschikbaar met de afgebakende brownfieldconvenanten, ook deze die nog in aanvraag zijn (zie [Brownfieldconvenanten, Toestand 28/04/2023 | Vlaanderen.be](#)). Op de website van VLAIO is er meer info opgenomen over de goedgekeurde brownfieldconvenanten opgenomen [Getekende brownfieldconvenanten | Agentschap Innoveren en Ondernemen \(vlaio.be\)](#)

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende **algemene aandachtspunten**:

- bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van **risicogronden** (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);
- bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
- bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
- Een grondwaterhandeling zoals het infiltreren en het onttrekken van grondwater kan een nabijgelegen bodemverontreiniging verspreiden. Daarnaast kan verontreiniging ook impact hebben op de handeling zoals bij de lozing van onttrokken grondwater dat verontreinigd is. Er werd daarom een richtlijn rond grondwaterhandelingen opgemaakt. Die biedt een praktische handleiding voor wie van plan is om een grondwaterhandeling uit te voeren. Deze handleiding is beschikbaar via deze link : <https://ovam.vlaanderen.be/bemalingsvoorschriften>.
- Bij ontharding kan men een verontreiniging aanwezig onder de verharding verspreiden. Om na te gaan hoe hiermee aan de slag te gaan, werd er een handleiding voor ontharders opgesteld. Deze is beschikbaar via [Bodeminformatie voor ontharders - gebruikershandleiding](#)
- Wanneer een bodemsaneringsproject werd goedgekeurd en de sanering is nog niet beëindigd, dient een terugkoppeling te gebeuren met de betrokken bodemsaneringsdeskundige.
- Wanneer er risicogronden of gronden met een inventarisatieplicht zijn gelegen binnen het projectgebied maar waarvoor nog geen oriënterend bodemonderzoek of siteonderzoek voorhanden is, dient een inschatting gemaakt te worden van het project op de betrokken grond en mogelijk aanwezige verontreiniging.
- er moet rekening mee worden gehouden dat een **bestemmingswijziging** een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:
 - een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de **saneringsnoodzaak** en de **saneringsurgentie**.
 - een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van **het saneringsdoel** voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.
 - een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de **eventuele meerkost** in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.
 - een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een **nieuw oriënterend bodemonderzoek** uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.

Bram Leroy

Infrabel - Asset Management
Area North-West
Civil Engineering
T + 32 09 241 27 02
bram.leroy@infrabel.be

**Aan het Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel**

uw bericht van
22.11.2023

uw kenmerk
RUP_23060_214_00014_00002

bijlage(n)
1

Gent

ons kenmerk
3516.2023.589.Opwijk

Opwijk - RUP Herziening Station

Geachte,

Ingevolge uw aanvraag uw schrijven van 22.11.2023 kunnen wij u melden dat Infrabel voorwaardelijk positief advies verleent bij bovenvermelde aanvraag, van de gemeente Opwijk voor het RUP herziening Station in 1745 Opwijk.

Specifiek vraagt Infrabel om rekening te houden met een bouwvrije strook van 10 meter, vermeerderd tot 15 meter wanneer een fietspad gelegen is naast het spoor. Deze 10 meter strook wordt gemeten vanaf de vrije rand gemeten (deze is gelegen op 4.5m van de buitenste rail). We vragen om deze bouwvrije strook (hier 15 meter gezien de aanwezigheid van de fietspaden) op te nemen in het RUP.

Ter info: de algemene voorwaarden m.b.t. RUP dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).

Hoogachtend,

I.O Francky Degrave
Head of Area North-West
Infrabel - Asset Management

Natacha Dedecker

bijlage(n)

Algemene voorwaarden RUP

Administratief contactpersoon

Saartje Van de Moortel
T + 32 09 241 20 68
IAM.NW.Advies@infrabel.be
Bureau Terrains

Signed By Dedecker Natacha
Fri 15-12-2023 14:54:06 +01:00

Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2 , 9000 GENT

ALGEMENE VOORWAARDEN i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen

Bouwvrije strook langsheen het spoor

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede **bouwvrije** strook langsheen het spoorlichaam. waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd door de vrije rand, deze bestaat bij:

