



## HERZIENING RUP STATION

### SCOPINGNOTA

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    |
| 2    | scopingnota – versie terugkoppeling gemeente                                  | 02/11/2022-ap | ar      | 2.0    |
|      | scopingnota – versie terugkoppeling gemeente                                  | 13/12/2022-ap | ar      | 2.1    |
|      | scopingnota – versie publicatie                                               | 20/06/2023-ap | ar      | 2.2    |
|      | scopingnota – versie publicatie                                               | 24/10/2023-ar | ar      | 2.3    |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|

## 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 .....                                                              | 21 |
| 2.4    | Planningscontext .....                                                        | 22 |
| 2.4.1  | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen .....                                     | 22 |
| 2.4.2  | Beleidsplan Ruimte Vlaanderen .....                                           | 23 |
| 2.4.3  | Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant .....                     | 24 |
| 2.4.4  | Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant .....                           | 26 |
| 2.4.5  | Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk .....                            | 32 |
| 2.4.6  | Bestemmingsplannen .....                                                      | 36 |
| 2.4.7  | Mobiliteitsplan .....                                                         | 44 |
| 2.4.8  | Vervoersregio Vlaamse Rand .....                                              | 47 |
| 2.4.9  | Gewijzigde parkeermodaliteiten – uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum ..... | 50 |
| 2.4.10 | Fietssnelwegen .....                                                          | 51 |
| 2.4.11 | Fietstunnel Fabriekstraat .....                                               | 54 |
| 2.4.12 | Atlas der buurtwegen .....                                                    | 56 |
| 2.4.13 | Bouwmeesterscan Opwijk 2019 .....                                             | 57 |
| 2.5    | Evaluatie plangebied .....                                                    | 61 |
| 2.5.1  | Knelpunten .....                                                              | 61 |
| 2.5.2  | Potenties .....                                                               | 62 |
| 3      | Gewenste ruimtelijke ontwikkeling .....                                       | 63 |

|       |                                                                              |     |
|-------|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1   | Programma .....                                                              | 63  |
| 3.1.1 | Site Vitsgaard.....                                                          | 63  |
| 3.1.2 | Site De Donder .....                                                         | 63  |
| 3.1.3 | Site Spar .....                                                              | 64  |
| 3.1.4 | Ruimere omgeving – ‘GO! BS De Duizendpootrakers’.....                        | 66  |
| 3.1.5 | Site jeugdbeweging .....                                                     | 66  |
| 3.1.6 | Site Metalu.....                                                             | 67  |
| 3.1.7 | Overige ondernemingen.....                                                   | 68  |
| 3.2   | Doelstellingen .....                                                         | 69  |
| 3.3   | Visie en ruimtelijke concepten .....                                         | 70  |
| 3.3.1 | Nuanceren van de bestaande woonzones A en B binnen de stationsomgeving ..... | 70  |
| 3.3.2 | Projectzones voor kernversterking.....                                       | 71  |
| 3.3.3 | Site Spar als zone voor buurtwinkel .....                                    | 72  |
| 3.3.4 | Een optimaal ontsluitingsnetwerk voor gemotoriseerd en traag verkeer .....   | 73  |
| 4     | Effecten van het RUP.....                                                    | 75  |
| 4.1   | Onderzoek tot m.e.r.....                                                     | 75  |
| 4.1.1 | Methodiek.....                                                               | 75  |
| 4.1.2 | Toepassingsgebied .....                                                      | 75  |
| 4.1.3 | Alternatieven.....                                                           | 76  |
| 4.1.4 | Beoordeling milieueffecten .....                                             | 80  |
| 4.1.5 | Grensoverschrijdende effecten .....                                          | 106 |
| 4.2   | Watertoets.....                                                              | 107 |
| 4.2.1 | Oppervlakte- en grondwaterhuishouding.....                                   | 107 |
| 4.2.2 | Besluit .....                                                                | 112 |
| 5     | Raadpleging publiek en adviesvraag.....                                      | 113 |
| 5.1   | Adviezen.....                                                                | 113 |
| 5.2   | Participatie .....                                                           | 121 |
| 5.2.1 | Participatiemoment .....                                                     | 121 |
| 5.2.2 | Schriftelijke opmerkingen .....                                              | 121 |
| 6     | Bijlage .....                                                                | 124 |
| 6.1   | Bepaling plan-MER-plicht .....                                               | 124 |

## 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

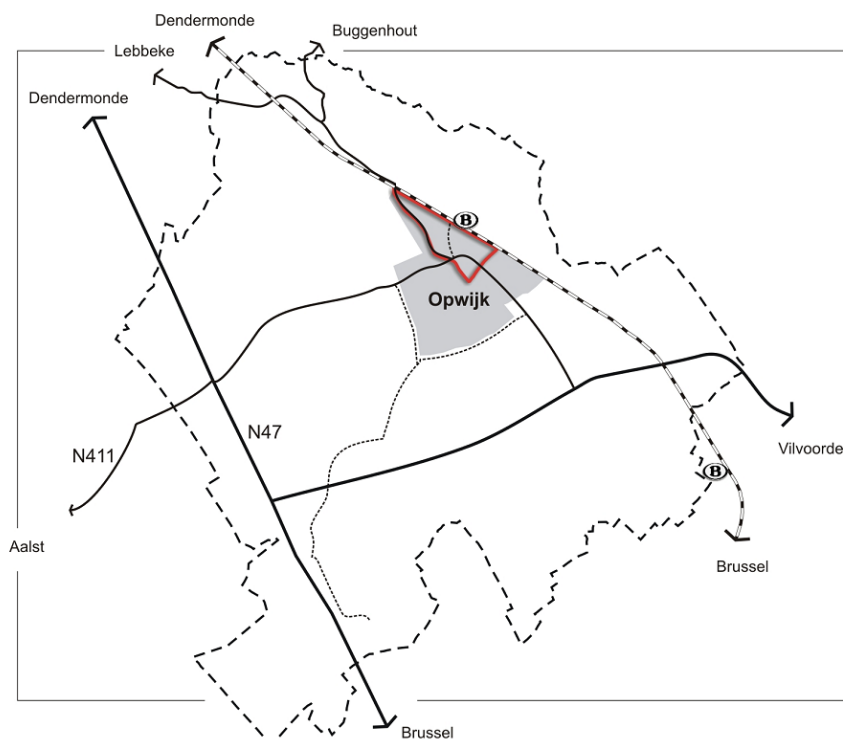
Het plangebied ligt in het noordoosten van de dorpskern van Opwijk, hoofdzakelijk binnen de aaneengesloten kernbebouwing. Het plangebied vormt een lineaire overgang (door de spoorlijn Dendermonde-Brussel) met het noordelijk gelegen openruimtegebied.

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 Fabrikstraat een spoorwegovergang;
3. Er is een onderdoorgang voor de trage weggebruikers voorzien ter hoogte van de Stationsstraat (ten westen van het station).

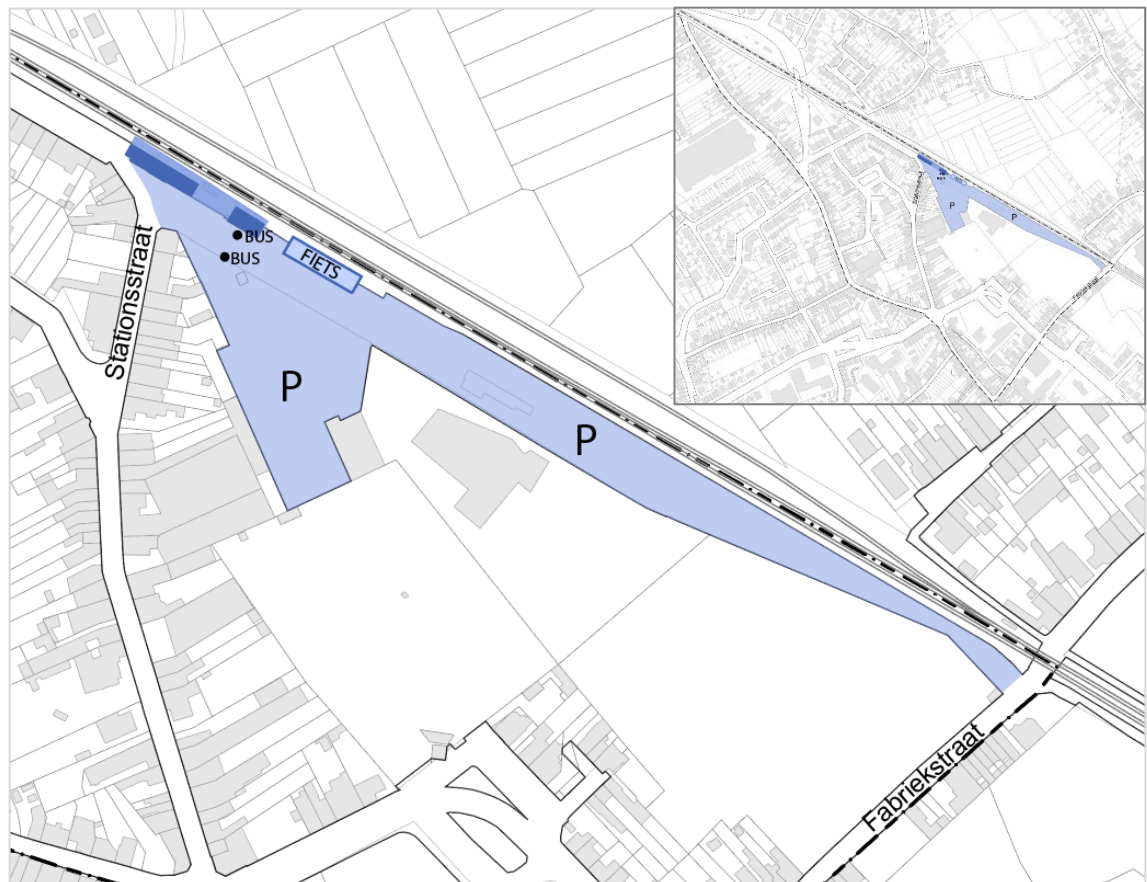


- | 1. viaduct de Heirbaan (links);
- | 2. spoorwegovergang aan de Fabrikstraat (rechts).



| 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 gelegen 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.



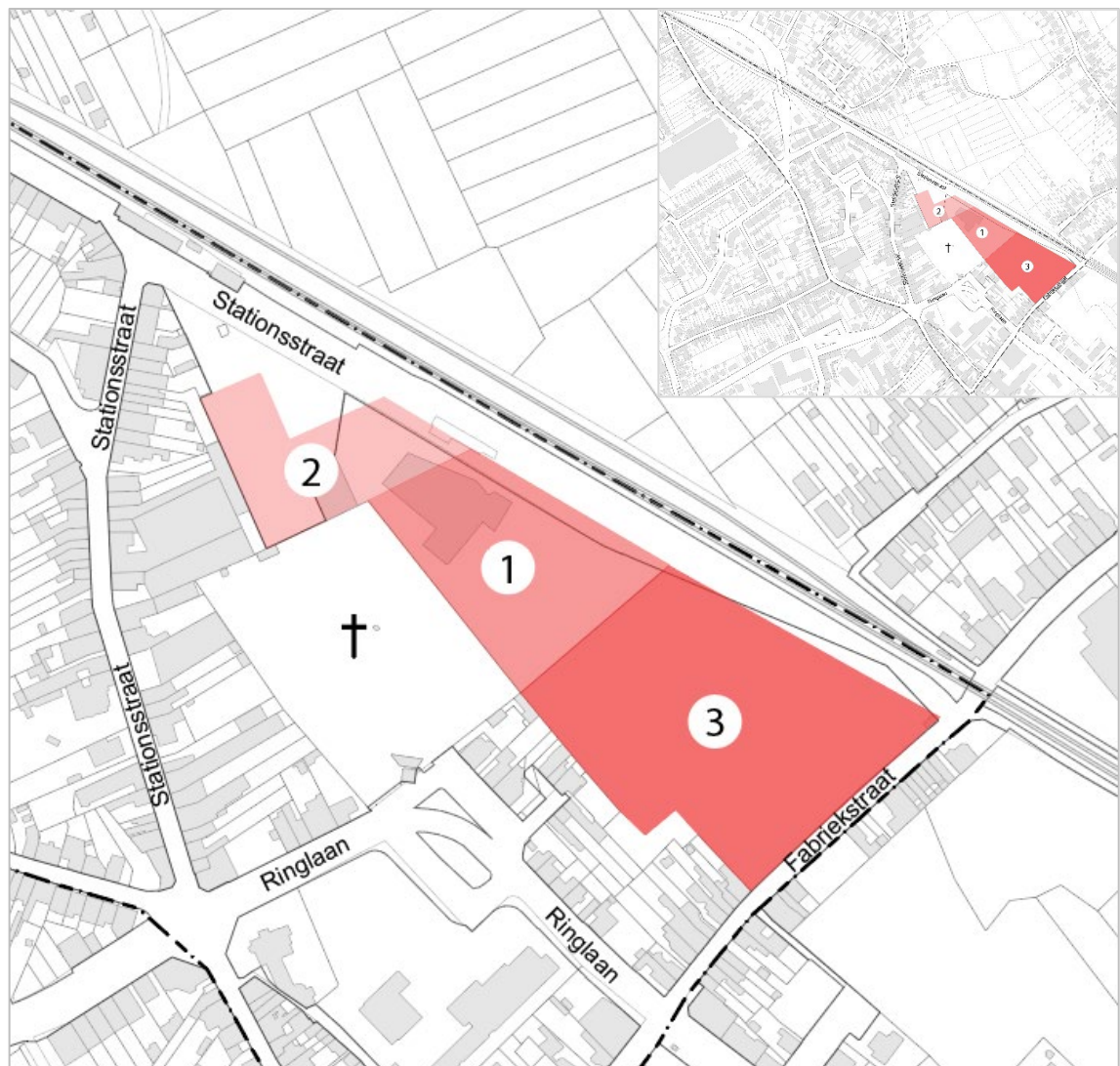
- | Vrije busbaan en fietsenstalling naast het station (links);
- | Bushalte voor het station (rechts).

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

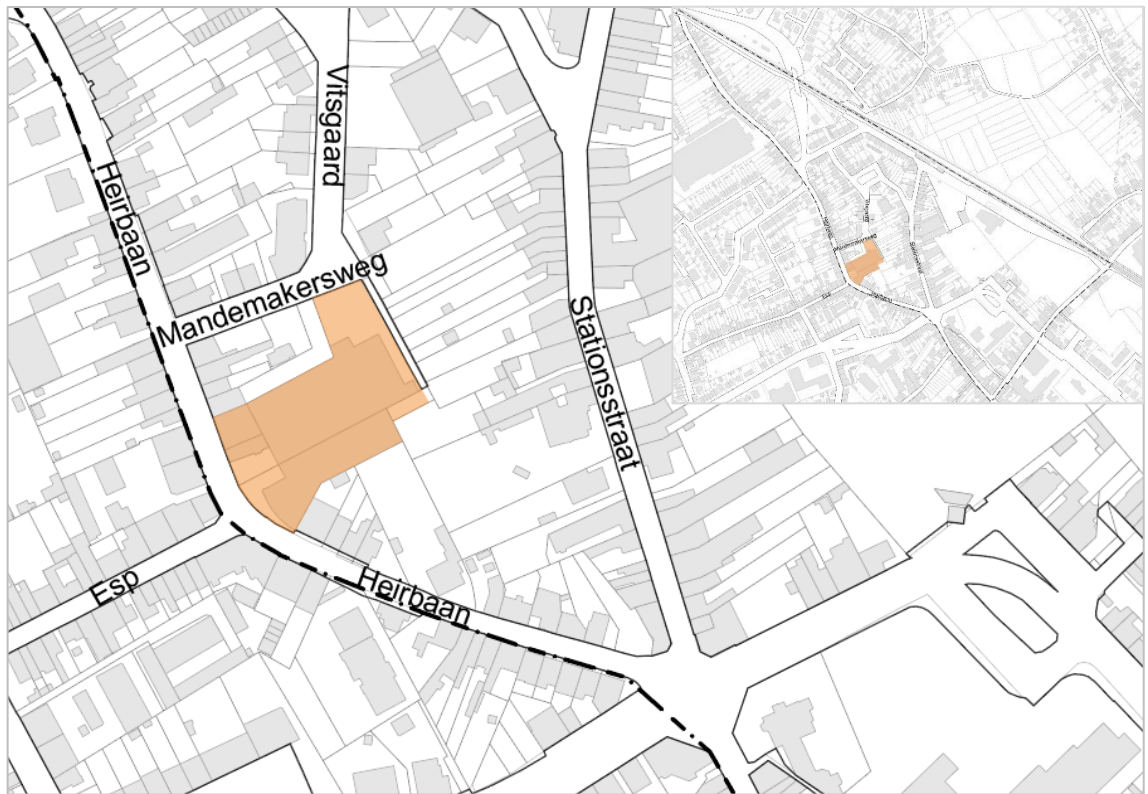


| Gebouwen gesitueerd op deelgebied 1 van de Vanbreuze site



| 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.

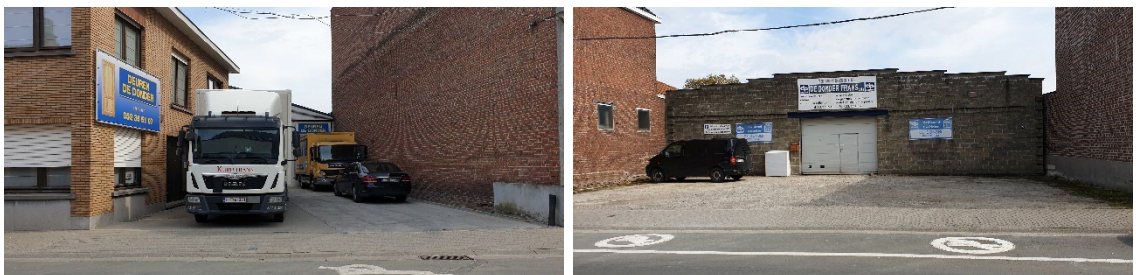


| Relatie site Vitsgaard met de Heirbaan – zicht vanuit de Esp.

## 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.

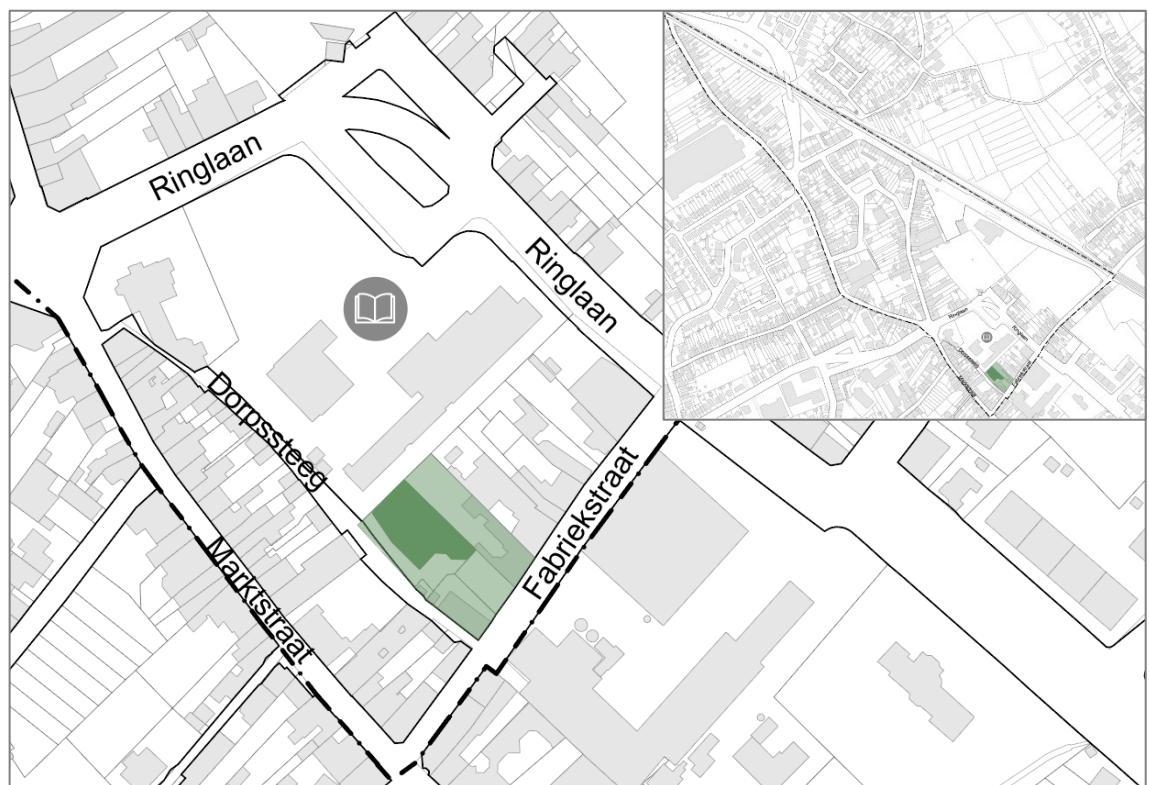


| Van links naar rechts: Deuren De Donder - De Mets B. - een woning - Ramen De Donder



| 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).



| de voorzieningen van de winkelketen Spar

De Dorpssteeg raakt aan de site van de Spar en is een voor auto's een 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

1. de fotografiwinkel 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



| 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.

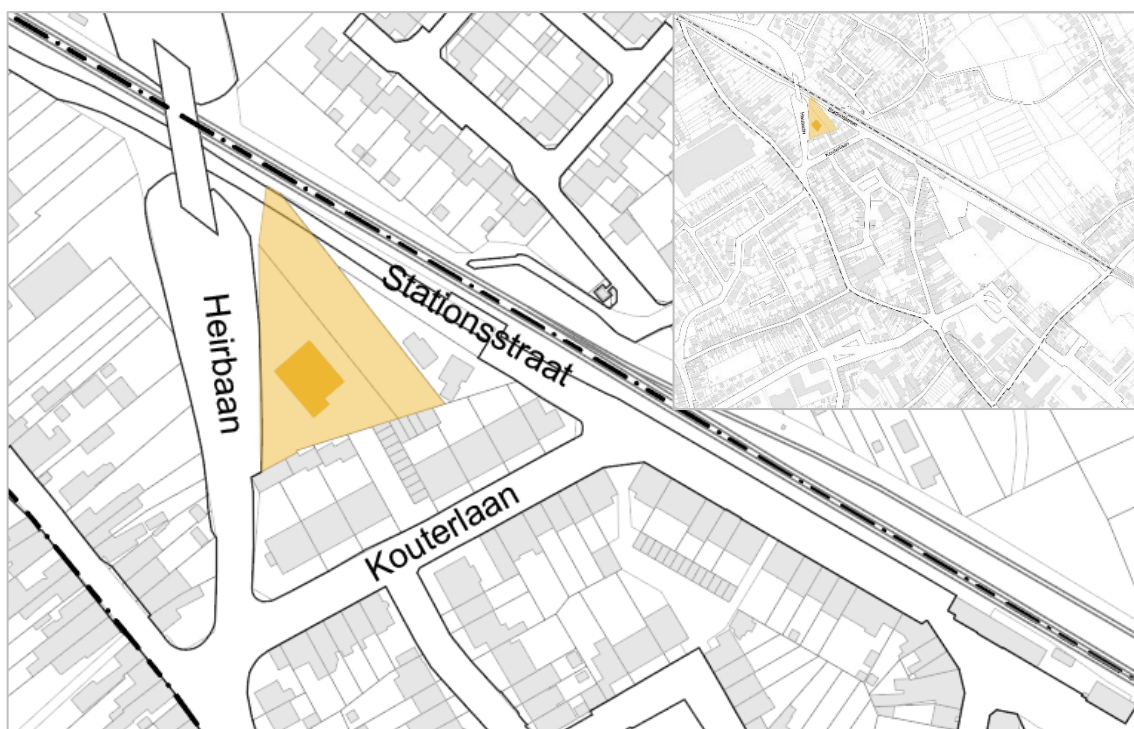


| Toegang van de school langs de Ringlaan



- | 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).

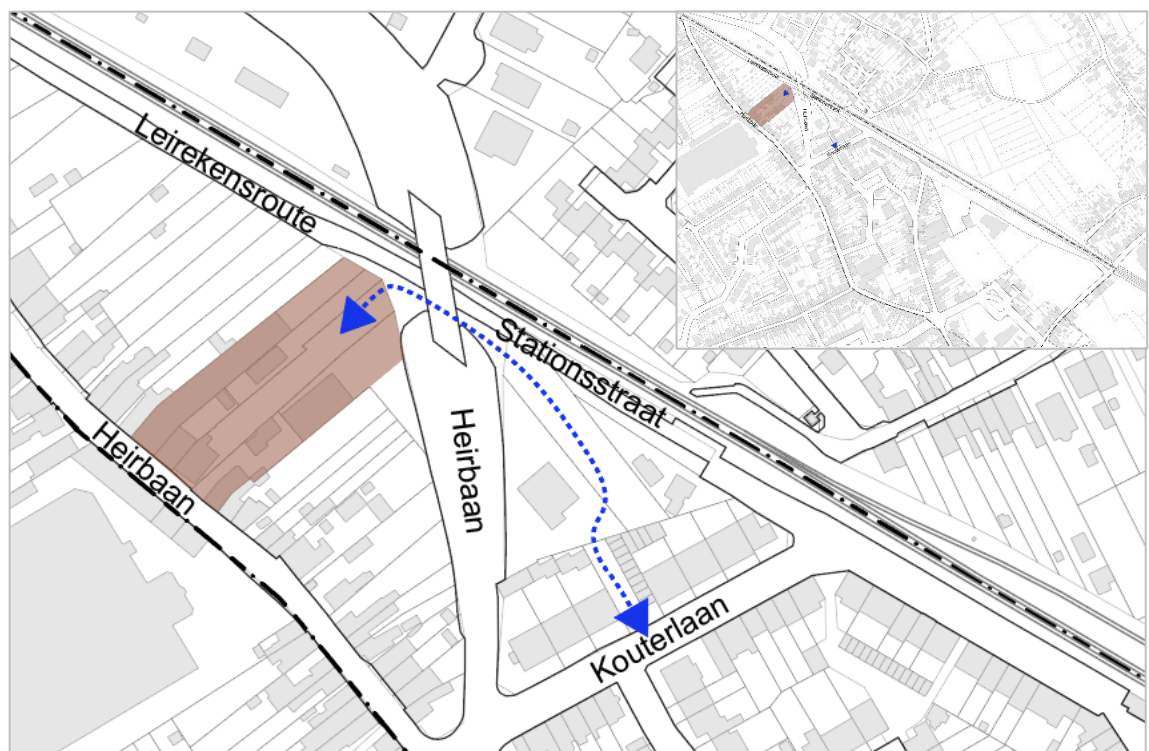


- | Lokalen van de jeugdbeweging (links);
- | Zicht vanop de site jeugdbeweging (rechts).



- | Toegang tot het site jeugdbeweging via de Kousterlaan – 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 natuurreservaten 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<br>bus (De Lijn)                                                                                                | lijn 23, 41, 43 en 44 op Ringlaan,<br>Stationsstraat en Viaduct                                                                                                           |
| Spoorwegen<br>NMBS                                                                                                               | lijn Brussel - Dendermonde                                                                                                                                                |
| Fietsroutenetwerk<br>fietssnelweg<br><br>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<br><br>lokale weg (type I:<br>verbindingsweg)<br><br>lokale weg (type II:<br>ontsluitingsweg)<br><br>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;
- 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;

<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.

- 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.

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

- 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 gronden pandenbeleid.
  - 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-en pandenbeleid.
  - 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.
- 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

Op 19 september 2023 stelde de provincieraad het ontwerp van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte definitief vast. Het besluit van de provincieraad wordt in de loop van december formeel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad (na het verlopen van de termijn van 45 dagen voor eventueel voorbehoud van de Vlaamse Regering). Het provinciaal Beleidsplan Ruimte treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte formuleert een missie met een aantal basisprincipes voor het ruimtelijk beleid. Hieruit volgen dan strategieën waarbij gestreefd wordt naar een kwalitatieve ruimtelijke transformatie binnen Vlaams-Brabant. Aan de hand van thematisch beleidskader worden de uitgangspunten geconcretiseerd.

