



HERZIENING RUP STATION

TOELICHTINGSNOTA

fase ontwerp

versie voorlopige vaststelling gemeenteraad



Gemeente Opwijk

Ringlaan 20 • 1745 Opwijk

Tel. 052 36 51 11

D+A nv
RUIJME 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
3	voorontwerp – versie terugkoppeling planteam	20/06/2023-ap	ar	3.0
	voorontwerp – versie plenaire vergadering	16/10/2023-ap	ar	3.1
	voorontwerp – versie plenaire vergadering	24/10/2023-ar	ar	3.2
4	Ontwerp – versie voorlopige vaststelling gemeenteraad	09/02/2024-ar	ar	4.0
	Ontwerp – versie voorlopige vaststelling gemeenteraad	13/02/2024-ar	ar	4.1

Inhoudsopgave

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.....	21
2.3.7	Mobiliteit.....	21
2.4	Planningscontext.....	23
2.4.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.....	23
2.4.2	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.....	24
2.4.3	Provinciaal Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant.....	25
2.4.4	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk.....	31
2.4.5	Bestemmingsplannen.....	36
2.4.6	Mobiliteitsplan.....	44
2.4.7	Vervoersregio Vlaamse Rand.....	47
2.4.8	Gewijzigde parkeermodaliteiten – uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum.....	50
2.4.9	Fietssnelwegen	51
2.4.10	Fietstunnel Fabriekstraat.....	54
2.4.11	Atlas der buurtwegen.....	56
2.4.12	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 Duizendpootrakkers’.....	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
5	Juridisch-administratieve aspecten.....	76
5.1	Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften	76
5.2	Ruimtebalans.....	76
5.3	Mogelijke planbaten, planschade en gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen	77
6	Bijlage	78
6.1	Bepaling plan-MER-plicht	78

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

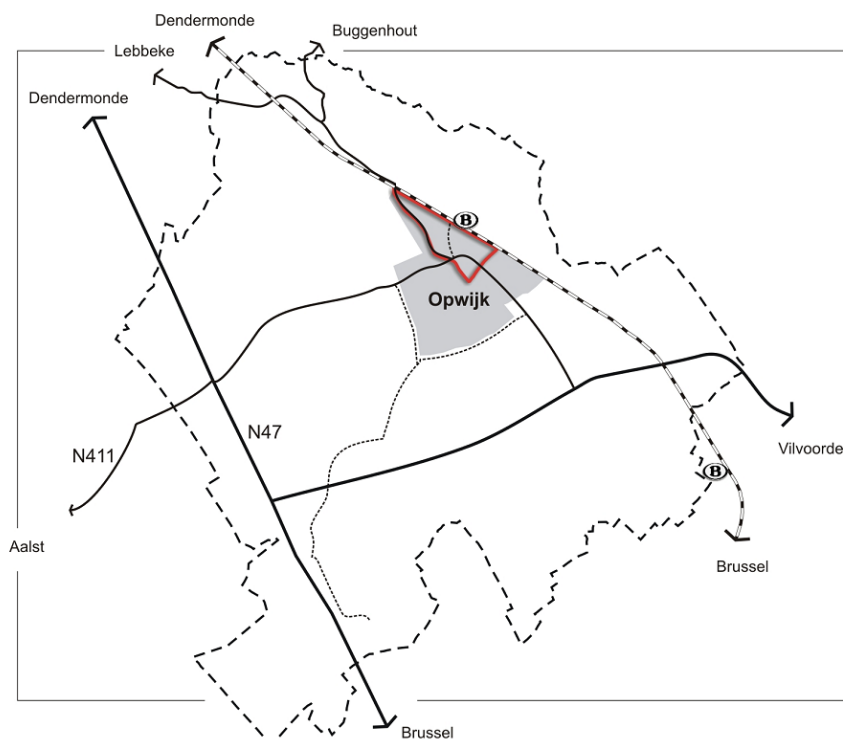
Het plangebied ligt in het noordoosten van de dorpskern van Opwijk, hoofdzakelijk binnen de aaneengesloten kernbebouwing. Het plangebied vormt een lineaire overgang (door de spoorlijn Dendermonde-Brussel) met het noordelijk gelegen openruimtegebied.

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).

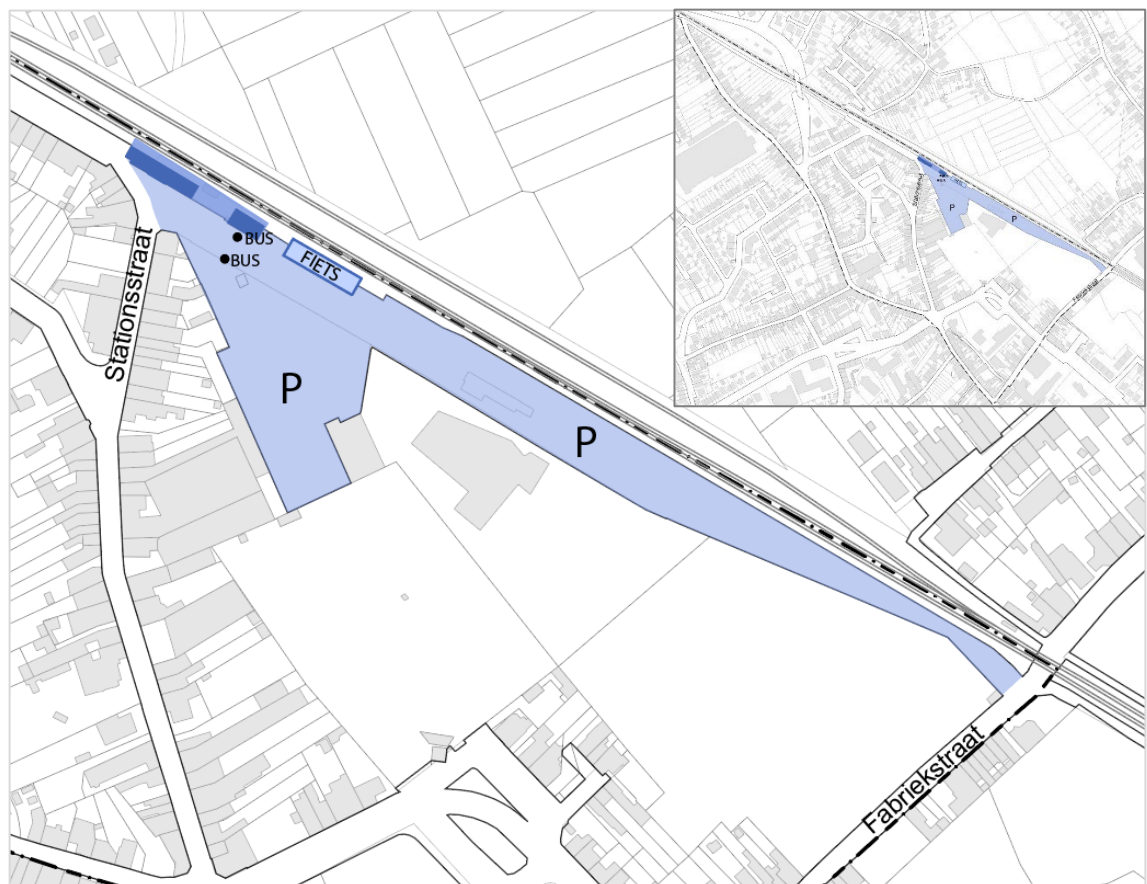


- | 1. viaduct de Heirbaan (links);
- | 2. spoorwegovergang aan de Fabrikstraat (rechts).



| 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.



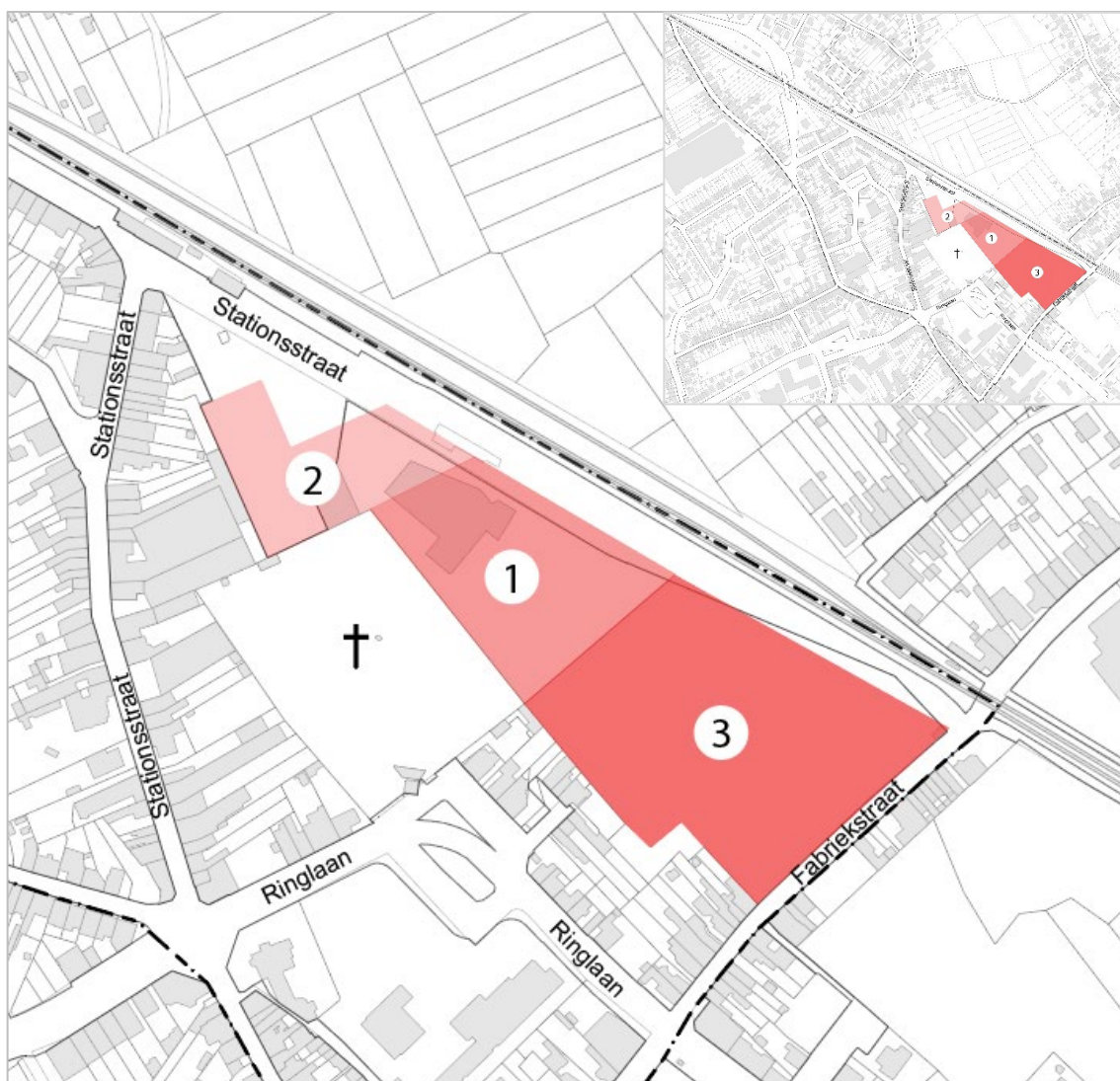
- | Vrije busbaan en fietsenstalling naast het station (links);
- | Bushalte voor het station (rechts).

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

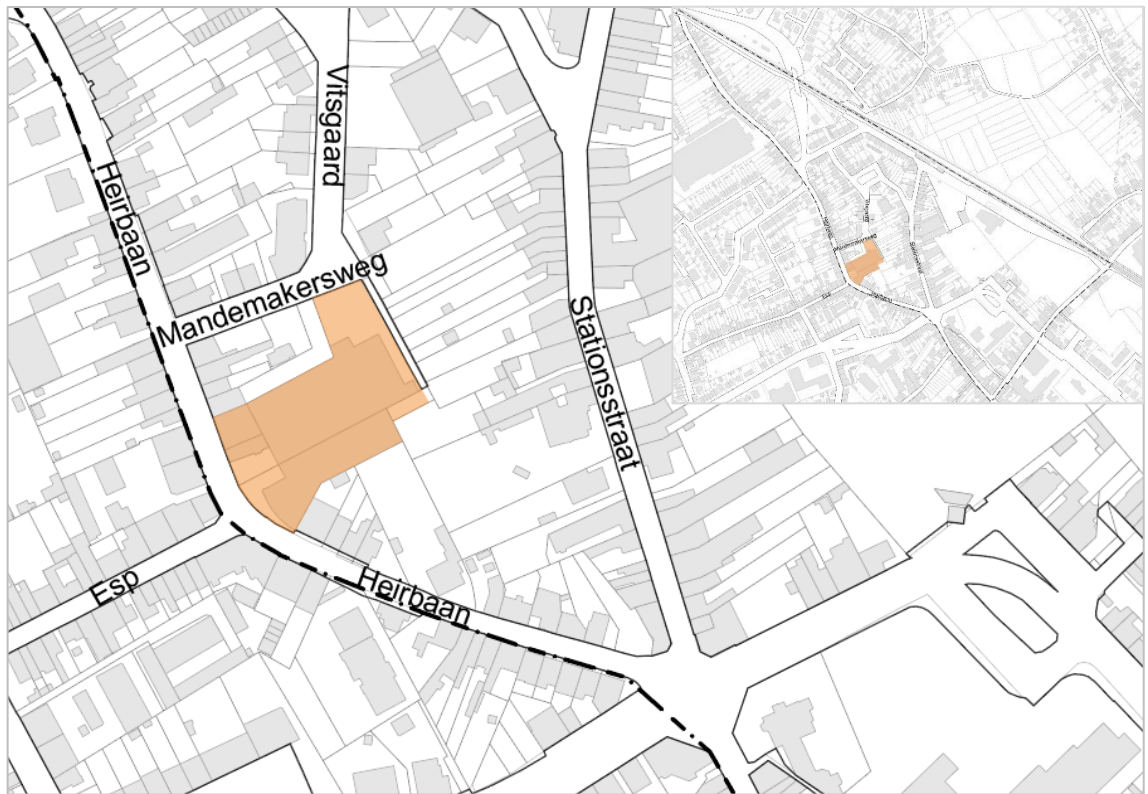


| Gebouwen gesitueerd op deelgebied 1 van de Vanbreuze site



| 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.