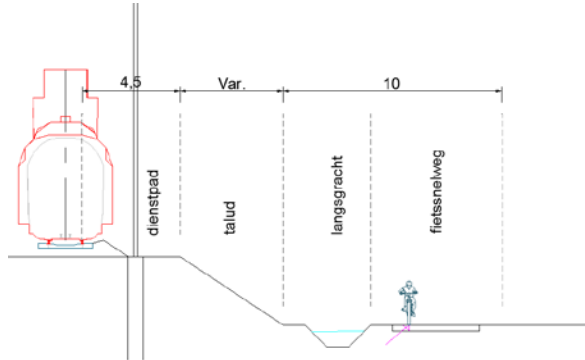
- gelijkgrondse ligging door de buitenste rand van het dienstpad (deze ligt standaard op 4.5m vanaf de buitenste rail);
- bij ongelijkgrondse ligging wordt gemeten vanaf de uiterste grens van het (theoretische) 6/4 talud.

Specifiek:

- bij 1, 2 of 3 bestaande sporen: 10 m bouwvrij is het minimum. Dit wordt 15 m als gemeente Provincie ook een fietsweg plant (op min. 4,5 m van de buitenste spoorstaaf) of er al een fietspad of wegenis ligt.
- 4 sporen of meer : indien er al een fietsweg ligt, is 5 m voldoende indien uitbreiding capaciteit van de spoorlijn op lange termijn niet aan de orde is; indien er geen fietsweg ligt, wordt min. 10 m afstand gevraagd. In stedelijk gebied kan hiervan afgeweken worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, groen, nutsleidingen,

De lokale omstandigheden (taludhelling, afwateringsproblematiek ed) moeten evenwel per geval bekeken worden.

Schematische voorstelling bouwvrije strook



Biologische waarde

De biologische waarde van spoorwegdomein (incl. de bouwvrije strook van 10m langsheen het spoor) dient steeds als “tijdelijke” natuur aanzien te worden.

Infrabel begrijpt de biologische waarde van de spoorwegbermen, maar mag geen slachtoffer worden van een positief beleid t.a.v. deze natuur.

Deze spoorwegzate moet dan ook gebruikt kunnen worden voor spoorweginfrastructuur.

De aanwezige flora mag de operabiliteit en veiligheid van de spoorweg niet in gevaar brengen en dient dus onderhouden te kunnen worden.

Infrabel vraagt dan ook om naast de tien meterstrook eveneens het talud zeker mee te beschouwen als een overdrukgebied dat spoorweggebonden constructies toelaat.

Aangelanden

Bij de inplanting van gebouwen en wegenis dient de toegang tot het spoorwegtalud gevrijwaard te blijven voor onderhoud.

De aanwezigheid van de spoorlijn kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexploitatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie-niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn)

Nieuwe ontwikkelingen brengen nieuwe mobiliteitsstromen met zich mee. Overwegen zijn voor Infrabel de zwarte punten op haar netwerk. Een verhoging van de PAE op de overwegen verhoogt eveneens het risico op ongevallen en het aantal incidenten. Infrabel vraagt dan ook de impact van deze nieuwe ontwikkeling op de overwegen in de onmiddellijke omgeving te bestuderen. De nieuwe ontwikkelingen mogen een latere afschaffing van deze overwegen niet hypothekeren/bemoeilijken; hiervoor dient de nodige vrije ruimte gevrijwaard te worden.

Trespassing

Het spoorwegdomein mag door de nieuwe constructies niet beter bereikbaar worden voor particulieren; een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt. Vluchtwegen van gebouwen (ingeval van brand) mogen in geen geval rechtstreeks uitgeven op het spoor.

Hydraulica

Riolering en oppervlaktewater mogen niet afwateren in spoorweggrachten. De hydraulica in zones waar dit nu wel gebeurt, zal bij nieuwe woonprojecten in dezelfde zone zo gedimensioneerd worden dat de afwatering genormaliseerd wordt (gescheiden afwateringsstelsel, afkoppeling hemelwater van de gracht naar daarvoor bestemde waterlopen).

Sam Haccour
District Manager

NMBS-Stations
Head of Exploitation & Constr. Area St. 90-26
B-ST.N
Koningin Fabiolalaan 190
9000 Gent

www.nmbs.be

Gemeente Opwijk
College van burgemeester en schepenen

Ringlaan 20
1745 Opwijk

stedenbouw@opwijk.be

Contact
gebouwen.terreinen@belgiantrain.be

Onze referentie
23.3659 RUP Opwijk
Uw referentie
RUP_23060_214_00014_00002

Brussel, 18/12/2023

Bericht betreffende de adviesaanvraag over het voorontwerp van het Ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' te Opwijk.