#### Basisprincipes

Binnen het beleidsplan ruimte worden 3 basisprincipes geformuleerd:

- Efficiënt ruimtegebruik;
- Nabijheid en bereikbaarheid;
- De natuurlijke omgeving als basis.

#### 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;
- robuust openruimtenetwerk, zachte ruggengraat voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- productief landschap
- netwerk van levendige kernen;
- internationale groeipolen en optimalisatie economische knooppunten;
- ruimte voor energie;
- een ambitieus ruimtelijk verhaal.

#### Thematische beleidskaders

##### Beleidskader mobiliteit

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader mobiliteit:

- Optimaliseren stationsomgevingen en andere openbaar vervoerknooppunten;
- Optimaliseren en versterken mobiliteitsassen binnen het hoogwaardig netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-netwerk);
- Regisseursrol opnemen bij realisatie van kwalitatieve fietsroutes en fietsinfrastructuur met focus op fietssnelwegen en strategisch belangrijke routes;
- Stimuleren van de uitbouw van een kwalitatief en samenhangend netwerk van trage wegen.

### Uitgangspunten

Met de transitie naar een duurzame mobiliteit willen we deze ambities realiseren:

- De **leefkwaliteit** van onze leefomgeving verbeteren door de verkeersdruk te verminderen.
- De **bereikbaarheid** van Vlaams-Brabant multimodaal veiligstellen en onze autoafhankelijkheid verminderen, gelet op de filegevoeligheid van onze provincie.
- Onze **gezondheid** verbeteren door het fijn stof en de geluidshinder te verminderen, en door vaker te kiezen voor actieve modi (fietsen en stappen).
- De uitstoot van broeikasgassen – onder meer door onze mobiliteit – drastisch te verminderen met als doel de **klimaatdoelstellingen** te halen.

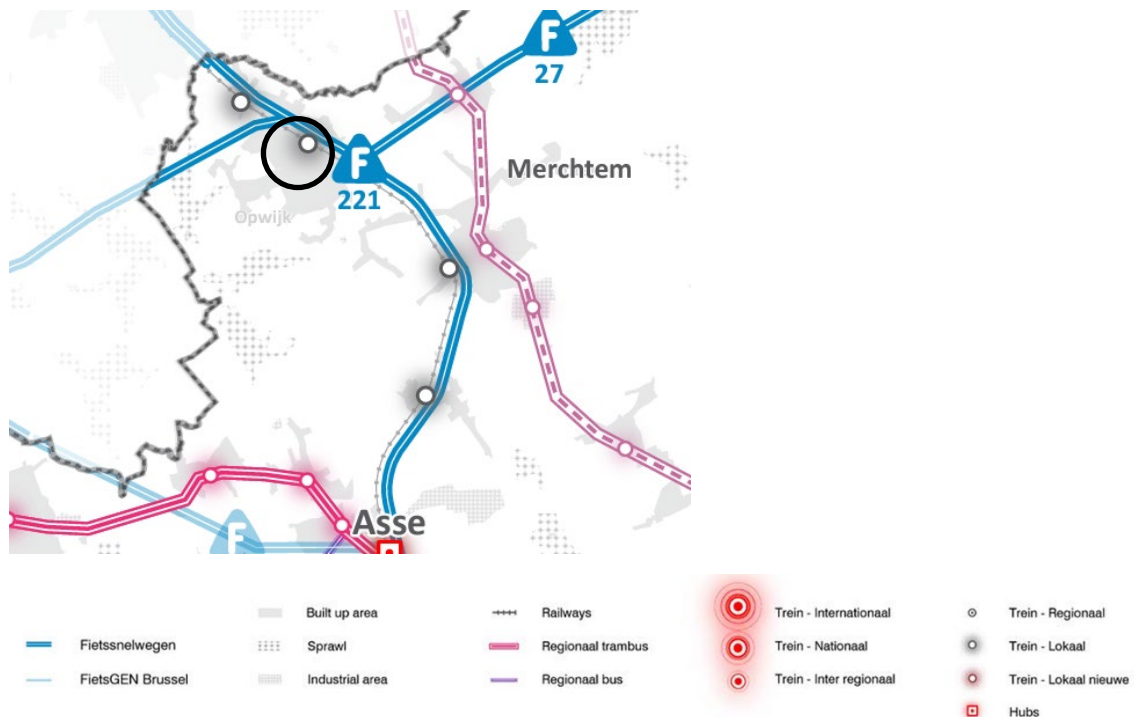
Deze transitie zal in belangrijke mate mee richting geven aan het ruimtelijke beleid van de provincie. Het streefcijfer moet zijn dat het autogebruik daalt tot 50% van de verplaatsingen en het overige aandeel van de verplaatsingen met andere vervoersmiddelen wordt gedaan.

### Beleidslijnen

Om onze mobiliteit te verduurzamen, stellen we volgende beleidslijnen voor het provinciaal ruimtelijk beleid voorop:

- Minder verplaatsingen door een locatiebeleid;
- Infrastructuur voor fietsers en voetgangers;
- Performant openbaar vervoer;
- Verkeersluwe stads- en dorpskernen;
- Het wegennet optimaliseren;
- Multimodale knopen;
- Ruimte bieden voor innovatieve mobiliteitsoplossingen;
- Multimodale logistieke transportmogelijkheden.

### Beleidskader in kaart



- | Openbaar vervoer en fietsnetwerken - Illustratieve weergave van de voorgaande principes met een indicatief karakter

### Beleidskader voorzieningen

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader voorzieningen:

- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water.

#### *Uitgangspunten*

Met 'voorzieningen' bedoelen we zowel publieke (school, cultuur, openbare diensten, sport, zorg, speelruimte ...) als commerciële voorzieningen (handel, commerciële dienstverlening, recreatie ...). Het provinciale ruimtelijke beleid rond voorzieningen baseren we op drie uitgangspunten:

- Nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen
- Een voldoende groot gebruikerspotentieel voor voorzieningen
- De bestaande voorzieningenstructuur optimaliseren

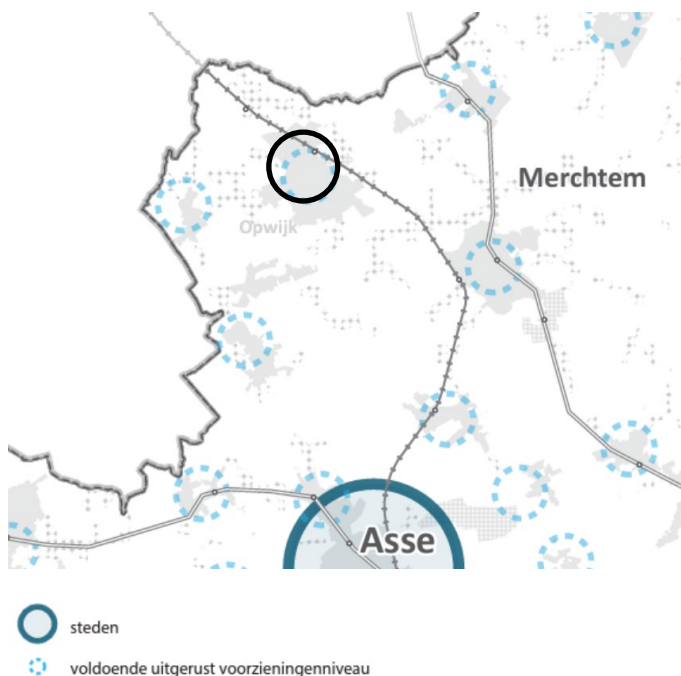
Toch is er ook behoefte aan de (her)localisatie van nieuwe voorzieningen. Bij grote investeringen in de vernieuwing of de uitbreiding van bestaande voorzieningen is het aangewezen om de huidige locatie kritisch te evalueren.

#### *Beleidslijnen*

Volgende beleidslijnen worden vooropgesteld:

- Clustering van voorzieningen in steden;
- Complementaire voorzieningenaanbod in hoogdynamische corridors;
- Gedeelde voorzieningen binnen een dorpennetwerk;
- Duurzame detailhandelsclusters
- Ontsloten openruimte- vrijetijds- en plattelandsvoorzieningen.

#### *Beleidskader in kaart*



| Voorzieningen - Illustratieve weergave van de voorgaande principes met een indicatief karakter

## Beleidskader wonen

Volgende provinciale ruimtelijke opgaves (Actieprogramma Ruimte) vallen binnen het beleidskader wonen:

- Beleidslijnen rond kernversterking en ruimtelijk rendement juridisch verankeren via stedenbouwkundige instrumenten;
- Ondersteunen van gemeenten bij kernversterkend beleid;
- Stimuleren van woonprojecten in de kernen;
- Stimuleren en ondersteunen van projecten van woningdelen;
- Ondersteunen en begeleiden van gemeenten bij duurzame ontwikkeling van woonwijken;
- Onderzoek naar instrumenten om ontradend beleid te voeren ten aanzien van het minder goed gelegen juridisch aanbod aan bouwpercelen;
- Informeren en adviseren over duurzaam gebruik van materialen, energie en water.

### *Uitgangspunten*

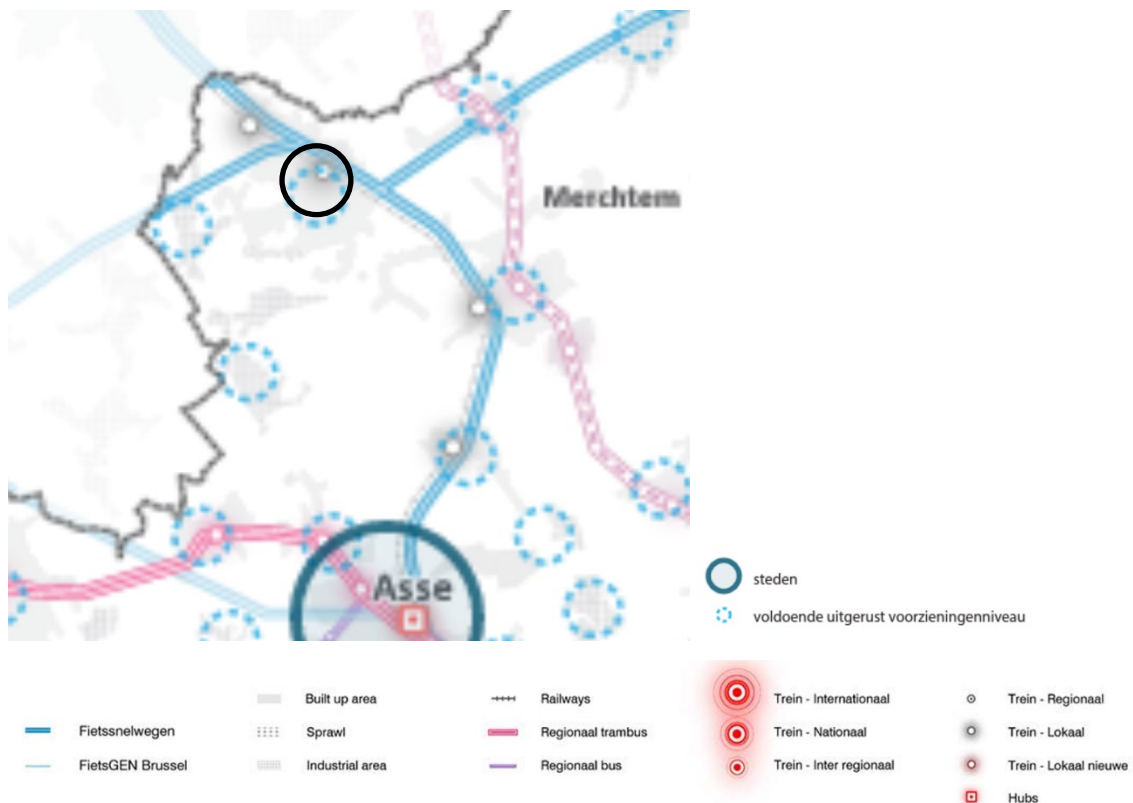
Het provinciale ruimtelijke beleid rond wonen baseren we op volgende uitgangspunten:

- Nood aan een trendbreuk
- De meest geschikte woonlocaties;
- Compacter en dichter bouwen;
- Woningtype, betaalbaarheid en woonkwaliteit;
- Woningprogrammatie.

### *Beleidslijnen*

Volgende beleidslijnen worden vooropgesteld:

- Demografische groei in de steden;
- Groei binnen de kernen met een hoog voorzieningenniveau en binnen de multimodale corridors;
- Buiten de corridors;
- Kwalitatieve kernversterking;
- Selectieve verdichting en vernieuwing;
- Selectieve verdichting en vernieuwing;
- Versnippering van de open ruimte tegengaan.

*Beleidskader in kaart*

- | Synthese multimodale activiteit - Illustratieve weergave van de voorgaande principes met een indicatief karakter

## Selecties

Opwijk wordt binnen het beleidsplan Ruimte gecategoriseerd onder **'Levendige stads- en dorpskernen'**.

## Wonen

Binnen deze levendige kernen is het woonbeleid 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.

Om de vergrijzing en de gezinsverdunding op te vangen, is een aangepaste woontypologie nodig in de kernen. Vooral het aanbod aan kleine wooneenheden moet versterkt worden. Zeker voor deze woningtypes is het belangrijk dat ze in de dorpskernen terecht komen. Daarom is het aangewezen deze extra woningen te clusteren in een verkeersluw dorpshart, gecombineerd met bestaande en/of nieuwe voorzieningen.

Het wonen dient er prioritair te worden gestimuleerd met aandacht voor de differentiatie van het woningaanbod:

- Leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen binnen woongebied aan een uitgeruste weg kunnen worden (her)ontwikkeld.
- Ruimtelijk uitbreiden zou een uitzondering moeten worden, en kan enkel ondersteund worden in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. Binnen de ruimtebalans kunnen verschuivingen van woonzones wel ruimtelijk verantwoord zijn. Het schrappen van woonzonerings (woon, woonuitbreidings- en reservegebieden) ten voordele van meer kernversterkende zonerings wordt ondersteund.
- Er wordt gestreefd naar een selectieve verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.
- Indien het gaat over ontwikkelingen aan niet (voldoende) uitgeruste weg, dient de gemeenteraad expliciet goedkeuring te verlenen. Dit geldt ook voor de vrijgave van woonuitbreidings- en reservegebieden.

In elke kern zijn locaties aanwezig die omwille van hun ligging, de eigendomspositie of hun omvang (of een combinatie van deze kenmerken) een belangrijke rol spelen in de kwalitatieve versterking van de kern:

- leegstaande gebouwen en/of plekken;
- beeldbepalend patrimonium;
- centrale plekken bij publieke gebouwen (kerk, ontmoetingscentrum, ...);
- eigendommen in handen van de gemeente;
- percelen die de ontbrekende schakels kunnen vormen tussen de kern en de omliggende open ruimte;
- locaties met een potentieel tot energieopwekking of -uitwisseling, ...

Op deze locaties komen vaak verschillende ontwerpopgaven samen. Ze omvatten vaak meerdere invalshoeken en vragen dus om de inbreng van meerdere disciplines. De samenwerking over de beleidsdomeinen en bevoegdheden heen, is vaak een noodzaak.

### Open ruimte

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen deze kernen dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid en sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten de kern.

### Voorzieningen

Zowel lokale als bovenlokale voorzieningen (gericht op regionale behoeften) kunnen worden ingepast in deze kernen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau bepalen de ontwikkelingskansen inzake bijkomende voorzieningen.

### Bedrijvigheid

Er wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Enkel indien het niet-verweefbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijvengone vooropgesteld.

Inplantingen van bijkomende bedrijvzones moet in de eerste plaats overwogen worden aansluitend bij kernen met een hoge knooppuntwaarde. Indien dit niet mogelijk is kan ook een inplanting aansluitend bij de kernen met hoog voorzieningenniveau. Ook herlokalisaties van bestaande niet-verweefbare bedrijvigheid kunnen overwogen worden aansluitend bij de goed ontsloten (knooppuntwaarde) en uitgebouwde (voorzieningen) kernen.

## 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).

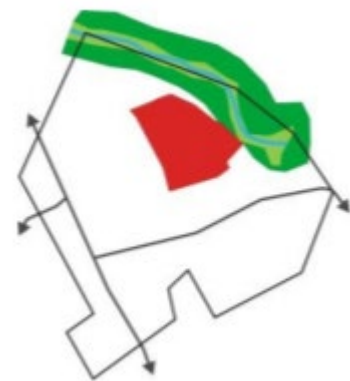
Het plangebied bevindt zich in het centrum van Opwijk (1, zie aanduiding kaart).



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 nederzettingstructuur, de economische structuur, de verkeers- en vervoersstructuur en de toeristisch-recreatieve en voorzieningenstructuur.

### 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, graasweiden, brongebied Broevink enz. zijn daarvan een onderdeel.

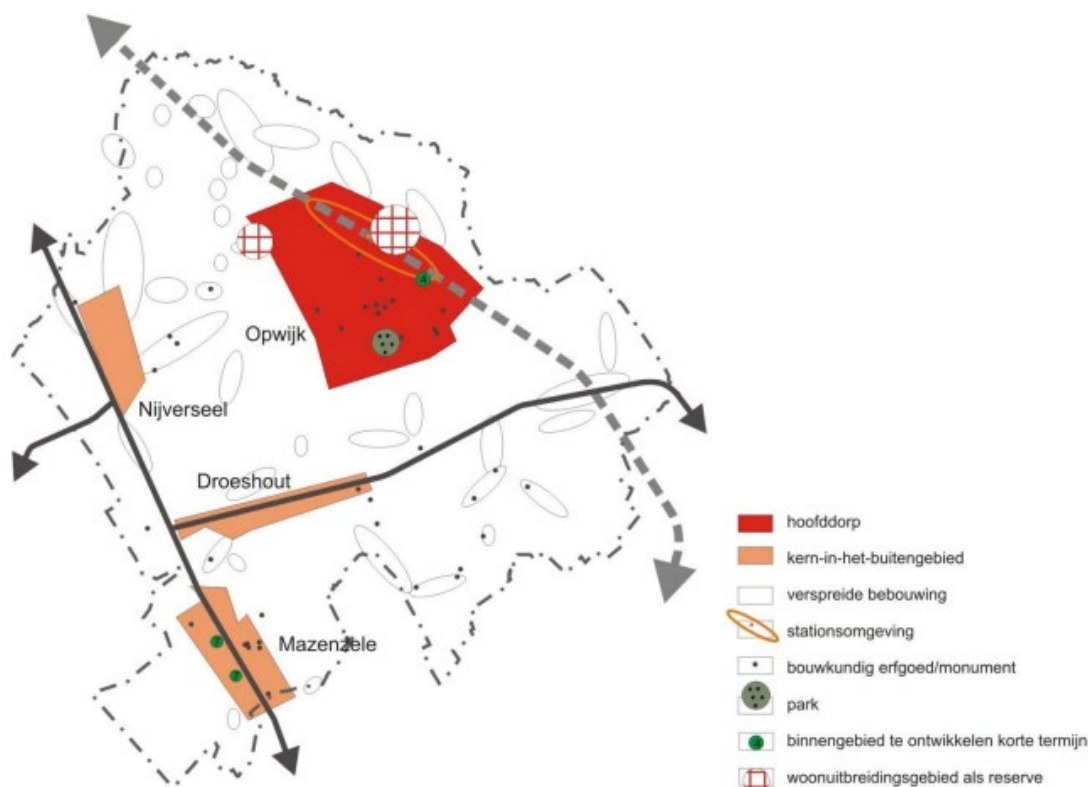


### Gewenste nederzettingstructuur

De gewenste nederzettingstructuur 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

<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 .

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:

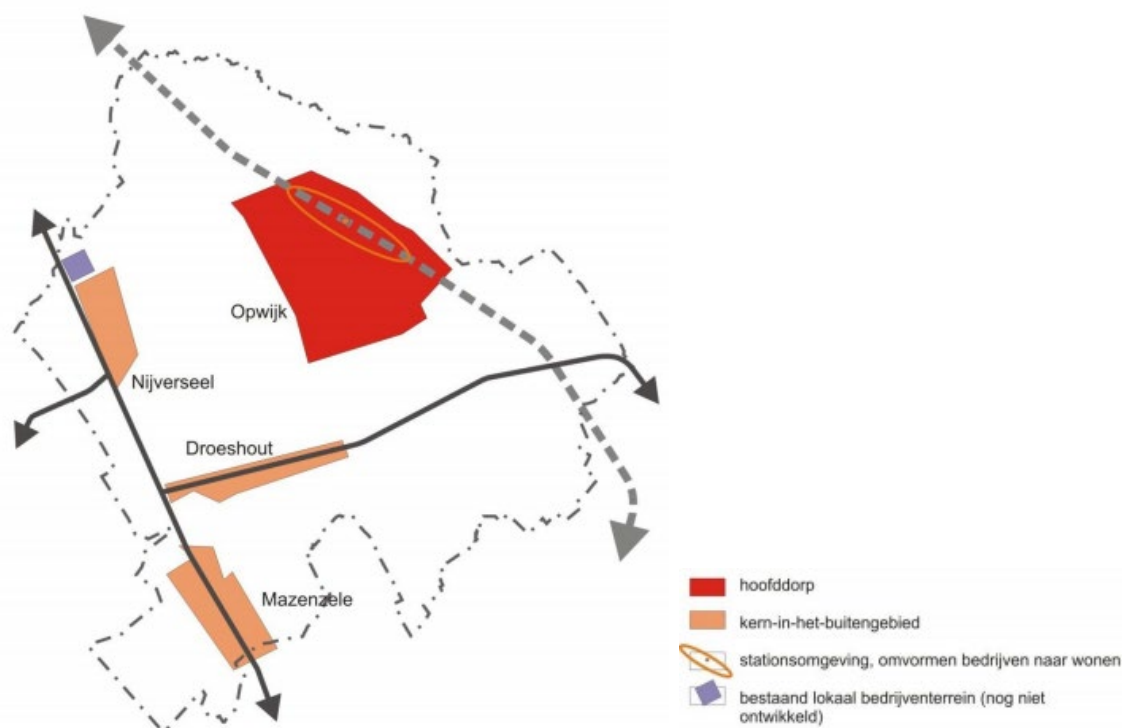
- verweven van wonen, diensten en lokale bedrijven;
- renoveren van het woningbestand;
- bufferen van bedrijven ten opzichte van woonomgevingen;
- aandacht hebben voor de kwaliteit van het openbaar domein;
- nastreven van transparantie van randen die grenzen aan open ruimte gehelen;
- compact houden 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.)<sup>4</sup> De bestaande mogelijkheden binnen de gewestplanbestemming als woonuitbreidingsgebied blijven 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;

<sup>4</sup> Procedure lopende bij de provincie Vlaams-Brabant; deze passage zal geschrapt worden.

- 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;

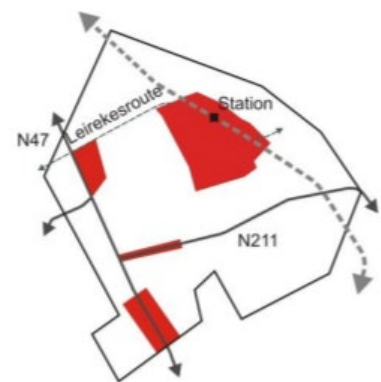
- de gemeente wenst eerder dan op industriële bedrijvigheid in haar hoofddorp in te zetten op wonen, handel, horeca, diensten, openbaar nut e.d. Dit betekent geenszins dat er in de toekomst geen bedrijvigheid meer mogelijk zou zijn, maar dat hiervoor meer gemikt wordt op bedrijvigheid die goed aansluit 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.



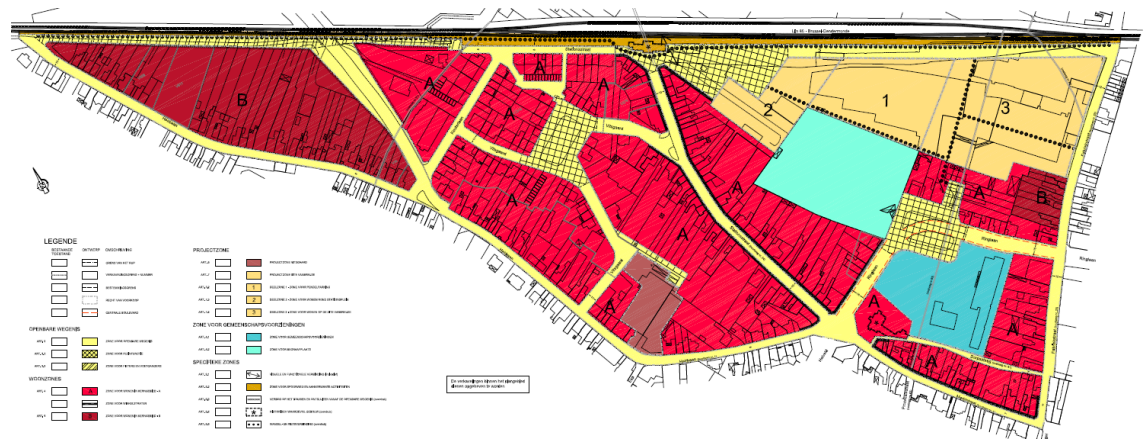
## Gewenste toeristische en recreatieve voorzieningenstructuur

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 woongelegenhed 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 woongelegenhed 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.