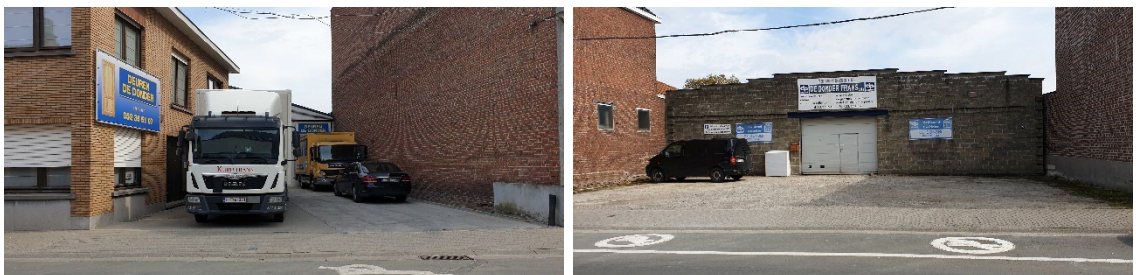


| Relatie site Vitsgaard met de Heirbaan – zicht vanuit de Esp.

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.

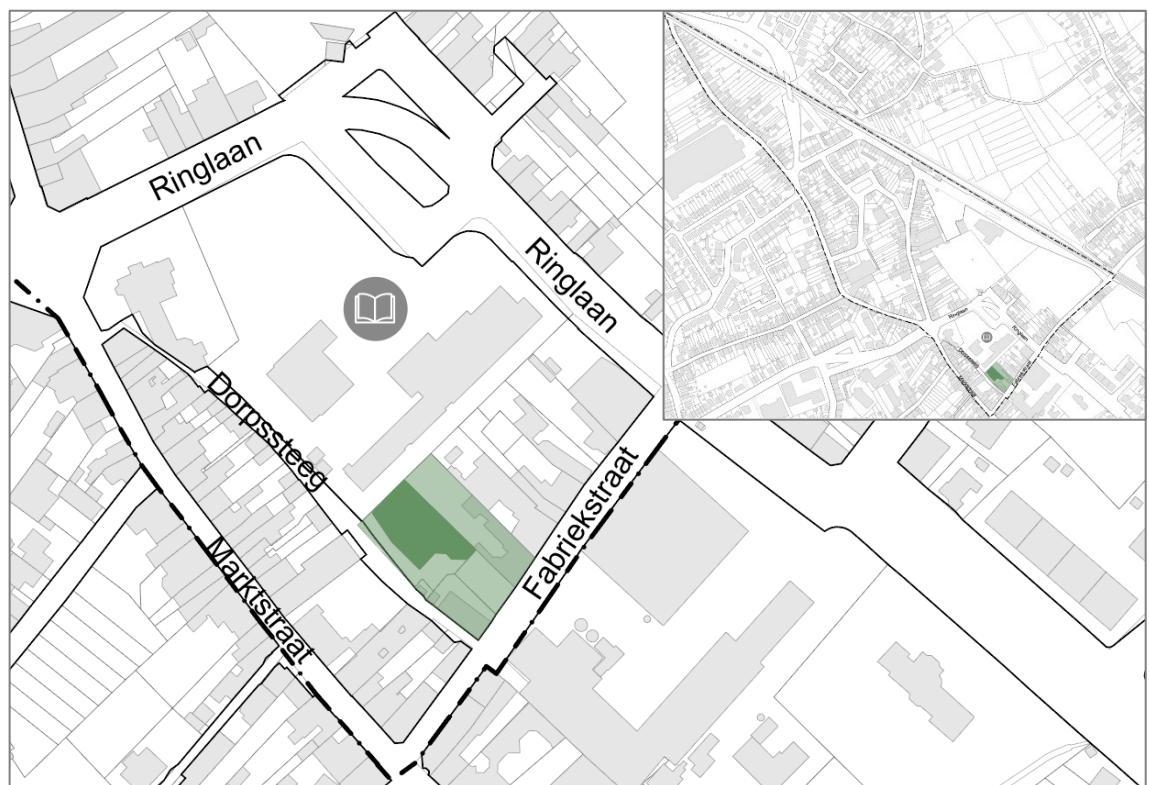


| Van links naar rechts: Deuren De Donder - De Mets B. - een woning - Ramen De Donder



| 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 Duizendpootridders". De belangrijkste toegang van de school is gesitueerd aan de Ringlaan. Op de Ringlaan is er een pleintje voorzien met parkeergelegenheden.

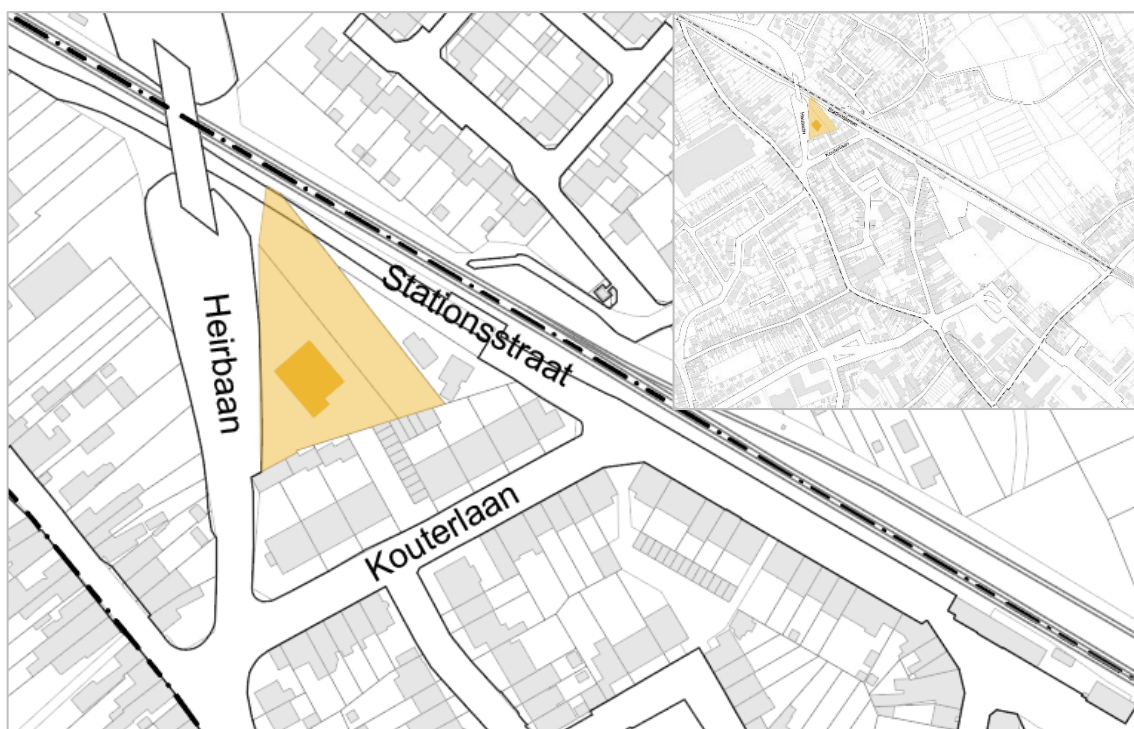


| Toegang van de school langs de Ringlaan



- | 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).

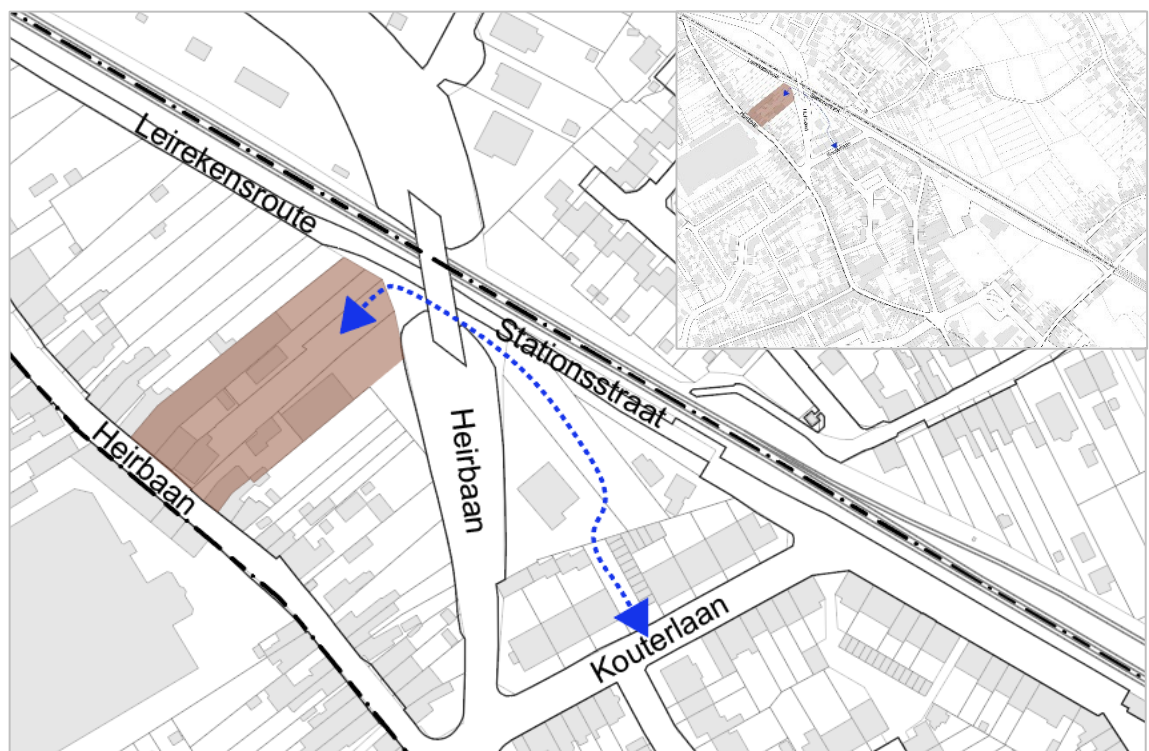


- | Lokalen van de jeugdbeweging (links);
- | Zicht vanop de site jeugdbeweging (rechts).



- | 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	• OB: bebouwde zones (ID 146248); • Lba: droge zandleembodem met textuur B horizont (ID 146255); • Lbaz: droge zandleembodem met textuur B horizont - sedimenten worden lichter of grover in de diepte (ID 146243); • Lccz: matig droge zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont (ID 146220); • Ldcz: matig natte zandleembodem met sterk gevlekte, verbrokkelde textuur B horizont (ID 146016).
------------	---

2.3.5 Water

bevaarbare waterlopen	Niet van toepassing
onbevaarbare waterlopen	Niet van toepassing
overstromingskaart	Geen fluviale karteringen. In het noordwesten van het plangebied en de aanzet van het viaduct wordt een pluviale zone gekarteerd met een middelgrote kans op overstroming. Langs de spoorweg wordt daarnaast ook een zone gekarteerd met een klein kans tot overstroming door klimaatsverandering.
beschermingszones grondwaterwinning / waterwingebieden	Niet van toepassing

2.3.6 Bebouwde ruimte

verkavelingsvergunningen	• Vitsgaard 18, (afd. 1) sectie B nr. 763 H3) (ref: V0687); • Stationsstraat 37, (afd. 1) sectie B 763 P5 en (afd. 1) sectie B. 763 W5 (ref: V0814); • Heirbaan 72, (afd. 1) sectie B 767 D3 (ref.: V0751 en V0751a); • Heirbaan 64, (afd. 1) sectie 8 767 X3 (ref.: V0803). Al deze verkavelingen zullen bij de opmaak van het RUP opgeheven worden.
--------------------------	---

2.3.7 Mobiliteit

openbaar vervoer bus (De Lijn)	lijn 23, 41, 43 en 44 op Ringlaan, Stationsstraat en Viaduct
Spoorwegen NMBS	lijn Brussel - Dendermonde
Fietsroutenetwerk fietssnelweg fietsknooppuntnetwerk	• F27 (Aalst – Londerzeel); • F221 (Dendermonde - Asse). route tussen knooppunt 48, 49 en 50
rooilijnplannen	• Fabriekstraat, (afd. 1) sectie B nr. 801-d2
wegen lokale weg (type I: verbindingsweg) lokale weg (type II: ontsluitingsweg) lokale weg (type III)	Heirbaan (Viaduct) • Ringlaan; • Heiveld; • Heirbaan (zuidelijke deel van de straat). overige wegenis
voetwegen	• voetweg nr. 57; • voetweg nr. 58; • voetweg nr. 61, Dorpssteeg; • voetweg nr. 63.

2.4 Planningscontext

2.4.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV¹) 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;

¹ 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 Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant

Het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte formuleert een missie met een aantal basisprincipes voor het ruimtelijk beleid. Hieruit volgen 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.