Geachte,

De NMBS verleent een gunstig advies onder voorwaarde voor bovengenoemd project voor zover aan onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

- *In het RUP wordt er onvoldoende rekening gehouden met de eigendommen en de functies die NMBS dient te vervullen in het kader van het functioneren van een station en bijhorende activiteiten. Zo wordt de huidige NMBS-parking samen met haar ontsluitingswegen en fietsenstalling ingetekend als zone voor openbare wegenis. Daarbij staat in de stedenbouwkundige voorschriften dat alle gronden die in dergelijke zone gelegen zijn dienen overgedragen te worden. Ook de voormalige goederenloods is in de zone gelegen voor openbare wegenis.*
- *Enkel het stationsgebouw is opgenomen in een zone voor spoorwegen. Door de voorziene bestemming in het RUP wordt het functioneren van het station en de diensten die NMBS aan haar treinreizigers moet bieden in het gedrang gebracht.*
- *NMBS is dan ook vragende partij om de stedenbouwkundige voorschriften en de bestemmingen te vervolledigen rekening houdend met de elementen die nodig zijn om een station en haar bijhorende voorzieningen te faciliteren.*

Met vriendelijke groeten,

Sam Haccour
Head of Exploitation & Constr. Area St.



DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 78 11
mow.vlaanderen.be

Via het Digitaal uitwisselplatform
Stedenbouwkundige Informatie (DSI)
RUP_23060_214_00014_00002

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Anita.jaspers@mow.vlaanderen.be		Telefoonnummer 0496/53.25.86	datum 4/01/2024

Betreft: Advies: RUP Herziening RUP Station te Opwijk - voorontwerp

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

Bepaalde bepalingen van het bestaande RUP Station 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;
- ...

Het Departement MOW-Beleid heeft de volgende opmerkingen:

Scopingsnota

De mogelijke effecten van het plan worden beschreven in de scopingsnota, de toelichtingsnota maakt hier een verwijzing naar. Voor de bespreking van de mobiliteitseffecten verwijzen we dus naar deze nota.

De effecten van het RUP komen vanaf p. 75 aan bod, mobiliteit vinden we terug vanaf p. 95. Binnen de bespreking van mobiliteit vinden we de berekeningen terug van het aantal verplaatsingen voor de wooneenheden, p. 98-99, maar niet die voor de centrumondersteunende functies. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften lezen we (p.9) dat dit de volgende functies kan omvatten: kleinschalige kantoren en handelsinrichtingen, vrije beroepen, diensten en ambachten, horeca, sociaal-culturele inrichtingen, gemeenschapsvoorzieningen, Al deze functies hebben een ander mobiliteitsprofiel welke niet in beeld wordt gebracht bij de beschrijving van de effecten. De scopingsnota stelt ook dat het maximale programma een aandeel van 15 tot 25% centrumondersteunende functies bevat. De stedenbouwkundige voorschriften leggen echter enkel een minimum percentage op zonder maximum (voor wonen in kerngebied A) en voor de sites Vanbeurze en De Donder spreekt men van een maximum van 100%. Dit geeft dat deze gebieden (theoretisch) volledig met centrumondersteunende functies ingevuld kunnen worden. De effecten hiervan zijn niet bekeken in de scopingsnota. Dit is een leemte in de kennis, zowel de verplaatsingscijfers van een gemengde invulling als van een 100% centrumondersteunende functies zijn niet bekeken. De effecten hiervan kunnen dus niet ingeschat worden.

Stedenbouwkundige voorschriften

Zoals al gesteld, zijn er volgens ons binnen de voorschriften andere invullingen mogelijk dan die bekeken zijn in de scopingsnota. Wanneer het de bedoeling is om bepaalde sites ook enkel met centrumondersteunende functies in te vullen zonder wonen dan moeten de effecten hiervan ook in beeld worden gebracht. Indien dit niet de bedoeling is, is het aangewezen dat de maximum oppervlakte van deze functie beperkt wordt in de voorschriften. Ook de beschrijving op p.9 dat ze 'aanvaardbare invloed hebben op het mobiliteitsaspect' blijft vaag.

Meer in detail missen we bij de voorschriften rond de projectzones bepalingen rond het aantal parkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren missen we een beschrijving van eisen (afscherming, liefst op het gelijkvloers e.d.). ook het aantal blijft hier vaag, wat is voldoende? Moeten hiervoor best geen minimumeisen geschreven worden?