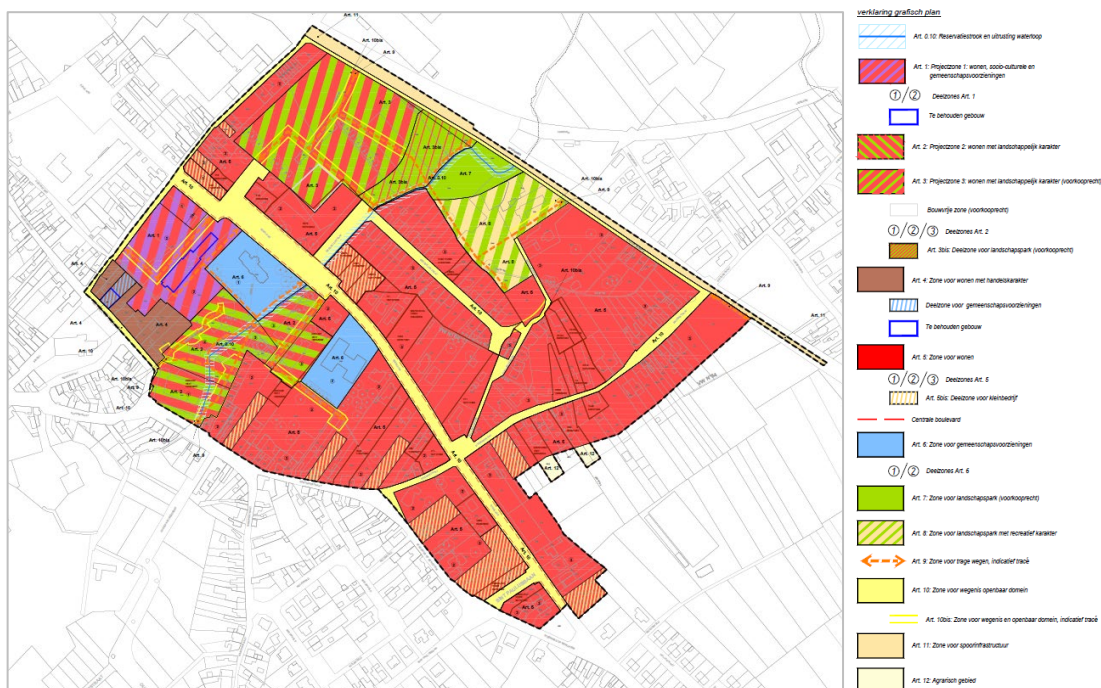
**Visie op huidig RUP Station:**

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:

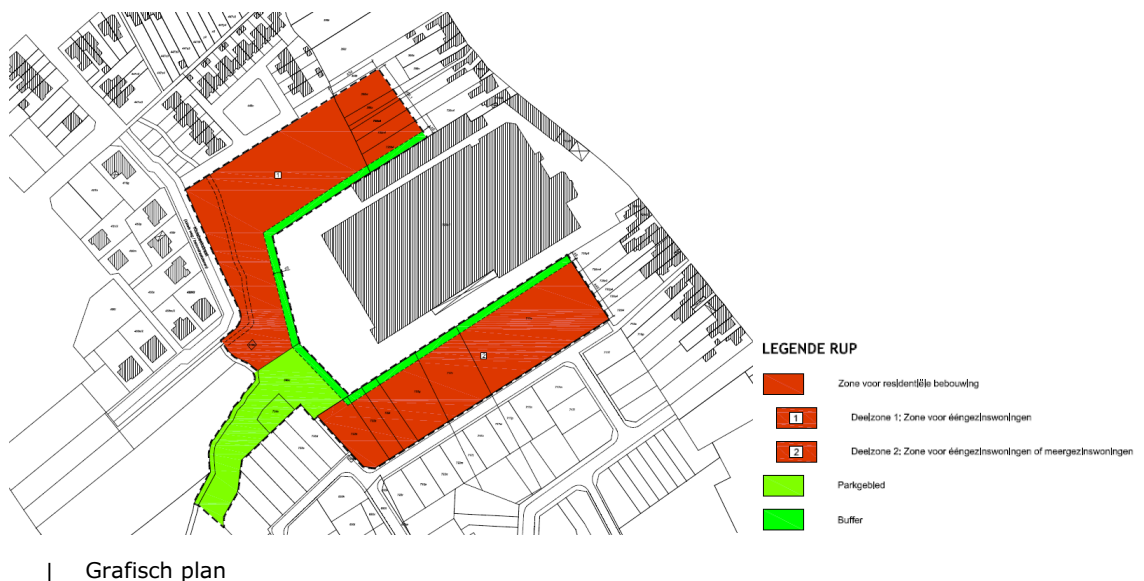
hoofdbestemming:

- 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

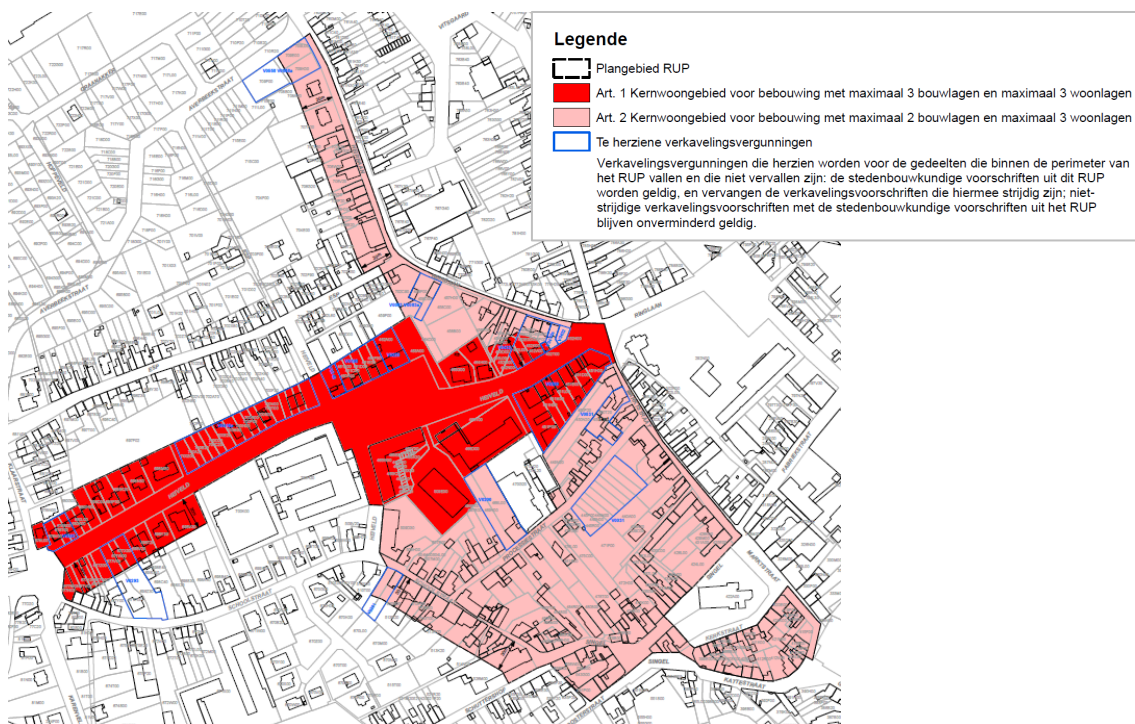
Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 28 februari 2007.

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 structurerende 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:

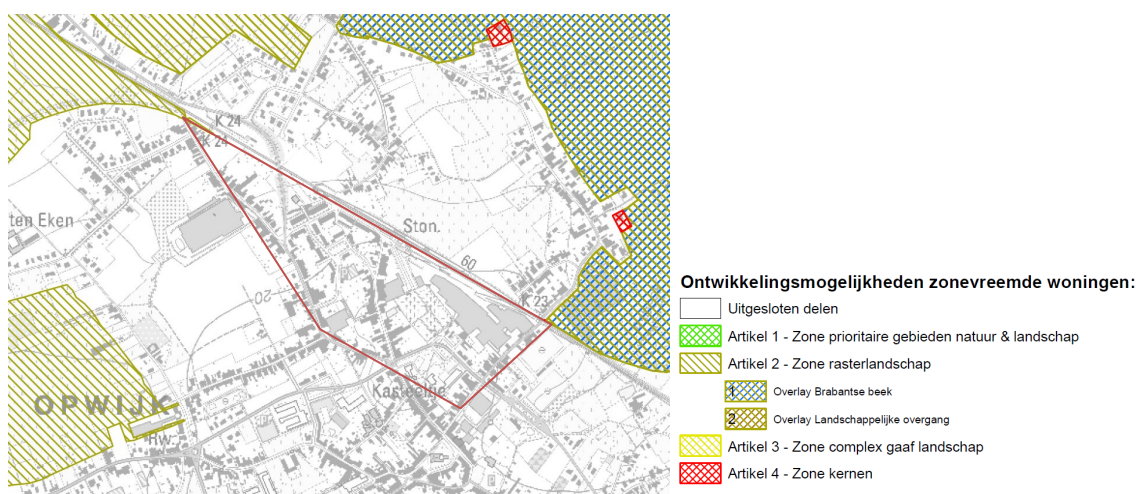
hoofdbestemming:

- 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 Zonevreemde 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 Zonevreemde 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

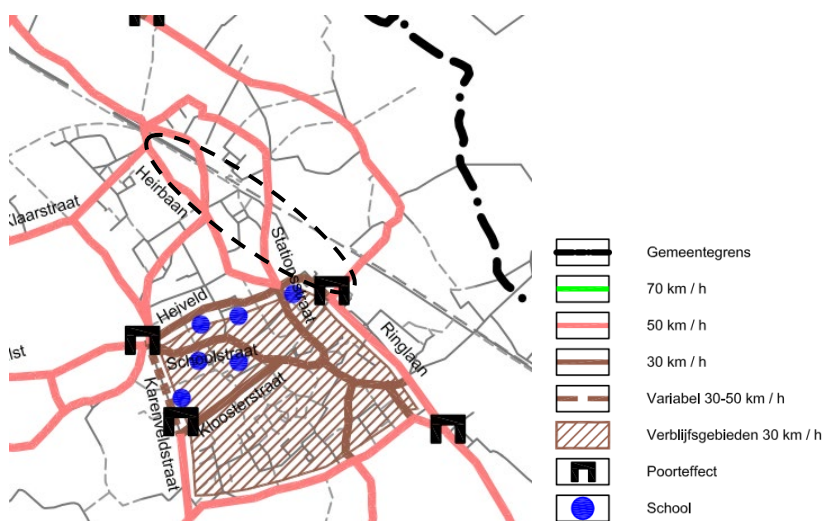
#### Wensbeeld afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes

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.

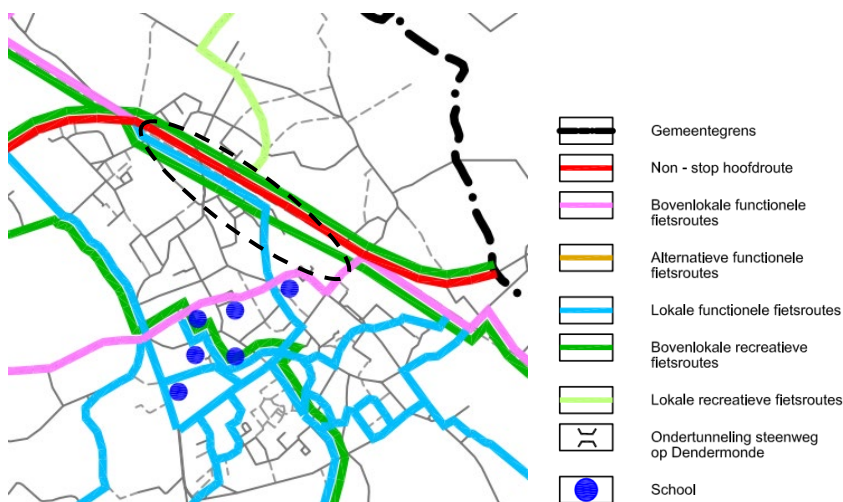
Binnen de verblijfsgebieden wordt sluiptverkeer maximaal geweerd. Dit verkeer hoort thuis op de daartoe geselecteerde (boven)lokale wegen (zie verder). In eerste instantie zal dit gebeuren door een inrichting waaruit moet blijken dat het verblijfskarakter primeert op het verkeerskarakter. Het langzaam 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.



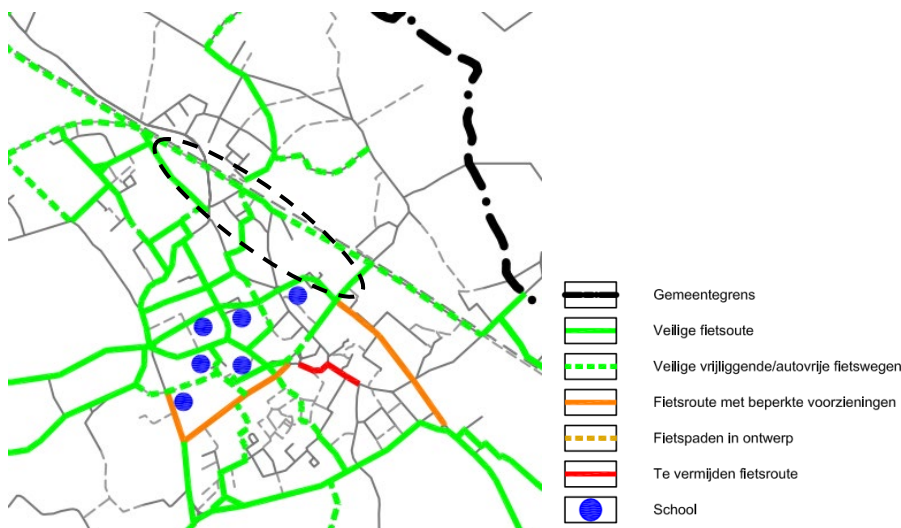
| Fietsroutenetwerk met aanduiding van het plangebied

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 langsheen 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.

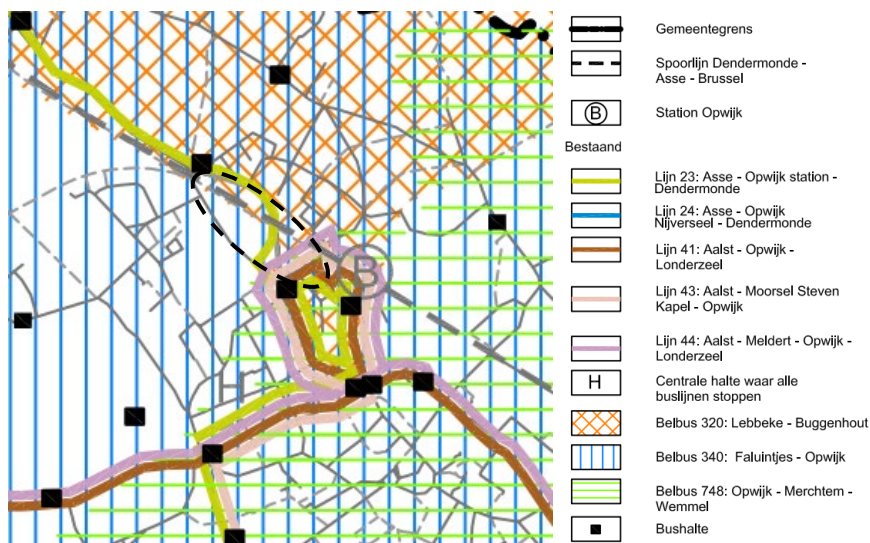


| Kaart met de veilige fietsroutes op basis van de schoolbereikbaarheidskaart met aanduiding van het plangebied

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).



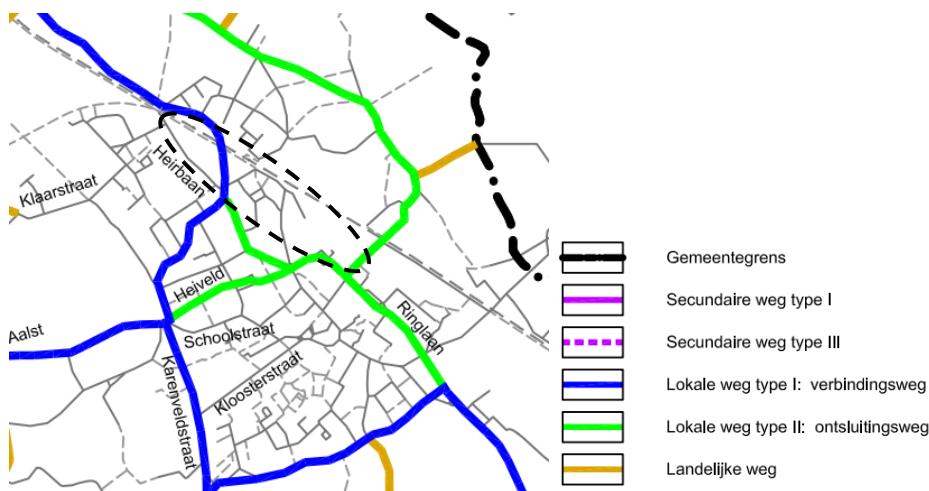
| Het openbaar vervoersnetwerk van de bussen met aanduiding van het plangebied

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 automobiliteit, 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

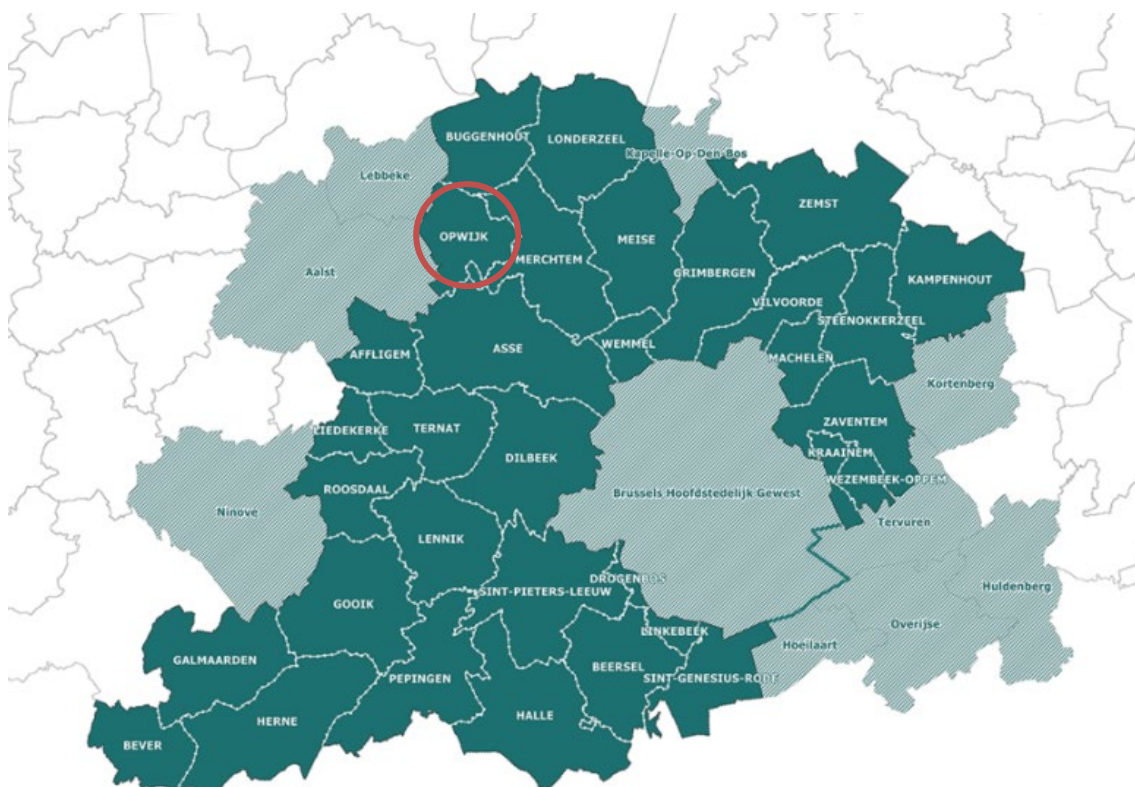
Binnen het plangebied wordt de Heirbaan – Viaduct aangeduid als een verbindingsweg (lokale weg type I). De Heirbaan en Fabriekstraat worden aangeduid als ontsluitingswegen (lokale weg type II).

#### 2.4.8 Vervoersregio Vlaamse Rand

##### Mobiliteit in de Vlaamse Rand

De vervoerregio Vlaamse Rand ligt centraal in Vlaanderen en omvat 33 gemeenten, met 660.000 inwoners en 155.000 leerlingenplaatsen. De vervoerregio bundelt 16 van de 19 Vlaamse gemeentes die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest grenzen. Het is ruimtelijk een divers gebied met een verstedelijkte rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met Vilvoorde en Halle als steden en een meer landelijk gebied daarbuiten. De zone 'luchthaven Zaventem' vormt de tweede grootste tewerkstellingspool van Vlaanderen en staat centraal in de Vlaamse Rand.

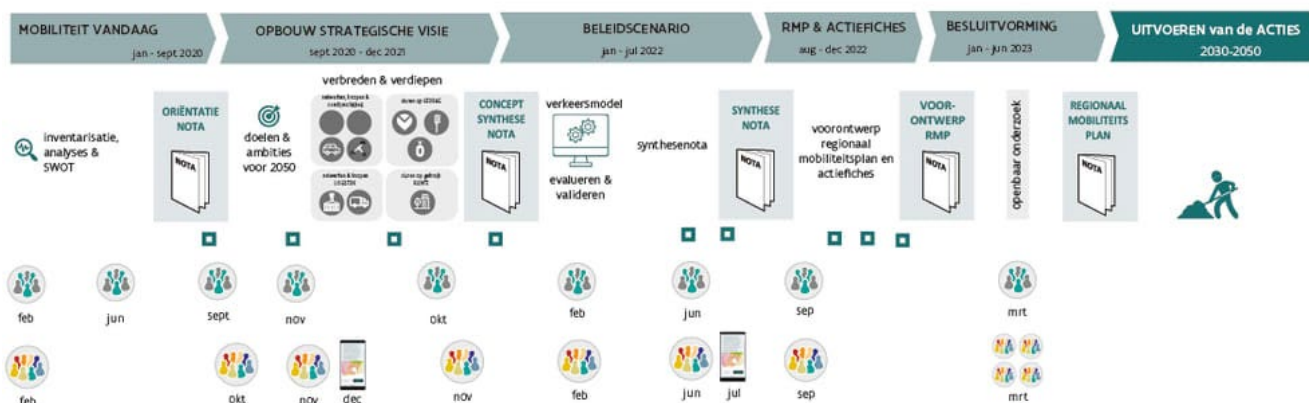
Op mobiliteitsvlak is de link met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de impact van de Ring R0 en de aansluitende hoofdwegen (E40, E19 en A12) van cruciaal belang. Die hoofdwegen en hun aansluitingsknopen genereren een sterke druk op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Vervoerregio Vlaamse Rand.



- | Kaart Vervoerregio Vlaamse Rand - vaste leden en aanvullende leden. De gearceerde gebieden zijn de aanvullende leden. Opwijk wordt aangeduid als een vast lid.

## Fase Regionaal Mobiliteitsplan

De vervoerregio maakt een visie voor de middellange (2030) en lange termijn (2050) over de mobiliteit in de Vlaamse Rand. Deze visie vormt de basis vormen voor het regionaal mobiliteitsplan. Momenteel is er reeds een goedgekeurde synthese nota en evolueert het dossier naar het ontwerp RMP (01/2023).



- | Processchema Participatie en uitrol van de synthesenota.

## Openbaarvervoersplan 2022

### Aanpassingen eerste ontwerpvoorstel

#### Aanvullend net

Verskillende aanpassingen omvatten het wijzigen van de routing of een verhoging van de frequentie.

- Aangepaste lijn 20 Asse – Opwijk – Lebbeke – Dendermonde krijgt extra ritten tot ongeveer uurfrequentie op weekdays. Deze lijn zal ook door Averbeekstraat in Opwijk rijden.

### Voorstel verbindingen Kernnet

Het kernnet bevat vooral de grote verbindende assen vertrekkende vanuit Brussel naar de regio of omliggende centrumsteden zoals Aalst, Mechelen en Leuven. Hierbij werd rekening gehouden met belangrijke attractiepolen. Er is ingezet op een frequentieverhoging op alle grote assen, zowel tijdens weekdays als in het weekend.

#### Kernnet type C

- lijn 41 Opwijk – Moorsel – Aalst (lijnen van een andere vervoerregio met bediening in de Vlaamse Rand): 60 (minimale frequentie per uur (weekdag- dal):

### Voorstel verbindingen aanvullend net

Het aanvullend net vangt de vervoersvraag op vanuit en in de kleinere kernen. Het netwerk is dienend aan de lijnen van het kernnet en treinnet. Het aanvullend net omvat reguliere aanvullende lijnen (met aanbod gedurende een hele weekdag), en functionele lijnen (zowel in kader van woon-werk- als woon-schoolverkeer).

- Lijn 20 Dendermonde – Lebbeke – Opwijk – Asse: minimale frequentie per uur (weekdag – dal) van 60;
- Lijn 41 Aalst – Opwijk – Merchtem – Londerzeel (VVR Aalst);
- Lijn 44 Aalst – Meldert – Opwijk – Merchtem – Londerzeel (VVR Aalst).

## Vervoer op Maat – Noord-West

Voor de deelregio Noord-West zijn in het voorstel drie projecten voorzien. De Semiflex systemen Opwijk (dal) worden mee opgenomen als een van de drie projecten.

### Project 6. VOM-semiflex Opwijk (dal)

VOM-semiflex Opwijk verbetert de onderlinge bereikbaarheid tussen de dorpen Mazenzele, Krokegem, Merchtem, Opwijk, Opstal en Peizegem tijdens de daluren en is op afroep beschikbaar. Dit gebeurt deels tussen vaste (mobi)punten en deels op aanvraag als flexibel voor- natransport. Het belangrijkste voordeel dat VOM-semiflex in dit geval ten opzichte van VOM-flex biedt, is dat reizigers meer gebundeld worden en daarmee de wachttijden mogelijk korter kunnen zijn. Dit semiflexibele systeem zal enerzijds een netwerkfunctie hebben waarbij mensen bij een flexhalte worden opgehaald naar een mobipunt worden gebracht tot een kernnetlijn (Krokegem, Peizegem en station Opwijk en station Merchtem). Anderzijds vervult dit semiflexibel systeem de nabijheidslogica waarbij bewoners zonder combinatie met andere vervoersmiddelen verplaatsingen kunnen maken binnen het bedieningsgebied naar andere dorpskernen (mobipunten). Tijdens de spits vervullen de functionele lijnen deze functies.

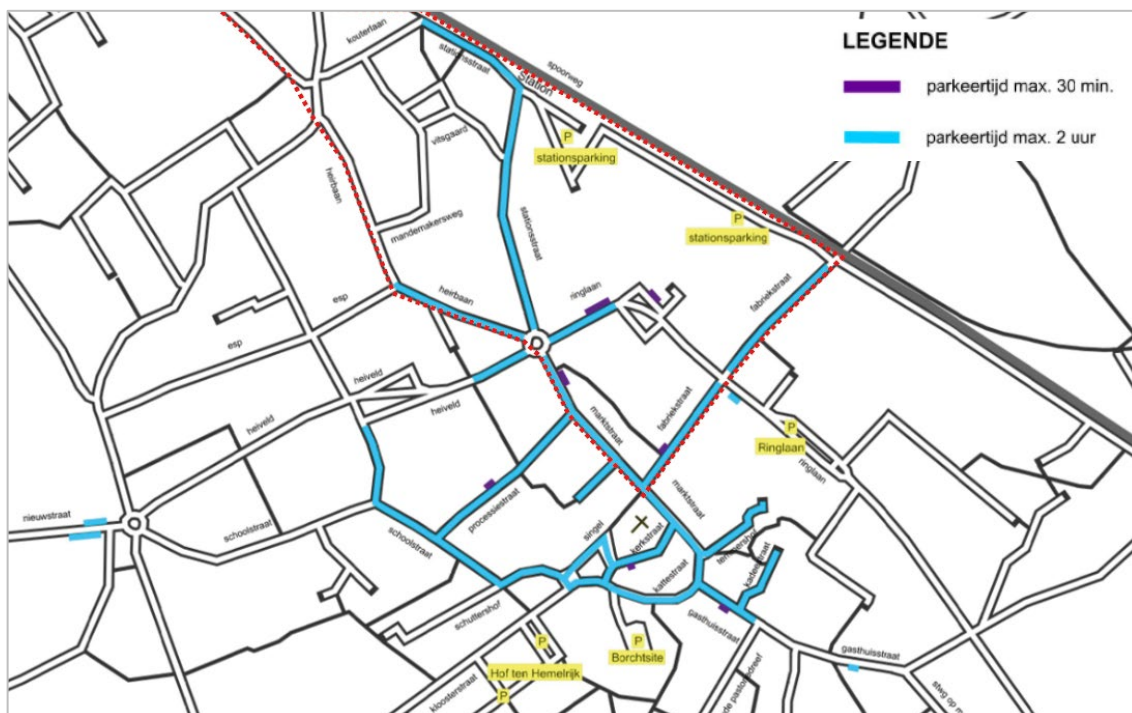
## 2.4.9 Gewijzigde parkeermodaliteiten – uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum

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.