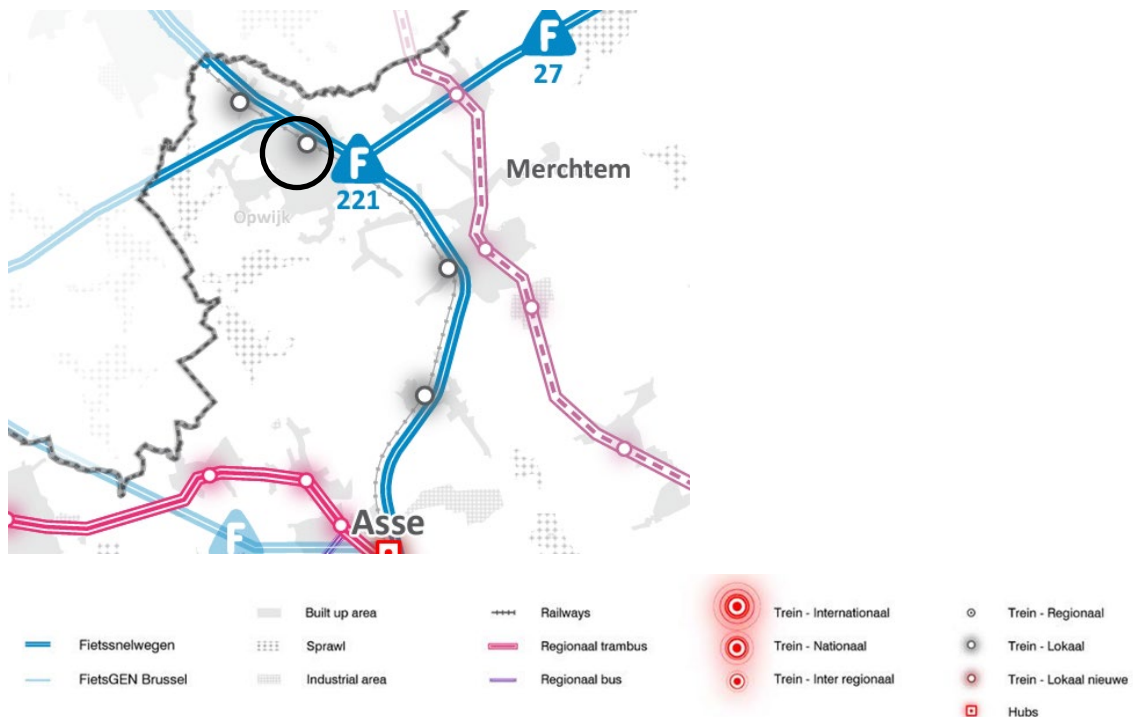
Deze transitie zal in belangrijke mate mee richting geven aan het ruimtelijke beleid van de provincie. Het streefcijfer moet zijn dat het autogebruik daalt tot 50% van de verplaatsingen en het overige aandeel van de verplaatsingen met andere vervoersmiddelen wordt gedaan.

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:

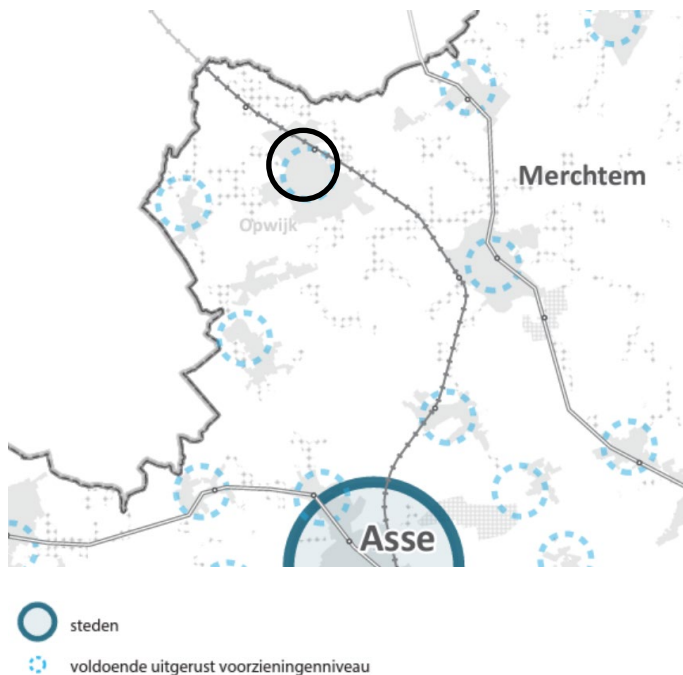
- Nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen
- Een voldoende groot gebruikerspotentieel voor voorzieningen
- De bestaande voorzieningstructuur optimaliseren

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 dorpenetwerk;
- 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.

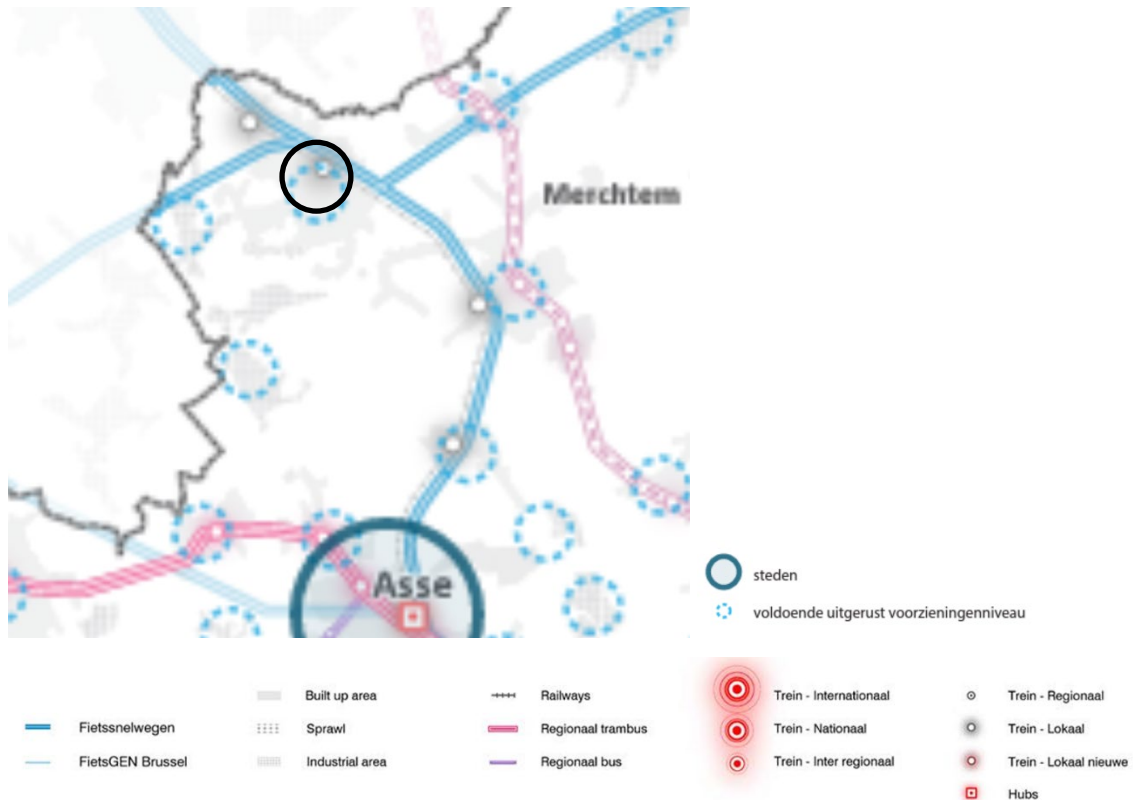
Beleidslijnen

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 bedrijvzone 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.

2.4.4 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Opwijk

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS²) 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).

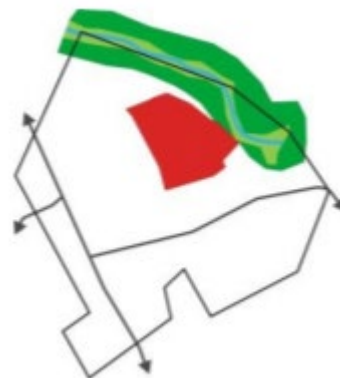
Deelstructuren beschrijven samenhangen tussen ruimten van een zelfde soort, verspreid over heel het grondgebied van de gemeente. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de open ruimtestructuur (opgebouwd uit de natuurlijke, landschappelijk en agrarische structuur), de nederzettingenstructuur, de economische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



² Goedgekeurd op dd. 05/06/2003, herziening gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant op 10/11/2016 .

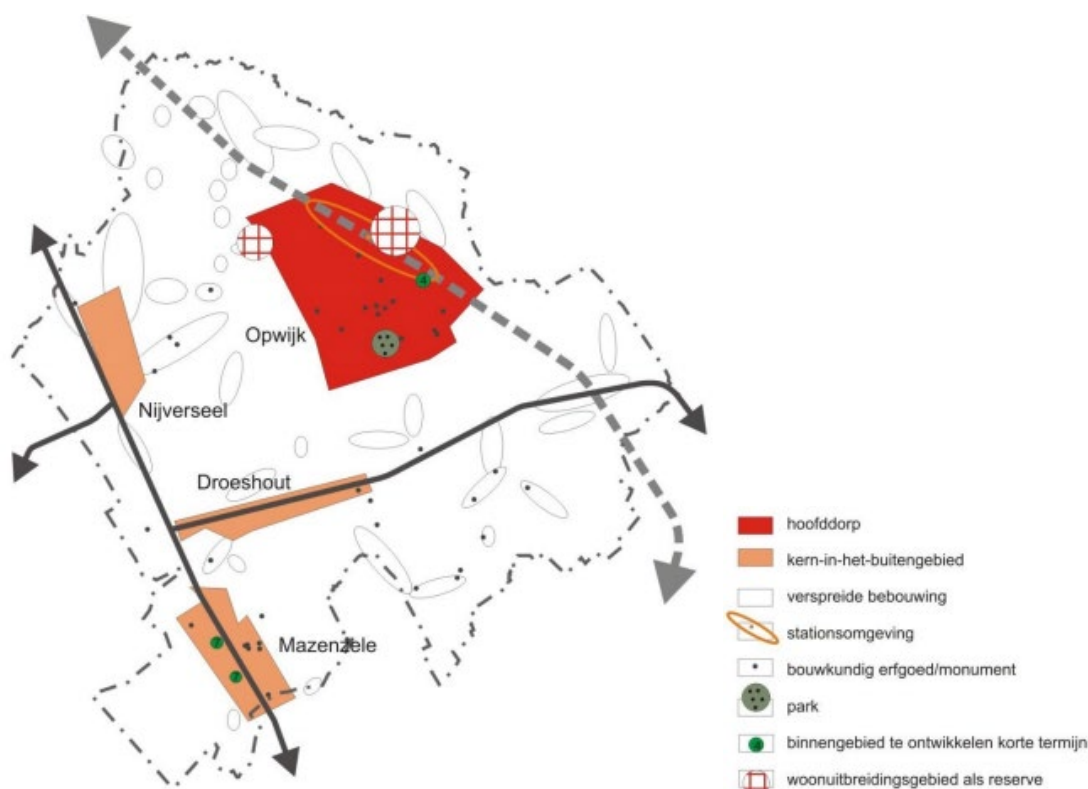
Gewenste openruimtestructuur

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



Gewenste nederzettingsstructuur

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



| kaart gewenste nederzettingsstructuur, Bron: GRS Opwijk

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

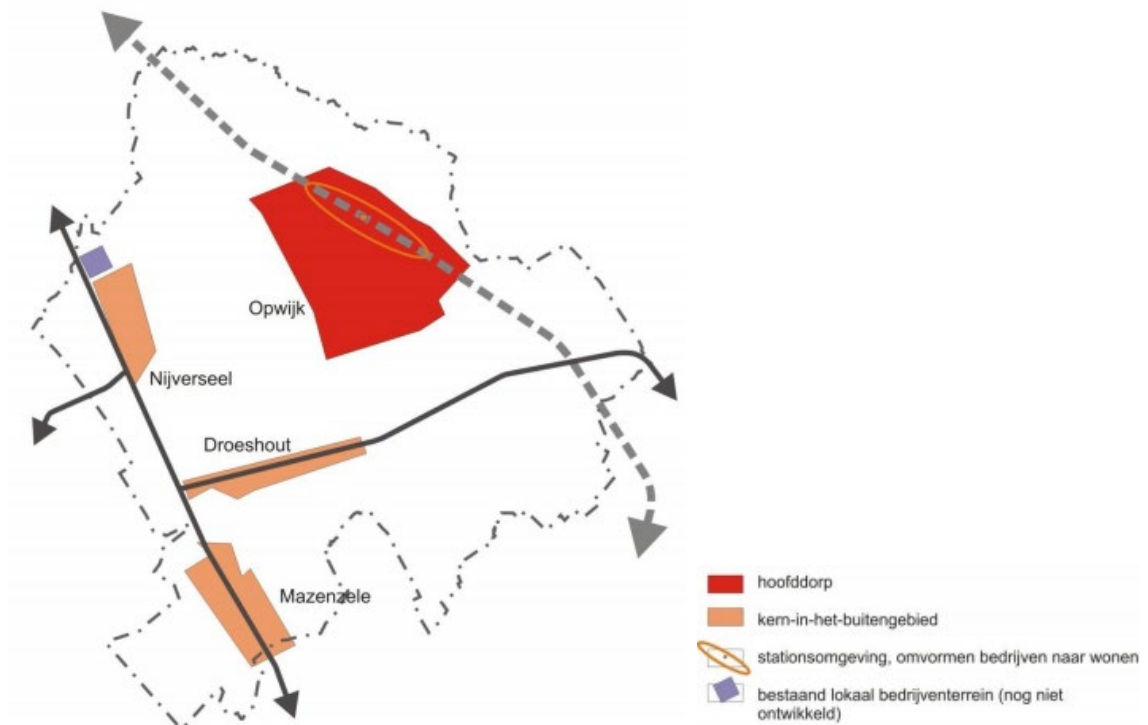
Volgende specifieke beleidslijnen worden voor de kern van Opwijk vooropgesteld:

- verweven van wonen, diensten en lokale bedrijven;
- renoveren van het woningbestand;
- bufferen van bedrijven ten opzichte van woonomgevingen;
- aandacht hebben voor de kwaliteit van het openbaar domein;
- nastreven van transparantie van randen die grenzen aan open ruimte gehelen;
- compact houden van het hoofddorp;
- behouden en concentreren van de belangrijkste kleinhandel, publieke functies en sociaal-culturele activiteiten (vb. gemeentehuis en jeugdhuis) binnen dit gebied;
- versterken van de publieke as gevormd door het jeugdhuis, Hof ten Hemelrijk, de kerk en het gemeentehuis;
- (behoud als reserve van het woonuitbreidingsgebied Meerweg en het woonuitbreidingsgebied Hof Ten Eken.)³ 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;
 - 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.

³ Procedure lopende bij de provincie Vlaams-Brabant; deze passage zal geschrapt worden.