Voor de zone van de pendelparking worden er geen minimum aantal plaatsen ingeschreven. Gelet op het belang van het station van Opwijk lijkt ons dit wel aangewezen.



Conclusie:

Het Departement MOW, afdeling Beleid, stelt dat niet alle mogelijke invullingen van de projectzones besproken zijn naar hun effecten binnen de scopingsnota. Dit is een leemte in de kennis. We vragen dan ook duidelijkheid over de invulling van deze gebieden zowel binnen de bespreking van de effecten als binnen de stedenbouwkundige voorschriften.

Bijkomend heeft het Departement een aantal opmerkingen rond de parkeervoorschriften.

Met vriendelijke groeten,

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal

Inhoudelijk medewerker: Tom De Bruyn
016 26 75 91
Administratief medewerker: Geert Vansant
016 26 75 64
ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: RUP-2023-00115
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-RUP-2023-00115

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN



**VLAAMS-
BRABANT**

Geachte,

Betreft: Opwijk – Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' – advies voorontwerp

Op 25 februari 2022 bracht de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant een advies uit over de startnota van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station'. De gemeente Opwijk vraagt nu advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Naar aanleiding van deze adviesvraag vindt u hieronder onze opmerkingen.

Situering

Het RUP 'Herziening RUP Station' valt samen met de contour van het bestaande RUP 'Station' en bevindt zich in de kern Opwijk, grenzend aan de spoorlijn rondom de spoorhalte. Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestkant van de spoorlijn en wordt verder begrensd door de Heirbaan, de Marktstraat en de Fabriekstraat.

Het plangebied bestaat voornamelijk uit woonentiteiten, doorgaans in gesloten verband of als meergezinswoningen, met ook verscheidene bedrijfsgebouwen (Metalu, site Vitsgaard, De Donder,...) of andere constructies (jeugdbeweging, garages, loodsen,...) tussen de woningen en tuinen. De meest opvallende andere functies bevinden zich in de zuidoostelijke helft, met de begraafplaats, de stationsparking, een basisschool en het bedrijf Vanbreuze met een bedrijfsgebouw op een zeer groot en verder onbebouwd perceel.

In het RUP 'Station' werd de zone reeds ruimtelijk geordend. Naast bestemmingen in functie van het openbaar domein (inclusief pleinfuncties en langzaam verkeer) werd het woongebied opgedeeld in een zone met en zonder meergezinswoningen, waarbij die laatste enkel worden geweerd in het noorden en op een beperkte locatie in het zuiden. Daarnaast voorzag het RUP ook twee projectzones (de site Vitsgaard en de site Vanbreuze, die kon worden ingezet in functie van woonprojecten en een pendelparking) en twee zones voor gemeenschapsvoorzieningen (de school en de begraafplaats).

Er bevinden zich een aantal ruimtelijke knelpunten binnen het plangebied die het gevolg zijn van onder andere het bestaande RUP, door onvoorziene gevolgen of door voortschrijdend inzicht. Het gaat dan om de sterke autogerichtheid van het openbaar domein en de aanwezige voorzieningen, maar ook om het gebrek aan functionele relatie met de overzijde van de spoorlijn en de soms niet heel kwalitatieve verdichtingsprojecten.

In functie van het RUP werden de economische actoren in het plangebied (inclusief de niet-uitgevoerde projectzones) aangeschreven om naar hun noden te peilen, zodat deze in het RUP kunnen worden meegenomen en afgewogen. Op die manier moet de herziening van het RUP zorgen voor een kwaliteitssprong in het openbaar domein, de voorzieningen en de

www.vlaamsbrabant.be



In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Alsmede heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op www.vlaamsbrabant.be/privacy | Ondernemingsnummer: 0253-973-219

ontwikkelingen binnen het plangebied. Daarnaast worden een aantal bijkomende noden opgenomen, zoals bijvoorbeeld bijkomende ontsluitingen in functie van de modal shift, ontharding en multifunctionaliteit.

Relatie met het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant werd definitief vastgesteld door de Provincieraad op 19 september 2023. Het vormt de basis bij het adviseren van gemeentelijke planningsprocessen vanuit de provincie en kan ook als een referentiekader gebruikt worden door de gemeente. De provincie hanteert in het Beleidsplan drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen en het fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in het beleidsplan.