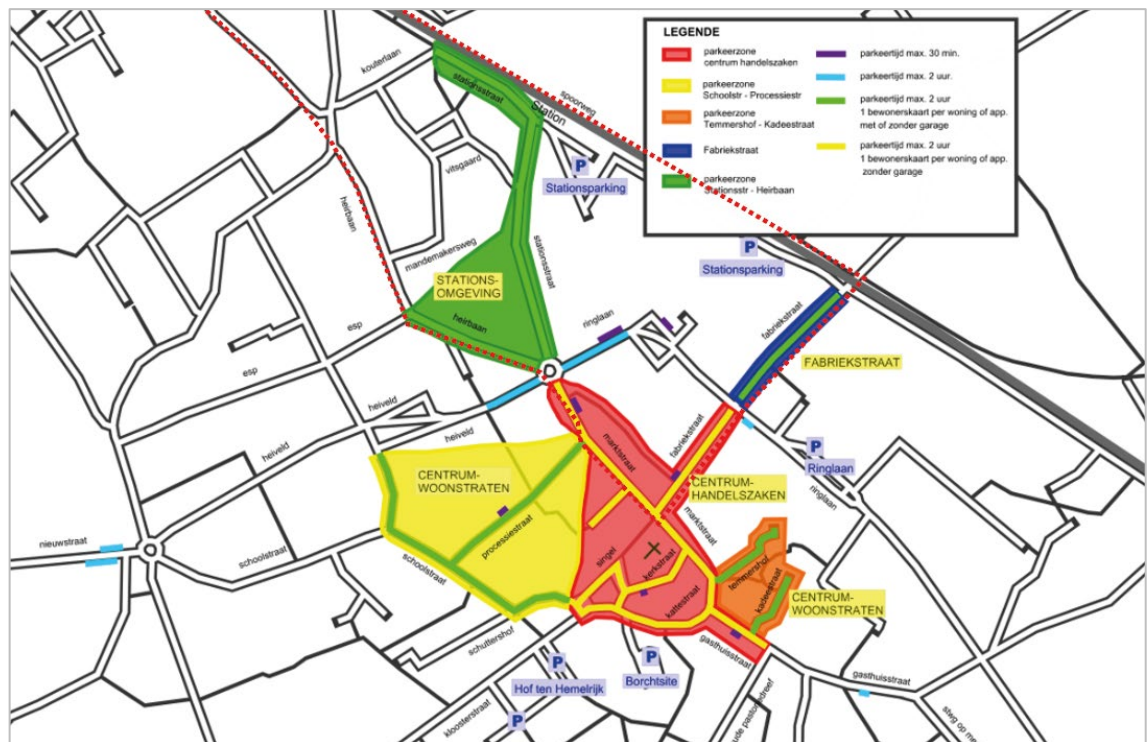
Het nieuwe parkeerplan in de praktijk

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 plangebied, Bron: gemeentesite van Opwijk.

| LEGENDE                                                                    |                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="color: red;">■</span> parkeerzone centrum handelszaken        | <span style="color: purple;">■</span> parkeertijd max. 30 min.                                                      |
| <span style="color: yellow;">■</span> parkeerzone Schoolstr - Processiestr | <span style="color: blue;">■</span> parkeertijd max. 2 uur.                                                         |
| <span style="color: orange;">■</span> parkeerzone Temmershof - Kadeestraat | <span style="color: green;">■</span> parkeertijd max. 2 uur 1 bewonerskaart per woning of app. met of zonder garage |
| <span style="color: blue;">■</span> Fabriekstraat                          | <span style="color: yellow;">■</span> parkeertijd max. 2 uur 1 bewonerskaart per woning of app. zonder garage       |
| <span style="color: green;">■</span> parkeerzone Stationsstr - Heirbaan    |                                                                                                                     |



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

#### 2.4.10 Fietssnelwegen

Het fietssnelwegennetwerk vormt de ruggengraat van het regionale netwerk voor fietsers. Fietssnelwegen zijn hoofd - assen die steden en belangrijke attractiepolen voor fietsers met elkaar verbinden. Het zijn intensief te gebruiken door - gaande routes die het mogelijk maken om met de fiets snel, veilig en comfortabel een grote afstand te overbruggen. Ze zijn in eerste instantie voornamelijk bedoeld voor vlot woon-werkverkeer met de fiets. Ze worden zoveel mogelijk vlak, rechtdoor, conflictvrij en met beveiligde kruispunten ingericht, hebben een minimumbreedte van drie meter en worden bij voorkeur in asfalt of beton aangelegd. Op die manier vormen ze een kwalitatief hoogwaardige infra - structuur voor fietsverplaatsingen over langere afstanden en ondersteunen ze de fiets als een volwaardig alternatief voor de auto voor afstanden tot 20 à 30 kilometer.

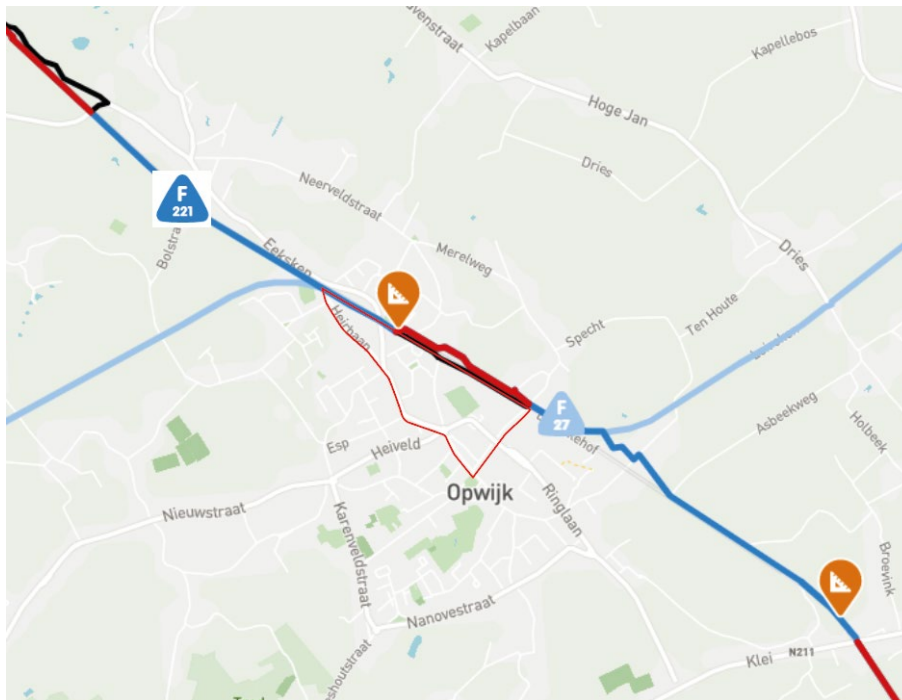
## Fietssnelwegen in Opwijk

Er zijn in de omgeving van het station twee fietssnelwegen met name de F27 (Aalst – Londerzeel, Leirekensroute) en de F221 (Dendermonde – Asse), zij kruisen elkaar en lopen voor een deel samen t.h.v. het station van Opwijk.



Beide snelwegen lopen ten noorden van het plangebied

- F27: Aalst – Londerzeel
  - Deze fietssnelweg volgt het traject van de vroegere spoorlijn 61 Mortsel/Kontich-Aalst. Tussen Aalst en Londerzeel is deze vroegere treinbedding een groen wandel- en fietspad: de Leirekensroute. In Londerzeel sluit de route aan op de F44, de fietssnelweg tussen Dendermonde en Mechelen.
  - De Provincies Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen onderzochten samen met de Stad Aalst en de gemeenten Merchtem, Opwijk en Londerzeel hoe de Leirekensroute kan omgevormd worden van een populaire recreatieve route naar een heuse groene fietssnelweg.
  - Deze fietssnelweg is nog niet gerealiseerd als fietssnelweg, maar de route is grotendeels wel al goed te fietsen.
- F221 Dendermonde – Asse
  - Deze toekomstige fietssnelweg verbindt Opwijk via Merchtem met Asse en wordt daarom ook wel eens de OMA-route genoemd. De route moet nog grotendeels aangelegd worden en zal de spoorweg volgen. De fietssnelweg is dus momenteel nog niet in zijn definitieve vorm fietsbaar, delen van de route zijn dat wel en worden al goed gebruikt.



| Twee fietssnelwegen ter hoogte van het plangebied met aanduiding plangebied

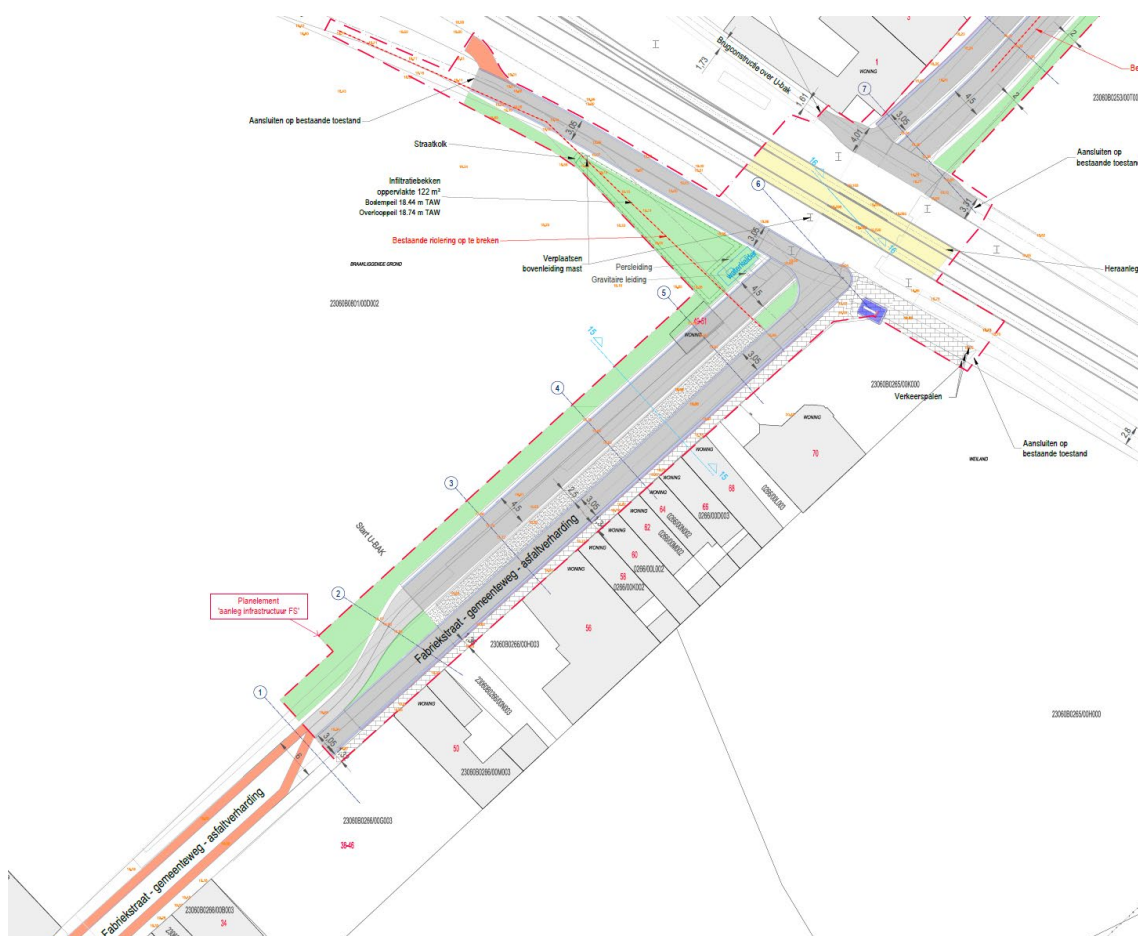
Ten noorden van het projectgebied wordt de fietssnelweg aangeduid als een niet toegankelijk deel van de fietssnelweg (niet gerealiseerd of onderbroken), daarom wordt momenteel de alternatieve lokale route doorheen het projectgebied en ten zuiden van de spoorweg gebruikt. Dit in afwachting van de verdere realisatie van de fietssnelweg.

De realisatie van de fietssnelwegen zullen de conflictsituaties ter hoogte van het station en de site jeugdbeweging oplossen.

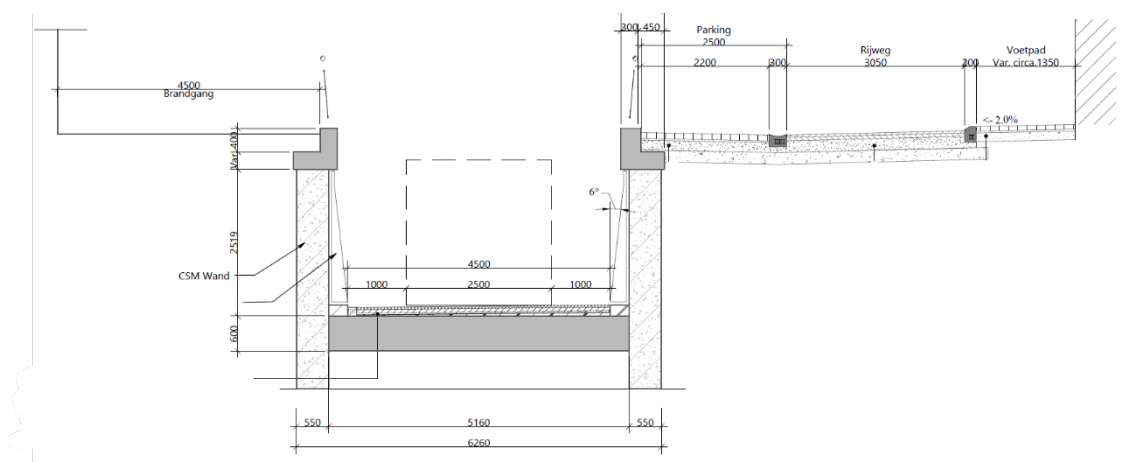
## 2.4.11 Fietstunnel Fabriekstraat

De spoorweginetbeheerder 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 langsheen de Fabriekstraat.

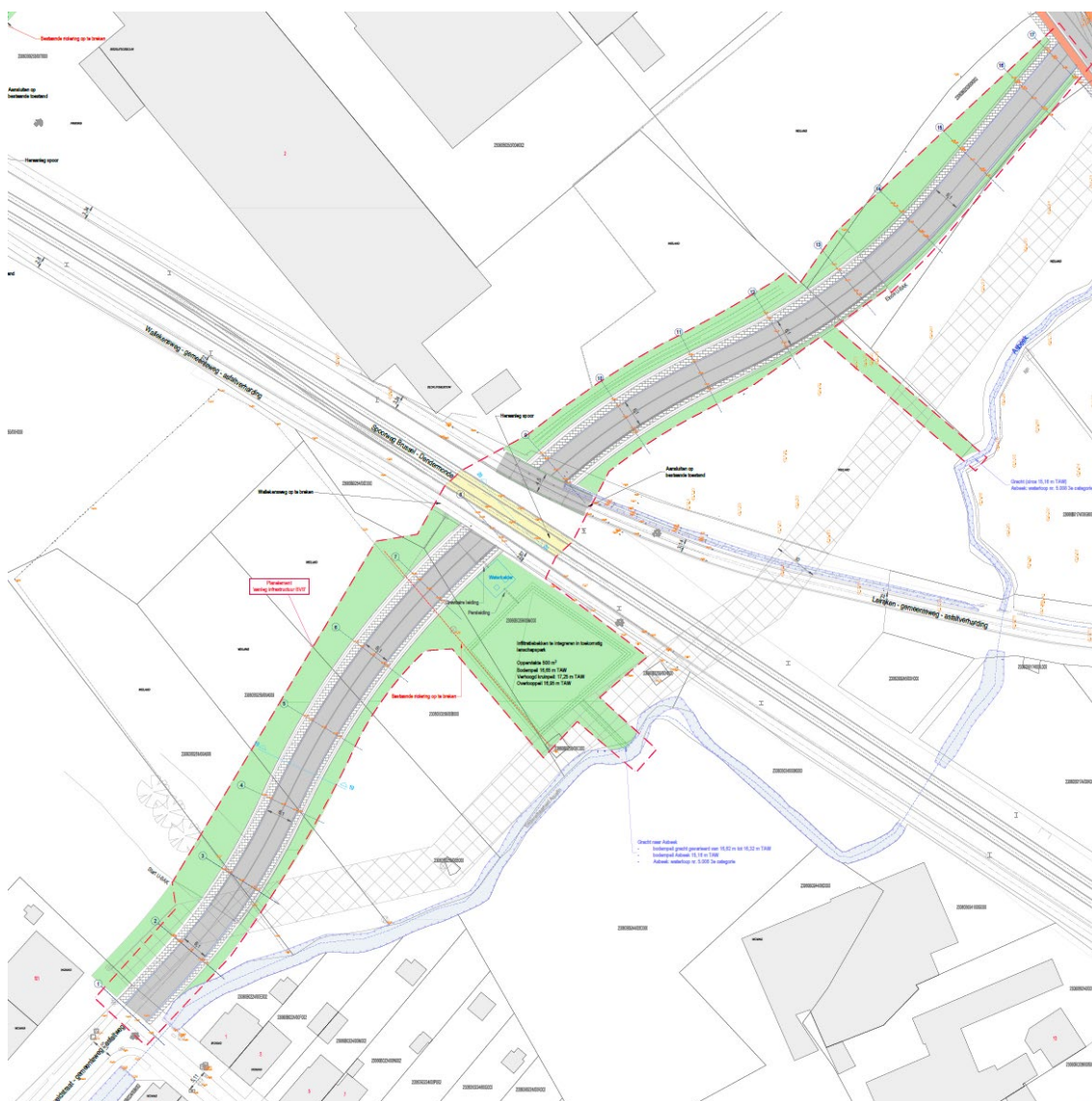
Voor het gemotoriseerd verkeer wordt ter hoogte van de Beekveldstraat een nieuwe ondertunneling voorzien.



| beoogde Fietstunnel Fabriekstraat

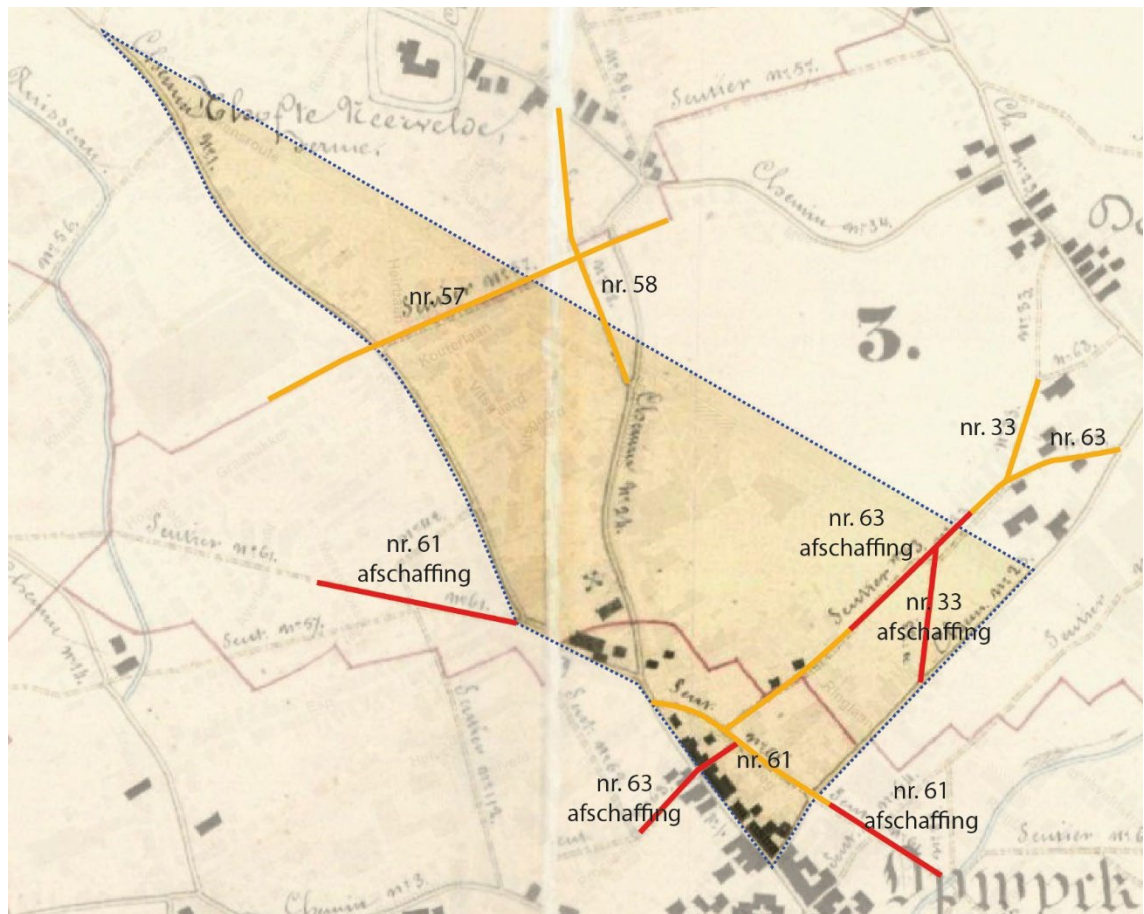


| Profieldoorsnede fietstunnel Fabriekstraat



| Beoogde ondertunneling voor gemotoriseerd verkeer ten zuidoosten van het plangebied (aansluitend op de Beekveldstraat)

## 2.4.12 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.

## 2.4.13 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 klaarstellen 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 OPPERVLAKE OPWIJK (2017)

1.969 ha

### BEBOUWDE OPPERVLAKE 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

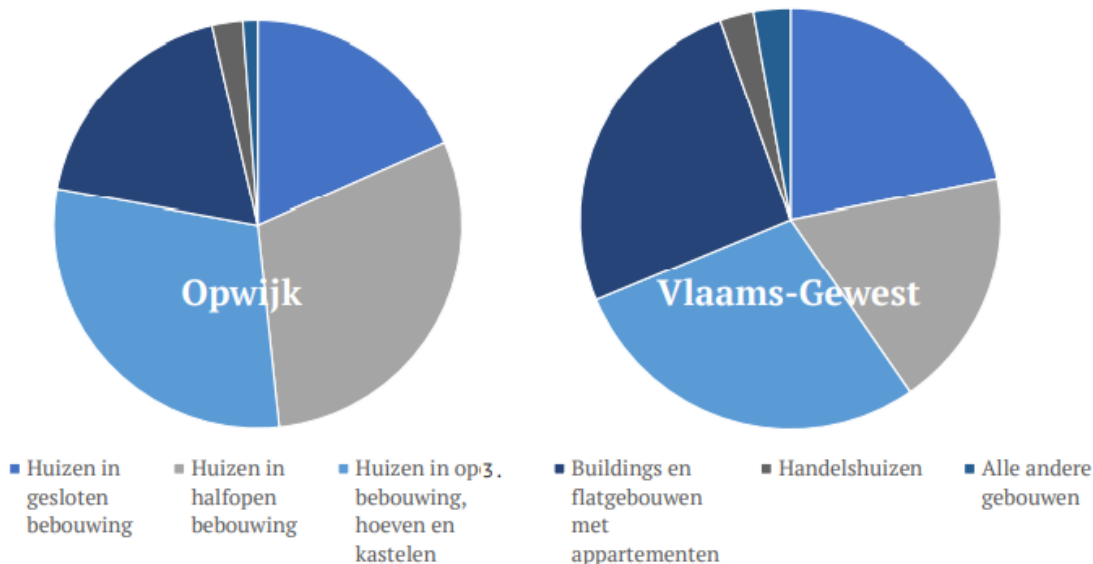
### AANTAL WOONGELEGENHEDEN PER

#### TYPOLOGIE (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

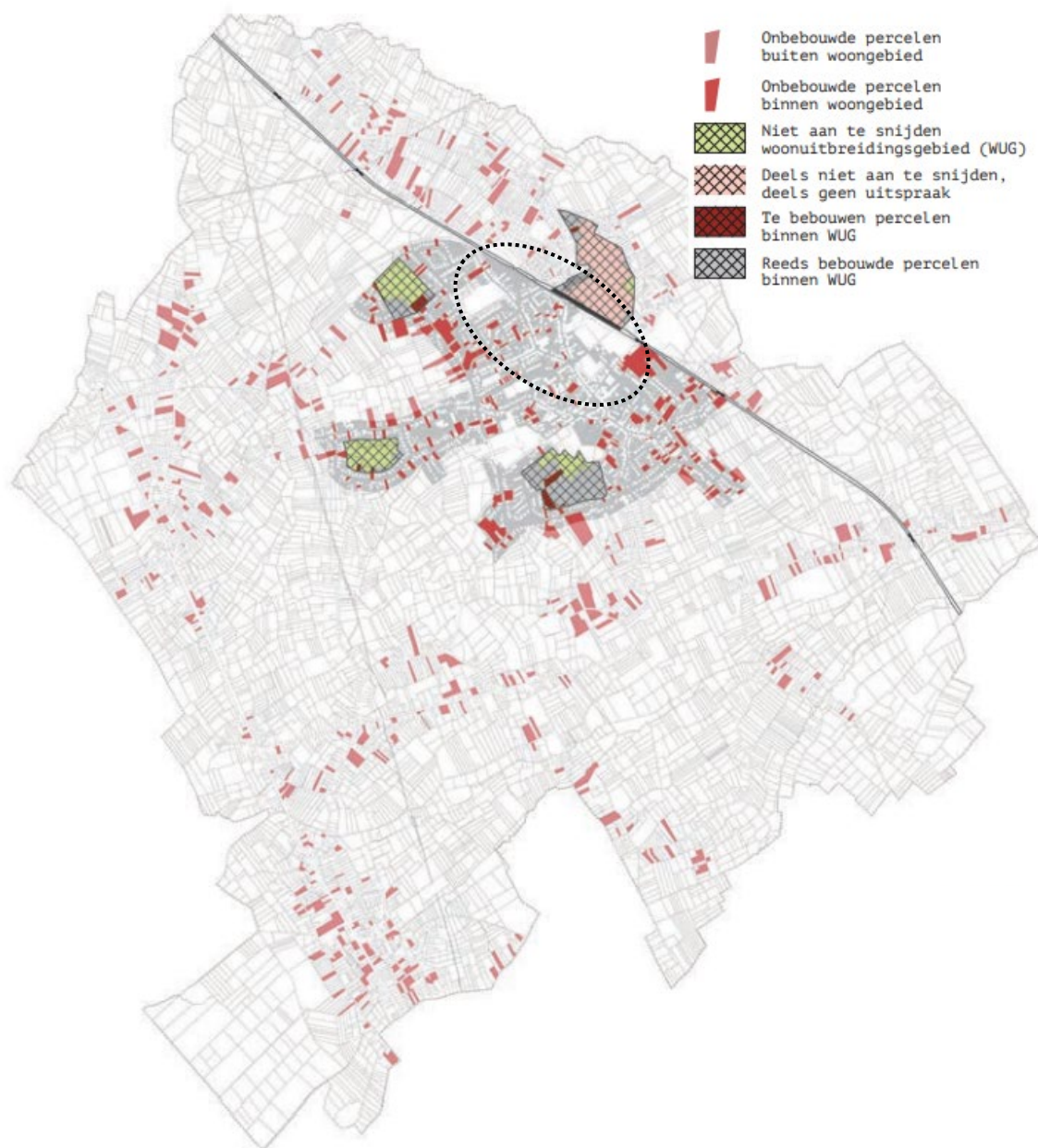


| Grafiek uit de Bouwmeesterscan Opwijk 2019

### 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<br>=26% |
| oppervlakte onbebouwde percelen buiten woongebied en buiten WUG | 71,94 ha<br>=74% |
| oppervlakte WUG bij station                                     | 12,10 ha         |



|                                                                            |                           |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Bouwpotentieel alle onbebouwde percelen bij huidige dichtheid (13 wo./ha.) | 1247 woningen<br><b>X</b> |
| Bouwpotentieel binnen woongebied bij huidige dichtheid (13 wo./ha.)        | 325 woningen<br><b>X</b>  |
| Bouwpotentieel binnen woongebied bij streefdichtheid (40 wo./ha.)          | 1000 woningen<br><b>?</b> |
| Bouwpotentieel WUG station bij streefdichtheid (40 wo./ha.)                | 484 woningen<br><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 gefrequenceerde 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 verschraling van publiek domein of het dorpse 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

- 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 functionele relatie met de woongebieden ten noorden (Meerweg, Doortstraat,...) is beperkt;
- 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 verkeersdrukte.
- trage wegennetwerk:
  - centraal doorheen het studiegebied situeert zich een belangrijke bovenlokale fietsroute (Leirekensroute). Verschillende lokale fietsroutes sluiten hierop 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, ontharding, vergroening...) samengevat. Deze elementen geven zicht op de haalbaarheid van de ontwikkelingsopties en bijgevolg het uitwerken van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

De uitbreidingswensen van de handelszaken krijgen een doorvertaling in het RUP voor zover ze de doelstellingen van het RUP en een kwalitatieve ruimtelijke ordening niet hypothekeren.