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:

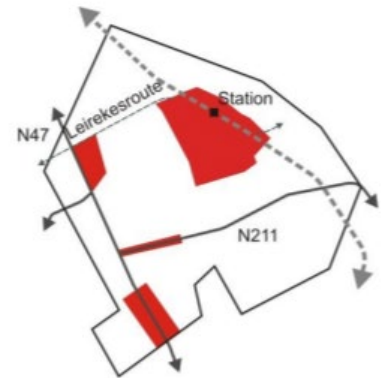
- zoveel mogelijk lokale bedrijven behouden met oog voor de draagkracht van de ruimte; herlokaliseren indien nodig naar het bestaande lokale bedrijventerrein. Het concept om industriële activiteiten binnen de kernen op lange termijn af te bouwen (en de stationsomgeving in het bijzonder) kadert hierin;
- 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.



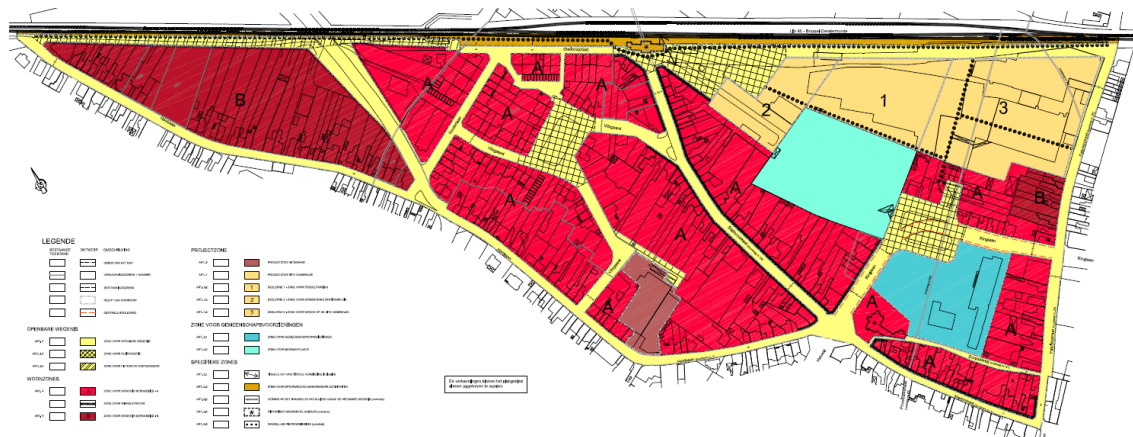
Gewenste toeristische en recreatieve voorzieningenstructuur

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.

2.4.5 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.

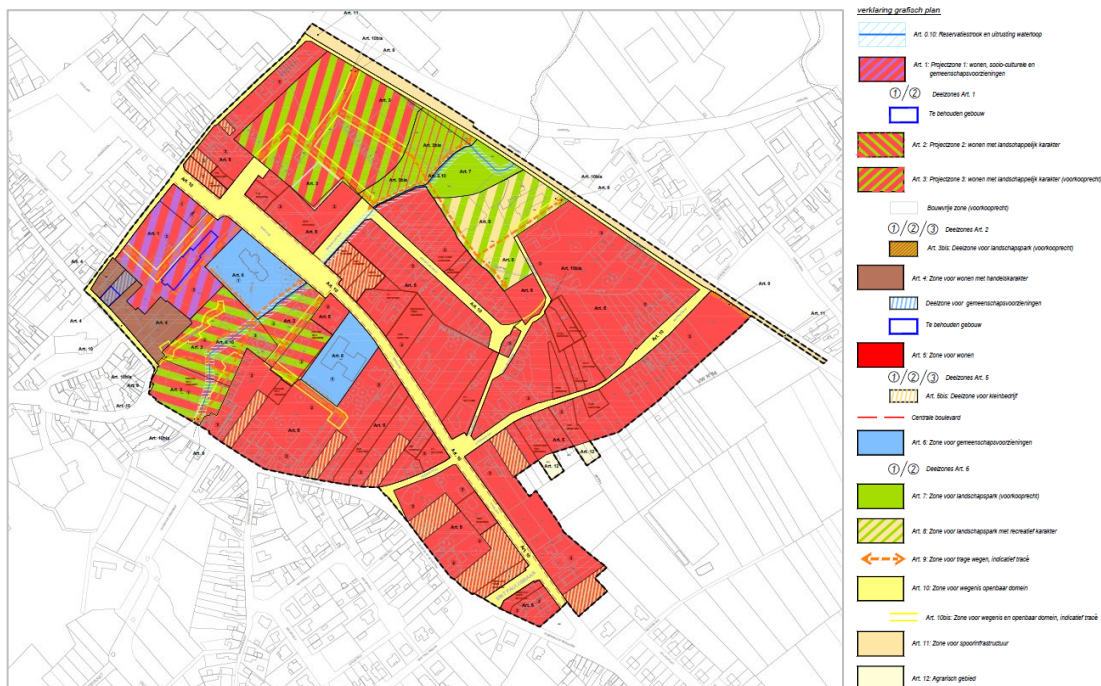
Visie op huidig RUP Station:

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

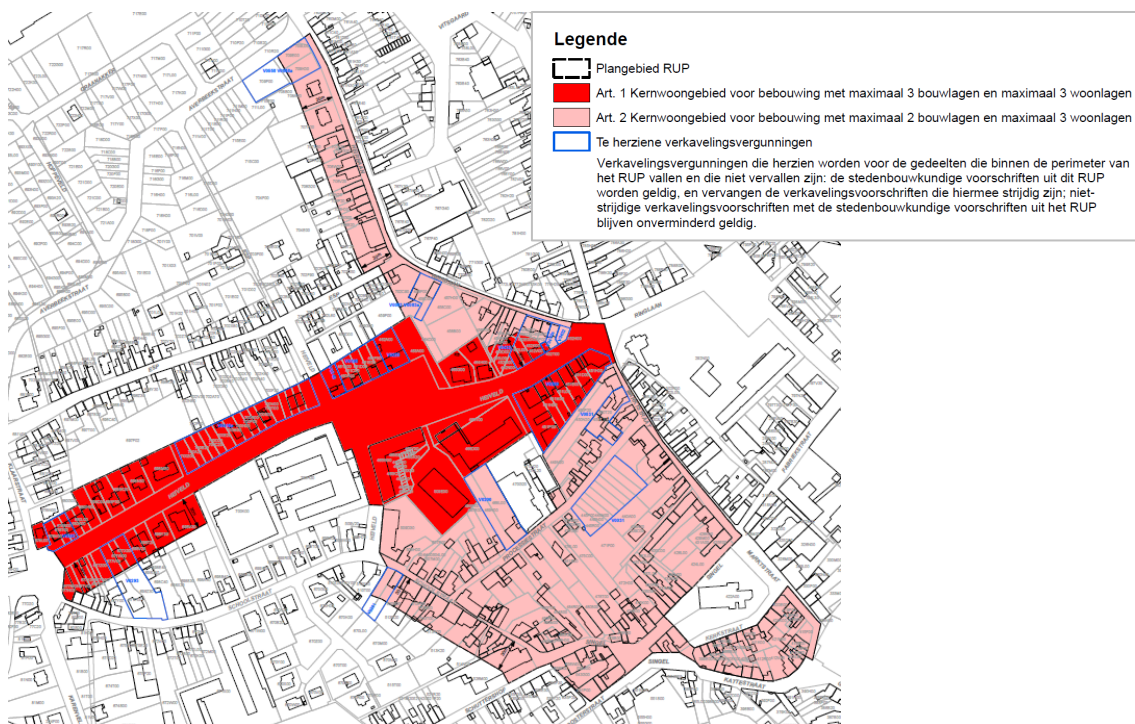
Het RUP werd definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 28 februari 2007.

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:

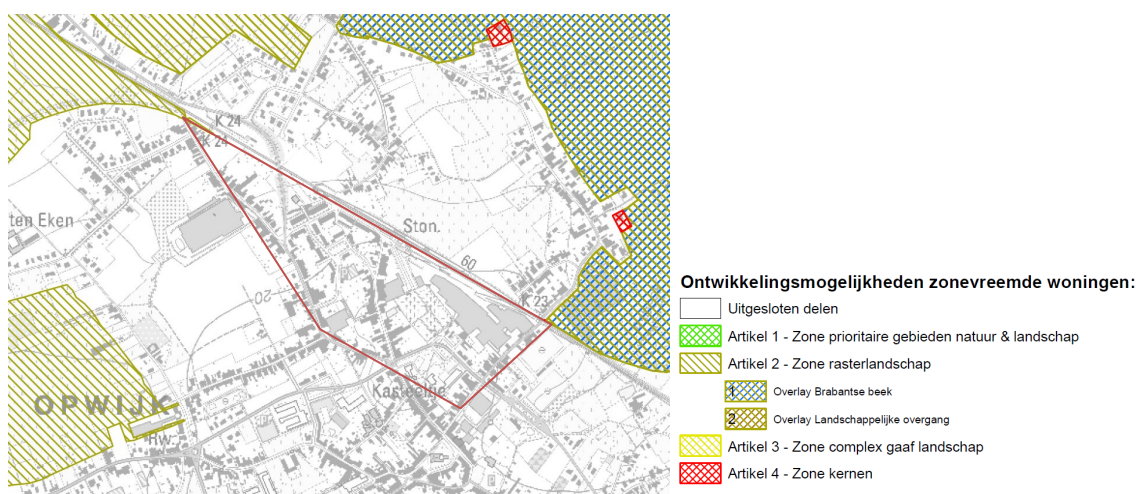
hoofdbestemming:

- 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 Zonevrije 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 Zonevrije 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".

2.4.6 Mobiliteitsplan

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

Voetgangersnetwerk

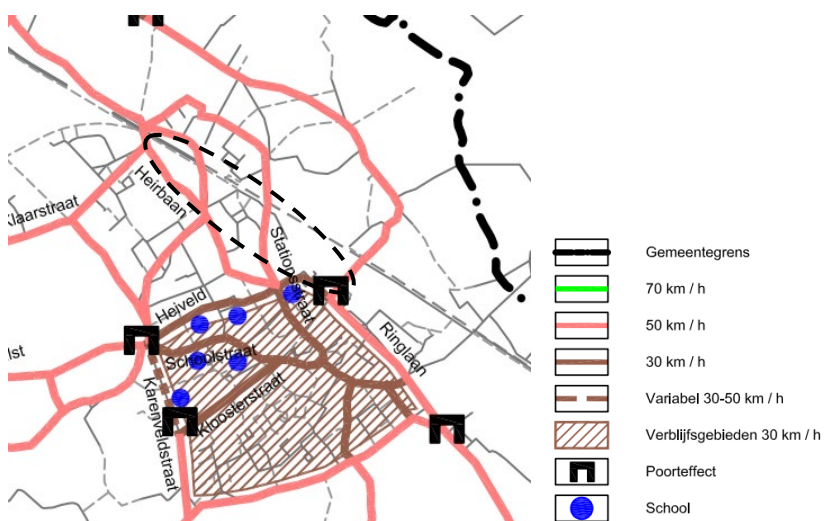
Wensbeeld afbakening verblijfsgebieden en snelheidsregimes

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.

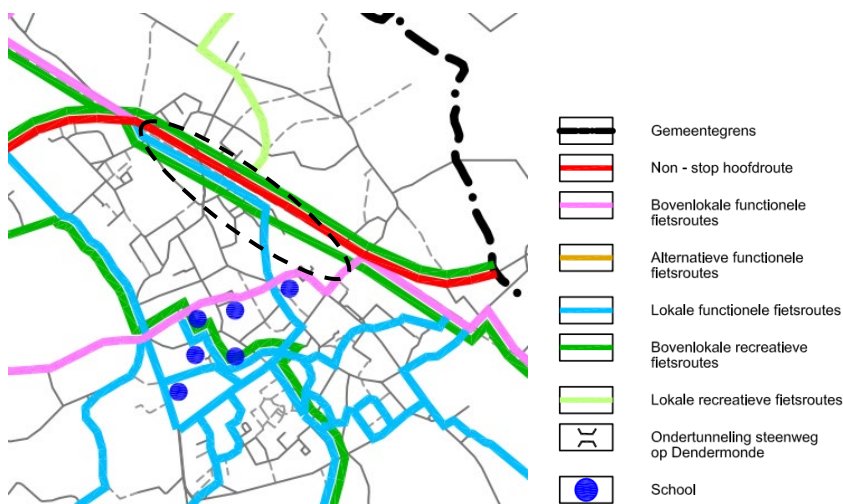
Binnen de verblijfsgebieden wordt sluiptverkeer maximaal geweerd. Dit verkeer hoort thuis op de daartoe geselecteerde (boven)lokale wegen (zie verder). In eerste instantie zal dit gebeuren door een inrichting waaruit moet blijken dat het verblijfskarakter primeert op het verkeerskarakter. Het langzaam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



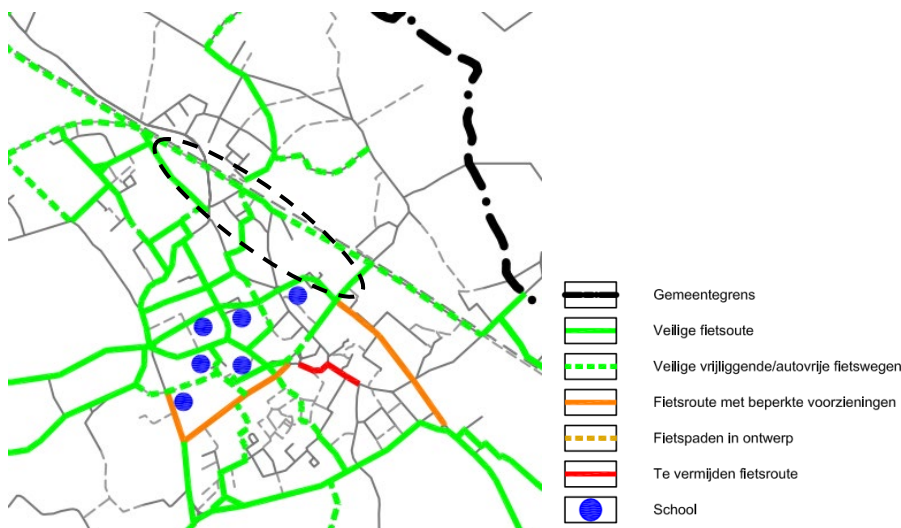
| Fietsroutenetwerk met aanduiding van het plangebied

