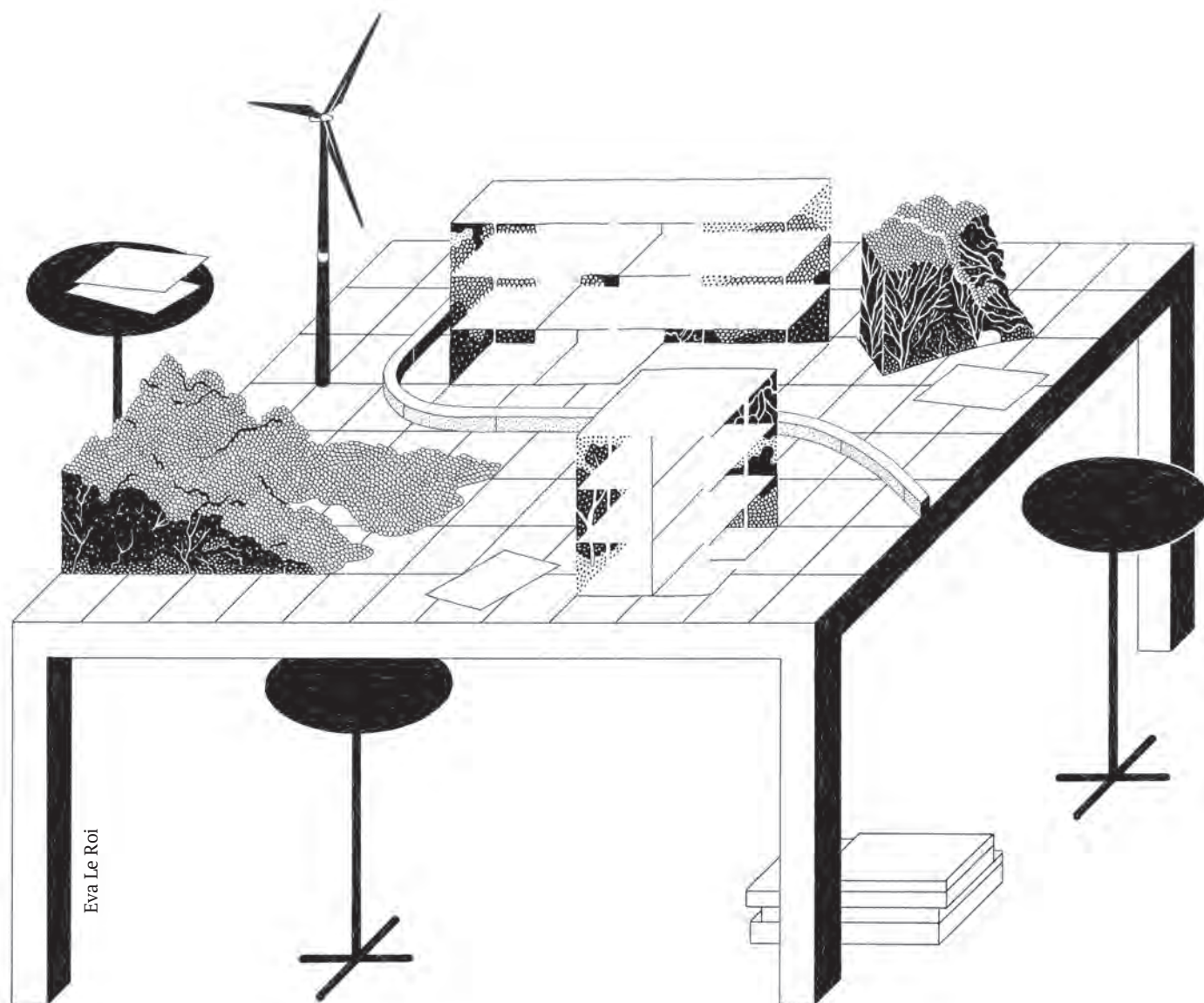


BWMSTR

SCAN

OPWIJK
EINDRAPPORT

JUNI 2019



**BLAUW
DRUK**
STEDENBOUW

PALMBOUT
Urban Landscapes.

L A M A 
Landscape
Manifesto
landscape architects

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan

Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroeckx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan

Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept

www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan

www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam

Palmhout Urban Landscapes
Blauwdruk Stedenbouw
LAMA landscape architects

Met adviezen van Transport and Mobility Leuven



01.

VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	12
1.2	Kencijfers	14
1.3	Ruimtelijke beschrijving	15

02.

DIAGNOSE

	OVERZICHT	18
2.1	Bebouwde ruimte	20
2.2	Mobiliteit	27
2.3	Open ruimte	32
2.4	Klimaat & Energie	40
2.5	Regelgeving & publiek ondernemerschap	44

03.

AMBITIE

	SAMENVATTENDE AMBITIES	46
3.1	Ambitiekaart Open Ruimte	50
3.2	Knelpuntenkaart	52

04.

TRANSITIEAGENDA

	STRATEGISCHE PROJECTEN	54
4.1	Landschapspark 'Bronnengebied Opwijk'	56
4.2	Kernversterking Mazenzele	62
4.3	Kernversterking Opwijk	66
4.4	Ontwikkeling stationsomgeving	70
4.5	Projectenkaart	74
4.6	Transitieagenda	75
	-Quick wins	
	-Programma's	
	-Publieke slagkracht	
	-Aanbevelingen aan hogere overheden	

05.

BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota Spider diagram	80
-----	-------------------------------------	----



Station Opwijk



OPWIJK

WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Opwijk in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.



01.

VERKENNING



**BWMSTR scan**

Rangorde in Vlaanderen
 vergelijking met referentiecategorie
 Zie methodologische nota in 05. Bijlage

OPWIJK

SITUERING

Opwijk is een gemeente in de provincie Vlaams-Brabant, gelegen in het noord-westen en grenzend aan de provincie Oost-Vlaanderen. In 1977 is Opwijk gefuseerd met Mazenzele. Landschappelijk gezien ligt de gemeente in de Brabantse Kouters, onderdeel van de entiteit 'Noord-west-Brabant'. Stedelijk gezien ligt Opwijk in de Vlaamse Ruit, weliswaar op relatief grote afstand van de centrumsteden.