## 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 Fabriekstraat.

#### 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 weekdays 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 servitutedeweg momenteel gebruikt?
  - parking personeel;
  - leveringen;
  - leveren / weghalen afvalcontainers.
- Worden er verkeersonveilige situaties ondervonden door de aanwezigheid van de VVVKB 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

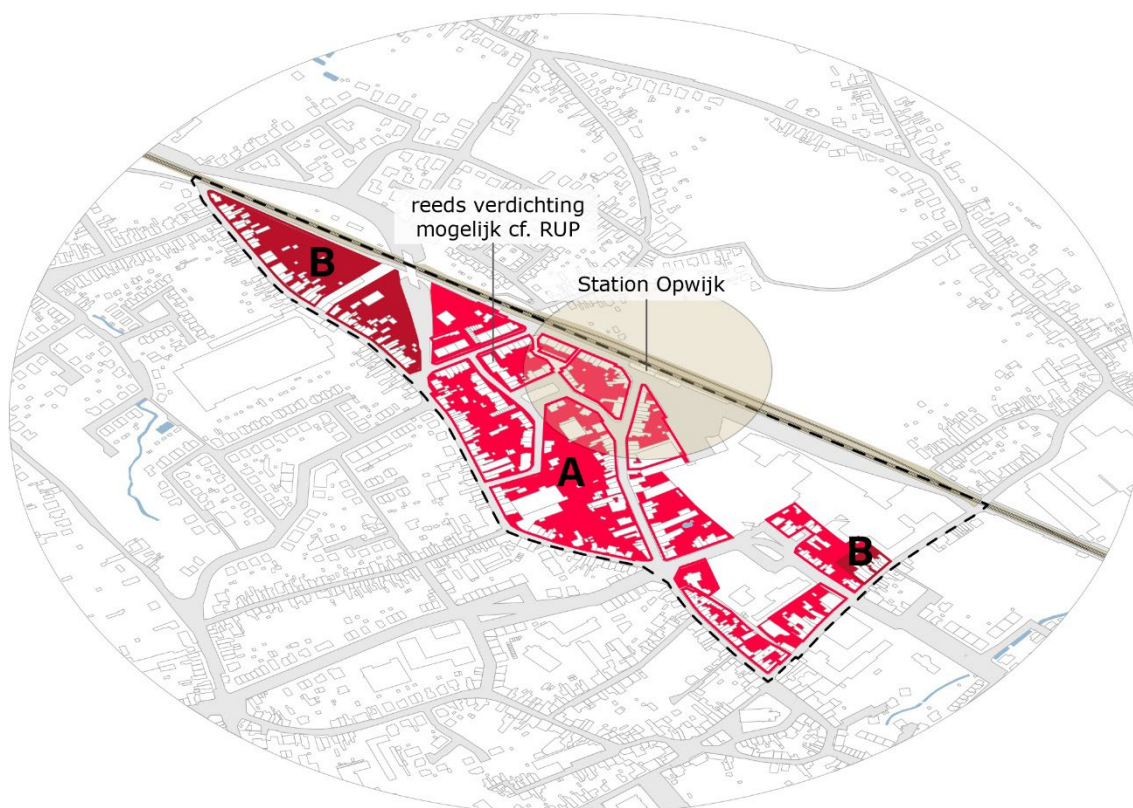
Het RUP heeft als doel:

- 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, station als mobipunt/Hoppinpunt, 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



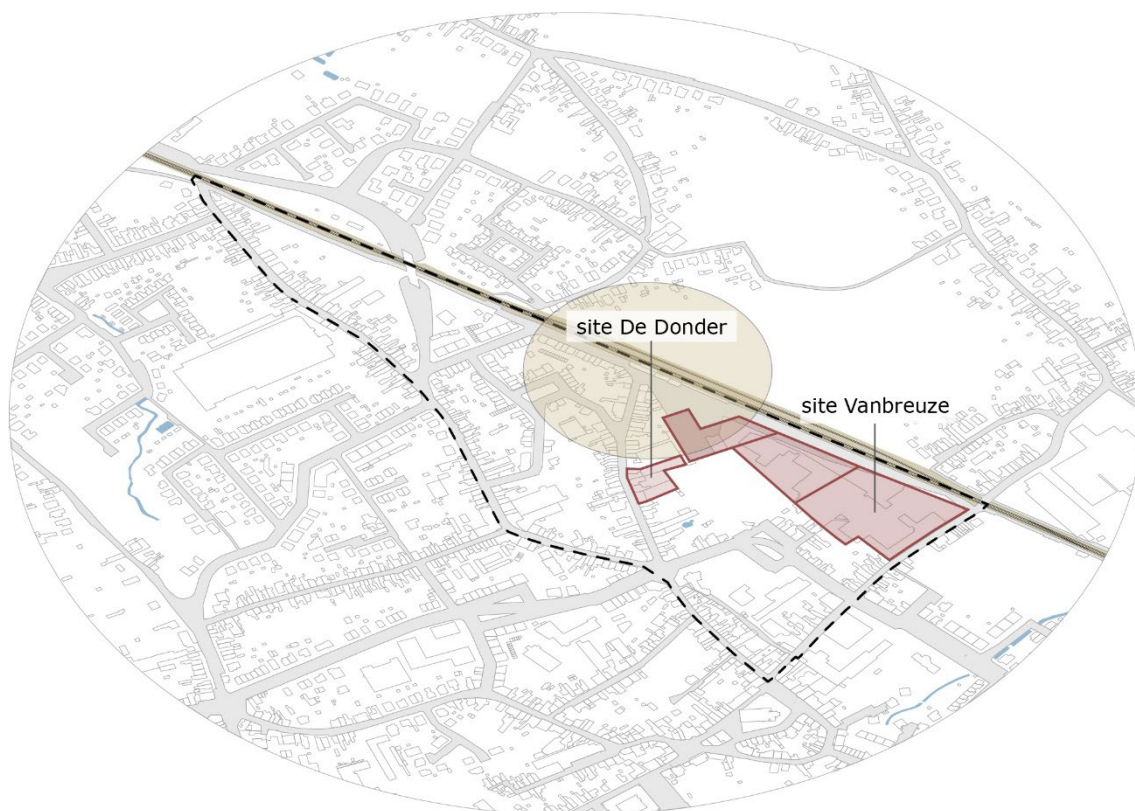
Het bestaande RUP maakt momenteel een onderscheid tussen twee zones voor wonen in kerngebied. Het grootste verschil tussen beide is dat zone A meergezinswoningen toelaat tot twee bouwlagen hoog (of drie bouwlagen langsheen de Ringlaan) en zone B uitsluitend eengezinswoningen met maximum twee bouwlagen. 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>5</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>5</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 Projectzones voor kernversterking



#### Site Vanbreuze

Het bestaande RUP Station voorziet in een projectzone Vanbreuze in kader van kernversterking ter hoogte van het station. De herziening van het RUP Station doelt de voorschriften voor dit projectgebied te evalueren en te updaten (vb. gemeenschapsvoorzieningen afdwingbaar maken, inzetten op een multifunctioneel ruimtegebruik, extra inzetten op ontharding, autotoegankelijkheid van site tot een minimum beperken zodat er veel ruimte overblijft voor een groene publieke parkomgeving rondom de woonontwikkeling(en), ...).

#### 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. Het is dan ook opportuun om binnen de projectzone een gemengde ontwikkeling mogelijk te maken van wonen met centrumondersteunende functies en dit ook te sturen binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Een centrumondersteunende functie is een activiteit die bijdraagt aan de ruimtelijke, sociale en economische versterking van het centrum van Opwijk. De activiteit kan op zich staan of verweven zijn met de woonfunctie.

De bedrijven die vandaag gesitueerd zijn binnen site De Donder zorgen sporadisch voor verkeersproblemen. Deze ontstaan voornamelijk bij de leveringen van de bedrijven. Het is dan ook niet de bedoeling dat zulke invullingen in de toekomst nog mogelijk gemaakt worden. Desalniettemin zal het RUP pleiten voor een behoud van een mogelijke KMO invulling zolang kan aangetoond worden dat deze verweefbaar is met de omgeving.

## Site Vitsgaard

Er wordt beslist om de in het oorspronkelijke RUP Station opgenomen 'projectzone Vitsgaard' niet langer op te nemen als een projectgebied binnen de herziening van het RUP. Dit omdat er geen nood is aan 'op maat gemaakte' voorschriften om de zone op een kwalitatieve manier te kunnen ontwikkelen. De projectzone zal binnen de bepalingen van zone voor wonen in kerngebied A opgenomen worden.

## Site jeugdwerking en site Metalu

Ook de in dit RUP onderzochte projectgebieden 'site Jeugdbeweging' en 'site Metalu', worden in het vervolg van het RUP niet langer opgenomen als specifieke projectzones. Deze kunnen namelijk eveneens opgenomen worden binnen de zone voor wonen in kerngebied, met voldoende handvaten voor kwalitatieve ontwikkelingen. Respectievelijk worden 'site jeugdwerking' en de 'site Metalu' opgenomen onder zone voor wonen in kerngebied - A en zone voor wonen in kerngebied - B.

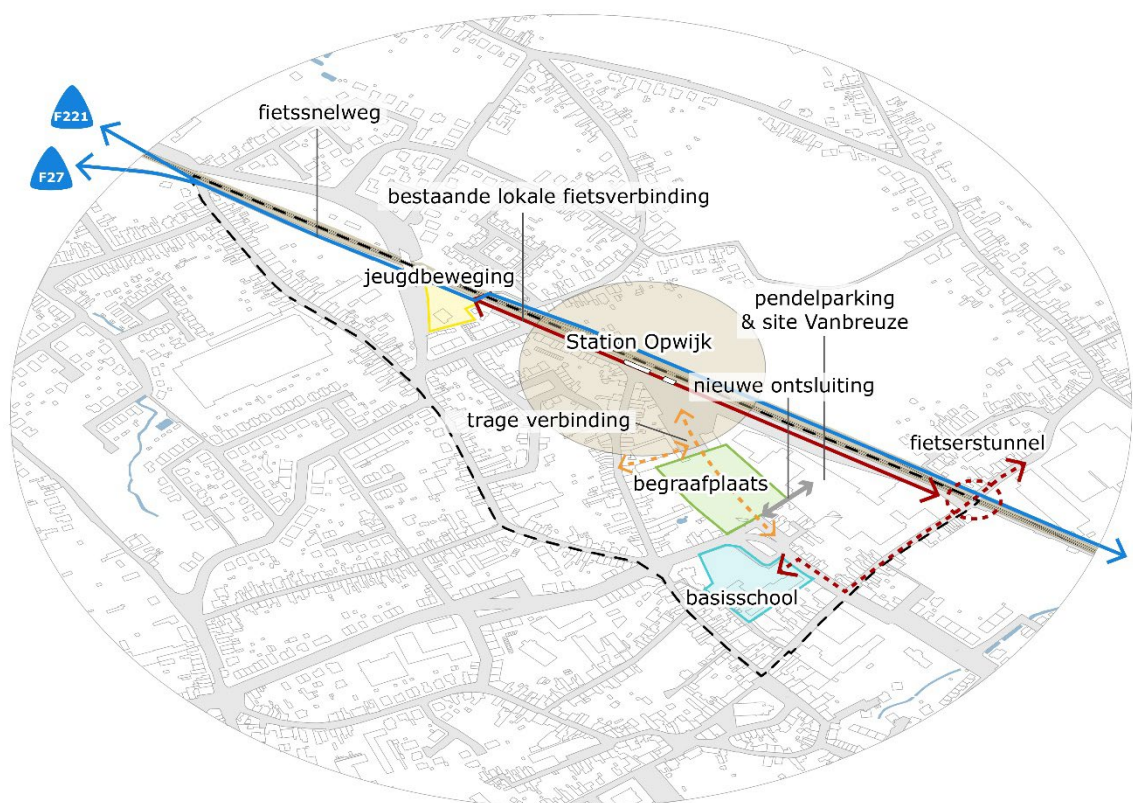
### 3.3.3 Site Spar als zone voor buurtwinkel



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 indien wenselijk mee vorm te geven binnen het volume van de Spar. Op deze manier wordt ruimte vrijgemaakt 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. Het is wenselijk om de ontwikkeling van een handelszaak op lokaal niveau ook op lange termijn te bestendigen.

Een belangrijk aandachtspunt bij de benadering van de zone 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 waar mogelijk ook gedeeltelijk onthard en vergroend kunnen worden. De bereikbaarheid van de garageboxen dient hierbij steeds gegarandeerd te blijven.

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



Binnen het plangebied wordt het STOP-principe als leidraad gehanteerd. Het STOP-principe staat voor de rangorde van vervoermiddelen die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar (collectief, maar ook gedeeld) vervoer en eindigt bij het Privé gemotoriseerd vervoer. Dit principe dient zoveel mogelijk toegepast te worden bij de inrichting van de vervoershubs die de stationsomgeving vormt.

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, rode en blauwe 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 langsheen 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. In de plaats wordt een fietstunnel voorzien. De Fabriekstraat krijgt hierbij een nieuw straatprofiel dat zich hoofdzakelijk ijkt op het traag verkeer. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langsheen de Fabriekstraat en - in beperkte maten voor - de nieuwe ontwikkelingen van de projectzone Vanbreuze.

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. 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 verkeersveilig mogelijk te ontsluiten. De bestaande fietsverbinding langs de spoorweg verbindt de jeugdbeweging met het station en de toekomstige fietstunnel. Dit huidige fietspad ten zuiden van het station blijft echter behouden voor meer lokaal gebruik. De fietssnelweg ten noorden van het station heeft een bovenlokaal karakter en zorgt voor de ruimere ontsluiting van het plangebied.

## 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 Omgevingseffecten 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. Het plangebied van het RUP bedraagt een oppervlakte van ca. 0,25 km<sup>2</sup>. Dit is ongeveer 1,2% van de totale oppervlakte van de gemeente Opwijk, zijnde ca. 20 km<sup>2</sup>.
- 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:

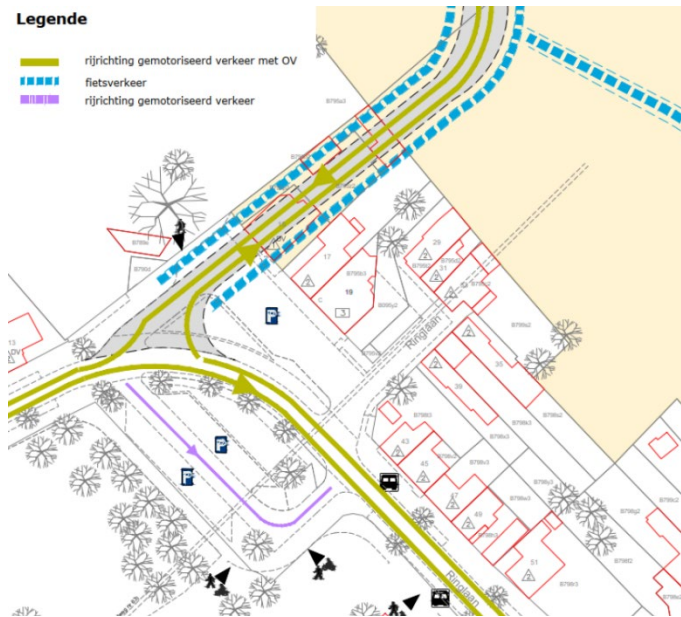
- binnen de projectzones die vormgegeven worden in voorliggend RUP is er geen afstemmingen ten opzichte van de ruimtelijke tendensen;
- er wordt nergens ingezet op een ontharding van het gebied;
- er wordt geen mogelijke onthardingslocaties naar voren geschoven;
- er kunnen geen nieuwe (kernversterkende) 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. Voorliggend RUP betreft een herziening van een bestaand RUP met als doel het actualiseren van de ruimtelijke wensen en noden binnen het plangebied. Er zijn bijgevolg geen locatiealternatieven.

Daarnaast zijn ook de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven beperkt. De vooropgestelde herziening van het RUP is een gevolg van de tekortkomingen van het bestaande RUP onder meer op vlak van nieuwe ruimtelijke tendens en nieuwe knelpunten/potenties die zich binnen het plangebied voordoen. Door het wensenpakket van de gemeente Opwijk en specifieke juridisch-beleidsmatige randvoorwaarden van ruimtelijke ordening, milieu en mobiliteit, wordt de keuzevrijheid in de inrichting en indeling sterk ingeperkt.

Voor de ontsluiting van de stationsomgeving en de projectzone Vanbreuze dient het RUP in een nieuwe ontsluitingsweg te voorzien vanop de Ringlaan. Er werden hierbij verschillende scenario's ten opzichte van elkaar afgewogen, met het scenario 0 als nulalternatief.



| Criterium                           | Scenario 0 | Scenario 1 | Scenario 2bis | Motivatie                                                                                         |
|-------------------------------------|------------|------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fabriekstraat</b>                |            |            |               |                                                                                                   |
| Verkeersafwikkeling stappers        | 0          | -1         | -1            | Woonerf moet dienstdoen als ontsluitingsweg                                                       |
| Verkeersafwikkeling Trappers        | 0          | -2         | -2            | Woonerf moet dienstdoen als ontsluitingsweg                                                       |
| Verkeersafwikkeling OV              | 0          | nvt        | nvt           |                                                                                                   |
| Verkeersafwikkeling Privaat vervoer | 0          | -2         | -2            | Woonerf moet dienstdoen als ontsluitingsweg<br>Afdraaien richting station is pijnpunt             |
| Leefbaarheid                        | 0          | -1         | -1            | Woonerf moet dienstdoen als ontsluitingsweg                                                       |
| Financieel                          | 0          | -2         | -2            |                                                                                                   |
| <b>Ringlaan en schoolomgeving</b>   |            |            |               |                                                                                                   |
| Verkeersafwikkeling stappers        | 0          | 1          | 2             | Er is meer ruimte voor voetpaden in scenario 2bis                                                 |
| Verkeersafwikkeling Trappers        | 0          | 1          | 2             | Goede aansluiting op de bestaande fietsinfrastructuur en fietsoversteken thv de school            |
| Verkeersafwikkeling OV              | 0          | 1          | 2             | De draaicirkels zijn netter haaks uit te werken                                                   |
| Verkeersafwikkeling Privaat vervoer | 0          | 1          | 1             | De ontsluitingsweg zal het station op een vlotte en veilige manier verbinden                      |
| Leefbaarheid                        | 0          | 1          | 1             | De comfortabele verbinding van het station en het centrum zal de centrumontwikkeling ondersteunen |
| Financieel                          | 0          | -2         | -2            | Er zijn infrastructurele ingrepen nodig                                                           |

| <b>Stationsstraat en Heirbaan</b>   |   |   |   |                                                                                     |
|-------------------------------------|---|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeersafwikkeling stappers        | 0 | 2 | 2 | De volledige wijk wordt ontlast van doorgaand verkeer en bussen                     |
| Verkeersafwikkeling Trappers        | 0 | 2 | 2 | De volledige wijk wordt ontlast van doorgaand verkeer en bussen                     |
| Verkeersafwikkeling OV              | 0 | 2 | 2 | De bussen dienen niet meer door smalle enkelrichtingsstraten te manoeuvreren        |
| Verkeersafwikkeling Privaat vervoer | 0 | 2 | 2 | De nieuwe ontsluitingsweg zal een vlotte verbinding garanderen                      |
| Leefbaarheid                        | 0 | 2 | 2 | De volledige wijk wordt ontlast van doorgaand verkeer en bussen                     |
| Financieel                          | 0 | 0 | 0 | Beperkte ingrepen nodig op korte termijn                                            |
| <b>Stationsplein en omgeving</b>    |   |   |   |                                                                                     |
| Verkeersafwikkeling stappers        | 0 | 1 | 1 | Het centrum zal gemakkelijk en vlot bereikbaar zijn                                 |
| Verkeersafwikkeling Trappers        | 0 | 1 | 1 | Het centrum, de fietssnelweg en de fietstunnels zijn gemakkelijk en vlot bereikbaar |
| Verkeersafwikkeling OV              | 0 | 1 | 1 | De ontsluitingsweg zal het station op een vlotte en veilige manier verbinden        |

|                                        |          |          |           |                                                                                                   |
|----------------------------------------|----------|----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verkeersafwikkeling<br>Privaat vervoer | 0        | 1        | 1         | De ontsluitingsweg zal het station op een vlotte en veilige manier verbinden                      |
| Leefbaarheid                           | 0        | 1        | 1         | De comfortabele verbinding van het Station en het centrum zal de centrumontwikkeling ondersteunen |
| Financieel                             | 0        | -2       | -2        | Er zijn infrastructurele ingrepen nodig                                                           |
| <b>TOTAAL</b>                          | <b>0</b> | <b>7</b> | <b>10</b> |                                                                                                   |

### Conclusie

Uit de evaluatie blijkt dat scenario 1 en 2 bis evenwaardig zijn. Vanuit de gemeente wordt de voorkeur gegeven aan scenario 1 op basis van haalbaarheid (er dienen minder onteigeningen doorgevoerd te worden), verkeersveiligheid (de aantakking van de nieuwe weg met de Ringlaan komt verder van de toegang van de school te liggen) en de ruimte-efficiëntie (project Vanbreuze wordt grotendeels gespaard i.p.v. doorsneden).

#### 4.1.4 Beoordeling milieueffecten

##### Bodem

| Checklist potentiële ingrepen discipline Bodem                                                                                                              | Ja                                  | Nee                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Bodemverstoring en grondstofvoorraden</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>Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging</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>Erosie</b>                                                                                                                                               |                                     |                                     |



Vanbreuze wordt een lagere B/T-index opgenomen (max. B/T van 0,3) dan momenteel voorzien binnen het huidige RUP (max. B/T van 0,45). Zodoende wordt meer ademruimte gegeven aan de nieuwe ontwikkeling en treedt er minder bodem verstorend op. Ten opzichte van de huidige juridisch planologische situatie zijn er geen aanzienlijk negatieve effecten ten aanzien van de bodem te verwachten.

*t.o.v. de bestaande toestand*

Binnen het woongebied zet het plan in op beperkte kernversterking met verdichtingsmogelijkheden. Dit kan aanleiding geven tot het realiseren van een bijkomende bebouwing en verharding met mogelijks profielverstoring en verdichting van de bodem tot gevolg. In bestaande toestand is deze zone echter reeds grotendeels bebouwd. Bijgevolg is de bodem er reeds verstoord door antropogene invloeden. Binnen het RUP zullen de nodige bepalingen worden opgenomen om bijkomende verhardingen tot een minimum te beperken en zal er waar mogelijk ingezet worden op het ontharden. Indien toch verhard wordt, dient waar mogelijk gebruik te worden gemaakt van waterdoorlatende materialen.

## Algemeen

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. Dit zowel voor de planologische als de bestaande toestand.

## Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

## Referentiesituatie

In het plangebied werden er een aantal bodemsaneringsprojecten uitgevoerd (OVAM, 2023):

- 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, 2024)

## Effectenbespreking

Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten door het behouden van de activiteiten in KMO en ambachten (die tevens binnen de geldende planologische context ook kunnen behouden blijven), maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit door mogelijks grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

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 die aanleiding kunnen geven tot bodemverontreiniging, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake bodemkwaliteit optreden. Dit geldt zowel ten opzichte van de planologische als de bestaande referentietoestand.

## Erosie

### Referentiesituatie

Het plangebied wordt hoofdzakelijk aangeduid als niet erosiegevoelig. De viaduct aan de Heirbaan wordt wel aangeduid als erosiegevoelig ten gevolge van de aanwezige hellingen. Het plangebied wordt niet aangeduid als gevoelig voor grondverschuivingen.



| Erosiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2024)

## Effectenbespreking

*t.o.v. de planologische toestand*

Het plan voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben.

*t.o.v. de bestaande toestand*

Het voorzien van bijkomende woonontwikkelingen in de kern en in de projectgebieden (voornamelijk op de site Vanbreuze) zullen geen bijkomende erosie van de bodem tot gevolg hebben. Maar eerder zorgen voor een fixering van de bodem.

## Algemeen

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 redelijkerwijs geconcludeerd worden dat er 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)

| Checklist potentiële ingrepen discipline Water                                                                                                                                                        | Ja                                  | Nee                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Grondwater                                                                                                                                                                                            |                                     |                                     |
| 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, bedrijvenzone)?                                                | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Oppervlaktewater                                                                                                                                                                                      |                                     |                                     |
| Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelden van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharding 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"/>            |
| Afvalwater                                                                                                                                                                                            |                                     |                                     |
| Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)?                                                                                                                       | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |

#### Grondwater

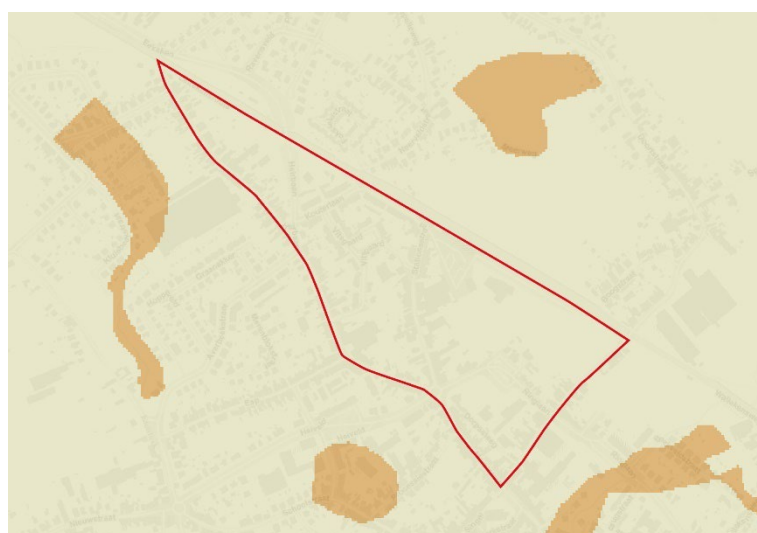
##### Referentiesituatie

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, 2023).



| Infiltratiegevoelige bodems (Geopunt Vlaanderen, 2023)



| Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (Geopunt Vlaanderen, 2023)

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

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de planologische toestand*

De verdichtingsmogelijkheden zoals vandaag opgenomen binnen het RUP Station (kernegebied A en B) worden overgenomen 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 kernegebied A en B wordt gelegd op het verder versterken van de stationsomgeving door onder meer het voorzien van

centrumondersteunende functies. Binnen deze zone van het plangebied is het in de huidige planologische context reeds mogelijk om bebouwing en verhardingen te voorzien (cf. bestemming zone voor wonen in kerngebied (A & B) en projectzones). Bovendien zullen de activiteiten die mogelijk gemaakt worden binnen het plangebied geen aanleiding geven tot aanzienlijke verontreiniging van het grondwater. Eventuele accidentele grondwaterverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten door het behouden van de activiteiten in KMO en ambachten (die tevens binnen de geldende planologische context ook kunnen behouden blijven), maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit door mogelijks grondverzet/calamiteiten/interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/VLAREBO/VLAREM/VLAREMA.

Verder zet het RUP in op het onthardingsverhaal binnen het plangebied. Bijgevolg is ten opzichte van de huidige juridisch planologische situatie geen aanzienlijk negatief effect ten aanzien van het grondwater te verwachten.

#### *t.o.v. de bestaande toestand*

Het plan voorziet niet in een significante wijziging van bijkomende verharding waarbij aanzienlijke effecten op het grondwater te verwachten zijn.

Voor de site Vanbreuze (projectgebied) maakt het RUP wel een kernversterking mogelijk. Dit zal aanleiding geven tot het realiseren van bijkomende bebouwing en verharding in functie van woningbouw. Deze zone is echter wel gesitueerd op een ideale verdichtingslocatie, nabij het station, en omgeven door woonweefsel.

Het is de bedoeling dat de bijkomende verharding door de woonontwikkelingen (zone in kerngebied A & B en de projectzones) gebundeld worden zodanig dat er meer ruimte vrijkomt voor onverharde zones. Bovendien worden er beperkingen gesteld aan de verhardingsgraad met een max. B/T-index gekoppeld aan de projectzones en worden er voldoende onverharde zones voorzien om het grondwaterpeil zo weinig mogelijk te beïnvloeden. Er wordt binnen het zone voor wonen in kerngebied A en B en de projectzones een eenduidige G/T-index mee opgenomen. Binnen de projectzones wordt dan zelf gedetailleerd opgenomen hoeveel van de G/T-index minstens moet bestaan uit een waterdoorlatende oppervlakte met volle grond en beplant is.

Binnen het RUP zullen verder ook nog de nodige bepalingen worden opgenomen om in het algemeen de bijkomende verhardingen tot een minimum te beperken en om - waar mogelijk - gebruik te maken van waterdoorlatende en/of halfverharde materialen. De footprint van nieuwe woningen en verhardingen in de tuinzones worden beperkt. Er worden bijgevolg geen negatieve effecten op grondwater verwacht.