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

Veiligheid fietsroutes op basis van schoolbereikbaarheidskaart

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

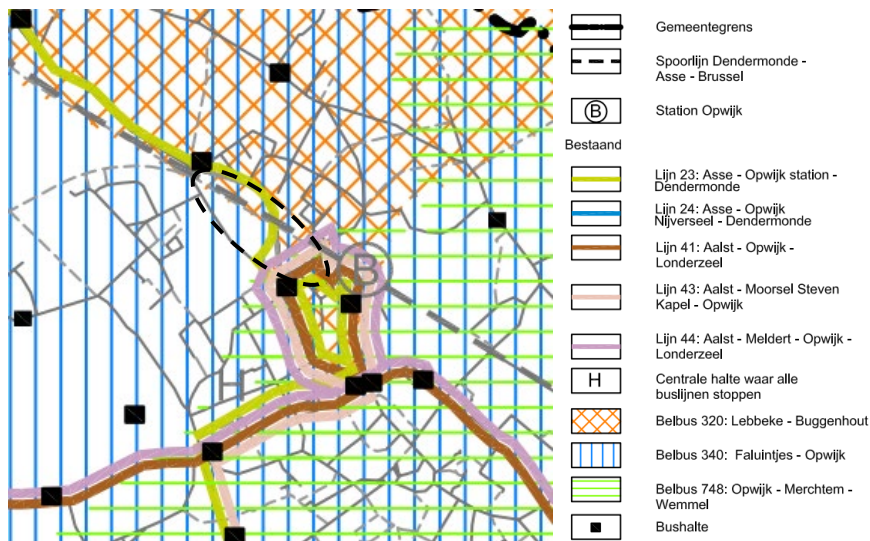


| Kaart met de veilige fietsroutes op basis van de schoolbereikbaarheidskaart met aanduiding van het plangebied

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

Openbaar vervoernetwerk (trein en bussen)

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



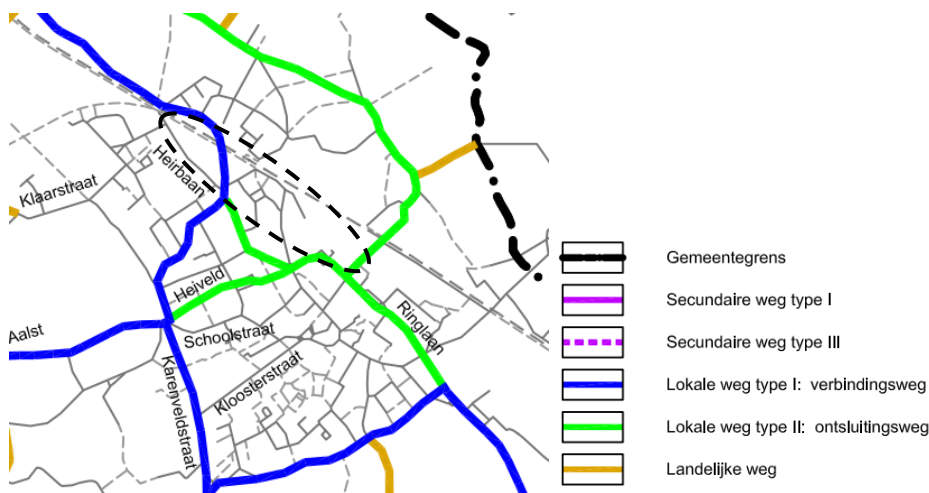
| Het openbaar vervoersnetwerk van de bussen met aanduiding van het plangebied

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

Wegencategorisering

Eén van de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsplan is de beheersing van de groei van de 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

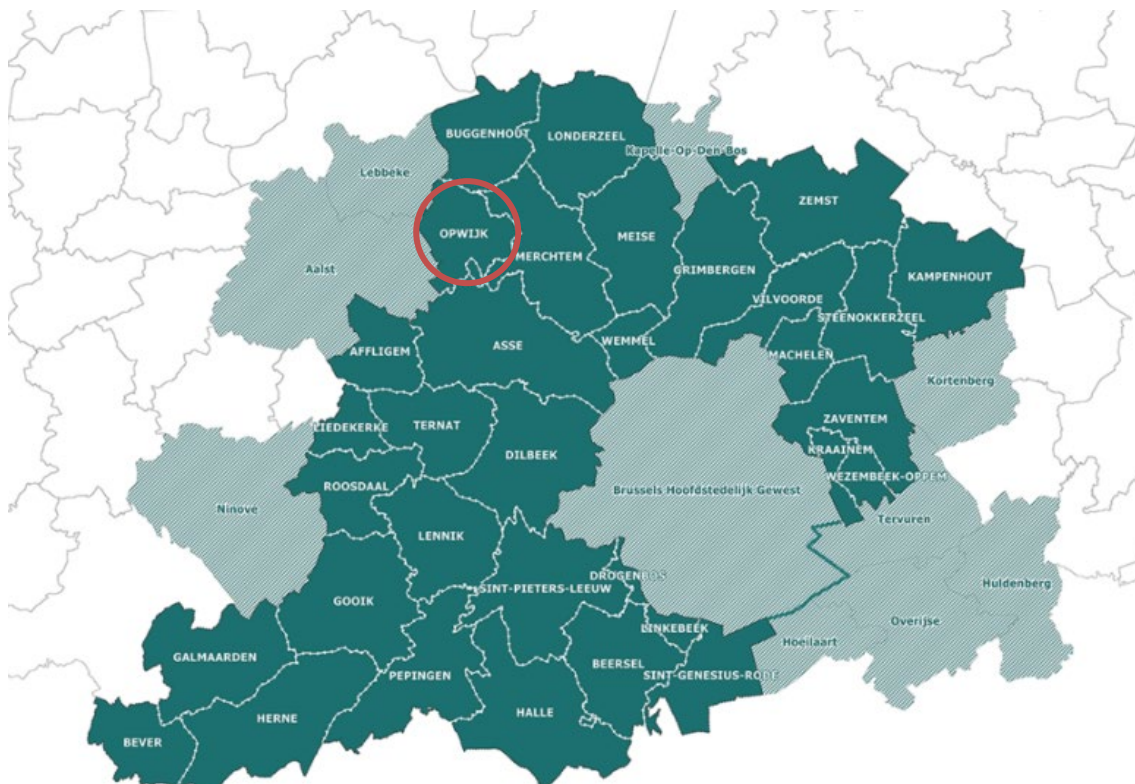
Binnen het plangebied wordt de Heirbaan – Viaduct aangeduid als een verbindingsweg (lokale weg type I). De Heirbaan en Fabriekstraat worden aangeduid als ontsluitingswegen (lokale weg type II).

2.4.7 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.

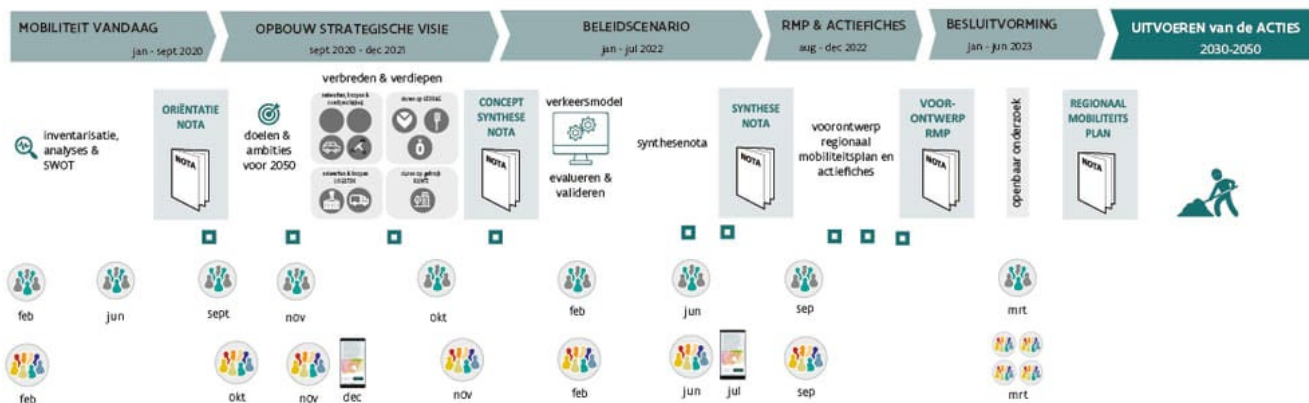
Op mobiliteitsvlak is de link met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de impact van de Ring R0 en de aansluitende hoofdwegen (E40, E19 en A12) van cruciaal belang. Die hoofdwegen en hun aansluitingsknopen genereren een sterke druk op de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de Vervoerregio Vlaamse Rand.



- | 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.

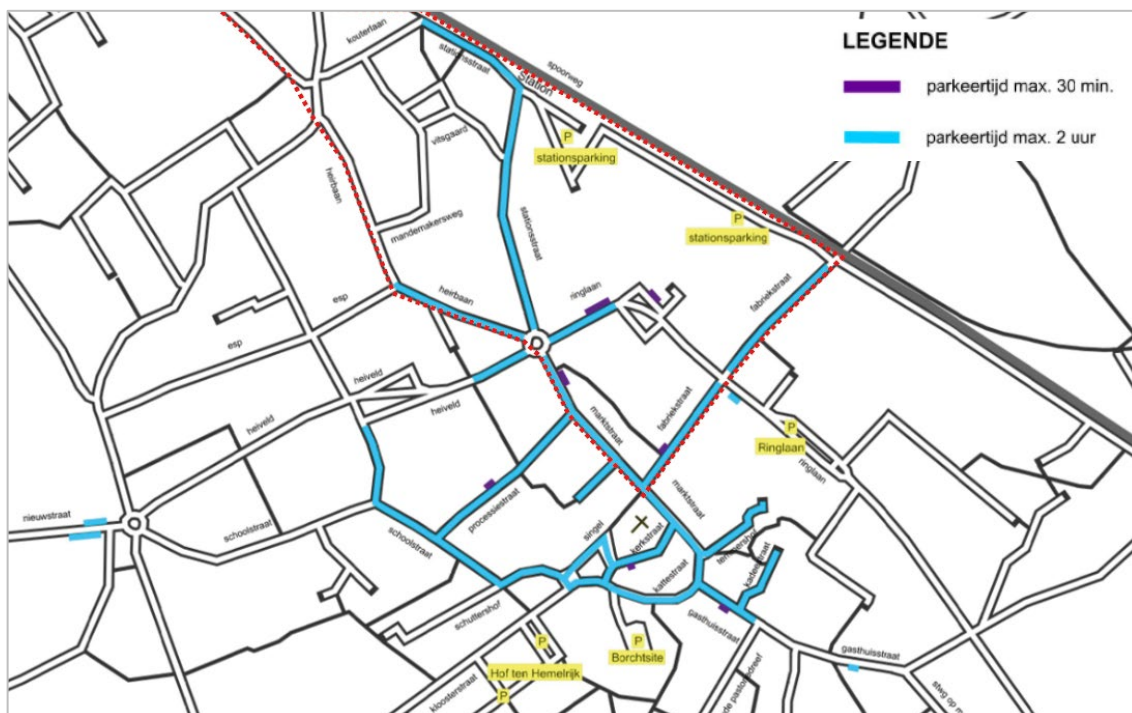
2.4.8 Gewijzigde parkeermodaliteiten – uitbreiding blauwe zone Opwijk-centrum

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

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

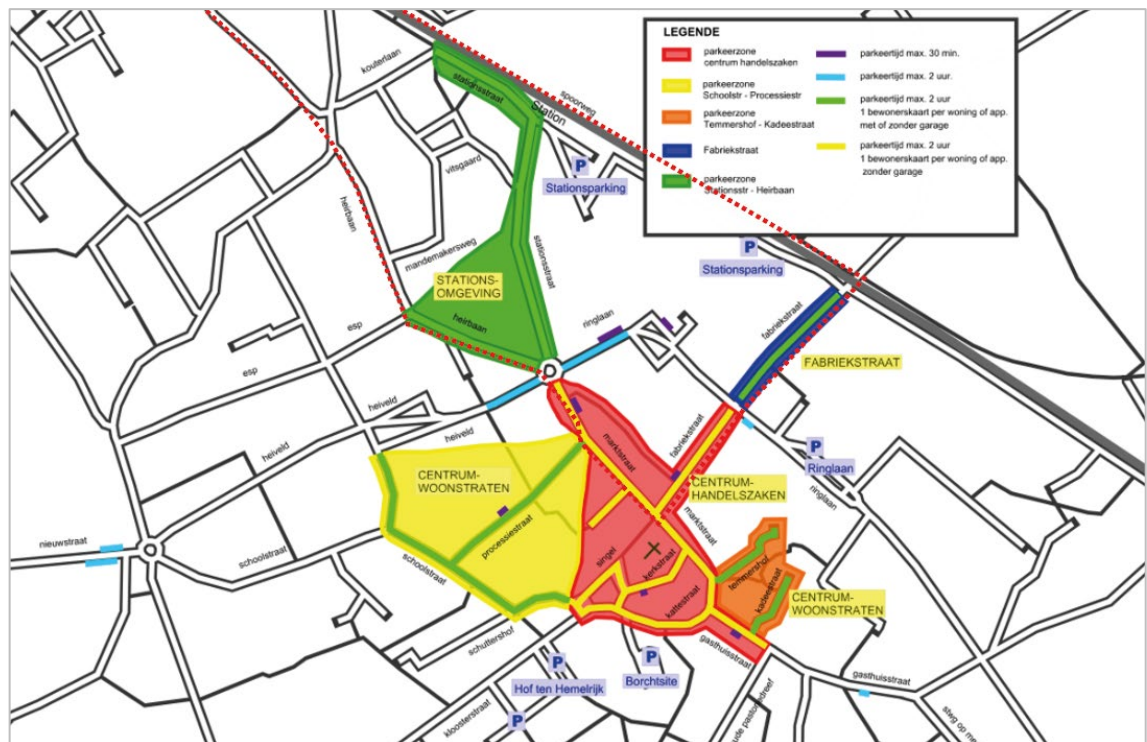
Het nieuwe parkeerplan in de praktijk

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



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

LEGENDE	
 parkeerzone centrum handelszaken	 parkeertijd max. 30 min.
 parkeerzone Schoolstr - Processiestr	 parkeertijd max. 2 uur.
 parkeerzone Temmershof - Kadeestraat	 parkeertijd max. 2 uur 1 bewonerskaart per woning of app. met of zonder garage
 Fabriekstraat	 parkeertijd max. 2 uur 1 bewonerskaart per woning of app. zonder garage
 parkeerzone Stationsstr - Heirbaan	



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

2.4.9 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.