OPPERVLAKTE

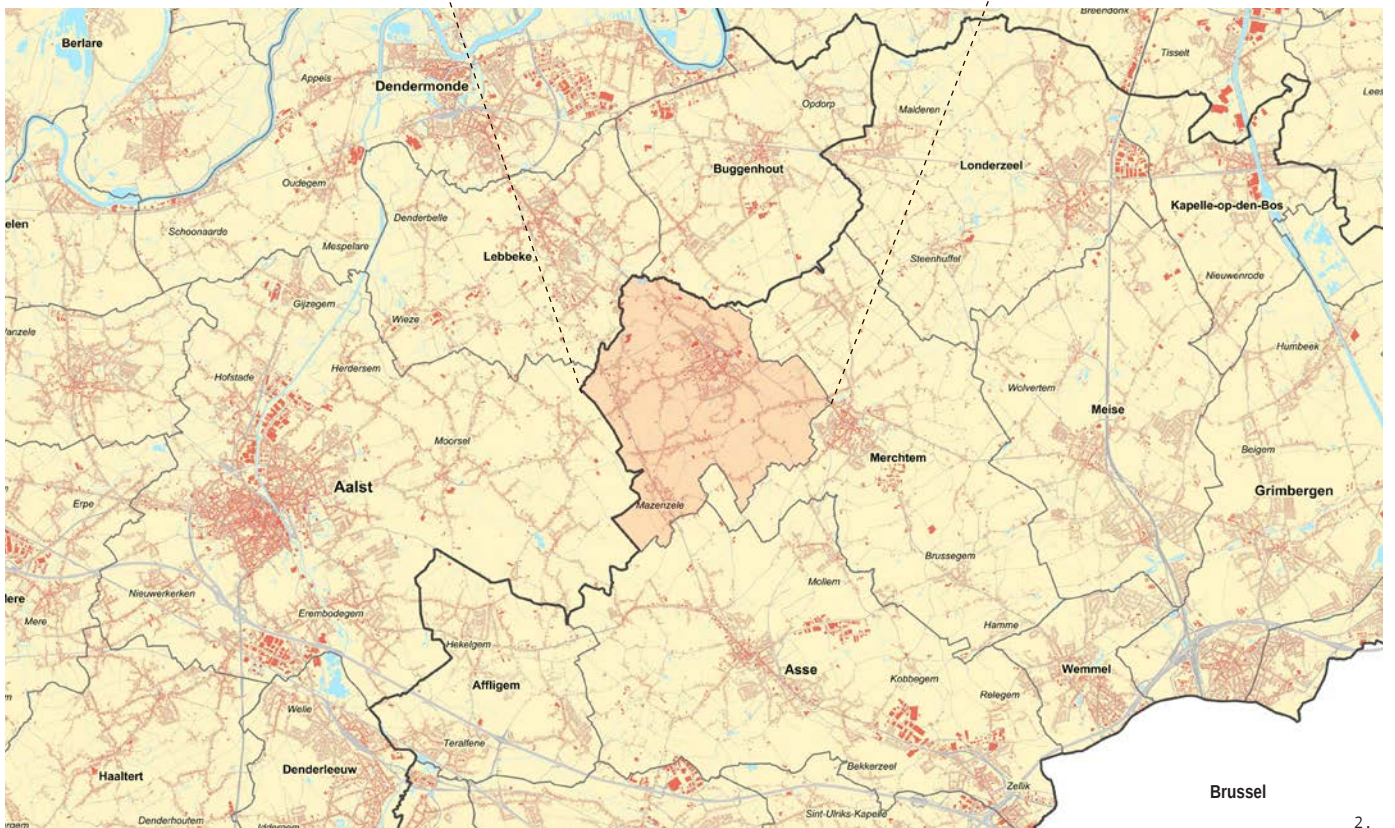
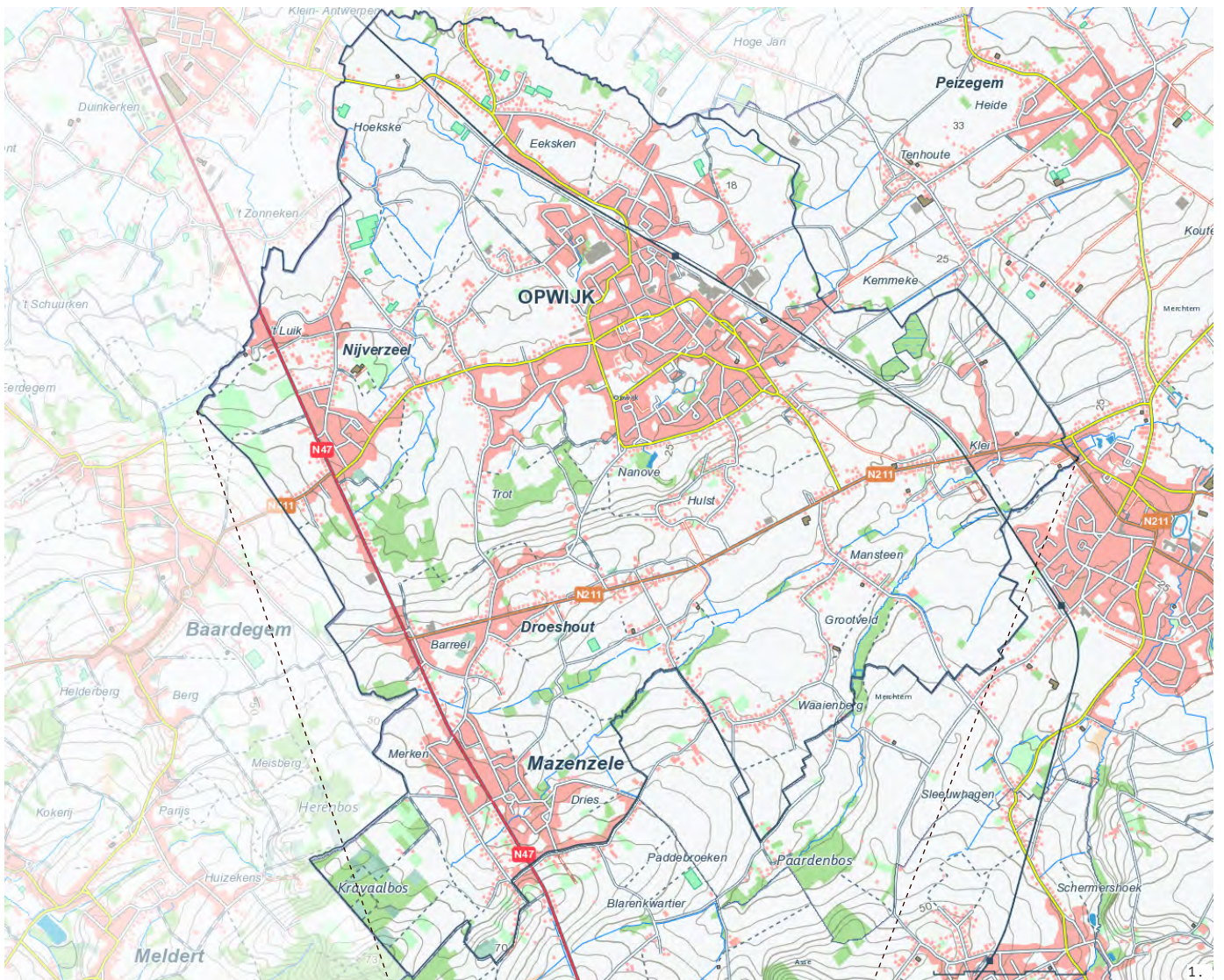
Opwijk kent een oppervlakte van 1969 ha. De gemeente bestaat ook nog uit de deeltkernen Mazenzele, Nijverzeel en Droeshout.

INWONERS

Het aantal inwoners bedroeg 14.378 in 2018. De gemeente kent een sterke groei in het inwonersaantal.

TEWERKSTELLING

De werkzaamheidsgraad bedraagt 78,6 % en ligt relatief hoog ten opzichte van een Vlaams gemiddelde van 72,6% (werkzaamheid van mannen vrouwen tussen 20 en 64 jaar). De werkloosheid in Opwijk bedraagt in 2015 4,5% ten opzichte van een Vlaams gemiddelde van 7,8%. De gemeente Opwijk biedt slechts een jobratio aan van 39,8 % (=aantal jobs in gemeente t.o.v. aantal inwoners op beroepsactieve leeftijd), wat sterk onder het Vlaams gemiddelde van 75,9% ligt. Opwijk is een pendelgemeente.



1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

Opwijk is een gemeente in de provincie Vlaams-Brabant. Opwijk kent vijf buurgemeenten. Buurgemeenten Merchtem (oost) en Asse (zuid) zijn tevens Vlaams-Brabantse gemeenten, terwijl de grenzen met Buggenhout (noord), Lebbeke (noordwest) en de stad Aalst (west) ook de grens met de provincie Oost-Vlaanderen vormen.

De gemeente wordt aan de westflank doorsneden door de N47 tussen Dendermonde en Brussel en aan de oostflank door de spoorlijn tussen dezelfde steden. In het verleden was Opwijk ook per spoor verbonden met Aalst en Londerzeel, de voormalige spoorlijn is echter getransformeerd tot fietsroute, de Leirekensroute. Door de grote lijninfrastructuren N47 en Lijn 60 die vertrekken vanuit Brussel, ondervindt Opwijk relatief veel invloed van Brussels Hoofdstedelijk Gewest en slechts in geringe mate van Aalst.

Naast de hoofdkern Opwijk, kent de gemeente nog de kleinere kernen Nijverzeel, Droeshout en Mazenzele, alle langs de N47 gelegen, waarvan de laatste het grootst is. De N211 richting Merchtem ligt op een hogere rug die als waterscheiding tussen twee stroombekkens werkt: de beken ten zuiden ervan stromen in oostelijke richting naar de Grote Molenbeek, beken ten noorden van de rug stromen noordwaarts richting de Schelde.

Kaarten

1. Topografische kaart Nationaal Geografisch Instituut, anno 1994-1999
2. Situering van de gemeente, GRB

1.2 KENCIJFERS

DEMOGRAFIE

Opwijk kent een sterke groei van het aantal inwoners in alle levensfasen. Het aantal ouderen zal naar verwachting relatief het hardst stijgen, maar ook het aantal jongeren zal toenemen. Ook in het aantal huishoudens is de laatste jaren een stijgende trend te zien. Deze trend zal zowel voor 1-, 2-, 3-, 4- en 5-persoonshuishoudens het komende decennium blijven doorzetten.

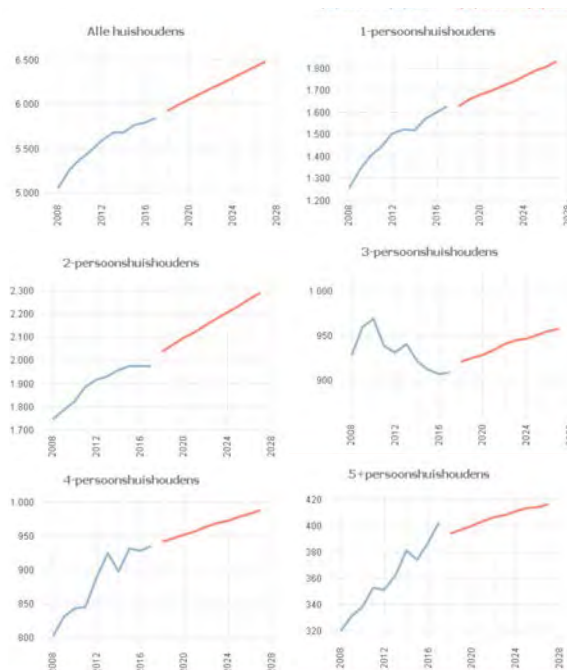
WELVAART

Opwijk is een gemiddeld welvarende gemeente. Met een gemiddeld inkomen van 20.603 euro per inwoner (2015) doet de gemeente het beter dan het Vlaams gemiddelde van 18.970 euro per inwoner (2015). De gemeente staat op plaats 111 van de 385 gemeenten.