#### *Algemeen*

Rekening houdend met de aard van het plan 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

### Referentiesituatie

Het gebied is niet gekarteerd als een overstromingsgevoelig gebied fluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2023).

Het plangebied valt wel gedeeltelijk binnen de aanduiding van de overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2023). Vooral ter hoogte van de spoorweg, de Heirbaan, de Kouterlaan en de Vitsgaard.

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



| Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2024)

### Effectenbespreking

Het plan voorziet geen ingrepen op waterlopen of oevers.

Rekening houdend met de aard van het plan – zoals de niet relevante wijzigingen (t.o.v. de planologische toestand) en beperkte wijzigingen (t.o.v. de bestaande toestand, projectgebied site Vanbreuze) in de verhardingsgraad – en het gegeven dat er in het plan geen waterlopen zijn gelegen met een waardevolle structuurkwaliteit, er quasi geen overstromingsgevoelige gebieden in/nabij het plangebied – en meer specifiek site Vanbreuze – 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. Dit geldt zowel voor de planologische als voor de bestaande toestand.

## Afvalwater

### 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 (oranje arcering).



#### Legende

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

| Zoneringskaart (VMM, 2024)

#### Effectenbespreking

Rekening houdend met de aard van het plan zoals:

- een beperkt te verwachten aandeel aan bijkomend afvalwater omdat de planologische bestemming vandaag al volledig woongebied is en het plangebied vandaag al quasi volledig ontwikkeld is (t.o.v. de bestaande toestand wijkt dit lichtjes af bij de site Vanbreuze waarbij nieuwe woonontwikkelingen te verwachten zijn. Deze zullen echter geen significante invloed hebben op het afvalwater.
- het gegeven dat het plan kan aansluiten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater.

Kan er redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

Dit geldt zowel ten opzichte van de planologische als voor de bestaande referentietoestand.

#### 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<br>Biodiversiteit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | potentiële<br>ingrepen | discipline | Ja                                  | Nee                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Biotoopverlies / biotoopwijziging                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                        |            |                                     |                                     |
| <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)?                                                                           |                        |            |                                     |                                     |
| Rustverstoring (door geluid en lucht)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                        |            |                                     |                                     |
| Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadion/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"/> |
| Barrièrevorming en versnippering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                        |            |                                     |                                     |

|                                                                                                                                                                                                                                |                          |                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 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 fysieke 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

#### Referentiesituatie

##### Biotoopverlies

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

Het dichtstbijzijnde VEN-gebied is gelegen op ca. 800 m ten oosten van het plangebied zijnde Broevink-Kemmeke. De dichtstbijzijnde speciale beschermingszones is gelegen op ca. 2,5 km ten noorden van het plangebied en betreft het habitatrichtlijngebied "Bossen van het zuidoosten van de Zandleemstreek". Binnen deze zone zijn volgende actuele habitats terug te vinden.

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'.



#### 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, 2024)

### Effectenbespreking

#### *t.o.v. de bestaande toestand*

Ten opzichte van de bestaande referentiesituatie zijn bijkomende vervoersbewegingen en bijhorende deposities te verwachten door de ontwikkeling van de projectzones. Het aantal bijkomende autoverplaatsingen wordt geschat op ca. 603 vervoersbewegingen per dag (zie bespreking onder discipline Mens en Ruimte - mobiliteit).

Mogelijk effect op habitatrichtlijngebied: De meest stikstofgevoelige actueel aanwezige habitat betreft Droge Europese Heide (KDW van 15 Kg N/ha.j) en is gelegen op ca. 3,5 km van het plangebied. Gelet op de ruime afstand en de onwaarschijnlijkheid dat het gegenereerde verkeer binnen het plangebied zal ontsluiten richting/via het habitatrichtlijngebied (alle hoofdontsluitingswegen vanaf het plangebied bevinden zich op ruime afstand van het habitatrichtlijngebied) kan redelijkerwijs verondersteld worden dat het planvoornemen geen betekenisvolle impact zal hebben op de speciale beschermingszone.

Mogelijk effect op VEN-gebied: De meest stikstofgevoelige actueel aanwezige habitat betreft een Beekbegeleidend vogelkers-essenbos en essen-iepenbos (KDW van 28 Kg N/ha.j) en is gelegen op ca. 1 km van het plangebied. De meest recent berekende achtergronddepositiewaarde voor deze zone is 18,6 Kg N/ha.j (geoloket VMM). Rekening houdende met de afstand ten opzichte van het plangebied (ca. 1 km) de afstand ten opzichte van de weg (ca. 165 m ten opzichte van de Asbeekweg) en de geschatte verkeersgeneratie (ca. 603 vervoersbewegingen) kan uitgegaan worden van een stikstofdepositie kleiner dan 0,02 Kg N/ha.j (zie onderstaande tabel).

| # bewegingen per dag | Op de weg (kg N/ha.j.) | Vlak naast de weg (0 – 20m) kg N/ha.j. | Verder dan 20m naast de weg kg N/ha.j. |
|----------------------|------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|
| 300                  | < 0,015 kg N           | < 0,01 kg N                            | < 0,01 kg N                            |
| 1.000                | Max 0,05 kg N          | < 0,03 kg N                            | < 0,02 kg N                            |
| 2.000                | Max 0,09 kg N          | < 0,06 kg N                            | < 0,04 kg N                            |
| 3.000                | Max 0,14 kg N          | < 0,09 kg N                            | < 0,06 kg N                            |
| 10.000               | 0,40 – 0,45 kg N       | 0,25 – 0,30 kg N                       | Max 0,2 kg N (0,06 kg N op 200m)       |

De som van de achtergronddepositie en de verwachte bijkomende depositie vanuit het planvoornemen (18,8 Kg N/ha.j) blijft bijgevolg lager dan de KDW van het meest kwetsbare naburige stikstofgevoelige vegetatietypes (28 Kg N/ha.j). Er kan bijgevolg besloten worden dat er binnen VEN-gebied geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal plaatsvinden door uitvoering van het planvoornemen.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er in 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.

#### *t.o.v. de planologische toestand*

De aanpassingen aan de huidige planologische context zijn niet van die aard dat er een relevante grondwaterstandswijziging of een belangrijke bijkomende verzuring of vermessing zal optreden, waardoor bestaande waardevolle habitats zullen wijzigen of gewenste habitats zich niet meer kunnen ontwikkelen. Er worden geen aanzienlijk milieubelastende inrichtingen voorzien energiecentrales en raffinaderijen, grondwaterwinningen, intensieve landbouw,... Bovendien wordt met de verlaagde woondichtheid binnen de projectzone Vanbreuze een daling verwacht van het aantal bijkomende vervoersbewegingen en bijhorende deposities (zie bespreking onder discipline Mens en Ruimte - mobiliteit).

Daarnaast worden geen zones voor industriële activiteiten met relevante stikstofdeposities (zoals vb. energiebedrijven en raffinaderijen) als doeltipe voorzien.

Rekening houdend met de aard van het plan en de huidige planologisch context worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op biotoopverlies/-wijziging verwacht.

#### 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                          |                                     |
| <i>Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |                                     |
| 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"/> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>o Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, ...)?</li> <li>o Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?</li> <li>o Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon?</li> </ul> |                          |                                     |
| <i>Uitzicht</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                          |                                     |

---

Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals:



- Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv gebouwen) of infrastructuren (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

##### 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 landschapstructuren, 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. Dit zowel ten aanzien van de planologische toestand als de bestaande toestand van het plangebied.

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.

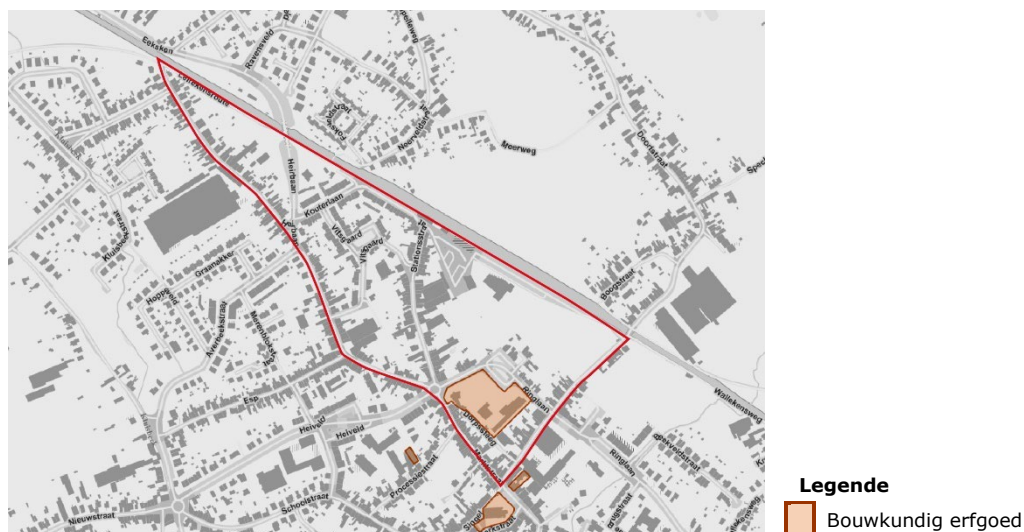
### Bouwkundig erfgoed

#### Referentietoestand

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

- Notariaat en notarishoning 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 zijn er momenteel nog geen archeologische zones gekend.



| Bouwkundig erfgoed (Geopunt Vlaanderen, 2024)



#### Legende

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

| Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorische landschappen en archeologische zones (Geopunt Vlaanderen, 2024)

#### 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 notarishuizing 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. Dit zowel ten aanzien van de planologische als de bestaande toestand van het plangebied.

#### Archeologie

##### Referentietoestand

De Centrale Archeologische Inventaris (CAI) is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Binnen het RUP zijn er momenteel nog geen archeologische gegevens gekend (Onroerend Erfgoed, 2023).

##### Effectenbespreking

Rekening houdend met de ligging van het plan binnen een gebied waar nog geen archeologische gekend zijn, dient er rekening mee gehouden te worden dat er bij de omgevingsvergunningsaanvragen voor de projectzones een archeologienota's dient opgemaakt te worden. Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er waar nodig een archeologienota dient opgemaakt te worden, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed optreden. Dit zowel ten aanzien van de planologische toestand als de bestaande toestand.

#### 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, ...)?                                                                                                     | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen?                                                                                                                                                            | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| Ruimtelijke aspecten                                                                                                                                                                                                                             |                                     |                                     |
| <i>Ruimtegebruik (er wordt tevens verwezen naar de plandoelstellingen en beschrijvingen)</i>                                                                                                                                                     |                                     |                                     |
| 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"/> |
| <i>Ruimtebeleving</i>                                                                                                                                                                                                                            |                                     |                                     |
| 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, ...) (zie tevens discipline mobiliteit)?                                                                 | <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, infrastructuur (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen...)? | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |

## Mobiliteit

### Referentiesituatie

Voor dit luik wordt het STOP-principe toegepast (stappen / trappen / openbaar vervoer / personenvervoer). Hieronder wordt elk aspect van dit principe apart belicht.

#### *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 ten noorden van 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.

#### *Personenvervoer*

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

#### *Algemeen*

Voor dit luik wordt het STOP-principe toegepast (stappen / trappen / openbaar vervoer / personenvervoer). Hieronder wordt elk aspect van dit principe apart belicht.

#### *Stappen*

Het RUP zal aandacht besteden aan de doorwaadbaarheid voor traag verkeer door de aanduiding van nieuwe wandelverbindingen.

Het 'Herziening RUP Station' voorziet binnen wandelafstand van het station in nieuwe wandel- en fietsverbindingen:

- tracé 1: verbinding tussen de Ringlaan en het stationsplein doorheen de begraafplaats;

- tracé 2: verbinding tussen de Stationsstraat en het stationsplein ten noordwesten van de begraafplaats en doorheen site De Donder;
- tracé 3: verbinding tussen de Fabriekstraat, het stationsplein en de aansluiting op de fietssnelweg in de Stationsstraat (ten westen van het station).

Deze extra trage verbindingen maken het station extra toegankelijk ten opzicht van zijn omgeving.

Daarnaast worden via het RUP ook voorzien in meerdere pleinen (conform het RUP Station): één aan het station, één aan de Ringlaan en één ter hoogte van Vitsgaard. Deze pleinen zijn verkeersvriendelijke verblijfsgebieden die onderdeel uitmaken van een integraal langzaam verkeersnetwerk.

Deze ingrepen zullen een positief effect hebben op de doorwaadbaarheid van het plangebied.

#### *Trappen*

Zoals reeds gesteld zal het RUP ook aandacht besteden aan de doorwaadbaarheid voor traag verkeer door de aanduiding van nieuwe fietsverbindingen.

Voor heel langzaam en lokaal gebruik zullen de trage verbindingen die bij de stappers werden besproken ook gebruikt kunnen worden:

- tracé 1: verbinding tussen de Ringlaan en het stationsplein doorheen de begraafplaats;
- tracé 2: verbinding tussen de Stationsstraat en het stationsplein ten noordwesten van de begraafplaats en doorheen site De Donder (art. 6.4);
- tracé 3: verbinding tussen de Fabriekstraat, het stationsplein en de aansluiting op de fietssnelweg in de Stationsstraat (ten westen van het station);

Binnen het plangebied wordt de fietsroute ten noorden van het station aangeduid als een 'non-stop hoofdroute', fietssnelweg F27. Deze fietssnelweg volgt het traject van de vroegere spoorlijn 61 Mortsel/Kontich-Aalst. Deze fietssnelweg is vandaag nog niet helemaal gerealiseerd als fietssnelweg, maar de route is wel grotendeels al goed te befietzen. Verder passeert er ten zuiden van het station ook een bestaande lokale fietsverbinding. Deze lokale en bovenlokale verbindingen zorgen voor een goede toegankelijkheid van het station en het plangebied.

De spoorwegnetbeheerder 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 zal er binnen het RUP een fietstunnel ter hoogte van de spoorwegovergang opgenomen worden. De Fabriekstraat krijgt hierbij een nieuw straatprofiel dat zich hoofdzakelijk ijkt op het traag verkeer en het uitzonderlijk plaatselijk verkeer. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langs de Fabriekstraat en in uiterst beperkte mate door de nieuwe ontwikkeling in de projectzone 'site Vanbreuze'.

Al deze ingrepen zullen een positief effect hebben op de doorwaadbaarheid van het plangebied.

#### *Openbaar vervoer*

Het Stationsplein wordt ingericht als knooppunt tussen openbaar rail- en busvervoer, met voldoende ruimte voor het organiseren van de bushaltes en de nodige manoeuvreerruimte.

Door de gemeente werd beslist om grenzend aan de begraafplaats een nieuwe ontsluiting te voorzien tussen de Ringlaan en de Stationsstraat. Dit om het eerste deel van de Stationsstraat (tussen rotonde en stationsgebouw) te vrijwaren van busverkeer.

Het RUP houdt de mogelijkheid open om de nieuwe ontsluitingsweg ter hoogte van de aansluiting op de Stationsstraat al dan niet te voorzien van een knip. Het dwingend opnemen van de knip binnen het RUP is echter niet wenselijk gezien buslijn 23 (richting Dendermonde) baat heeft bij een directe aansluiting op de Stationsstraat. Deze buslijn dwingen om via de

nieuwe ontsluitingsweg richting de Ringlaan te rijden heeft geen enkel voordeel omdat op die manier de Stationsstraat opnieuw belast zou worden. Indien noodzakelijk zal de gemeente deze optie verder onderzoeken.

De inrichting van het RUP zal bijgevolg positieve gevolgen hebben voor een vlotte en directe doorstroming van het busverkeer.

#### *Personenvervoer*

Het RUP zal meer aandacht besteden aan de bestendiging/vormgeving van de pendelparking.

De herziening van het RUP wenst ook een oplossing aan te reiken voor de ontsluiting van de site Vanbreuze op de Ringlaan, gezien een ontsluiting langsheen de Fabriekstraat niet langer wenselijk is. De spoorwegnetbeheerder Infrabel zal namelijk op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat sluiten om de kruising met het autoverkeer op te heffen. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich enkel nog beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langsheen de Fabriekstraat en in uiterst beperkte mate door de nieuwe ontwikkeling in de projectzone 'site Vanbreuze'.

Door de Fabriekstraat minder autodominant te willen maken, dient de ontwikkeling van het overgrote deel van de projectzone Vanbreuze op een alternatieve manier ontsloten te worden. Door de gemeente werd beslist om grenzend aan de begraafplaats een nieuwe ontsluiting te voorzien tussen de Ringlaan en Stationsstraat. Op die manier kan meteen aangesloten worden op de boulevard Heiveld-Ringlaan en de Fabriekstraat (en tevens ook de Stationsstraat) gevrijwaard worden van bijkomend personenverkeer komende van de site Vanbreuze. In het kader van het RUP wordt hiervoor een onteigeningsplan opgemaakt.

Het RUP houdt de mogelijkheid open om de nieuwe ontsluitingsweg ter hoogte van de aansluiting op de Stationsstraat al dan niet te voorzien van een knip. Het dwingend opnemen van de knip binnen het RUP is echter niet wenselijk gezien de noodzaak hiertoe op dit moment niet aangetoond kan worden. De gemeente zal dit echter verder opvolgen na de aanleg van de ontsluitingsweg.

#### *t.o.v. de planologische toestand*

Als gevolg van de verdichting met bijkomende woonentiteiten en aan het wonen verwante voorzieningen binnen de zones voor wonen in kerngebied A en B kan een beperkte toename van het autoverkeer worden verwacht. Daar deze gebieden in de huidige juridisch planologische context reeds ontwikkeld kunnen worden in functie van wonen, wordt ten opzichte van de planologische toestand een neutraal effect verwacht op de mobiliteit.

Binnen de projectzones Vanbreuze worden de bijkomende bouwmogelijkheden bovendien ingeperkt. Binnen de huidige planologische toestand kunnen er namelijk ca. 252 wooneenheden gerealiseerd worden.

Zone voor wonen rond stationsplein: toegelaten max. BVO van ca. 8.525 m<sup>2</sup>. Minus 20% voor circulatieruimte, bergruimte, technische lokalen,... komt dit op ca. 6.820 m<sup>2</sup>. Gerekend aan 80 m<sup>2</sup> per wooneenheid zijn ca. 85 wooneenheden te realiseren.

Zone voor wonen op site Vanbreuze: toegelaten max. BVO van ca. 16.746 m<sup>2</sup>. Minus 20% voor circulatieruimte, bergruimte, technische lokalen,... komt dit op ca. 13.397 m<sup>2</sup>. Gerekend aan 80 m<sup>2</sup> per wooneenheid zijn ca. 167 wooneenheden te realiseren.

Totaal: 252 wooneenheden

Binnen de herziening van het RUP Station wordt het maximum aantal ontwikkelbare wooneenheden binnen projectzone Vanbreuze teruggebracht tot ca. 171 wooneenheden (zie tabel infra voor berekening). Dit door het inbouwen van een minimumoppervlakte voor centrumondersteunende functies, het drukken van de maximale V/T-index en het verkleinen van de projectzones. Projectzone site De Donder voorziet daarnaast nog een ontwikkeling van maximaal ca. 21 wooneenheden (zie tabel infra voor berekening). Het totaal aan ontwikkelbare wooneenheden binnen de projectzones komt zo aan ca. 192.

Het planvoornemen voorziet bijgevolg geen noemenswaardige wijziging in de verkeersgeneratie. Het maximale woonprogramma van de projectzones wordt teruggeschoefd met ca. 60 wooneenheden waardoor eerder een daling van de vervoersbewegingen te verwachten valt. De afwikkeling gebeurt via de beoogde ontsluitingsweg langsheen de begraafplaats waardoor eenvoudig kan aangesloten worden op de as Heiveld-Ringlaan. Hierdoor zijn ook geen problemen te verwachten wat betreft verkeersafwikkeling.

De ondersteunende invullingen die voorzien worden zijn bedoeld voor het versterken van de stationsomgeving en het centrum van Opwijk. Hierbij zet het RUP maximaal in op de mogelijke implementatie van een kwaliteitsvol openbaar vervoersnetwerk en een goede ontsluiting voor traag verkeer. Zodoende wordt het gebruik van duurzame vervoersmodi gestimuleerd wat betreft het voortraject naar het station voor pendelaars en het gebruik van de centrumondersteunende functies voor inwoners van Opwijk.

Het planvoornemen voorziet de mogelijkheid om bestaande vergunde activiteiten in KMO en ambachten binnen het plangebied te behouden, dit zoals in de geldende planologische context. De geldende bepalingen inzake verweefbaarheid met het wonen worden overgenomen. Bijkomend zal het RUP meegeven dat het parkeren op eigen terrein moet voorzien worden om afwenteling op het openbaar domein te kunnen weren.

#### *t.o.v. de bestaande toestand*

Ten opzichte van de bestaande toestand is er wel een toenemende verkeersgeneratie te verwachten binnen de projectzones 'site Vanbreuze' en 'site De Donder'. 'Site Vanbreuze' werd binnen het huidige RUP Station wel reeds opgenomen, maar is tot op de dag van vandaag nog niet ontwikkeld.

Zowel voor 'site Vanbreuze' als 'site De Donder' wordt een gemengd woonproject voorop gesteld. Hierbij wordt een mengvorm van wonen met centrumondersteunende functies mogelijk gemaakt.

Het maximale ontwikkelingsprogramma (wonen en centrumondersteunende functies) dat toegelaten wordt binnen de herziening van het RUP is in onderstaande tabel weergegeven.

| Maximaal woonscenario                                                    |                                                          |                                                      |                                |                 |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|
|                                                                          | projectzone 1 - deelzone B - zone rond het stationsplein | projectzone 1 - deelzone C - zone voor wonen op site | projectzone 2 - site De Donder | TOTAAL          |
| Bruto oppervlakte (m <sup>2</sup> )                                      | 5915                                                     | 15831                                                | 3067                           |                 |
| B/T                                                                      | 0,45                                                     | 0,3                                                  | 0,4                            |                 |
| V/T                                                                      | 1,35                                                     | 0,9                                                  | 1                              |                 |
| Bruto vloeroppervlakte (BVO) (m <sup>2</sup> )                           | 7985,25                                                  | 14247,9                                              | 3067                           | 25300,15        |
| max. woningen binnen BVO (%)                                             | 75                                                       | 85                                                   | 75                             |                 |
| circulatie, berguimte, technische lokalen,... (%)                        | 20                                                       | 20                                                   | 20                             |                 |
| <b>Bruto oppervlakte woningen (m<sup>2</sup>)</b>                        | <b>4391,89</b>                                           | <b>9261,135</b>                                      | <b>1686,85</b>                 | <b>15339,87</b> |
| gemiddelde oppervlakte per woning (m <sup>2</sup> )                      | 80                                                       | 80                                                   | 80                             |                 |
| <b>aantal realiseerbare woningen</b>                                     | <b>55</b>                                                | <b>116</b>                                           | <b>21</b>                      | <b>192</b>      |
| centrumondersteunende functies (%)                                       | 25                                                       | 15                                                   | 25                             |                 |
| <b>brutto oppervlakte centrumondersteunende functies (m<sup>2</sup>)</b> | <b>1996,31</b>                                           | <b>2137,19</b>                                       | <b>766,75</b>                  | <b>4900,25</b>  |
| minimale G/T                                                             | 0,35                                                     | 0,5                                                  | 0,3                            |                 |
| <b>minimale bruto G/T oppervlakte (m<sup>2</sup>)</b>                    | <b>2070,25</b>                                           | <b>7915,5</b>                                        | <b>920,1</b>                   | <b>10905,85</b> |

| Tabel met weergave van de cijfers volgens een maximaal woonscenario (eigen verwerking)<sup>6 7</sup>

Zoals de cijfers hierboven aangeven, zijn in het absoluut maximaal woonscenario 192 nieuwe woningen realiseerbaar binnen de projectzones van de herziening van het RUP Station. Bovendien dienen we mee te geven dat we met deze tabel een absoluut maximum berekenen en dat de gemiddelde netto vloeroppervlakte van de uiteindelijke wooneenheden ook iets hoger kunnen liggen dan deze 80 m<sup>2</sup>, met minder wooneenheden als resultaat.

Naast de ca. 192 wooneenheden is in dit absoluut maximumscenario eveneens een oppervlakte van ca. 4.900 m<sup>2</sup> aan centrumondersteunende functies voorzien.

<sup>6</sup> Gemiddelde grootte van de huishoudens - bron: Huishoudensvooruitzichten: aantal en groei | Vlaanderen.be, geraadpleegd op 21/06/2023

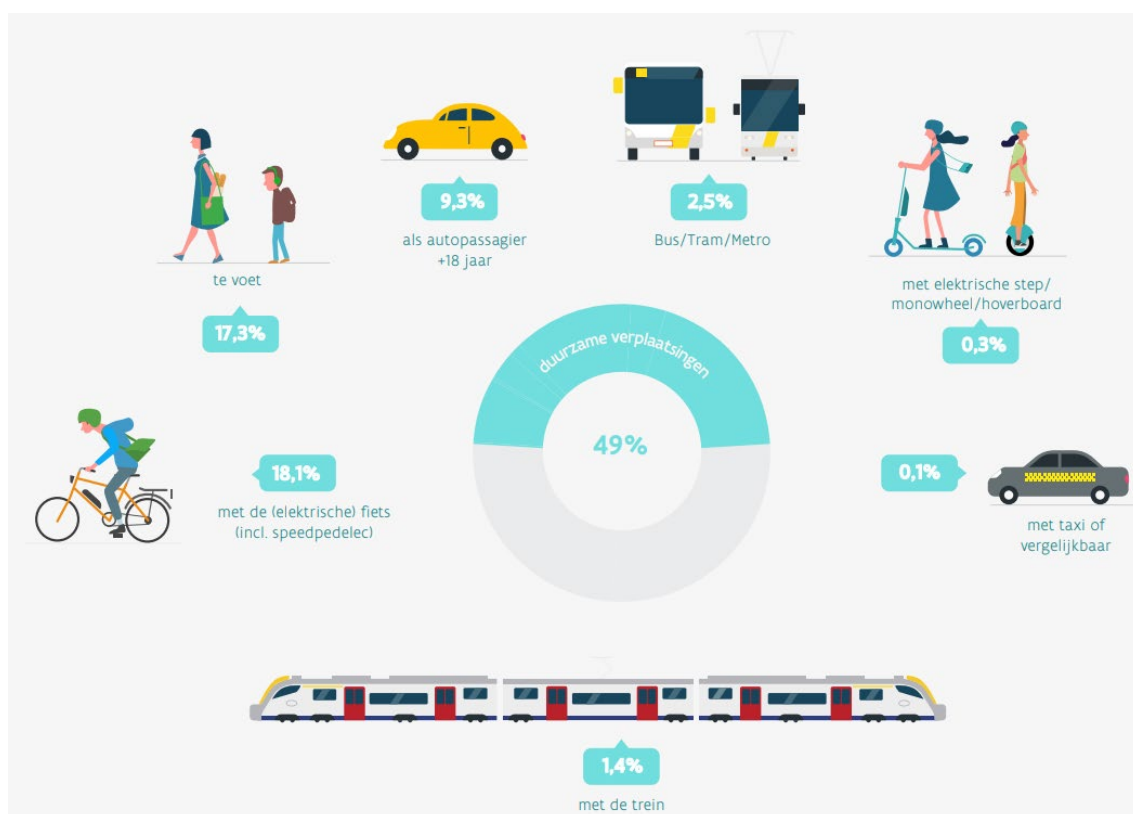
<sup>7</sup> GAVPPPD – bron: onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) 6, analyserapport 2023

Het totale ontwikkelingsprogramma (wonen en centrumondersteunende functies) zal impact hebben op het aantal verplaatsingen in de directe omgeving van de herziening van het 'RUP Station'. Er wordt in onderstaande berekeningen aangenomen dat voornamelijk de verplaatsingen per auto van invloed kunnen zijn voor het milieu, en niet zozeer verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets,... (zijnde de duurzame verplaatsingen).