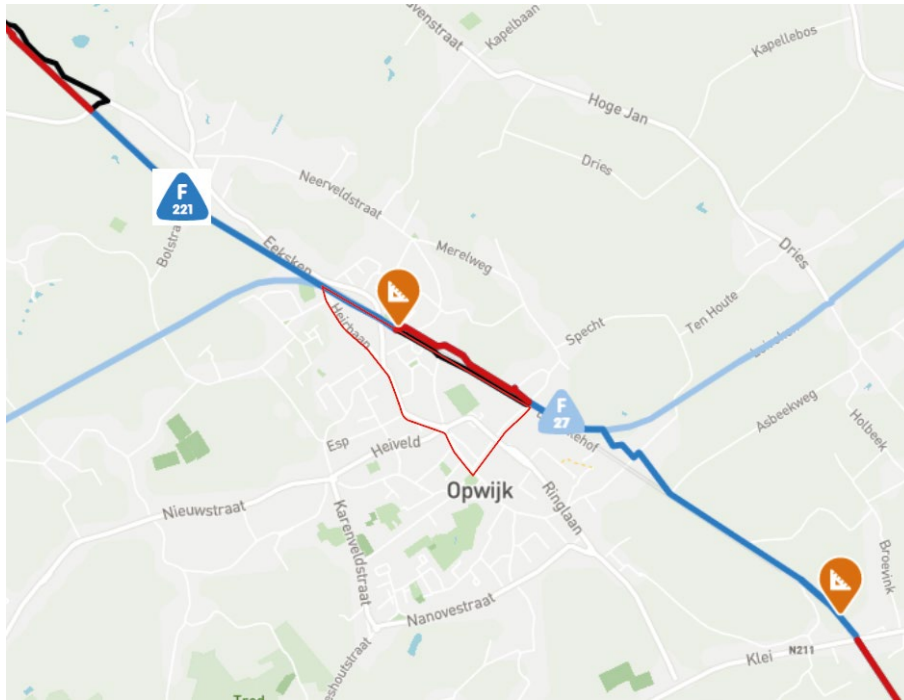
Fietssnelwegen in Opwijk

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 befietsbaar, delen van de route zijn dat wel en worden al goed gebruikt.



| Twee fietssnelwegen ter hoogte van het plangebied met aanduiding plangebied

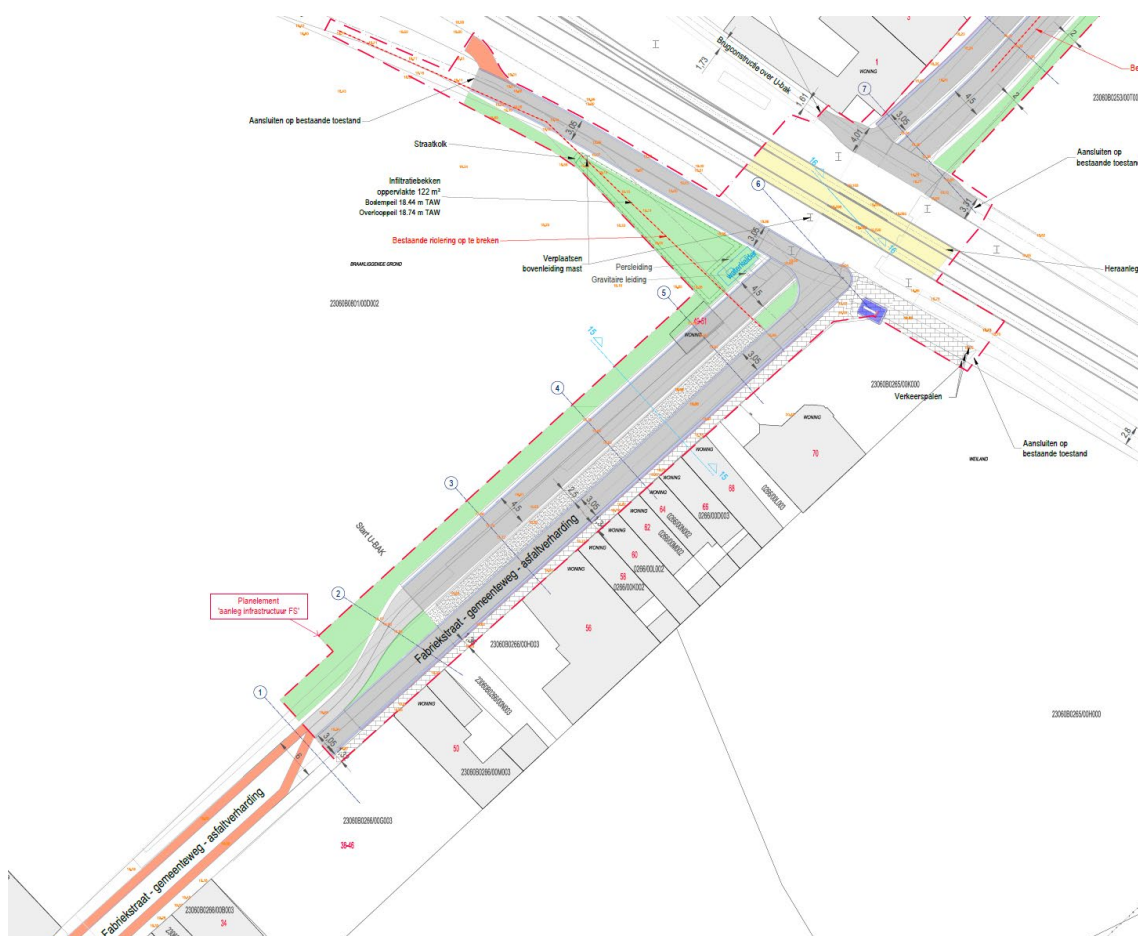
Ten noorden van het projectgebied wordt de fietssnelweg aangeduid als een niet toegankelijk deel van de fietssnelweg (niet gerealiseerd of onderbroken), daarom wordt momenteel de alternatieve lokale route doorheen het projectgebied en ten zuiden van de spoorweg gebruikt. Dit in afwachting van de verdere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

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

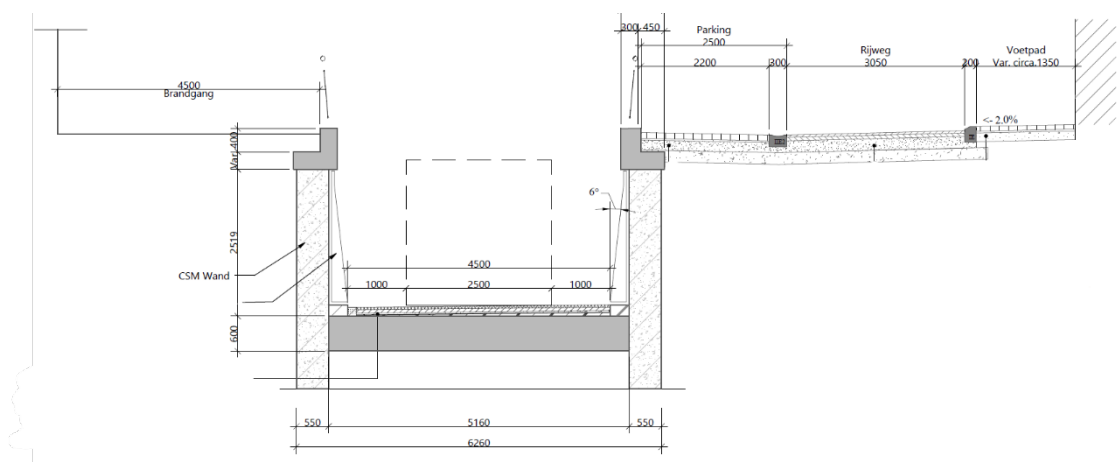
2.4.10 Fietstunnel Fabriekstraat

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.

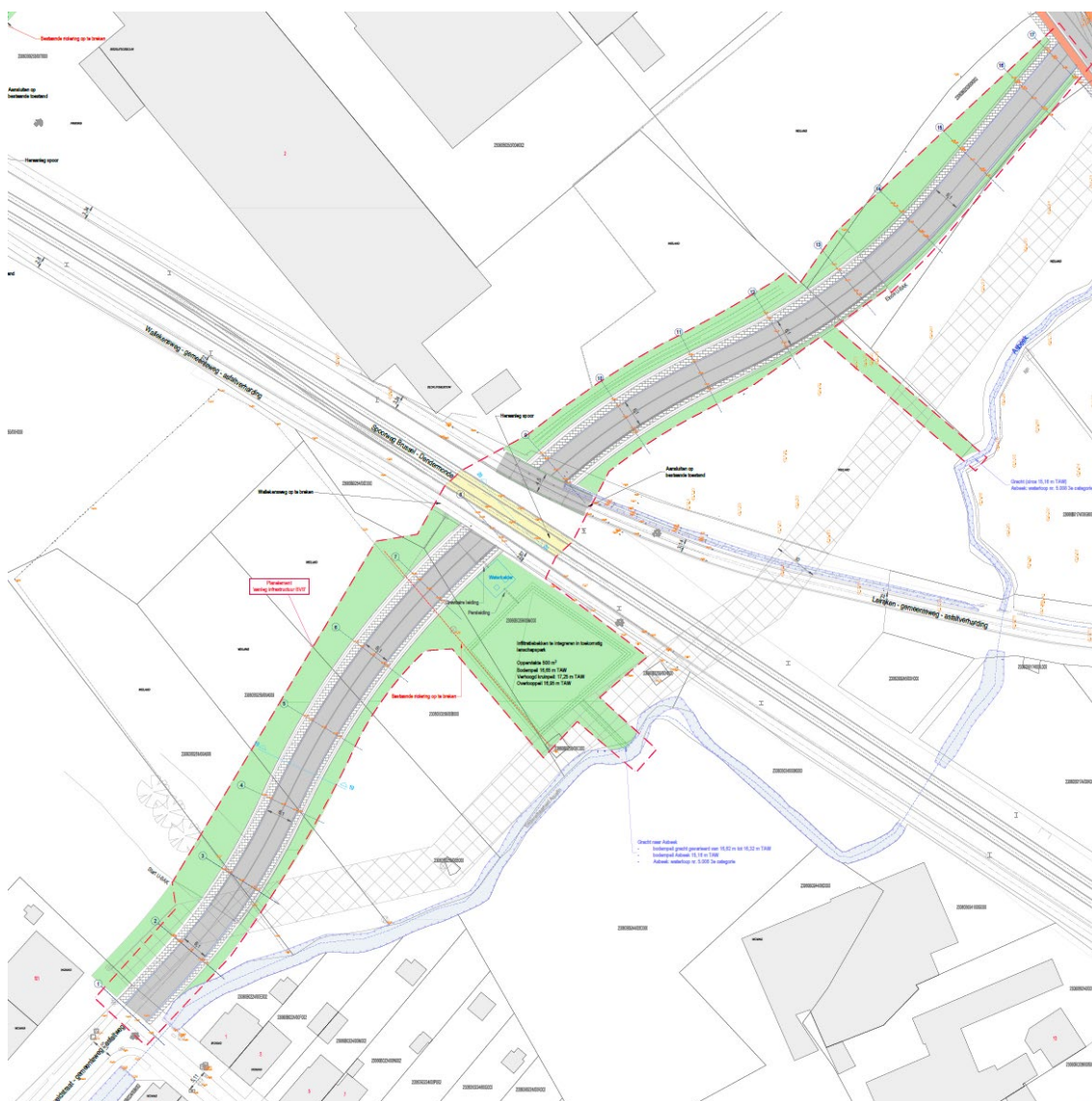
Voor het gemotoriseerd verkeer wordt ter hoogte van de Beekveldstraat een nieuwe ondertunneling voorzien.



| beoogde Fietstunnel Fabriekstraat

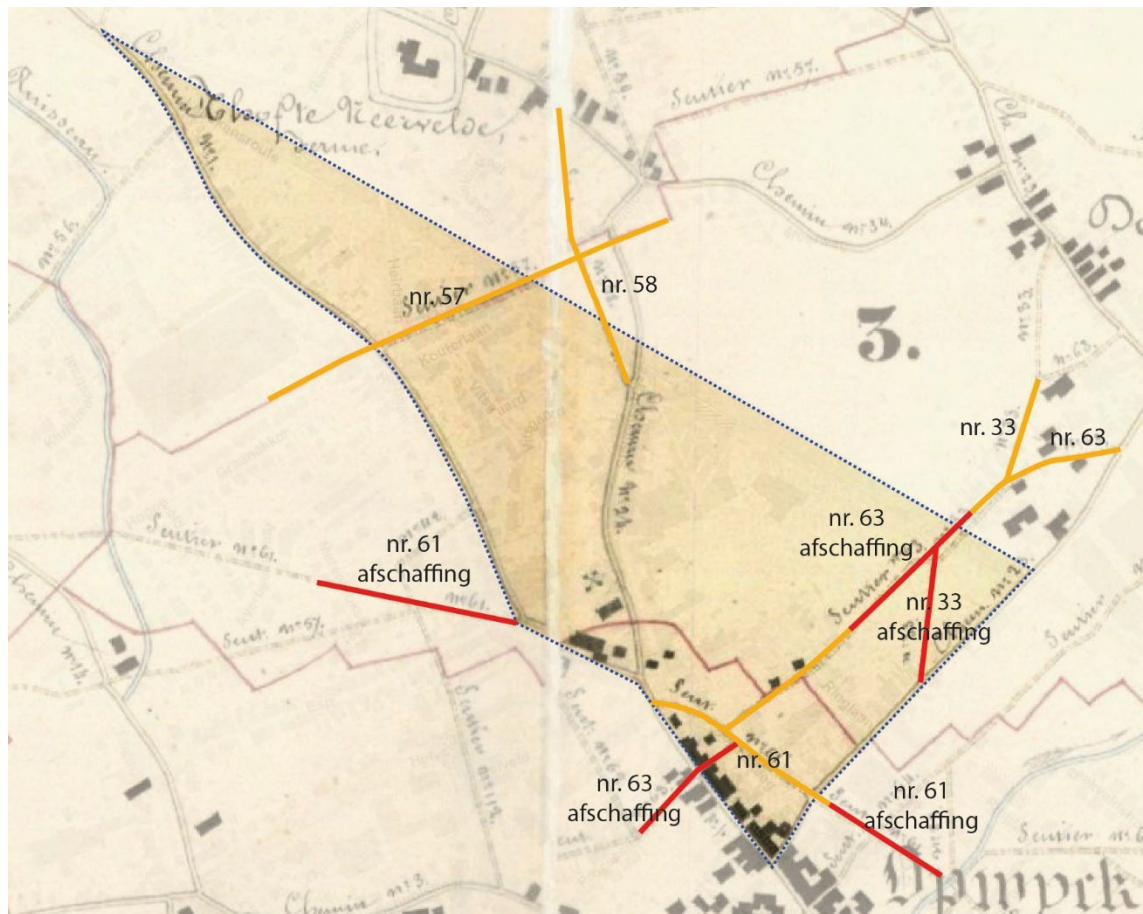


| Profieldoorsnede fietstunnel Fabriekstraat



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

2.4.11 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.