DATA BOUWMEESTERSCAN

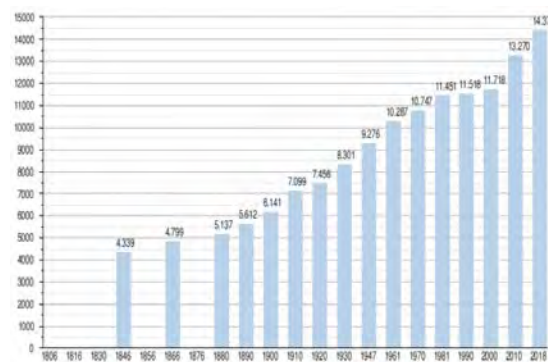
In de spiderdiagram op pagina 10 is de gemeente Opwijk op een aantal ruimtelijke indicatoren vergeleken met ruimtelijk vergelijkbare gemeenten volgens de VRIND classificatie. Deze classificatie geldt voornamelijk voor geografische aspecten. Voor Opwijk geldt de classificatie 'overgangsgebied'. Voor sociaal-economische aspecten, zoals bevolkingsgroei, wordt de gemeente vergeleken met gemeenten in hetzelfde cluster volgens de Belfius-indeling. In 2018 paste Belfius de clustering aan, waardoor Opwijk niet langer tot 'woongemeenten in de stadsrand (V1)', maar tot 'woongemeenten met hogere inkomens (V3)' wordt gerekend. Statistiek Vlaanderen gaat bij de vooruitberekening van de bevolking echter nog uit van de oude indeling.