In het beleidsplan wordt Opwijk geselecteerd bij de levendige stads- en dorpskernen, met volgende ontwikkelingsperspectieven:

Binnen deze levendige kernen is het beleid erop gericht om het wonen en werken te bundelen in de goed ontsloten (knooppuntwaarde) en uitgebouwde (voorzieningen) kernen. Daarbuiten wordt ernaar gestreefd om de open ruimte maximaal te vrijwaren. Binnen de kernen wordt ingezet op een ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau (locatie- en kernenbeleid) zijn bepalend voor de ontwikkelingskansen inzake bijkomende woonontwikkelingen. De opdracht is bijgevolg hoger ten aanzien van de plaatsen met een (zeer) goede knooppuntwaarde en een (zeer) goed voorzieningenniveau.

Er wordt prioritair ingezet op een kwalitatieve en selectieve verdichting van de goed ontsloten en uitgebouwde plekken (kernen met een stedelijk karakter, stationsomgevingen, etc.). De regie om deze selectieve verdichting vorm te geven ligt bij de gemeente. De ruimtelijke ordening van de kern dient te worden bepaald door de gemeente.

In de bijlage bij het beleidsplan wordt de kern Opwijk gesuggereerd als strategische dorpskern. Deze kernen kunnen verhoudingsgewijs meer bijkomende groei opvangen dan de andere dorpskernen. Buiten de stedelijke kernen zijn het dus deze 'strategische dorpskernen' die hoofdzakelijk de dynamiek (wonen, bedrijvigheid, voorzieningen) dienen op te vangen.

Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

De herziening van het gemeentelijk structuurplan van Opwijk werd op 10 november 2016 door de deputatie goedgekeurd.

Het belangrijkste onderliggende ruimtelijke principe bij de uitbouw van de gewenste nederzettingsstructuur binnen deelruimtes is de creatie van een compact hoofddorp Opwijk met een rijk aanbod aan voorzieningen. Volgende relevante beleidslijnen worden voor de kern van Opwijk vooropgesteld:

- verweven van wonen, diensten en lokale bedrijven;
- renoveren van het woningbestand;
- bufferen van bedrijven ten opzichte van woonomgevingen;
- aandacht hebben voor de kwaliteit van het openbaar domein;
- nastreven van transparantie van randen die grenzen aan openruimtegehelen;
- compact houden van het hoofddorp;
- behouden en concentreren van de belangrijkste kleinhandel, publieke functies en sociaal-culturele activiteiten (vb. gemeentehuis en jeugdhuis) binnen dit gebied; versterken van de publieke as gevormd door het jeugdhuis, Hof ten Hemelrijk, de kerk en het gemeentehuis;
- voorzien van een afwegingskader waar meergezinswoningen binnen de kern toegelaten kunnen worden. Volgende criteria worden hierbij gehanteerd:
 - o mogelijke hinder op de omliggende gebouwen dient beperkt te zijn;
 - o inpassing in het landschap en de inpassing in het dorpsbeeld;
 - o bereikbaarheid van een primair dienstenaanbod;
 - o het architecturale of historisch waardevolle karakter van panden;
 - o de nabijheid van openbaar vervoer;
 - o de mobiliteitsimpact (straatbreedte, aantal mogelijke parkeerplaatsen, ...).
- de toegang tot de kern wordt benadrukt door middel van poorten die de overgang benadrukken tussen de kern en het open ruimtegebied;



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

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

Bespreking van de planopties

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

Bij de planopties worden volgende opmerkingen geformuleerd:

Algemeen

- Het kan nuttig zijn een concreet overzicht toe te voegen van de wijzigingen aan het bestaande RUP, voor de overzichtelijkheid, om de relevantie van de herziening aan te tonen, maar ook om te vermijden dat de opmerkingen en bezwaren in de volgende fase voornamelijk betrekking hebben op elementen die gewijzigd worden.
- In de beleidscontext kan het provinciale onderdeel worden aangepast naar het beleidsplan, dat intussen van kracht is.
- De toelichtingsnota maakt onder punt 3.3.1 gewag van een hoge bestaande dichtheid en spreekt de doelstelling uit om slechts beperkt bijkomend te verdichten. Dit wordt onderbouwd met behulp van de bevolkingsdichtheid van de gemeente, die berekend wordt op het hele grondgebied en niet op het plangebied of zelfs maar de dorpskern, en dus mede bepaald wordt door de oppervlakte van de gemeente, waar Opwijk een eind onder het gemiddelde zit (19,7 km² tegenover een gemiddelde van 45,1 km²). Dit is bijgevolg geen correcte argumentatie.
- In art. 3 wordt met een aantal bijkomende overdrukken/aanduidingen gewerkt. Alleen onderdeel 3.2.5 (de dorpssteeg) wordt niet expliciet aangeduid op het plan. Voor de duidelijkheid is het beter dit wel te doen.