2.4.12 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/km²
 Belfius-indeling V3 gemeente: 470 inwoners/km²
 Vlaams Gewest: 482 inwoners/km²

TOTALE OPPERVLAKTE OPWIJK (2017)

1.969 ha

BEBOUWDE OPPERVLAKTE OPWIJK (2017)

549 ha

PERCENTAGE BEBOUWD/TOTALE OPP (2017)

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

DICHTHEDEN WOONGELEGENHEDEN

OPWIJK (2018)

6.202 woongelegenheden

13,9 woongelegenheden/ha kadastraal woongebied

11,3 woongelegenheden/ha totaal bebouwde oppervlakte

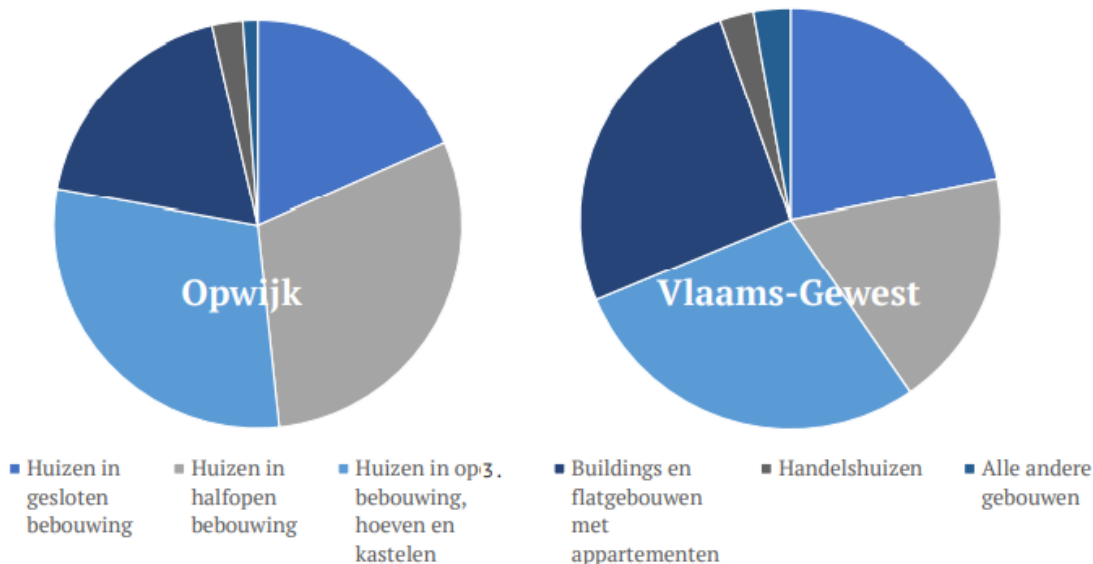
AANTAL WOONGELEGENHEDEN PER

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

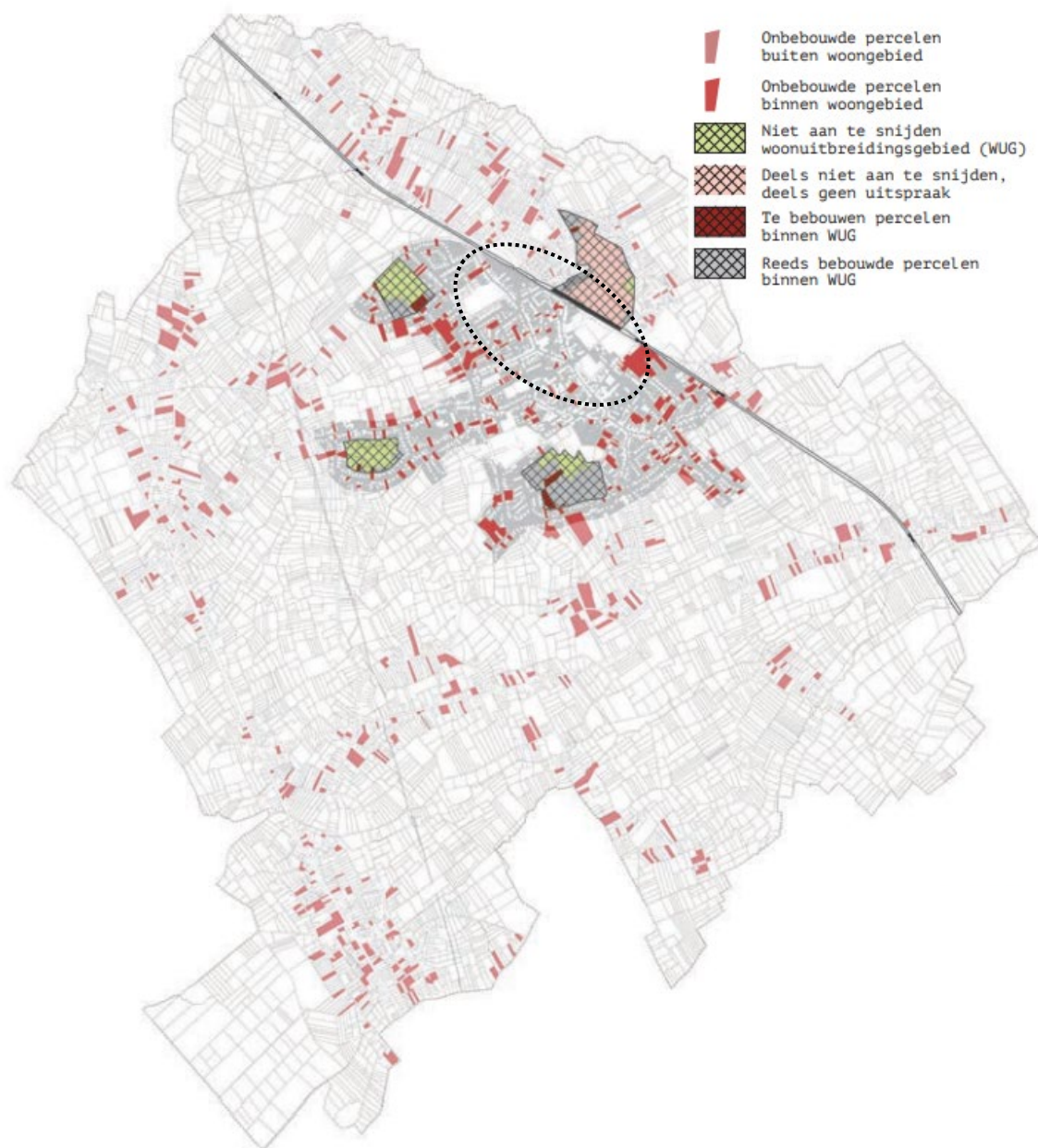


| Grafiek uit de Bouwmeesterscan Opwijk 2019

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 =26%
oppervlakte onbebouwde percelen buiten woongebied en buiten WUG	71,94 ha =74%
oppervlakte WUG bij station	12,10 ha



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

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

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

2. Mobiliteit

Modal Split

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

Opwijk genereert mobiliteit

- Opwijk is een echte pendelgemeente.

3. Open ruimte: een gefragmenteerd en verborgen landschap

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

4. Energie klimaat: heb oog voor klimaatadaptatie

- Opwijk zal in de toekomst geconfronteerd worden met klimaatsveranderingen.

5. Regelgeving en publiek ondernemerschap

Met het oog op verduurzaming is verdichting onvermijdelijk voor gemeenten als Opwijk en verdere verlinting en verkaveling op afstand van de dorpskernen moet ten alle kosten worden stopgezet. Deze verdichting kan echter op een kwalitatieve manier gebeuren en hoeft geen 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 verkeersdrukten.
- 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 m² naar +/- 900 à 1.000 m².
 - 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

VVVB Heiveld

Bestaande infrastructuur

- bestaande lokalen zijn verouderd en in slechte staat

Gewenste infrastructuur

- op de termijn zal de VVVB Heiveld herlokalisatie 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 VVVB 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

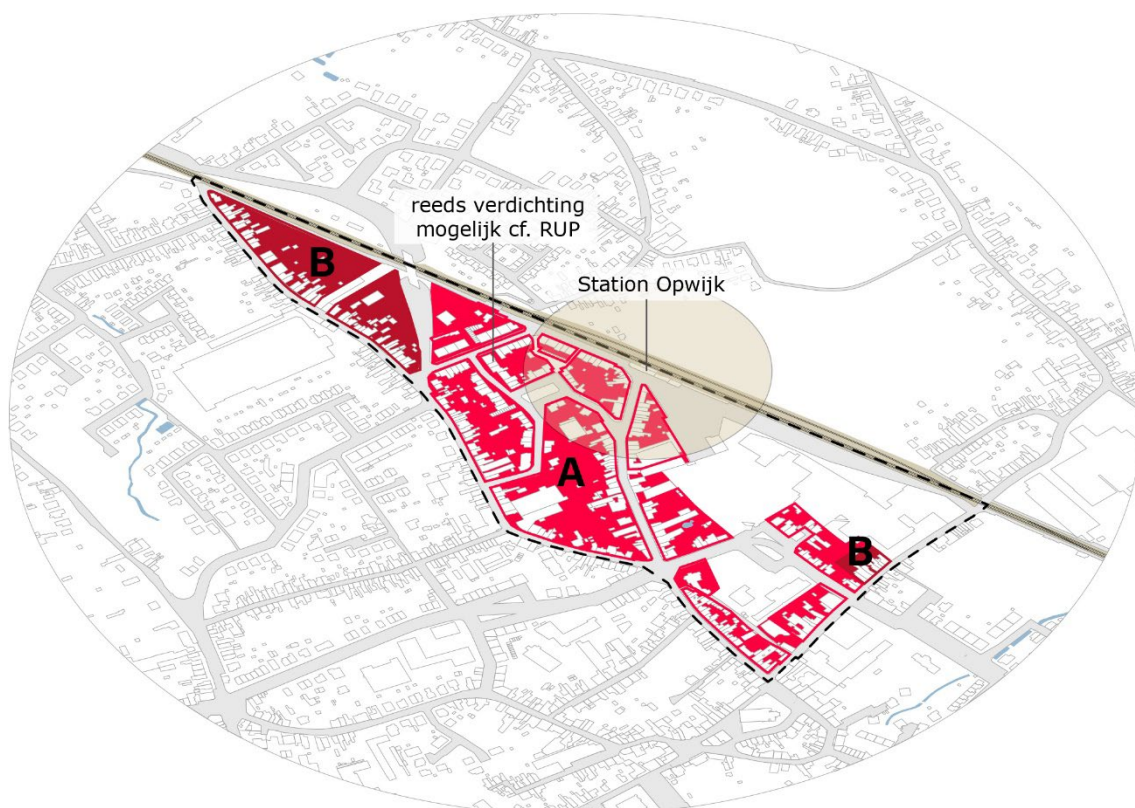
Het RUP heeft als doel:

- 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.