Evolutie en prognose huishoudens Opwijk



Bron: Statistiek Vlaanderen

Aantal inwoners Opwijk 1846-2018

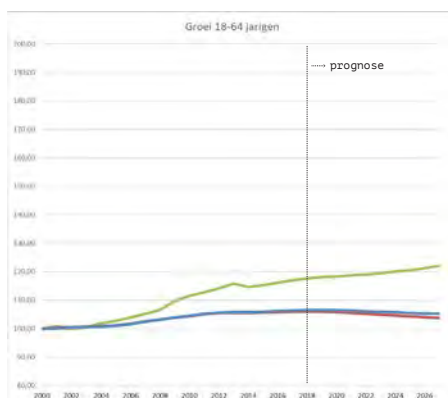


Bron: NIS

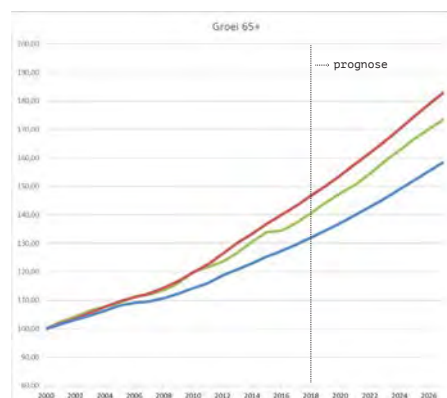
Prognose groei bevolking 0-17 jarigen



Prognose groei bevolking 18-64 jarigen



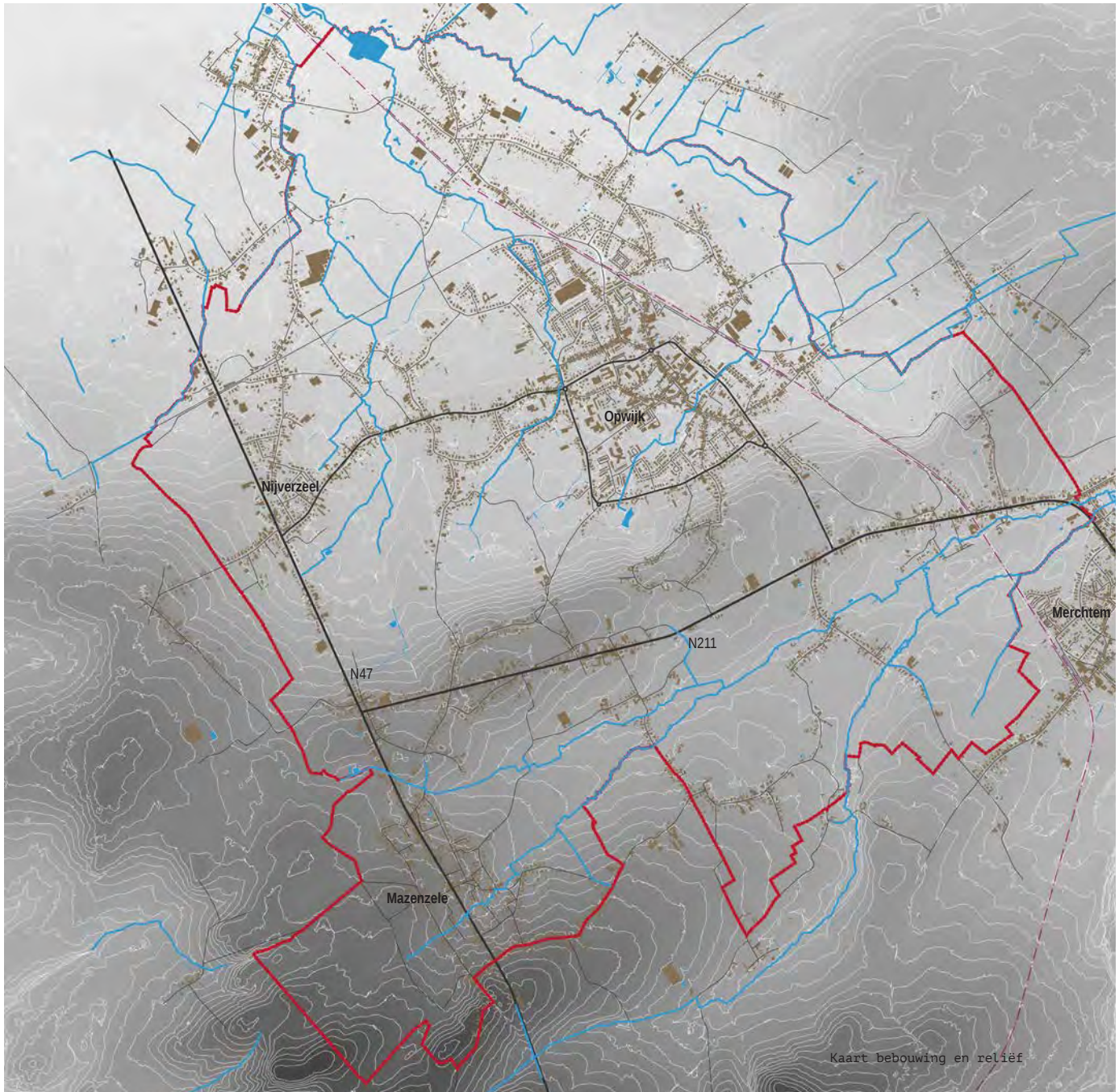
Prognose groei bevolking 65+



Bron: data Statistiek Vlaanderen, inwonersaantal anno 2000 = 100

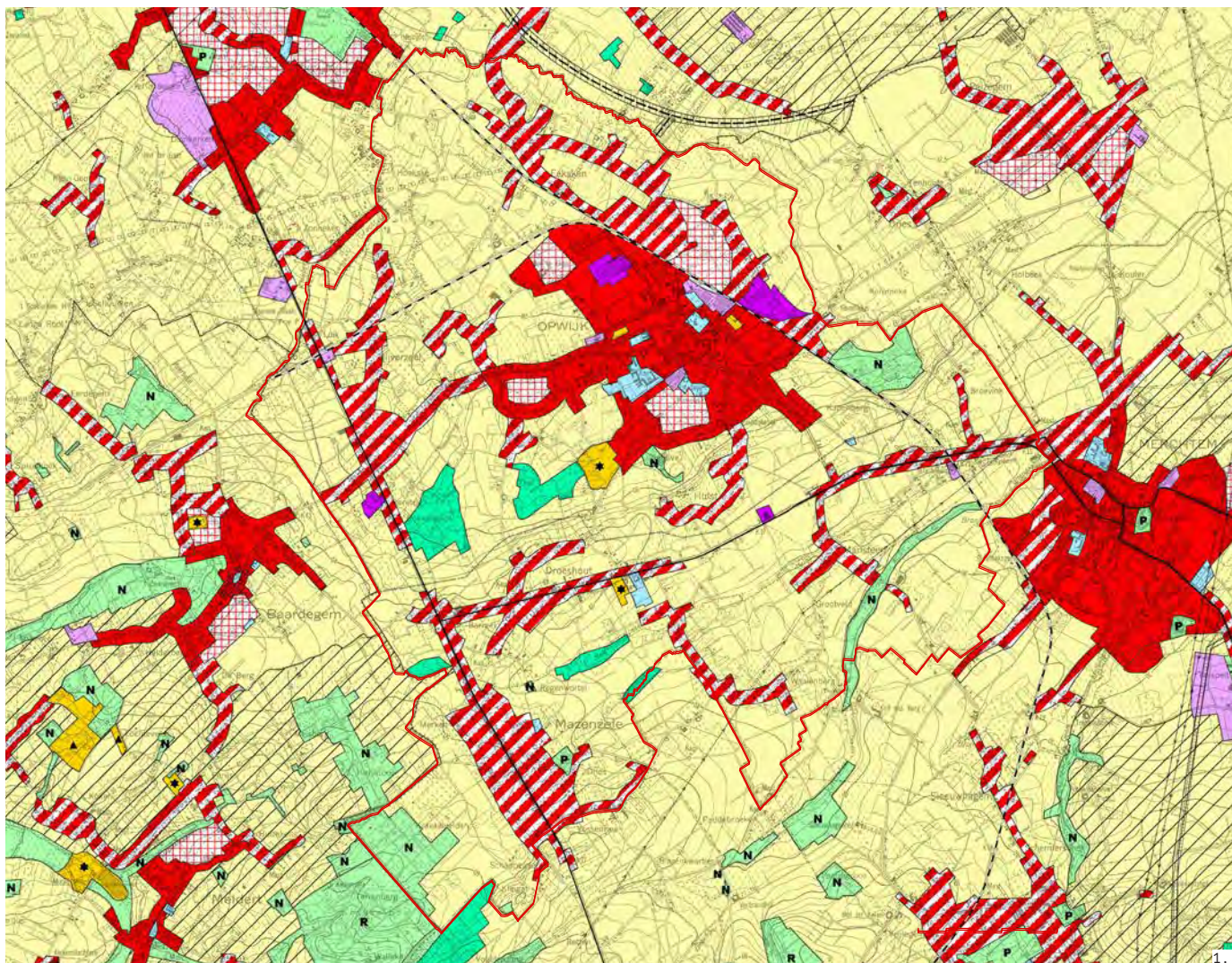
Opwijk
Belfius-indeling 'woongemeenten in de stadsrand'
Vlaams Gewest

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING



Hoewel Opwijk geen scherpe hoogteverschillen kent, is het stedelijk landschap van de gemeente toch goed te beschrijven aan de hand van het reliëf. Op deze kaart is goed te zien dat de gemeente twee stroombekkens beslaat. Mazenzele is gelegen in de oksel van hogere ruggen, waaruit meerdere beken ontspringen die in oostelijke richting stromen. De kern wordt doorsneden door de N47. Opwijk ligt in vlakker gebied, ten noorden van de rug waarop de N211 richting Merchtem gelegen is. Hieruit ontspringen een aantal

beken die het stedelijk weefsel van Opwijk doorkruisen en in noordelijke richting stromen. Naast de herkenbare kernen van Mazenzele, Nijverzeel en Opwijk is er ook lintbebouwing te zien langs een groot aantal wegen, waardoor er nergens echt grote aaneengesloten onbebouwde ruimte bestaat. Opvallend is ook dat er rond het spoor in de kern van Opwijk relatief veel open ruimte te zien is. Rond de kern van Opwijk loopt een volledig aaneengesloten ringweg, een tamelijk unieke situatie voor een Vlaams dorp van deze omvang.



GEWESTPLAN

In de spiderdiagram werd al vermeld dat Opwijk weinig biologisch waardevol groen kent. Het gewestplan geeft hiervoor een verklaring: er is in Opwijk weinig beschermde natuur. Het Kravaalbos ligt in de zuidwesthoek slechts voor een klein deel op grondgebied van de gemeente. Verder zijn er nog een aantal kleine bossen rond beken. Het overgrote deel aan onbebouwde oppervlakte gaat naar agricultuur (licht geel). Opvallend is dat enkel het hoofddorp Opwijk wordt bestemd als woongebied en de dealkernen als woongebied met landelijke karakter. Rond de kern zijn een viertal woonuitbreidingsgebieden te zien, die bijna geheel door woongebied worden omsloten. Het zuidelijkste woonuitbreidingsgebied is inmiddels bebouwd. Opvallend is ook dat er op het gewestplan geen grote bedrijventerreinen te zien zijn in Opwijk. Momenteel wordt er een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd net ten noorden van Nijverzeel, bij de kruising van de voormalige spoorlijn naar Aalst en de N47.



1. Gewestplan, Vlaamse Overheid, 1977
2. foto N47 ter hoogte van kruising Mazenzele



DORPS KARAKTER

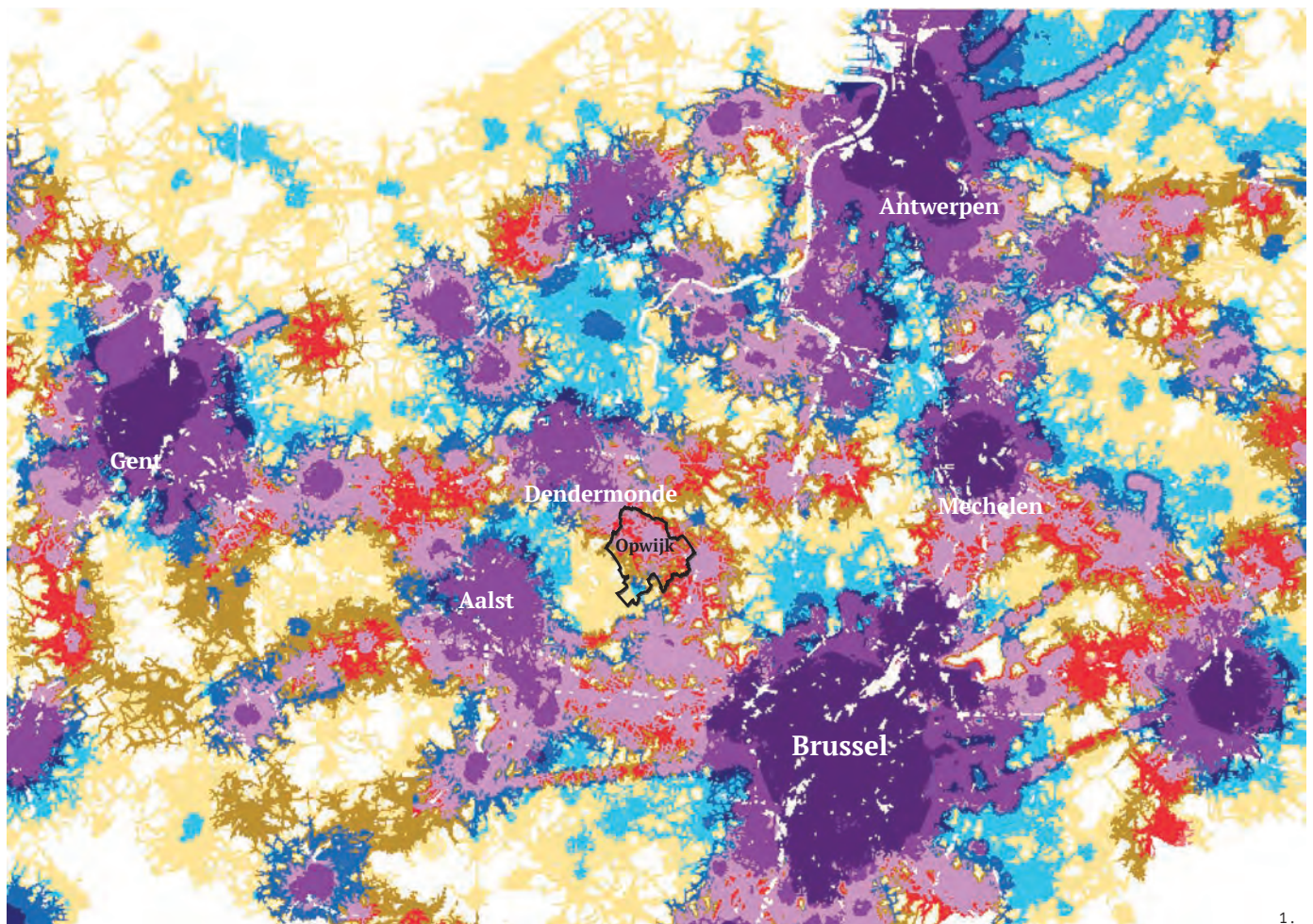
Opwijk is ontstaan als landbouwgemeente, de sporen hiervan zijn nog steeds zichtbaar. De kaart hierboven toont het netwerk van landbouwwegen en bebouwingsstructuur die ook nu nog onderdeel uitmaken van het stedelijk weefsel. Nog altijd is een groot deel van het grondgebied bestemd als landbouwgrond. De relatieve economische omvang van landbouw is in Opwijk vandaag echter erg klein en Opwijk is momenteel vooral een woongemeente. De gemeente heeft een gestage groei doorgemaakt, niet alleen in inwonersaantal maar ook in bebouwing. Deze bebouwing neemt vooral de vorm aan van open en halfopen bebouwing, en in mindere mate gebouwen met appartementen, waardoor van echte stedelijkheid nog altijd geen sprake is. Opwijk heeft daardoor een dorps karakter.