In wat volgt wordt het aantal autoverplaatsingen volgens het maximaal woonscenario berekend. Eerst wordt het aantal verplaatsingen ten gevolge van het bijkomende aantal huishoudens berekend. Aangezien er geen specifiek cijfermateriaal voorhanden is voor de gemeente Opwijk worden Vlaamse gemiddelden gehanteerd (bron: 'Rapporten OVG Vlaanderen', onderzoek verplaatsingsgedrag 6, analyserapport 2023).

|                                                               |              |
|---------------------------------------------------------------|--------------|
| Gemiddelde grootte van de huishoudens                         | 2,25         |
| GAVPPPD (Gemiddeld Aantal Verplaatsingen Per Persoon Per Dag) | 2,74         |
| <b>Aantal verplaatsingen per dag per huishouden</b>           | <b>6,165</b> |

| Tabel met weergave van het aantal verplaatsingen per dag per huishouden (eigen verwerking)



| Verplaatsingen – 51% met de auto en 49% duurzame verplaatsingen, bron: GAVPPPD - onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) 6 - analyserapport 2023

| scenario maximaal ingevuld met wonen                           |                                        |                                        |                                             |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                                | max. aantal realiseerbare wooneenheden | totaal aantal verplaatsingen (GAVPPPD) | totaal aantal verplaatsingen per auto (51%) |
| projectzone 1 - deelzone B - zone rond het stationsplein       | 55                                     | 338,4                                  | 172,6                                       |
| projectzone 1 - deelzone C - zone voor wonen op site Vanbreuze | 116                                    | 713,7                                  | 364,0                                       |
| projectzone 2 - site De Donder                                 | 21                                     | 130,0                                  | 66,3                                        |
| <b>TOTAAL</b>                                                  |                                        | <b>1182,1</b>                          | <b>602,9</b>                                |
| Tijdens spits (7u00 - 9u00 en 16u00 - 18u00): 10%/uur          |                                        |                                        | <b>120,6</b>                                |

- | Tabel maximaal woonsценario met weergave van de personenauto equivalenten per tijdsblok van 2 uur (eigen verwerking)

In het maximaal woonsценario wordt het aantal bijkomende verplaatsingen begroot op ca. 1.182 verplaatsingen. Dit cijfer moet echter genuanceerd worden. Het gaat hier om verplaatsingen waarin zowel de auto als duurzame vervoersmodi (het openbaar vervoer, motorfiets, fiets,..) vervat zitten; en dit verspreid over de ganse dag (24u). Binnen het kader van de m.e.r.-screening is met name het autoverkeer van betekenisvolle impact op het milieu.

In de herziening van het RUP Station bedraagt het totaal aantal autoverplaatsingen per dag ca. 603 (bron: 'Rapporten OVG Vlaanderen', onderzoek verplaatsingsgedrag 6, analyserapport 2023). Dit cijfer geldt voor een tijdspanne van 24u. Voor het bepalen van de impact op de omgeving, zijn echter het aantal autoverplaatsingen tijdens de piekuren cruciaal (het zgn. 'worst case scenario'). Tijdens de spits (tussen 7h00 en 9h00 en 16h00 en 18h00) worden ca. 60 bijkomende autoverplaatsingen per uur verwacht. Hierbij wordt nog geen rekening gehouden met de zeer goede ligging nabij het station. Site Vanbreuze en site De Donder zijn 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. Er wordt binnen het RUP dan ook maximaal ingezet op het kunnen realiseren van een kwaliteitsvol openbaar vervoersnetwerk.

Het RUP zal doorheen de projectzones ook nieuwe linken en verbindingen voorzien ten behoeve van een betere doorwaadbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid voor de trage weggebruiker. Er zal steeds gestreefd worden naar een goede doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers. Voorliggende cijfers zijn dus een absoluut maximum en zullen in de praktijk gereduceerd kunnen worden (nabijheid van het station, de bushaltes, fietssnelwegen en andere fietsverbindingen en trage wegen). Aanzienlijke effecten op mens-mobiliteit worden dan ook niet verwacht.

#### Ruimtelijke aspecten

##### Referentiesituatie

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

##### Effectenbespreking

###### *t.o.v. de planologische toestand*

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). Binnen de projectzones

worden B/T-indexen opgenomen om de footprint van de ontwikkeling te kunnen sturen. Voor Projectzone Vanbreuze wordt een lagere B/T-index opgenomen (max. B/T van 0,3) dan momenteel voorzien binnen het huidige RUP (max. B/T van 0,45). Zodoende wordt meer ademruimte gegeven aan de nieuwe ontwikkeling. Bijgevolg zijn er geen aanzienlijke effecten te verwachten.

#### *t.o.v. de bestaande toestand*

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.

Het realiseren van een woonontwikkeling met ruimte voor centrumondersteunende functies vloeit voort uit de visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat stelt dat een stationsomgeving de ideale locatie is om verder te verdichten.

Bijkomend wordt er ook ingezet op verfraaiing door de braakliggende terreinen te voorzien van een kwalitatieve invulling. De nieuwe stedelijke ontwikkeling zal redelijkerwijs leiden tot een meer kwalitatieve ruimte met belevingswaarde en sociale controle door de komst van nieuwe woongebouwen en publieke ruimte(s).

Het RUP legt de nodige randvoorwaarden vast om een kwalitatieve ruimtebeleving te kunnen garanderen. Aandacht gaat hierbij naar een afstemming van het gabarit op de omgeving zodat de draagkracht niet overschreden wordt. Ook hinderlijke inkijk dient vermeden te worden.

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.

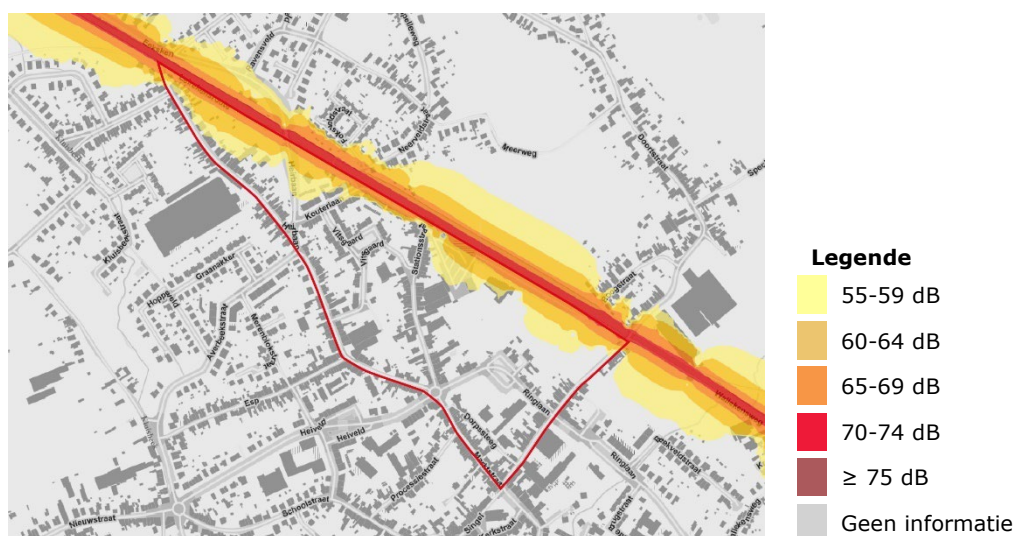
#### Gezondheid

##### Referentiesituatie

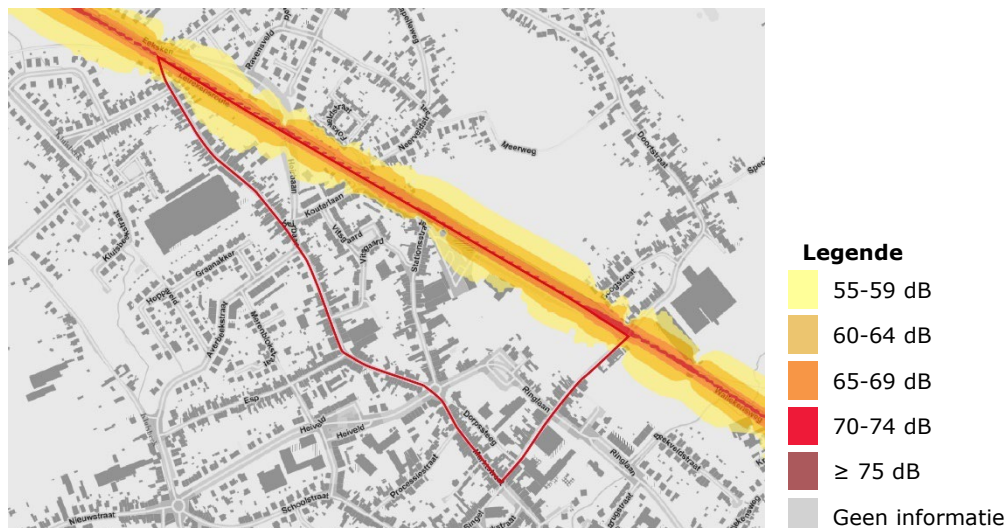
Binnen het plangebied zijn kwetsbare functies gesitueerd onder de vorm van woningen.

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 immissie van geluid en trillingen dringt enkel in het noorden het plangebied binnen.



| Geluidsbelastingskaart treinverkeer, overdag (Geopunt Vlaanderen, 2024)



| Geluidsbelastingskaart treinverkeer, 's nachts (Geopunt Vlaanderen, 2024)

De gegevens van de Vlaamse Milieumaatschappij met betrekking tot de luchtkwaliteit in Vlaanderen geven een beeld van de luchtkwaliteit in het plangebied<sup>8</sup>. Ter hoogte van het plangebied bedraagt het jaargemiddelde voor NO<sub>2</sub> ca. 9 µg/m<sup>3</sup> en dit voor PM<sub>10</sub> ca. 18 µg/m<sup>3</sup> (geoloket VMM). Beiden blijven ruim onder de Europese norm. Het daggemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup> werd in 2023 3 maal overschreden (cf. dichtstbijzijnde meetstation te Vilvoorde, geoloket VMM) wat eveneens onder de Europese norm ligt. Er kan dan ook gesteld worden dat het plangebied wordt gekenmerkt door een goede luchtkwaliteit.

#### Effectenbespreking

##### *t.o.v. de planologische toestand*

Ten aanzien van de planologische toestand voorziet het plan geen bijkomende kwetsbare functies. Het plan genereert geen bijkomende verkeer of geluids- en luchtemissies. Aanzienlijke effecten ten aanzien van gezondheid worden niet verwacht.

##### *t.o.v. de bestaande toestand*

Ten aanzien van de bestaande toestand worden er wel bijkomende kwetsbare functies verwacht. Het planvoornemen voorziet een woonfunctie nabij de spoorweg (site Vanbreuze). Het RUP zal binnen de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen opnemen die een goede ruimtelijke inplanting garanderen (bvb. afstand t.a.v. de spoorweg 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.

Het plan zal slechts een beperkte toename aan 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). Voorliggend RUP maakt verder geen activiteiten mogelijk die kunnen resulteren in een aanzienlijk negatief effect op de luchtkwaliteit in het gebied en de omgeving. De toename van het gemotoriseerd verkeer is namelijk niet aanzienlijk.

Aanzienlijke effecten ten aanzien van gezondheid worden dan ook niet verwacht.

<sup>8</sup> De pollutanten NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM<sub>10</sub> (fijn stof) zijn hiervoor de belangrijkste indicatoren in Vlaanderen. De huidige geldende Europees vastgelegde jaargrenswaarde bedraagt voor de betrokken pollutanten NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> 40 µg/m<sup>3</sup>. Bovendien mag voor PM<sub>10</sub> een daggemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup> niet meer dan 35 keer per jaar overschreden worden.

## 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.

## Conclusie discipline mens & ruimte

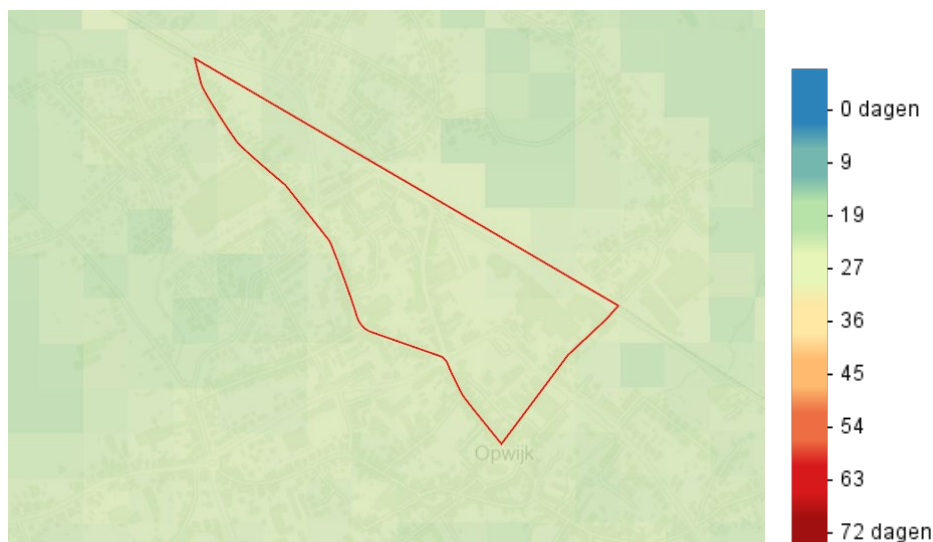
Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mens – ruimtelijke aspecten, gezondheid en veiligheid te verwachten zijn.

## Atmosfeer & klimatologische factoren

### Hitte

#### Referentiesituatie

Steden in Vlaanderen krijgen heel wat vaker te kampen met hittestress dan de landelijke omgeving. Overdag, en nog vaker 's nachts, stijgt de temperatuur in de steden boven de gezondheidsdrempels van respectievelijk 29,6°C en 18,2°C uit. Hoe groter de stad, hoe groter het effect. Het plangebied bevindt zich in Opwijk, binnen de provincie Vlaams-Brabant.



| Aantal hittegolfdagen - scenario hoge impact 2050 (Klimaatportaal Vlaanderen, 2024)

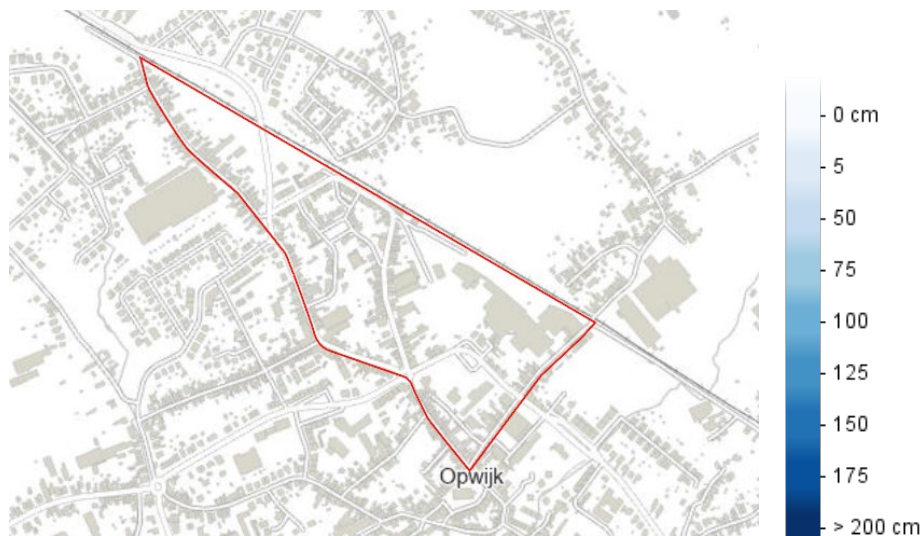
#### Effectenbespreking

Op de kaart van het aantal hittegolfdagen kan de klimaatverandering met betrekking tot hitte geïnterpreteerd worden. Onder het huidige klimaat hebben we in Vlaanderen gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar. Bij het hoge-impactklimaatscenario kan dit oplopen naar gemiddeld 20 hittegolfdagen in een jaar in Vlaanderen. Ter hoogte van het plangebied zou het aantal hittegolfdagen tegen het jaar 2050 stijgen tot ongeveer 20 dagen op een jaar. Vooral jongere kinderen tot 4 jaar en 65-plussers blijken gevoelig aan hittestress. Het RUP voorziet geen kwetsbare instellingen (onderwijs, ziekenhuis, verzorgingstehuis,...) binnen het plangebied.

### Overstroming

#### Referentiesituatie

Voor een bespreking van de referentiesituatie wordt verwezen naar de toelichting onder discipline water.



| Waterdiepte bij overstroming - scenario hoge impact 2050 (Klimaatportaal Vlaanderen, 2024)

#### Effectenbespreking

Op de kaart van de aangroei overstroombaar gebied kan de klimaatverandering met betrekking tot overstroming geïnterpreteerd worden. Overstromingen vanuit rivieren of door intense neerslag veroorzaken geregeld schade in dichtbebouwd Vlaanderen. Door klimaatverandering met nattere winters en intensere neerslag kunnen er vaker overstromingen voorkomen, ook op plaatsen die tot nog toe niet overstroomden. Ter hoogte van het plangebied zou het overstromingsgevoelig gebied tegen het jaar 2050 niet aangroeien.

#### Conclusie discipline atmosfeer en 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

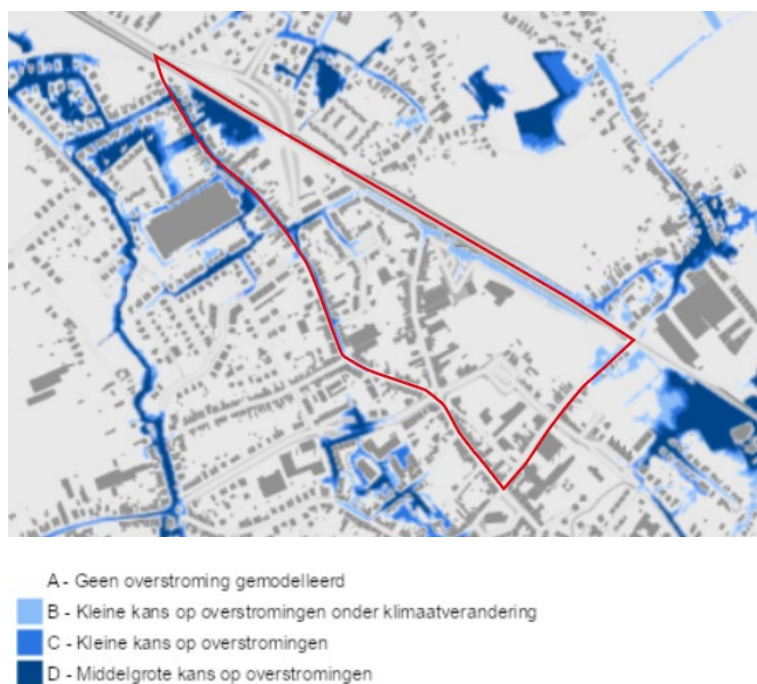
Het plangebied is niet gelegen in een overstromingsgevoelig gebied.



| Overstromingsgevoeligheid (Geopunt Vlaanderen, 2023)

Het gebied is niet gekarteerd als een overstromingsgevoelig gebied fluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2023).

Het plangebied valt wel gedeeltelijk binnen de aanduiding van de overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2023). Vooral ter hoogte van de spoorweg, de Heirbaan, de Kouterlaan en de Vitsgaard. Hier is een grotere kans op overstromingen.

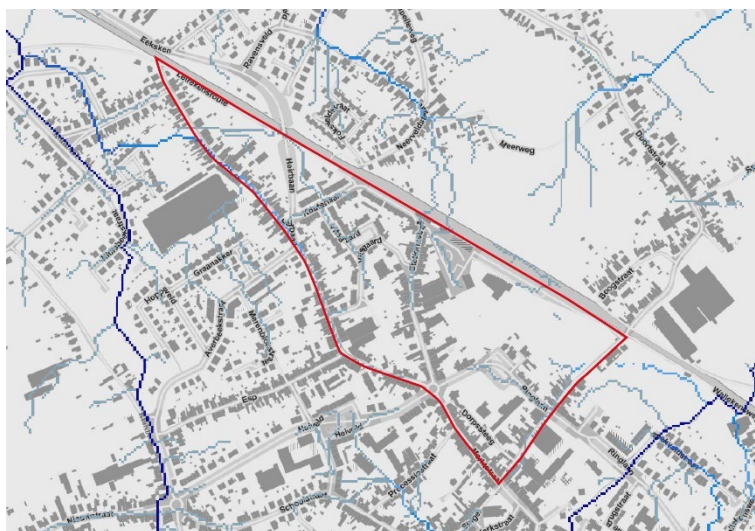


| Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (Geopunt Vlaanderen, 2024)

**Legende**

-  Overstroombaar door afspoelend exces hemelwater
-  Overstroombaar vanuit waterloop of door afstromend water
-  Overstroombaar vanuit waterloop
-  Niet van nature overstroombaar

| Van nature overstromingsgevoelig gebied (Geopunt Vlaanderen, 2024)



| Afstromingskaart (Geopunt Vlaanderen, 2024)

## Waterbeheerders (Vlaamse Hydrografische Atlas)

Binnen het plangebied is geen waterloop aanwezig.



| VHA-waterlopen (Geopunt Vlaanderen, 2024)

## 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, 2023)

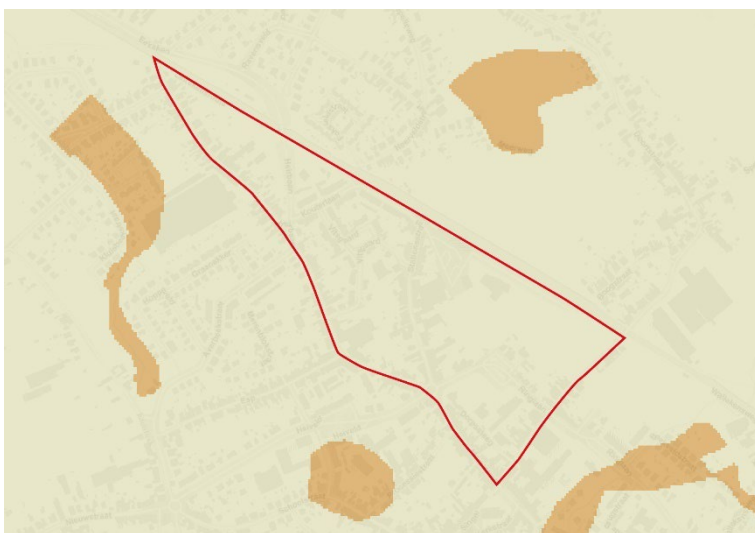
## Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

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, 2023)

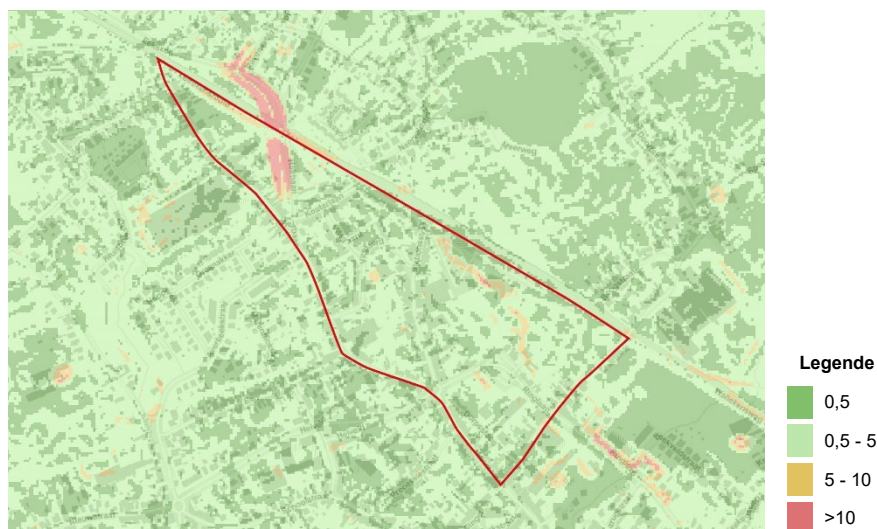
## Winterbedkaart

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, 2023)

## 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, 2023)

#### 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.

## RAADPLEGING PUBLIEK EN ADVIESVRAAG

In het kader van de opmaak van het RUP lagen de startnota en de procesnota tijdens de periode van 17 januari 2022 tot en met 18 maart 2022 ter inzage in het gemeentehuis en waren de nota's beschikbaar op de gemeentelijke website. Tijdens deze periode werden de bevoegde adviesinstanties geraadpleegd over de start- en procesnota.

Op 03 februari 2022 werd het eerste participatiemoment gehouden. Tijdens deze publieke infomarkt werd de startnota van het RUP met een eerste aanzet tot visie voorgesteld.

De adviezen en opmerkingen op de startnota werden door het planteam verwerkt. Hieronder wordt aangegeven hoe zal worden omgegaan met de suggesties om het plan te verbeteren en de aandachtspunten in functie van het effectenonderzoek. Deze elementen werden in de mate van het mogelijke reeds rechtstreeks verwerkt in hoofdstuk 1 t.e.m. 4 van de scopingnota. Overige elementen zullen zoals besproken meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het voorontwerp RUP.