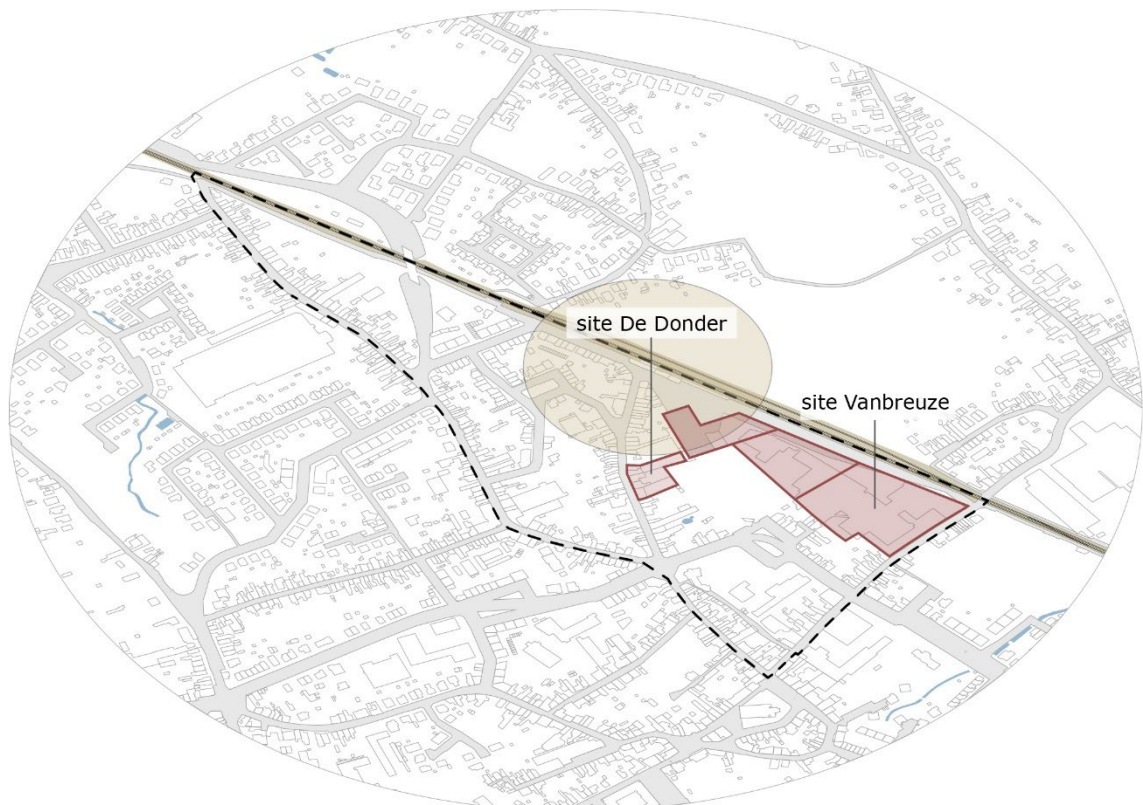
Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt dat er in het bestaande weefsel van stedelijke kernen, en meer bepaald in de stationsomgevingen, vaak kansen en mogelijkheden liggen om de stedelijke kernen een kwalitatieve en stimulerende rol te laten vervullen in het opvangen van nieuwe huishoudens. Met het opmaken van het van kracht zijnde RUP Station werd deze visie nagestreefd. Het is echter niet de wens van de gemeente Opwijk om met voorliggende herziening wederom in te zetten op intensieve verdichting.

Bovendien wordt vastgesteld dat de gemeente Opwijk reeds een hoge bevolkingsdichtheid kent ten opzichte van andere Vlaamse gemeenten⁴. Hierdoor wordt binnen de herziening van het RUP bewust gekozen om de verdichtingsmogelijkheden zoals vandaag opgenomen binnen

⁴ Bevolkingsdichtheid Opwijk ca. 742 inw./km² tegenover een gemiddelde van 500 inw./km² voor Vlaamse gemeenten (bron: gemeente in cijfers – www.statistiekvlaanderen.be)

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 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.

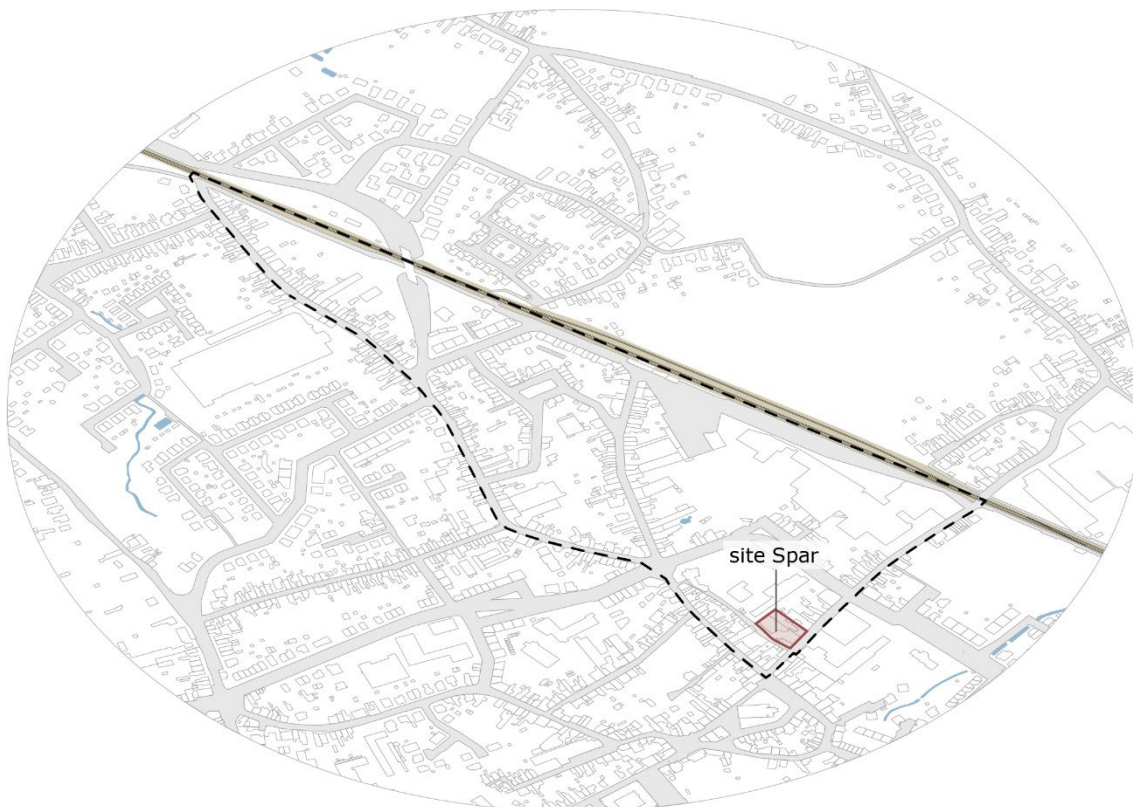
Site Vitsgaard

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

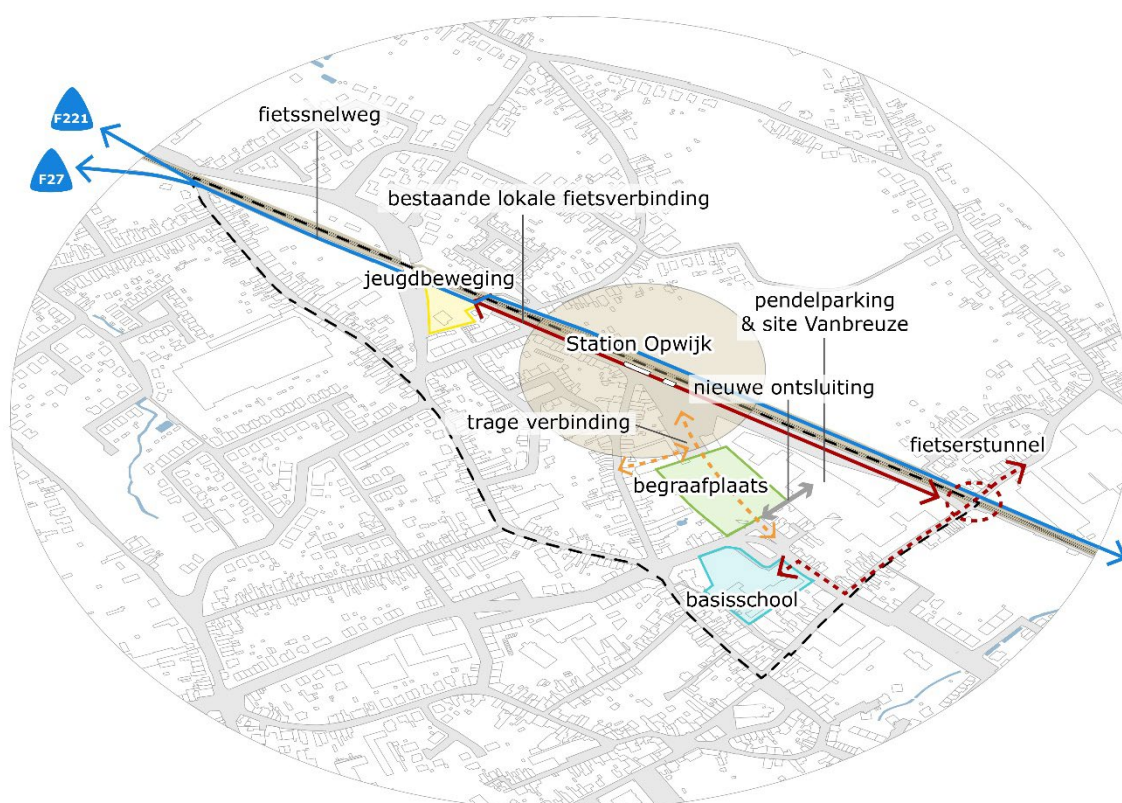


Binnen het RUP zal er gestreefd worden naar een behoud van de aanwezige supermarkt. De supermarkt zal ook uitgebreid kunnen worden. De Spar moet benaderd worden als een handelszaak op lokaal niveau. Het is daarbij de bedoeling om de vandaag aanwezige fotowinkel en de voormalige apotheek mee op te nemen 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 vervoershub 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 bestendiging/vormgeving van de pendelparking en de doorwaadbaarheid voor traag verkeer door de aanduiding van wandel- en fietsverbindingen (zie oranje, rode en blauwe pijlen).

De projectzones 'site Vanbreuze' en 'site De Donder' worden ingezet voor het nastreven van een verkeersveilige en verdere doorwaadbaarheid van de kern voor traag verkeer. De gemeentelijke begraafplaats kan een belangrijke rol spelen in het realiseren van doorsteken om zodoende de Ringlaan voor traag verkeer te verbinden met het treinstation en de projectzone 'site 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 op termijn de spoorwegovergang aan de Fabriekstraat sluiten om de kruising met het autoverkeer op te heffen. In de plaats wordt een fietstunnel voorzien. De Fabriekstraat krijgt hierbij een nieuw straatprofiel dat zich hoofdzakelijk ikt op het traag verkeer. De toegang voor gemotoriseerd verkeer zal zich beperken tot het bestemmingsverkeer van de nog bestaande woningen langsheen de Fabriekstraat en - in beperkte mate 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 nieuwe ontsluiting te voorzien richting de Ringlaan. In het kader van het RUP wordt hiervoor een onteigeningsplan opgemaakt.

Ook de pendelparking zal via deze nieuwe weg ontsluiten. De pendelparking wordt vormgegeven met voldoende groenvoorzieningen. Tussen de parkeerplaatsen dient bijvoorbeeld een minimum aan bomen voorzien te worden om het groen karakter vorm te geven. De parkeervakken dienen uitgevoerd te worden in waterdoorlatende verhardingen. De zone die beschouwd wordt als pendelparking is momenteel in private bezit. Om de aanleg van de pendelparking op korte termijn te garanderen zal deze zone ook opgenomen worden in het onteigeningsplan.

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.

EFFECTEN VAN HET RUP

Het onderzoek tot MER en de watertoets maken integraal deel uit van de scopingnota. Het scopingnota-dossier is integraal online terug te vinden via het DSI-platform onder 'historiek van het dossier'.

Het besluit van het Team Omgevingseffecten inzake de plan-MER-plicht werd toegevoegd in bijlage van de deze nota.

5

JURIDISCH-ADMINISTRATIEVE ASPECTEN

5.1

Opsomming van strijdige en op te heffen voorschriften

Volgende tabel geeft een opsomming van alle bestemmingen van het RUP Station die door de uitvoering van het RUP Herziening station zullen opgeheven en vervangen worden.

nr	bestaande bestemming	nieuwe bestemming
1	zone voor wonen in kerngebied A	projectzone
2	zone voor wonen in kerngebied A	zone voor buurtwinkel
3	projectzone	zone voor wonen in kerngebied A
4	zone voor wonen in kerngebied A	zone voor openbare wegenis
5	projectzone	zone voor openbare wegenis
6	Zone voor gemeentewegen	projectzone
7	Zone voor gemeentewegen	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten
8	projectzone	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten

5.2

Ruimtebalans

Het RUP beslaat een totale oppervlakte van 24,73 ha. Hieronder wordt de ruimtebalans voor de diverse gebiedscategorieën weergegeven (m²). Het plan met de afwijkingen is als apart dossierstuk toegevoegd.

HARD naar HARD					176.974 m ²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
	zone voor wonen in kerngebied A	WON	zone voor wonen in kerngebied A	WON	89.668 m ²
1	zone voor wonen in kerngebied A	WON	projectzone	WON	3.068 m ²
2	zone voor wonen in kerngebied A	WON	zone voor buurtwinkel	WON	1.421 m ²
	zone voor wonen in kerngebied B	WON	zone voor wonen in kerngebied B	WON	27.847 m ²
	projectzone	WON	projectzone	WON	28.685 m ²
3	projectzone	WON	zone voor wonen in kerngebied A	WON	3.613 m ²
	zone voor gemeenschapsvoorzieningen	GNV	zone voor gemeenschapsvoorzieningen	GNV	10.044 m ²
	zone voor begraafplaats	GNV	zone voor begraafplaats	GNV	12.628 m ²
HARD naar ZACHT					0 m ²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
ZACHT naar ZACHT					0 m ²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
ZACHT naar HARD					0 m ²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
INFRASTRUCTUUR					70.470 m ²
nr	bestaande bestemming	gebiedscat	nieuwe bestemming	gebiedscat	oppervlakte
	Zone voor gemeentewegen	NNN	zone voor openbare wegenis	NNN	61.957 m ²
	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten	NNN	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten	NNN	6.828 m ²
4	zone voor wonen in kerngebied A	WON	zone voor openbare wegenis	NNN	1.685 m ²
5	projectzone	WON	zone voor openbare wegenis	NNN	1.817 m ²
6	Zone voor gemeentewegen	NNN	projectzone	WON	151 m ²
7	Zone voor gemeentewegen	NNN	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten	NNN	4.604 m ²
8	projectzone	WON	zone voor spoorwegen en aanverwante activiteiten	NNN	2.379 m ²

5.3 Mogelijke planbaten, planschade en gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen

Er treden geen bestemmingswijzigingen op die resulteren in mogelijke planbaten, planschade en/of gebruikerscompensatie.

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 toepassingsgebied¹

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

¹ 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)