1. Ferrariskaart (1771-78) met accentuering van historisch weefsel
2. foto die het landelijk karakter van de gemeente illustreert

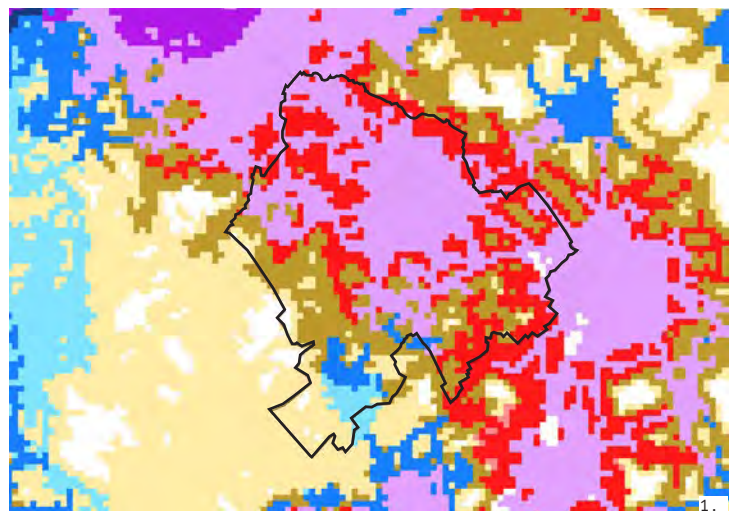
02.

DIAGNOSE



1.

- D4 - knooppuntwaarde beperkt en voorzieningen beperkt (celwaarde 1)
- D3 - knooppuntwaarde beperkt en voorzieningen matig (celwaarde 2)
- C4 - knooppuntwaarde beperkt en voorzieningen goed (celwaarde 3)
- C3 - knooppuntwaarde beperkt en voorzieningen zeer goed (celwaarde 4)
- D2 - knooppuntwaarde matig en voorzieningen beperkt (celwaarde 5)
- D1 - knooppuntwaarde matig en voorzieningen matig (celwaarde 6)
- C2 - knooppuntwaarde matig en voorzieningen goed (celwaarde 7)
- C1 - knooppuntwaarde matig en voorzieningen zeer goed (celwaarde 8)
- B4 - knooppuntwaarde goed en voorzieningen beperkt (celwaarde 9)
- B3 - knooppuntwaarde goed en voorzieningen matig (celwaarde 10)
- A4 - knooppuntwaarde goed en voorzieningen goed (celwaarde 11)
- A3 - knooppuntwaarde goed en voorzieningen zeer goed (celwaarde 12)
- B2 - knooppuntwaarde zeer goed en voorzieningen beperkt (celwaarde 13)
- B1 - knooppuntwaarde zeer goed en voorzieningen matig (celwaarde 14)
- A2 - knooppuntwaarde zeer goed en voorzieningen goed (celwaarde 15)
- A1 - knooppuntwaarde zeer goed en voorzieningen zeer goed (celwaarde 16)



1.

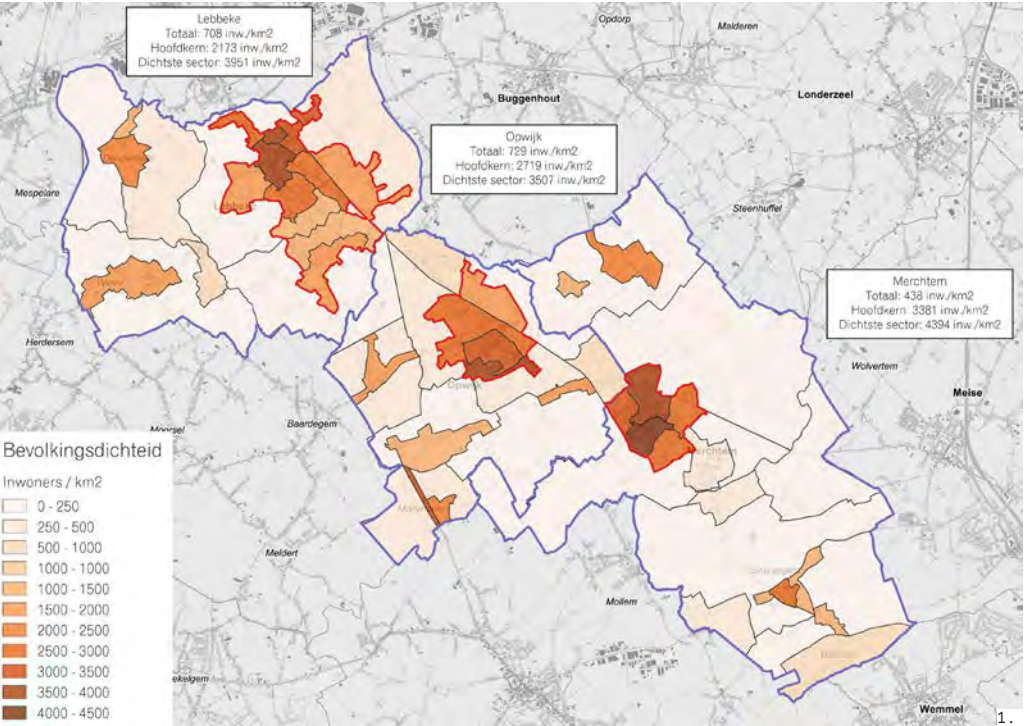
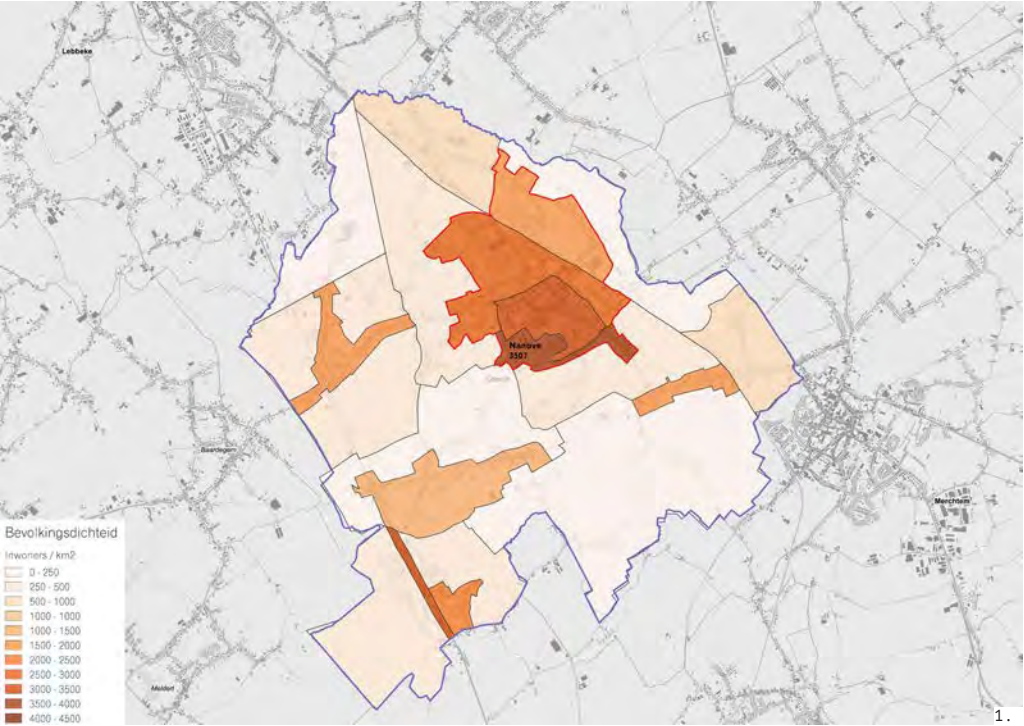
OVERZICHT

Opwijk is van oorsprong een landbouwgebied gelegen tussen een aantal grotere steden. Opwijk heeft nog altijd een landelijk en dorps karakter, wel is een trend van verstedelijking al enige tijd gaande die zich de komende jaren zal doorzetten gezien de verwachte bevolkingsgroei. De Synthese knooppuntwaardenkaart toont dat de gemeente vandaag relatief goed gepositioneerd is tussen de donker paarskleurende kernen van Dendermonde en Brussel. De licht paarse kralenketting die Dendermonde en Brussel verbinden is te danken aan de spoorverbinding die, vertrekkend vanuit Brussel, de gemeenten Asse, Merchtem, Opwijk en Lebbeke doorkruist. De aanwezigheid van de spoorlijn en het relatief hoge voorzieningenniveau van de kern is voor Opwijk dan ook de grootste troef, want naar de randen van de gemeente toe daalt de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau sterk.