De projectzone Vanbreuze wordt aangepast met, volgens de toelichtingsnota, meer aandacht voor groen, ontharding en zacht verkeer. De grootste verandering, althans op het grafisch plan, is echter de toevoeging van twee gemotoriseerde ontsluitingen, waarvan één gezoneerd en één indicatief.

- Men kan zich uiteraard de vraag stellen of dit nodig is en of dit de doelstellingen niet net gaat ondergraven. Het bestaande (en herziene) RUP bevat reeds een zone voor een gemeenteweg langs de spoorlijn; deze verbinding, eventueel aangevuld met een rechtstreekse ontsluiting op de Ringlaan (al zou de pleinfunctie daar hieronder lijden) en/of de Fabriekstraat, lijkt voldoende voor de ontsluiting van de hele zone. Op die manier kan de projectzone zelf efficiënter worden ingericht zonder teveel interne circulatie – tenzij specifiek op de pendelparking of om in deelzones Ib en Ic de parkeerclusters/garages te bereiken.
- Voor deze projectzone lijkt het essentieel om een (indicatieve) inrichtingsschets toe te voegen, tenminste om de keuzes te onderbouwen, maar ook als basis voor de feitelijke gewenste inrichting.
- Er wordt in de toelichtingsnota niet verder ingegaan op de pendelparking. Hoe zou deze gerealiseerd worden, en wat is de huidige eigendomssituatie van dit gebied?
- In de voorschriften wordt voor de gehele zone een maximum van 15% van de oppervlakte voor parkeren bepaald. Het is niet duidelijk of de pendelparking hierin inbegrepen is, dit wordt best uitgeklaard.

In de projectzone 'Spar' wordt gesuggereerd de verplichting op te nemen om de bedrijfswoning te integreren in hetzelfde volume als de winkel.

Woongebieden

- In het westen wordt langsheen de fietssnelweg een overdruk opgenomen die verbiedt om langs deze perceelsranden te bouwen of de ontsluiting te organiseren. Dit wordt ondersteund, maar heeft wel tot gevolg dat deze bouwblokken moeilijker te ontwikkelen worden. Zeker voor de westelijke zone B is dit nadelig, gezien hierdoor de bestaande



diepe tuinen en lage woningdichtheden worden vastgekleit op een voor kwalitatieve verdichting zeer gunstig gelegen locatie. Daarom wordt geadviseerd om in de voorschriften expliciet te maken dat woon- en verdichtingsprojecten de volledige diepte van de percelen kunnen gebruiken; zolang ze (1) bestaan uit grondgebonden woningen, zoals de voorschriften voor deze zone bepalen en (2) ontsluiten naar de Heirbaan.