### Adviezen

Alle adviezen zijn integraal online terug te vinden via het DSI-platform onder 'informatie omtrent adviesverlening' van de fase startnota.

| <i>advies</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <i>behandeling</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <i>thema</i>                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Infrabel</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                       |
| Infrabel reikt een positief advies uit voor de herziening van RUP Station Opwijk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                       |
| Infrabel vraagt om rekening te houden met een afstand van 10 m ten aanzien van de bouwvrije rand (4.5 m t.a.v. de buitenste spoorstaaf - wanneer er een talud aanwezig is geldt de onderkant van het talud als de vrije rand).                                                                                                                                                                                                                                   | Deze gewenste zone non-aedificandi wordt gerespecteerd met het opnemen van een zone voor spoorweg en aanverwanten. Deze zone zal overgenomen worden binnen de herziening.                                                                                                                                                                                                                    | Zone non-aedificandi                  |
| <b>NMBS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                       |
| De NMBS heeft geen principiële bezwaren tegen de voorgenomen wijzigingen, maar wenst wel enkele aspecten aan te kaarten:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                       |
| In de startnota wordt de bestaande fietsverbinding, gelegen aan de voorzijde van het station, bevestigd. Er dient wel over te worden gewaakt dat door het intekenen van een tracé op het RUP de flexibiliteit voor de inrichting van de ruimte zoals de zone van de pendelparking, de zone rond stationsgebouw, fietsenstalling, ... niet wordt beperkt.<br><br>De NMBS wenst in de toekomst ook nog te kunnen beschikken over de benodigde flexibiliteit bij de | Het is geenszins de bedoeling om een doorgaande fietsverbinding langsheen de zijde van het treinstation te voorzien. Het huidige fietspad langs het station blijft echter behouden voor meer lokaal gebruik. Het conceptbeeld zal in die zin genuanceerd worden. Daarnaast zal het ontworpen traject van de fietssnelweg eveneens aangeduid worden met duiding van het bovenlokaal karakter. | Fietsverbinding aan voorzijde station |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| inrichting van de vervoershut die de stationsomgeving vormt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                       |
| Het dient tevens te worden benadrukt dat het STOP-principe als leidraad wordt gehanteerd bij de inrichting van de vervoershut die de stationsomgeving vormt. Het zijn de voetgangers (reizigers) die zich verplaatsen tussen de verschillende vervoersmodi die op de eerste plaats komen binnen het voornoemde principe. De fietsers en bijhorende fietsvoorzieningen dienen hiermee rekening te houden.                                                                                                                                                                                     | Voor zover dit nog niet het geval was zal het STOP-principe geïntegreerd worden binnen de visie van het RUP.                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Fietsverbinding aan voorzijde station |
| De fietsverbinding bedient in hoofdzaak de ontsluiting van en naar het station. Het kan geenszins de bedoeling zijn om deze route als een alternatieve verbinding naar voor te schuiven als een doorgaande fietsverbinding. Een verbinding voor doorgaand fietsverkeer, met name de fietssnelweg, is gepland aan de andere kant van de sporen (noordzijde). We wensen dan ook het doorgaand (fiets-)verkeer te leiden rond de stationsomgeving en enkel het lokaal bestemmingsverkeer via een 'afrit' (lokaal fietspad) naar het station (fietsenstallingen) en haar omgeving te begeleiden. | Zie eerdere behandeling. Het is geenszins de bedoeling om een doorgaande fietsverbinding langsheen de zijde van het treinstation te voorzien. Dit zal verduidelijkt worden in de visietekst.                                                                                                                                                                                                    | Fietsverbinding aan voorzijde station |
| De NMBS is eigenaar van de gronden van de parking en eventuele aanpassingen kunnen slechts bekomen worden mits een akkoord.<br><br>Het dient voor de volledigheid aangegeven te worden dat eventuele aanpassingswerken aan de parking vooreerst dienen besproken te worden met de NMBS en pas uitgevoerd kunnen worden mits akkoord. De gronden van de NMBS kunnen volgens de NMBS ook niet opgenomen worden in een onteigeningsplan.                                                                                                                                                        | De gemeente Opwijk zal bilateraal overleg voeren met de NMBS om dit aspect van het RUP uit te klaren.                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Pendelparking                         |
| Nu er in de omliggende straten een parkeerbeleid van o.m. bewonerskaarten en blauwe zone werd ingevoerd, dient er over gewaakt te worden dat er op de parking geen verhoogde parkeerdruk ontstaat door de buurtbewoners.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Voor de ontwikkelingen die binnen het RUP mogelijk gemaakt worden wordt steeds voorzien in afdoende parkeerplaatsen (lieft op eigen terrein) om een parkeerdruk op het openbaar domein te vermijden. Voor meergezinswoningen dient rekening gehouden te worden met de gemeentelijke parkeerverordening. Daarnaast kan het voor eengezinswoningen geenszins de bedoeling zijn om het straatbeeld | Pendelparking                         |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                     |                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | een poort-na-poort karakter te geven waarbij dan nog eens (bestaande) openbare parkeerplaatsen zouden sneuvelen. De specifieke uitwerking in de stedenbouwkundige voorschriften zal verder bekeken worden bij opmaak wat betreft eengezinswoningen. |                                   |
| Er dient toegezien te worden dat de huidige ontsluitingsweg naar de Fabrieksstraat geen restgrond wordt. Een deel ervan zal door de afstandsregels van Infrabel niet bebouwbaar kunnen zijn maar kan evenwel geïntegreerd worden bij de projectzone Vanbreuze.                                                                                                                                                                                                                 | De ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving werd onderzocht in een mobiliteitsstudie. De belangrijkste conclusies worden samengevat in de nota. De nota is steeds te raadplegen in kader van openbaarheid van bestuur.                         | Pendelparking                     |
| Een doorgaande fietsverbinding van het bestaande fietspad naast de sporen, dwars over (de ontsluitingsweg van) de pendelparking naar de nieuwe ontsluitingsweg is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.                                                                                                                                                                                                                                                    | Het is geenszins de bedoeling om een doorgaande fietsverbinding langsheen de zijde van het treinstation te voorzien. Dit zal verduidelijkt worden in de visietekst zoals meegegeven door de adviesverlener.                                         | Pendelparking                     |
| Er wordt benadrukt dat de projectzone Vanbreuze geen ontsluitingen mag voorzien via eigendommen van de NMBS. Het creëren van een dergelijke ontsluiting zou leiden tot een erfdienstbaarheid en deze kan enkel via een notariële akte worden toegekend.                                                                                                                                                                                                                        | De gemeente Opwijk zal bilateraal overleg voeren met de NMBS om dit aspect van het RUP uit te klaren.                                                                                                                                               | Ontsluiting projectzone Vanbreuze |
| De NMBS verleent een voorwaardelijk gunstig advies.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                     |                                   |
| Provincie Vlaams-Brabant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                     |                                   |
| <p>De Provincie Vlaams-Brabant brengt een gunstig advies uit, overwegende dat de plandoelstellingen kunnen passen binnen de beleidsopties van het provinciaal (ruimtelijk) beleid. M.a.w. dat er niet te sterk wordt geremd op verdichting en er voldoende mogelijkheden blijven voor kwalitatieve woonontwikkelingen.</p> <p>De provincie adviseert om bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met volgende geformuleerde inhoudelijke aandachtspunten:</p> |                                                                                                                                                                                                                                                     |                                   |
| De locatie en de beperkte oppervlakte van deze site Spar schreeuwen om een betere parkeeroplossing dan verharding op het maaiveld. Door het parkeren en de winkel boven elkaar te voorzien (verschillende configuraties mogelijk) kan men veel efficiënter omspringen met de beschikbare ruimte en is er meer mogelijkheid tot kwalitatieve inrichting. Bovendien                                                                                                              | Voorgestelde ontwikkelingsmogelijkheden worden niet gehypothekeerd binnen de opgenomen visie.                                                                                                                                                       | Site Spar                         |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <p>lijkt het haalbaar om zo ook een oplossing voor de doorgang van de Dorpssteeg te integreren in het project.</p> <p>Eventueel kan met Spar worden overeengekomen een iets ruimere parking te voorzien in functie van meervoudig gebruik, bijvoorbeeld voor buurtbewoners zodat zij hun wagen niet op het openbaar domein moeten plaatsen of zelfs ter vervanging van een garagebox ...</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                       |
| <p>Op site De Donder, wordt op lange termijn een uitdoving voorzien, wat afwijkt van de andere projectzones en zelfs van het woongebied - waar terecht wel verweefbare ambachtelijke bedrijvigheid mogelijk lijkt te zijn. Het RUP is dus strenger op vlak van economische mogelijkheden voor een zone met nu reeds een bestaand bedrijf dan in zones waar dat niet zo is, en dit terwijl er voldoende verweefbare economische activiteiten te bedenken zijn die hier op lange termijn een plek zouden kunnen krijgen.</p> <p>Er wordt dus gevraagd dit uitdoofscenario te vervangen door een aantal gerichte voorschriften en voorwaarden waar een eventuele nieuwe economische activiteit aan zou moeten voldoen.</p> | <p>Het is de bedoeling om binnen de projectzone een gemengde ontwikkeling mogelijk te maken van wonen met centrumondersteunende functies en dit ook te sturen binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Een centrumondersteunende functie is een activiteit die bijdraagt aan de ruimtelijke, sociale en economische versterking van het centrum van Opwijk. De activiteit kan op zich staan of verweven zijn met de woonfunctie. Dit zal waar nodig genuanceerd worden bij de verdere opmaak.</p>                                                                                                                                                         | Site De Donder        |
| <p>De Ringlaan en het parkeerplein hebben een groot potentieel voor een kwalitatieve publieke ruimte, door de aanwezige ruimte en de omringende publieke voorzieningen, maar dit gebied wordt nu niet efficiënt en kwalitatief ingericht. De ontsluiting van de site Vanbreuze is een complicerende factor maar hoeft zo'n inrichting niet te hypothekeren. Daarom de suggestie om voor dit gebied een zeer kwalitatieve inrichting voorop te stellen met een minimum aan ruimte voor de auto.</p>                                                                                                                                                                                                                      | <p>Een kwalitatieve invulling van deze publieke ruimte zal niet gehypothekeerd worden binnen de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP. Het is evenwel niet wenselijk om de aanwezige parkeerplaatsen ter hoogte van de school op te offeren daar deze momenteel voorzien worden als 'drop-off' of 'kiss and ride' zone.</p> <p>Een mogelijke herinrichting van deze zone is ook sterk afhankelijk van het ontwerp van de projectsite Vanbreuze. Indien de keuze gemaakt wordt om specifieke voorschriften op te nemen voor deze zone zullen deze samen dienen bekeken te worden met de site Vanbreuze en de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg.</p> | Parkeerplein Ringlaan |
| <p>Binnen de site Vanbreuze strekt het tot aanbeveling de voorschriften zo te formuleren dat de autotoegankelijkheid van de projectzone tot een minimum wordt</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>De visietekst zal aangevuld worden in functie van deze aanbeveling wat betreft de ontwikkeling van de site Vanbreuze. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften en</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Site Vanbreuze        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                             |                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| beperkt en er veel ruimte overblijft voor een groene publieke parkomgeving rondom de woonontwikkeling( en).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | het grafisch plan zullen afdoende bepalingen opgenomen worden om het autogebruik binnen de site in te perken. Hoe dan ook dient rekening gehouden te worden met de gemeentelijke verordening inzake meergezinswoningen.     |                                       |
| In overeenstemming met eerdere plannen wordt gevraagd in de voorschriften van het woongebied voldoende mogelijkheden te behouden voor de uitbreiding van het sociaal woonaanbod.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Het ontwikkelen van sociale woningen zal niet gehypothekeerd worden binnen het RUP.                                                                                                                                         | Sociaal woonaanbod                    |
| Op pagina 81 wordt gesteld dat het plangebied valt binnen een gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt. Dit is niet correct. Er zijn momenteel nog geen archeologische gegevens gekend uit het plangebied.<br><br>Een zone ten zuiden van dit plangebied is wel gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten is, maar dit laat niet toe uitspraken te doen over het plangebied zelf.<br><br>Bij de omgevingsvergunningsaanvragen voor de projectzones zullen dan ook steeds archeologienota's noodzakelijk zijn. Daar dient in de planning en financiën rekening mee gehouden worden. | Deze foutieve formulering wordt bijgestuurd.                                                                                                                                                                                | Mer-screening - archeologisch erfgoed |
| Gecoro Opwijk                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                             |                                       |
| De Gecoro brengt een voorwaardelijk gunstig advies uit waarbij er nog rekening moet gehouden worden met volgende bedenkingen en/of opmerkingen:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                             |                                       |
| Op het plan ontbreken bepaalde reeds gekende nieuwe infrastructuren zoals fietstunnels Foksveldstraat en Fabrieksstraat. Deze structuren hebben toch een grote ruimtelijke impact.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Het plan feitelijke juridische toestand geeft enkel de bestaande situatie weer. Wel wordt rekening gehouden met deze structuren in de verdere ontwerpfase.                                                                  | Fietstunnels                          |
| Een algemene bezorgdheid met betrekking tot de mobiliteit en de verkeersveiligheid wordt geuit. Wat met verkeer Fabrieksstraat? Wat met (nieuwe) ontsluiting site Van Breuze? Wat met schoolomgeving? Stationsstraat? ...                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | De ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving werd onderzocht in een mobiliteitsstudie. De belangrijkste conclusies worden samengevat in de nota. De nota is steeds te raadplegen in kader van openbaarheid van bestuur. | Verkeers-veiligheid                   |
| In de driehoek ten westen van Metalu staan nu reeds meerdere meergezinswoningen. Zone B van het RUP laat dit niet meer toe. Wat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | De voorschriften van zone B van het nieuwe RUP liggen in lijn met de bestaande voorschriften van het huidige RUP: nieuwe projecten                                                                                          | Bestaande meergezins-                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| met deze bestaande panden? Wat met nieuwe projecten, meer specifiek wat betreft aansluiting op bestaande wachtgevels?                                                                                                                                      | beperken zich enkel tot bouw van ééngezinswoningen.<br><br>De bestaande meergezinswoningen werden vergund voorafgaand aan het huidige RUP en kunnen behouden blijven.                                                                                                                                                                        | woningen - zone B         |
| Projectzone Spar: wordt er rekening gehouden met langere termijn? Kan er ook nog een zuiver woonproject gerealiseerd worden?                                                                                                                               | Het is wenselijk om de ontwikkeling van een handelszaak op lokaal niveau ook op lange termijn te bestendigen. Naast een toegestane bedrijfswoning zal het niet mogelijk gemaakt worden om te evolueren naar een zuiver woonproject. De projectzone zal in het voorontwerp opgenomen worden in een nieuwe bestemming "zone voor buurtwinkel". | Site Spar                 |
| Recent werd de stopzetting van uitbating Brouwerij Affligem aangekondigd. Mogelijks biedt dit mogelijkheden voor Spar. Wat dan met huidige projectzone Spar in geval Spar zou herlokaliseren?                                                              | De brouwerij-site is net buiten de contour van het RUP Station gelegen, maar wél in een projectzone binnen het RUP Gasthuis. In het RUP gasthuis zijn inderdaad commerciële eenheden toegelaten doch de oppervlakte wordt geplafonneerd tot 400m <sup>2</sup> , hetgeen niet volstaat voor de Spar.                                          | Site Spar en RUP Gasthuis |
| Wanneer projectzone Spar als louter commerciële zone wordt ontworpen, heeft dit een negatieve invloed op de verkoopwaarde van de twee woningen fotograaf en apotheker (er blijft maar één potentiële koper over). Wordt hiervoor een compensatie voorzien? | De planschaderegeling wordt decretaal vastgelegd zoals omschreven onder artikel 2.6.1 van de VCRO.                                                                                                                                                                                                                                           | Site Spar                 |
| De site Vanbreuze riskeert een grote impact te hebben op de stationsparking.                                                                                                                                                                               | In het RUP zullen afdoende bepalingen opgenomen worden om het parkeren op een kwalitatieve manier op te vangen. Daarnaast geldt voor meergezinswoningen de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Deze wordt gerespecteerd binnen voorliggend RUP.                                                                                     | Site Vanbreuze            |
| De vermelde onveilige verkeerssituatie in de Dorpssteeg is nagenoeg onbestaand.                                                                                                                                                                            | De onveilige situatie bevindt zich hoofdzakelijk ter hoogte van de aansluiting met de Fabriekstraat (smalle aansluiting met beperkt overzicht op aankomend verkeer).<br><br>De Dorpssteeg zal binnen het voorontwerp opgenomen worden binnen de bestemming 'zone voor gemeentewegen'.                                                        | Site Spar - Dorpssteeg    |
| De startnota vermeldt geen verkeersproblemen voor de site Metalu, laden en lossen kan langs                                                                                                                                                                | Het vrachtverkeer van de site Metalu maakt geen gebruik van de fietssnelweg maar van een parallelle                                                                                                                                                                                                                                          | Site Metalu               |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <p>achteren gebeuren. Dit is evenwel over de fietssnelweg! plus in de zone van de aanloop naar de Foksveldtunnel en de zone waar ontwikkeling van een natuurpark voorzien is. Deze combi fietsverkeer en vrachtvervoer is onaanvaardbaar. Dit geldt ook voor de woningen in het puntje Heirbaan / spoorlijn die langs achteren bediend worden over de fietssnelweg.</p>                                                                                                                                                                                      | <p>weg. Er is dan ook geen sprake van een conflictsituatie.</p> <p>Site Metalu zal binnen het voorontwerp ook niet langer opgenomen worden als een projectgebied, maar zal vallen binnen de bepalingen van 'zone voor wonen in kerngebied – B'.</p>                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                |
| <p>Het uitdoofbeleid met betrekking tot site De Donder is beetje een gemiste kans. Deze bedrijven hadden zich beter geherlokaliseerd naar De Vlaamse Staak. De onveilige situatie bij leveringen, de moeilijke bereikbaarheid bij calamiteiten, enz. zullen op korte termijn geen oplossing vinden gelet op de jonge bedrijfsleiding.</p>                                                                                                                                                                                                                    | <p>Het is de bedoeling om binnen de projectzone een gemengde ontwikkeling mogelijk te maken van wonen met centrumondersteunende functies en dit ook te sturen binnen de stedenbouwkundige voorschriften. Een centrumondersteunende functie is een activiteit die bijdraagt aan de ruimtelijke, sociale en economische versterking van het centrum van Opwijk. De activiteit kan op zich staan of verweven zijn met de woonfunctie. Dit zal waar nodig genuanceerd worden bij de verdere opmaak.</p> | Site De Donder                                 |
| <p>Met betrekking tot de nieuwe aansluiting tussen Ringlaan en de westelijke ontsluiting van de site Vanbreuze (zijde begraafplaats) wordt een onveilige verkeerssituatie verwacht op verschillende cruciale locaties: de schoolomgeving, de Stationsstraat, de aansluiting van de nieuwe weg op bestaande verbinding tussen Fabriekstraat en station ter hoogte van uitrit parkeergarage Vanbreuze, enz. De nieuwe wegenis vereist bovendien een prijzige onteigening en vertegenwoordigt een hoge aanlegkost. Hier zijn betere alternatieven mogelijk.</p> | <p>De ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving werd onderzocht in een mobiliteitsstudie. De belangrijkste conclusies worden samengevat in de nota. De nota is steeds te raadplegen in kader van openbaarheid van bestuur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                  | Ontsluiting site Vanbreuze en stationsomgeving |
| <p>Voor VVKB vermeldt de startnota zowel herlokalisatie naar Vetweyde als blijven op huidige site in nieuwe accommodatie.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Hier is een definitieve beslissing nog te nemen. Dit hangt samen met ontwerpen Foksveldtunnel, studie Leirekensroute en het ontwerp van de groene belevingsplekken. Het RUP zal bijgevolg voorzien in een behoud van de VVKB op korte termijn en een verhuis naar Vetweyde op langere termijn.</p>                                                                                                                                                                                               | Site Jeugdbeweging                             |
| De Lijn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                |
| De Lijn kan akkoord gaan met de inhoud van het RUP                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                               |                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <p>Wel moet men opmerken dat het openbaarvervoernetwerk, zoals beschreven op p. 40, het huidige netwerk weergeeft. Er staan enkele wijzigingen aan dit netwerk in de steigers in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid. Zo zal lijn 23 een ander traject volgen doorheen Opwijk. Echter behoort lijn 23 tot het aanvullend net en is dit nog niet definitief goedgekeurd door de Vervoerregioraad Vlaamse Rand. Aangezien de gemeente Opwijk het nieuwe traject en de nieuwe dienstregeling van lijn 23 al eerder heeft goedgekeurd, zal dit bij de invoering evenwel nagenoeg zeker worden ingevoerd.</p> <p>Lijn 41 behoort tot het kernnet van de vervoerregio Aalst. Samen met lijn 42 en 43 die tot het aanvullend net behoren, is dit wel al definitief goedgekeurd op de Vervoerregioraad Aalst. Echter zijn er geen grote wijzigingen in Opwijk. Lijn 41 krijgt namelijk extra ritten, lijnen 42 en 43 blijven behouden.</p>                                                           | <p>De reeds gekende wijzigingen aan het openbaarvervoernetwerk zullen mee opgenomen worden binnen de analyse van het RUP.</p> | <p>Decreet basisbereikbaarheid</p>   |
| <p>Departement Mobiliteit &amp; Openbare werken</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                               |                                      |
| <p>Het Departement MOW-Beleid heeft de volgende opmerkingen:</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                               |                                      |
| <p>De startnota voor het RUP Station Opwijk houdt geen rekening met de recente inzichten en veranderingen van de selectie van de fietssnelwegen en de nieuwe ontwerpen van de Foksveldtunnel. Ook inzichten en wensen voor het gebied ten noorden van de spoorweg worden niet aangehaald en zouden een verrijking voor het plan kunnen zijn.</p> <p>Deze veranderingen zijn als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er zijn in de omgeving van het station 2 fietssnelwegen (van een non-stop hoofdroute wordt er niet meer gesproken) met name de F27 (Leirekensroute) en de F221 (Dendermonde – Asse), zij kruisen elkaar en lopen voor een deel samen t.h.v. het station van Opwijk.</li> <li>- Bij de recente plannen om de Foksveldtunnel her op te waarderen werd er besloten om hiervan gebruik te maken om de fietssnelweg aan de andere kant van het spoor te leggen. Hierdoor wordt de huidige conflictsituatie tussen voetgangers en fietsers t.h.v. het station</li> </ul> | <p>Deze planningscontext wordt aangevuld waar nodig.</p>                                                                      | <p>Fietssnelwegen Foksveldtunnel</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                           |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| vermeden. Het huidige fietspad langs het station blijft hierbij behouden voor meer lokaal gebruik.<br><br>- De opwaardering van de Foksveldtunnel heeft invloed op de percelen van en rond de jeugdbeweging, dit zou ook meegenomen moeten worden.                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                           |  |
| In de effectbespreking wordt er gesteld dat er extra verkeersgeneratie zal zijn maar zonder dit te becijferen. Het is ook niet duidelijk over hoeveel m <sup>2</sup> ontwikkeling hier wordt gesproken. Stellen dat er hier geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn zonder enige onderbouwing is moeilijk. Het Departement MOW kan dan ook geen uitspraken doen of dit aspect verder moet onderzocht worden of niet. | Een gedetailleerde uitwerking van de mer-screening wordt mee opgenomen binnen de fase van de scopingnota. In de scopingnota zal deze extra verkeersgeneratie zo ook gedetailleerder mee opgenomen worden. |  |

## 5.2 Participatie

### 5.2.1 Participatiemoment

Het verslag van het participatiemoment is online terug te vinden via het DSI-platform onder 'dossierstukken' van de fase startnota.

### 5.2.2 Schriftelijke opmerkingen

Graag willen we benadrukken dat de opmerkingen werden gegeven in de fase van de startnota. In deze nota worden de eerste planopties aangegeven en worden deze opties onderbouwd. In de startnota liggen nog vele zaken open inzake de concrete uitwerking. De ontvangen opmerkingen geven de kijk van belanghebbenden weer. Met de ontvangen opmerkingen zal in de mate van het mogelijke rekening gehouden worden bij de opmaak van het voorontwerp. Hieronder wordt alvast omschreven (cursieve tekst) op welke wijze er met bepaalde aspecten die veelvuldig terugkwamen in de opmerkingen zal omgegaan worden.

#### Mobiliteit

Verschillende opmerkingen werden gegeven op het achterhaald karakter van het mobiliteitsplan.

*Het gemeentelijk mobiliteitsplan is en blijft het beleidsdocument voor het bepalen van de algemene visie omtrent mobiliteit in Opwijk. Voor de stationsomgeving werd een mobiliteitsstudie opgemaakt om te onderzoeken hoe de circulatie binnen de stationsomgeving het best kan worden vormgegeven rekening houdend met de uitgangspunten van het RUP.*

Ook de verkeersonveiligheid (smalle voetpaden, onveilige fietsverbindingen, te snel rijdend gemotoriseerd verkeer,...) wordt aangehaald. Daarnaast wordt meermaals de vraag gesteld hoe specifieke wegen (bvb. de Fabriekstraat) zullen vormgegeven worden. Volgende suggesties worden meegegeven:

- beperking van de snelheid (invoering zone 30);

- fysieke obstakels zoals bloembakken en verkeersdrempels of vluchtheuvels voorzien;
- absolute voorrang geven aan fietsers en zwakke weggebruikers (fietsstraat)
- het zwaar verkeer omleiden via Klaarstraat en Averbekstraat;
- Het verkeer naar de stationsparking via een alternatieve weg leiden;
- voorziening van een fietspad langs beide kanten;
- eenrichtingsverkeer afschaffen (meer neiging om de snelheid te bespreken door tegenliggers);
- aandacht voor andersvaliden.

*Het RUP kan enkel op een ruimtelijke manier trachten om de verkeersveiligheid binnen het plangebied te verbeteren. Een mobiliteitsstudie werd opgemaakt voor de stationsomgeving. Binnen deze studie worden suggesties gedaan inzake verkeersveilige straatprofielen. De ruimtelijke mogelijkheden om deze profielen vorm te geven worden geboden binnen het RUP. Het RUP maakt echter geen definitieve keuzes in functie van de vormgeving van het openbaar domein. Dit om geen hypotheek te leggen op de meest kwalitatieve vormgeving.*

De vraag naar de mogelijkheid tot het voorzien van publieke laadpalen voor elektrische wagens wordt gesteld.

*De aanleg van publieke laadpalen zal niet gehypothekeerd worden met de opmaak van dit RUP.*

#### Site Metalu

Er worden meermaals vragen gesteld over de mogelijke verzoening tussen het vrachtverkeer van de firma's Metalu en Flieberg, de toekomstige fietssnelweg en de VVKB.

*Het vrachtverkeer van de site Metalu maakt geen gebruik van de fietssnelweg maar van een parallelle weg. Er is dan ook geen sprake van een conflictsituatie. De VVKB zal op termijn verhuizen naar de site Vetweyde.*

#### Site Spar

Er wordt meegegeven dat de Dorpssteeg niet erg attractief en bovendien gevaarlijk is voor de trage weggebruiker. Er wordt gesuggereerd om van de Dorpssteeg een woonerf te maken.

*Het RUP tracht de Dorpssteeg attractiever en verkeersveiliger te maken door middel van de steeg een minder autodominant karakter te geven. Het beschouwen van de Dorpssteeg als woonerf past binnen deze visie.*

#### Site Vanbreuze

Verschillende opmerkingen worden geformuleerd omtrent de nieuwe ontsluitingsweg voor de projectzone Vanbreuze.

*Voor de stationsomgeving werd een mobiliteitsstudie <sup>9</sup> opgemaakt om te onderzoeken hoe de circulatie binnen de stationsomgeving het best kan worden vormgegeven rekening houdend met de uitgangspunten van het RUP.*

---

<sup>9</sup> De nota is steeds te raadplegen in kader van openbaarheid van bestuur.

## Stationsparking

Algemeen wordt voor de stationsparking meegegeven dat een kwalitatieve kiss- & ride zone dient mogelijk gemaakt te worden. Ook het verhard karakter en het gebrek aan groen worden als aandachtspunten beschouwd.

*Het RUP zal de nodige handvaten bieden om een kwalitatieve kiss- & ride zone te kunnen behouden. Daarnaast wil het RUP ook de mogelijkheid bieden aan de ontwikkeling van een HOPPIN-punt. Binnen het RUP wordt 'ontharding' als algemeen uitgangspunt gehanteerd. Dit zal zich uiten in de ontwikkelingsmogelijkheden voor onder meer de stationsparking die opgenomen worden in de stedenbouwkundige voorschriften. Bijvoorbeeld door het opnemen van een groen-terrein-index.*

## 6 BIJLAGE

### 6.1 Bepaling plan-MER-plicht



**Vlaanderen**  
is omgeving

Vlaamse Overheid, Departement Omgeving  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –projecten  
Team Omgevingseffecten  
Milieueffectrapportage  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 Brussel  
mer@vlaanderen.be  
www.omgevingvlaanderen.be

## Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Station Opwijk

Dossiernummer: SCRI22019

### 1. Toetsing aan het toepassingsgebied<sup>1</sup>

De gemeente Opwijk stelt een RUP op met als doel een herziening en herevaluatie van het bestaand RUP Station, waarbij een aantal projectzones worden opgeheven of herzien. Het Team Omgevingseffecten ontving op 21/11/2023 de scopingnota (versie 2.3, 24/10/2023). Op deze versie van de scopingnota had het Team Omgevingseffecten nog enkele vragen/opmerkingen, onder andere over de plan-m.e.r.-plicht, motivatie rond inrichtings- en locatiealternatieven, effectbespreking inzake verzuring en vermesting en luchtemissies. Er werden daarom aanpassingen/aanvullingen gevraagd op 31/01/2024. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 9/02/2024. Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Het Team Omgevingseffecten dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

### 2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt het Team Omgevingseffecten rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringsniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 17 januari 2022 t.e.m. 18 maart 2022 en een participatiemoment vond plaats op 3 februari 2022.

Alle adviezen en opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 5 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Enkele adviezen (Provincie Vlaams-Brabant, Departement MOW) en inspraakreacties bevatten specifieke opmerkingen over de beschrijving van de milieueffecten van het plan, of gaan in op

<sup>1</sup> Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

aspecten die milieueffecten (voornamelijk aspect mobiliteit) genereren. De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of verwerkt in de scopingnota.

Uit de scopingnota blijkt dat er voldoende informatie is over de milieueffecten om te kunnen besluiten dat deze effecten niet aanzienlijk zijn.

De ontvangen adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

Gelet op het bovenstaande, en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed, en met de verwerking van de inspraak en adviezen en van zijn eigen opmerkingen, besluit het Team Omgevingseffecten dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

### 3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt het Team Omgevingseffecten dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Omgevingseffecten vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is. Mogelijk volgt daarna een nieuwe voorlopige vaststelling en een nieuw openbaar onderzoek.

Getekend door: Isabel Jacobs (Signature)  
Getekend op: 2024-02-12 09:31:40 +01:00  
Reden: Ik keur dit document goed

*Jacobs Isabel*  Vlaamse  
overheid

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)