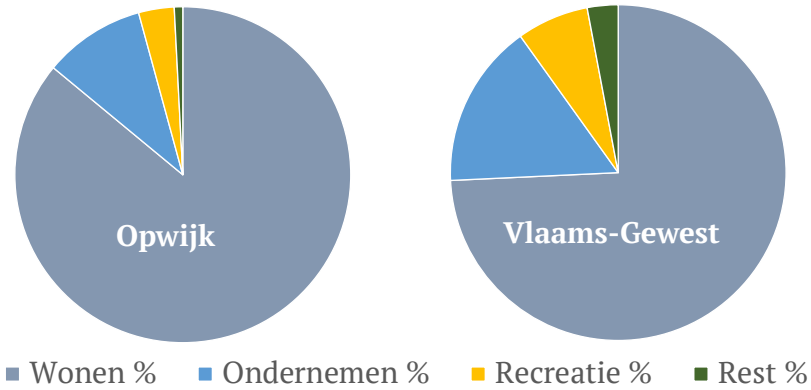
De kansen en bedreigingen voor de ruimtelijke kwaliteit van Opwijk hangen sterk samen met deze troef. Het ruimtelijk beleid moet zich richten op kwalitatief verdichten, op strategische plaatsen zoals in de hoofkern en nabij het station en tegelijkertijd het verluwen van het buitengebied. Het verluwen van het buitengebied door terugdringen van verlinting en verrommeling helpt het versterken van zowel de belevingswaarde als het vermogen van het leveren van ecosysteemdiensten van het landschap. Gezien de gevolgen van klimaatverandering, die ook Opwijk zullen treffen, is een robuust landschap van essentieel belang. Verdichten in de hoofdkern en nabij het station is een effectieve manier om de dominantie van het autoverkeer terug te dringen en het voorzieningenniveau op peil te houden. Wel is het zaak dat de gemeente zich proactief gaat opstellen in ruimtelijke ontwikkelingen zoals infrastructurele ingrepen rond de N-wegen of het sluiten van spoorkruisingen, bouwprojecten in de kern en landschappelijke projecten die grensoverschrijdend zijn. Een overkoepelende ruimtelijke visie helpt om tijdig te kunnen inspelen op kansen en bedreigingen.

1. Synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau - toestand 2015 - met A-buslijnen-
klassering via natural breaks, Vlaamse Overheid
2. Luchtfoto station Opwijk, gemeente Opwijk
3. Foto station Opwijk, gelegen aan open ruimte





Aandeel van bebouwd oppervlak naar functie



1. Kaart aantal inwoners per km²: bron data: Statbel
2. Diagram aandeel van bebouwd oppervlak naar functie: bron data: Gemeentemonitor
3. Aandeel type woongelegenheden: bron data: Statbel

2.1 BEBOUWDE RUIMTE

BEVOLKINGSDICHTHEID

Op gemeenteniveau kent Opwijk een hogere bevolkingsdichtheid dan de buurgemeenten en het Vlaams gemiddelde. Op statistisch sectorniveau moet dit beeld echter genuanceerd worden. Wanneer we namelijk de bevolkingsdichtheid in de hoofdkern vergelijken met die in de hoofdkernen van buurgemeenten Merchtem en Lebbeke, die beide ook een station hebben op dezelfde spoorlijn die ook Opwijk aandoet, blijkt de kern van Merchtem een aanzienlijk hogere bevolkingsdichtheid te hebben. Beide buurgemeenten hebben tenminste één statistische sector met een hogere bevolkingsdichtheid dan de dichtstbevolkte sector van Opwijk: Nanove.

De grotere bevolkingsdichtheid is dus 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

Dit diffuse bebouwingspatroon 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. Van deze woningen overheerst open en halfopen bebouwing, in verkavelingsvorm of als lintbebouwing. 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. Ook zal de vraag naar kleinere woningen, appartementen, zorgwoningen en vormen van co-housing stijgen, door een verandering van huishoudsamenstellingen. Opwijk zal zich in de toekomst dus moeten klaarstomen om een meer gevarieerd woningbestand aan te bieden aan zijn inwoners in hogere dichtheid.

CIJFERS BEBOUWDE RUIMTE

BEVOLKINGSDICHTHEID (2017)

Opwijk: 729 inwoners/km²

Belfius-indeling V3 gemeente: 470 inwoners/km²

Vlaams Gewest: 482 inwoners/km²

TOTALE OPPERVLAKE OPWIJK (2017)

1.969 ha

BEBOUWDE OPPERVLAKE OPWIJK (2017)

549 ha

PERCENTAGE BEBOUWD/TOTALE OPP (2017)

Opwijk: 28 %

Belfius-indeling V3 gemeente: 21 %

Vlaams Gewest: 19 %

DICHTHEDEN WOONGELEGENHEDEN OPWIJK (2018)

6.202 woongelegenheden

13,9 woongelegenheden/ha kadastraal woongebied

11,3 woongelegenheden/ha totaal bebouwde oppervlakte

AANTAL WOONGELEGENHEDEN PER TYPOLOGIE (2018)

Gesloten bebouwing 1139

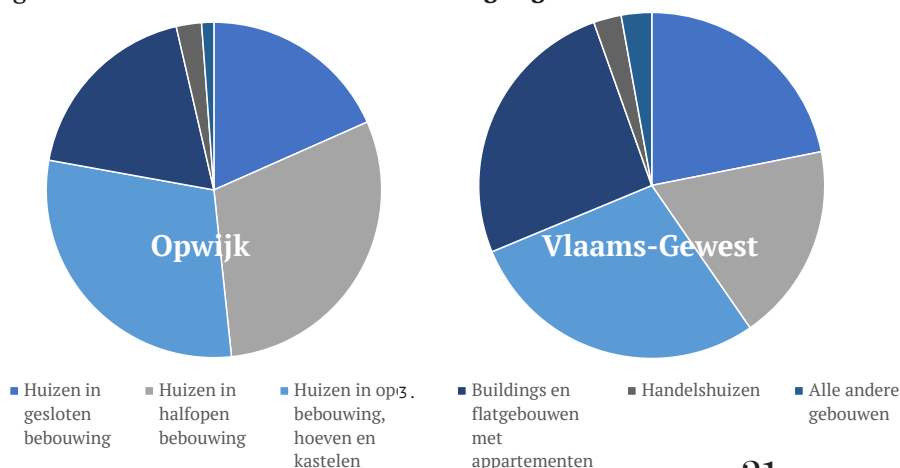
Halfopen bebouwing: 1858

Open bebouwing: 1831

Flatgebouwen en appartementen: 1150

Handelshuizen: 151

Aandeel in aantal woongelegenheden



EVOLUTIE BEBOUWDE RUIMTE

Zoals in deze grafiek zichtbaar is, kent Opwijk een toename aan open en halfopen bebouwing en in mindere mate aan appartementen. In recente decennia hebben verkavelingsuitbreidingen gezorgd voor deze toename aan open en halfopen bebouwing. Van de vier woonuitbreidingsgebieden die in de gemeente aanwezig zijn, is er één aangesneden, rond de huidige Millenniumstraat. Ook zien we hier en daar appartementen verschijnen in de kern van Opwijk. In gesprek met de gemeente blijkt dat zij met name een druk voelen op de bebouwde ruimte als gevolg van 'verappartementisering' en een sterke stijging van woonprijzen (grafieken). De afname van de openheid in de bebouwde ruimte wordt echter vooral veroorzaakt door de opzet van de nieuwe verkavelingen. Zo kent de Milleniawijk een lage bebouwingsdichtheid die niet gezorgd heeft voor een stijging van het ruimtelijk rendement. De verkavelingsinbreiding is echter zeer naar binnen gericht en heeft doorzichten naar park en landschap geblokkeerd waarmee het bijdraagt aan de toename aan benauwdheid in de dorpskern. Het wijkje rond de Kadeestraat doet het in dit opzicht wel beter: Bouwblokken staan geschikt in een min of meer openbaar park en de wijk voegt groene ruimte toe in het centrum. In de kern Mazenzele zien we dan voornamelijk een toename van verkavelingen met vooral halfopen bebouwing. Door de matige bereikbaarheid van Mazenzele per openbaar vervoer, zullen deze verkavelingen de automobiliteit opdrijven.

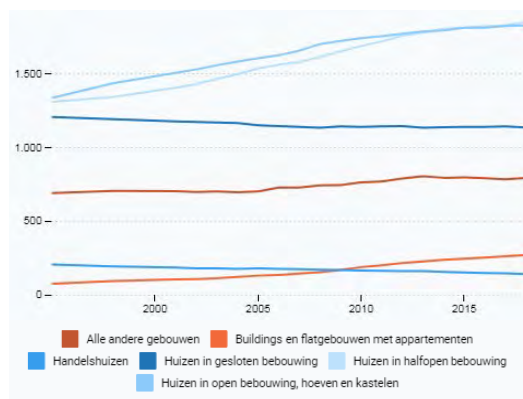
SOCIALE HUURWONINGEN

Om de betaalbaarheid van het wonen in de hand te houden, vormen het aantal sociale huurwoningen ook een opgave de komende jaren. Momenteel kent de gemeente 105 sociale huurwoningen. Om het door de Vlaamse overheid opgelegde Bindend Sociaal Objectief te halen zal de gemeente nog 71 woningen moeten inplannen.