- In het licht van bovenstaande opmerking, en eveneens als gevolg van het niet meer expliciet aanduiden van een aantal projectzones, kan het nuttig zijn een algemeen voorschrift in de beide woongebieden (art. 6 en 7) op te nemen dat het mogelijk maakt om vanaf een bepaalde omvang (oppervlakte, aantal WE,...) een woonproject te realiseren dat op basis van een inrichtingsplan de betrokken percelen efficiënter of hedendaagser kan ontwikkelen en aldus kan afwijken van een aantal van de voorschriften, zo lang het project binnen de typologie van de omgeving past. Ter inspiratie het volgende voorstel, gebaseerd op het RUP 'Gabariten Strombeek-Bever' in Grimbergen:
 - *Binnen deze zone kunnen projectzones worden opgericht voor ontwikkelingen die voldoen aan de onderstaande cumulatieve voorwaarden:*
 - *van een of meerdere percelen met een minimale breedte van 50m strekkende meter op de grens met het openbaar domein en een minimum oppervlakte van 2.500m² omvatten;*
 - *waarbij nieuw openbaar domein en/of bovengrondse erfdiensbaarheid van openbaar nut gecreëerd wordt die aanzienlijk bijdraagt tot de woon- en leefkwaliteit van de gemeenschap;*
 - *die omwille van hun specifieke locatie (vb. hoekperceel) of eigenheid van het bestaand patrimonium (historisch waardevolle gebouwen), of eigenheid van de site (missing link in een blauwgroen netwerk of trage weggennetwerk, doorzicht naar het achterliggende landschap, ...) een belangrijke maatschappelijke meerwaarde bieden;*
 - *die niet alleen worden gerealiseerd met oog voor de kwaliteit van de plek maar tevens vanuit de kwaliteit van de woningen zelf.*
 - *in afwijking van de van toepassing zijnde bouwvoorschriften kan voor deze projectzones een afwijking met betrekking tot de gevelbreedte/bouwdiepte/bouwhoogte/dak- en geveluitbouwen/... (schrappen of aanvullen waar nodig) toegestaan worden mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:*
 - *een vooroverleg met de gemeente op basis van een voldoende gedetailleerd inrichtingsplan is verplicht;*
 - *de totale maximale bouwhoogte is Xm;*
 - *er wordt voldoende afstand tot de perceelsgrens gerespecteerd;*
 - *er wordt concrete meerwaarde geboden voor de omgeving zoals het creëren van een essentiële trage verbinding, het integreren van een ruim groenaandeel, integratie van openbare en socio-culturele voorzieningen, ...;*
 - *er worden binnen de projectzones, geen vrijstaande bijgebouwen toegelaten met uitzondering van een collectieve fietsen- of tuinberging indien optimaal geïntegreerd in de omgeving.*
- In de woongebieden wordt bij de constructies in achter- en zijtuin verwezen naar de minimale G/T. Het zou goed zijn deze verwijzing ook bij 'verhardingen' op te nemen.

Watertoetsadvies

Volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets dient de deputatie als waterbeheerder een watertoetsadvies uit te brengen. Het resultaat van deze watertoets moet door de plannende overheid als een waterparagraaf opgenomen worden in de goedkeuring van het plan. Het watertoetsadvies wordt opgemaakt door de provinciale dienst waterlopen en als bijlage bij deze brief gevoegd.



Conclusie

Het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' te Opwijk past binnen de beleidsopties van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant, op voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen.

Het provinciebestuur raadt aan om bij de verdere uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' te Opwijk rekening te houden met de geformuleerde inhoudelijke aandachtspunten in het advies.

Met vriendelijke groeten,

Tom DE BRUYN
bestuurssecretaris – planoloog
dienst Ruimtelijke Planning



DIRECTIE RUIMTE | DIENST WATERLOPEN

Lieselotte Laleman
016 26 76 12
lieselotte.laleman@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 2023-1981-WAT
Dossierkenmerk: 2023-1981-WAT

1 december 2023

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN

Dienst Ruimtelijke Planning

Provincieplein 1
3010 Leuven



Geachte,

Betreft: OPWIJK – Ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' – voorontwerp
Afstroomgebied: Kluisbeek (B5007/III), Vondelbeek (B5001/II) en Asbeek (B5008/III)
Wateradvies: gunstig wateradvies met voorwaarden

Wij verwijzen naar uw aanvraag die wij ontvangen hebben op 22 november 2023 waarin advies wordt gevraagd met betrekking tot het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Herziening RUP Station' te Opwijk. Dit advies wordt gevraagd in het kader van het voorontwerp. Voor een exacte omschrijving en situering van het projectgebied verwijzen wij naar de situeringsplannen in de toelichtingsnota.

Reden om het huidige RUP te herzien is omdat bepaalde bepalingen van het bestaande RUP achterhaald zijn. 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 moet er slechts beroep 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;
- ...

Het doel van voorliggend RUP is het 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.

Verwijzend naar artikel 1.3.1.1 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, werd onderzocht of het voorwerp van de aanvraag een schadelijk effect heeft op het watersysteem. Dit advies wordt verleend in uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen.

www.vlaamsbrabant.be

In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Alsmede heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op www.vlaamsbrabant.be/privacy | Ondernemingsnummer: 0253.973.219

Beschrijving van de kenmerken van het watersysteem of bestanddelen ervan die kunnen worden beïnvloed

Het oppervlaktewater van het plangebied wordt grotendeels verzameld in de Kluisbeek (B5007) en Asbeek (B5008), beide onbevaarbare waterlopen van de 3^{de} categorie, beheerd door de gemeente Opwijk, alsook voor een beperkt gedeelte in de Brabantse Beek of Vondelbeek (B5001) onbevaarbare waterloop van de 2^{de} categorie, beheerd door de provinciale dienst waterlopen.