ONBEOUWDE PERCELEN

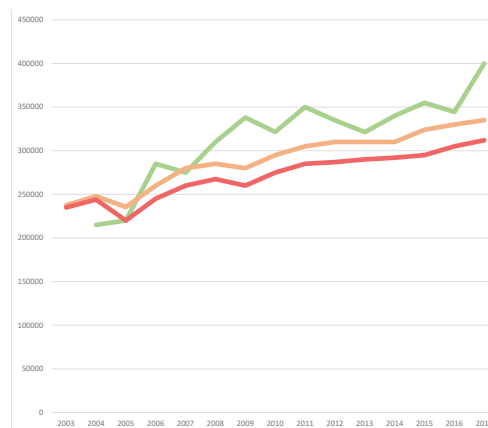
Op basis van data van provincie Vlaams-Brabant kan gesteld worden dat de gemeente Opwijk een grote hoeveelheid onbebouwde percelen heeft die potentieel wel bebouwd kunnen worden. Opvallend is dat veel van deze percelen gelegen zijn buiten het 'woongebied', zo aangeduid volgens het Gewestplan. Wanneer deze percelen bebouwd raken, zal de bebouwingsstructuur van de gemeente nog diffuser worden. Een groot deel ligt verspreid langs de steenwegen N47 en N211 met een lichte concentratie in de dealkernen. Dat het lukraak bebouwen van deze percelen de ruimtelijke structuur

Evolutie gebouwen volgens typologie

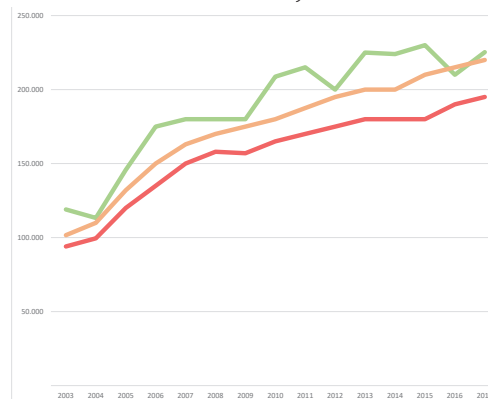


Bron grafiek: Statistiek Vlaanderen

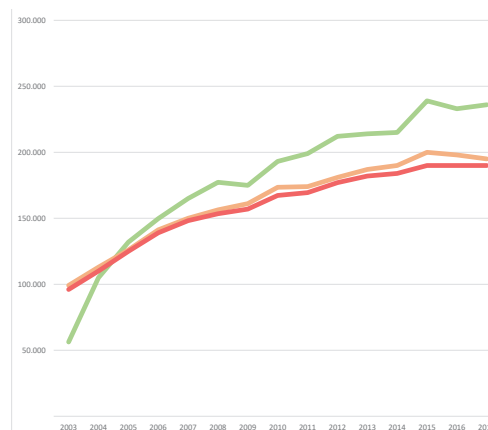
Evolutie mediaanprijs gewone woonhuizen (2003-2017)



Evolutie mediaanprijs villa's, bungalows, landhuizen (2003-2017)

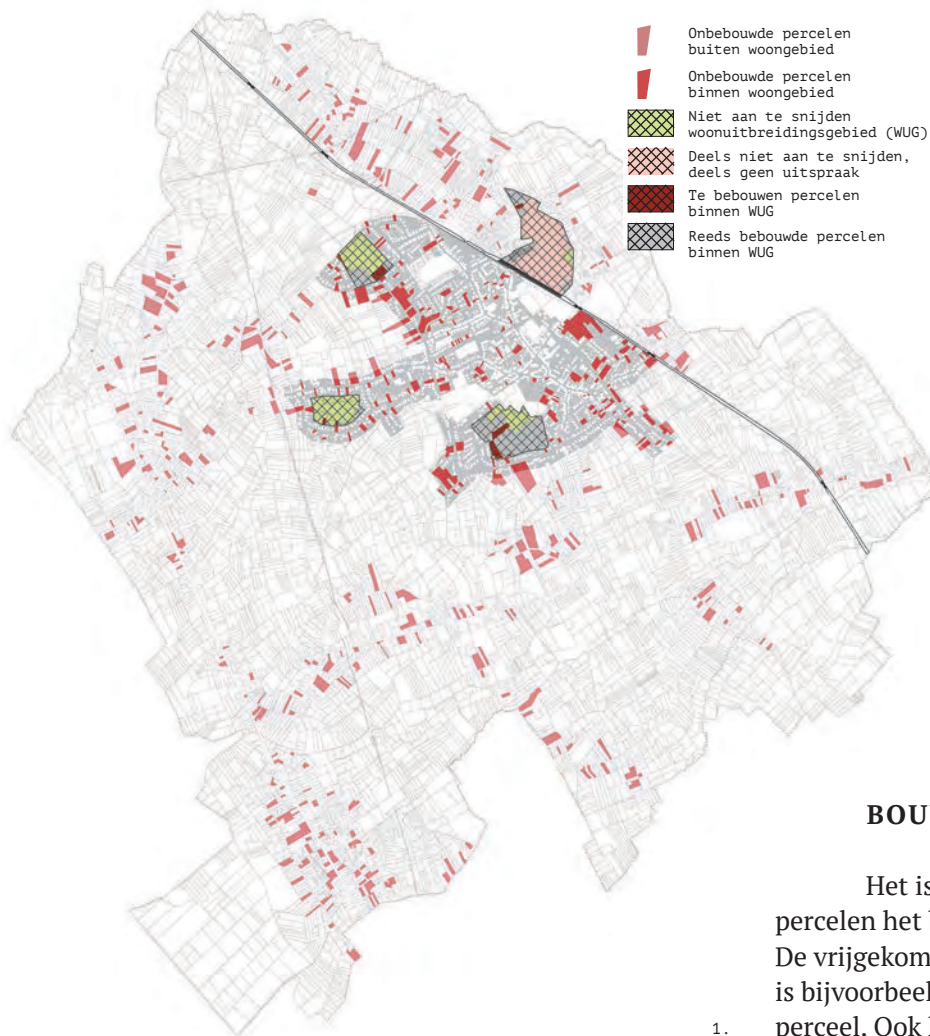


Evolutie mediaanprijs appartementen, flats (2003-2017)



Bron data: Statistiek Vlaanderen

Opwijk
Vlaams-Gewest
België



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
--------------------------------------	-------------------

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

BOUWPOTENTIEEL

Het is lastig om op basis van deze onbebouwde percelen het bouwpotentieel voor Opwijk vast te stellen. De vrijgekomen site Vanbreuze aan de Fabriekstraat is bijvoorbeeld nog niet meegeteld als onbebouwd perceel. Ook het verdichtingspotentieel van bestaande bebouwing is hierin niet meegenomen. Toch maken wij een grove schatting van de bijkomende woningen die in Opwijk gebouwd zou kunnen worden. De demografische prognose verwacht de komende tien jaar 534 bijkomende huishoudens in Opwijk. Om deze groei op te vangen zouden, zelfs bij de lage huidige woningdichtheid van 13 woningen per hectare, de onbebouwde percelen meer dan het dubbele aantal woningen kunnen worden gebouwd. Dit is echter geen duurzaam scenario. Enkel de onbebouwde percelen binnen woongebied zouden bebouwd mogen worden. In dat geval hebben de onbebouwde percelen te weinig capaciteit om tegen de huidige woondichtheid de groei van het aantal huishoudens op te vangen. Bij een streefdichtheid van 40 woningen per hectare zouden op de onbebouwde percelen binnen het woongebied zo'n 1000 woningen gerealiseerd kunnen worden. Dit is echter niet realistisch, aangezien de meeste van die percelen verspreid liggen en geen geschikte maat hebben om een dergelijke woningdichtheid te realiseren. Als er dus toch meer bouwgrond nodig blijkt binnen het woongebied, lijkt het verstandig om het woonuitbreidingsgebied nabij het station aan te snijden, omdat hier met een integrale ontwikkeling wel de streefdichtheid gehaald kan worden. In hoofdstuk 4 doen wij een voorstel voor zo'n integrale ontwikkeling.



niet altijd ten goede komt, wordt geïllustreerd door een foto van de Nanovestraat. Hier is een van de laatste stukken langs de ringweg waar er nog zicht op het open landschap was recent verkocht als bouwgrond.

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.

1. Kaart onbebouwde percelen, bron: data gemeente, Atlas van de WUG
2. Foto Nanovestraat illustreert 'vernavuwing' van de kern



1.