In het kader van de startnota werd reeds advies gevraagd. Hier werden de adviesverlenende instanties gevraagd hun opmerkingen op de startnota, hun ideeën en voorstellen voor de concrete afbakeningslijnen op papier te zetten. De opmerkingen werden grotendeels verwerkt in de toelichtingsnota en vertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften.

Echter op 1 januari 2023 trad het besluit van de Vlaamse Regering van 25 november 2022 in voege (**wijzigingen watertoetsbesluit en goedkeuring informatieplicht**). De kaarten die bij dit besluit werden gevoegd geven een accuratere weergave van de werkelijke toestand. In het voorontwerp wordt nog verwezen naar de voorgaande kaarten, hierdoor kunnen mogelijks knelpunten voor overstromingen over het hoofd gezien worden. Volgens de nieuwe kaarten liggen verschillende percelen in het plangebied in een pluviaal overstromingsgevoelig gebied met een middelgrote overstromingskans.

Beoordeling verenigbaarheid met het watersysteem

Het ruimtelijk uitvoeringsplan biedt een uitstekende gelegenheid om in te zetten op het verminderen of terugdringen van de overstromingsrisico's en het beschermen van constructies tegen schade van water. De doelstellingen in het Waterwetboek geven aan dat voor het terugdringen van de overstromingsrisico's zoveel mogelijk ruimte moet worden geboden aan het water.

Als eerste dient hierbij het **fysisch systeem ruimtelijk sturend** te zijn, waarbij gebiedsgericht in het ruimtelijk planningsproces het waterbergend vermogen zoveel mogelijk gevrijwaard moet blijven en waar nodig worden hersteld. Dit geeft ook uitvoering aan het maximaal geven van ruimte aan het watersysteem.

De dienst waterlopen geeft de onderstaande aandachtspunten mee als uitgangspunt om de mogelijke impact op het watersysteem te beperken:

Specifieke voorwaarden en/of maatregelen opgelegd door de waterbeheerder

In het plangebied liggen zones in overstromingsgevoelig gebied met een middelgrote overstromingskans. Binnen deze zones moeten volgende standaard principes in acht genomen worden:

- Vloerpeilen van nieuwe gebouwen dienen zich minstens 30 cm boven het overstromingspeil T100 te bevinden (te evalueren per perceel). Dit is ook van toepassing wanneer er enkel water op de straat wordt gemodelleerd;
- Er mag geen ruimte voor water verloren gaan (noch in oppervlakte, noch in volume). Beide dienen binnen de perceelsgrenzen en aanliggend aan het watergevoelige gebied gecompenseerd te worden;
- Er mogen geen ondergrondse volumes of constructies gebouwd worden tenzij deze kunnen functioneren als compenserende maatregel, overstromingsbuffer of opvang;
- Het is verboden de bouw mogelijkheden kunstmatig op te drijven. Dit houdt een verbod in op (her)verkavelen, het splitsen van percelen, het verdichten van de densiteit enzovoort;
- Het bouwen van vrijstaande bijgebouwen (bijv. tuinhuis, berging, vrijstaande garage, en dergelijke) is niet toegelaten;
- Het plaatsen van een zwembad is niet toegelaten.

De toekomstige bouwprojecten moeten voldoen aan:

- de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater (GSVH), besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023, Belgisch Staatsblad van 21 juni 2023;
- de provinciale stedenbouwkundige verordening (PSV) met betrekking tot verhardingen, besluit van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 24 juni 2014, goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 12 september 2014, Belgisch Staatsblad van 20 oktober 2014;

- de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 19 december 2012;
- de code van goede praktijk voor rioleringssystemen.

BESLUIT

Het voorliggend voorontwerp wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd.

Mits rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen en de milderende maatregelen die aangehaald worden in het voorontwerp, kan het voorwerp van de aanvraag als verenigbaar met het watersysteem worden beschouwd.

Aangevuld met de opgelegde voorwaarden en maatregelen, is het project in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid.

Met vriendelijke groeten,
Namens de deputatie,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Stijn Coppens', written over several horizontal lines.

Stijn Coppens
diensthoofd waterlopen