2.

RUIMTELIJKE STRUCTUUR: HISTORISCH VERSUS PLANMATIG

Naast een kwantitatieve lezing van de bebouwde ruimte, is ook een kwalitatieve, typologische beschouwing van de bebouwde ruimte vereist om de ruimtelijke structuur van Opwijk te begrijpen. De gemeente kan enerzijds gelezen worden als een dorps weefsel, waarbij de historische straten gekenmerkt worden door smalle profielen met in het centrum vaak ook gesloten bebouwing erlangs. Dit weefsel concentreert zich rond de kerk en vertakt waar verschillende oude landwegen verknoopt werden. De eerste kaart hierboven toont dit oude netwerk van

landwegen. In de laatste eeuwen is hierbovenop een grootschaliger netwerk van lineaire infrastructuur gelegd. N-wegen en sporen werken op provinciaal of zelfs gewestelijk niveau, terwijl de ringstructuur voornamelijk de gemeente zelf bedient. Deze infrastructuurlijnen hebben, naast dat ze voor de gemeente een belangrijke ontsluitende en verbindende functie vervullen, een aanzienlijke impact op beeld en functioneren van de gehele gemeente (binnen vs. buiten de ringstructuur, kruisingen met de spoorlijn). De relatie tussen deze grotere infrastructuurlijnen en het onderliggende dorps weefsel moet dan ook een belangrijk aandachtspunt in het ruimtelijk beleid zijn.



3.



4.



4.



- verkavelingsinbreidingen
- scholen en publieke voorzieningen
- bedrijvigheid

Links:

1. Het dorps- en historische weefsel van gemeente Opwijk, gebaseerd op kaart Ferraris, 1777
2. Het functionele netwerk van grootschalige lineaire infrastructuur in de gemeente
3. Luchtfoto van de kern van Opwijk toont verborgen groen.
4. Foto's tonen de overmate aan asfalt en auto's in de Opwijkse kern en het gebrek aan groene doorkijken

Rechts:

1. Kaart duidt historische smalle straten in kern
2. Illustratie van de ringstructuur met aangrenzende voorzieningen en kavelinbreidingen
3. Kaart toont versnipperde open ruimte kamers in Opwijk centrum

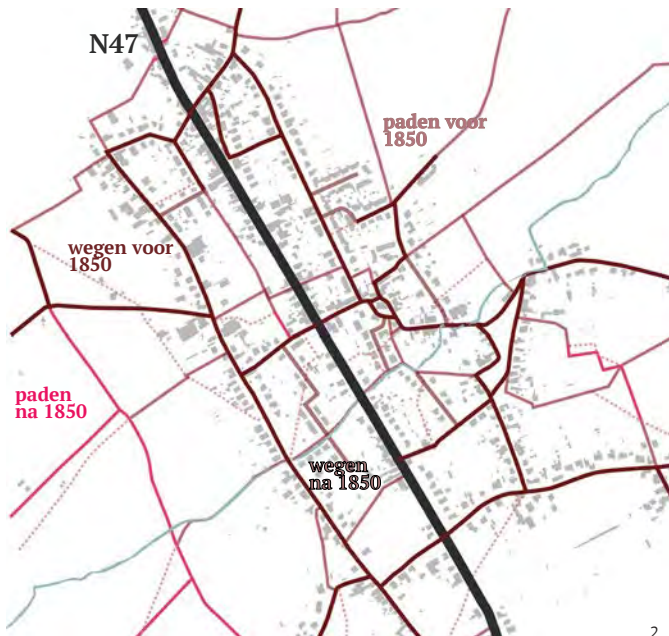
KERN OPWIJK

Binnen de gemeente zijn het grootste deel van de publieke voorzieningen te vinden in de kern van Opwijk, waarbij het grote aanbod aan scholen opvallend is, die voor een groot deel direct aan de ringstructuur liggen. Als het gaat om het verbeteren van het voorzieningenniveau, ligt het dan ook voor de hand de kern van Opwijk te versterken. Zoals eerder beschreven, heeft de kern van Opwijk niet een extreem hoge bevolkingsdichtheid. Toch kan het wandelen door de kern een wat benauwde ervaring zijn. Dit gevoel wordt voornamelijk veroorzaakt doordat asfalt en auto's in de smalle dorps- straatjes het beeld domineren en groene doorkijken nauwelijks te vinden zijn. De aanwezigheid van de ringweg, op loopafstand van het marktplein,

roept de vraag op of de aanwezigheid van de auto binnen die ringweg niet kan worden teruggedrongen.

Niet alleen de ringweg maar ook de spoorlijn vraagt aandacht. Infrabel is voornemens alle gelijkvloerse overwegen op te heffen en studeert op alternatieve ongelijkvloerse kruisingen. Deze hebben een grote impact op het dorpsweefsel en de samenhang tussen de gebieden aan weerszijden van het spoor. In hoofdstuk 2.2 gaan we hier nader op in.

Een bijkomende opgave is het beter benutten en beschermen van de groene ruimte in de kern. Op een luchtfoto blijkt er dan nog wel degelijk veel groen te zien te zijn in de kern, maar dit groen is vaak verborgen en slecht vindbaar; recente verkavelingen keren hun rug naar het groen toe. Een betere samenhang tussen bebouwing en groen is van belang voor de leefbaarheid van de kern.



MAZENZELE

Ook in Mazenzele is de spanning tussen grotere infrastructuur en dorpsweefsel zeer sterk voelbaar. Al op de Atlas der Buurtwegen (+-1850) is te zien hoe de N47 als kaarsrechte snijdt door het naar alle richtingen uitwaaiende netwerk van landwegen, die bijeenkomen bij de kerk van Mazenzele. Ooit bestonden er plannen voor het verbreden van de N47, waarbij een rooilijnenplan hoorde. De verbreding is er echter nooit gekomen, toch is het rooilijnenplan nog steeds van kracht, waardoor de woningen langs de weg staan te verkrotten. De inrichting van de weg, met een grote overmaat aan asfalt en parkeerruimte en slechte oversteekbaarheid, drukt zwaar op de leefbaarheid van het dorp. Ook het dorpsplein heeft weinig verblijfskwaliteit. Wel blijkt een deel van het fijnmazige netwerk van landwegen vandaag nog terug te vinden in de secundaire straten en voetpaden, die verbindingen mogelijk maken met het Kravaalbos en de beekvalleien aan weerszijden van het dorp.



1. Kaart wegennetwerk van Mazenzele op basis van de Atlas der Buurtwegen (+-1850)
2. Huidige situatie wegennetwerk Mazenzele met overgebleven dwarsverbindingen

3. Luchtfoto van de kern van Mazenzele, gemeente Opwijk
4. Foto's van de N47 ter hoogte van Mazenzele
5. Een van de overgebleven paadjes van de Atlas der Buurtwegen

2.2 MOBILITEIT

MODAL SPLIT

De cijfers van de zogenoemde ‘modal split’ tonen aan dat Openbaar Vervoer bovengemiddeld populair is onder de inwoners (bijna 1/4e) voor de verplaatsing tussen wonen en werk. Dit ligt hoogstwaarschijnlijk aan het goed gefrequenteerde treinstation in Opwijk. De auto blijkt echter nog steeds het voornaamste vervoersmiddel (59%) en de fiets doet het toch wat slechter dan gemiddeld (12%). Zeker gezien het relatief vlakke terrein en de grote hoeveelheid scholen in Opwijk, is er een grote potentie voor fietsverplaatsingen. De aanleg van de OMA route kan het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer een impuls gaan geven, en is dan ook van harte aan te bevelen.

De tijdsduur van de verplaatsingen is opvallend lang, waarbij 23% van de bevolking langer dan een uur onderweg is. Een verklaring hiervoor kan te vinden zijn in het pendelkarakter van de gemeente.

OPWIJK GENEREERT MOBILITEIT

Opwijk is een echte pendelgemeente. Deze constatering volgt uit de lage jobratio (p. 11) en uit de hoge uitgaande pendelintensiteit en de lage ingaande pendelintensiteit (zie onderstaande grafieken). Ondanks deze beperkte aantrekkingskracht voor werknemers, heeft Opwijk wel twee andere aantrekkingspolen: een goed gefrequenteerd treinstation (zie verder) en een groot en gevarieerd aanbod aan scholen, zowel kleuter-, lager en secundair onderwijs. Uit gesprek met de gemeente blijkt dat tijdens start- en einduren van de scholen Opwijk centrum veel verkeersoverlast

CIJFERS MOBILITEIT

MODAL SPLIT (2017) BRON: GEMEENTE IN CIJFERS

Verdeling type verplaatsing tussen woonplaats en werk/school (volgens aandeel inwoners):

	voet	fiets	OV	auto	ander
Opwijk	4%	12%	23%	59%	3%
Vlaams Gewest	4%	16%	16%	59%	4%

Tijdsduur van de verplaatsing tussen woonplaats en werk/school (volgens aandeel inwoners):

	<15 min	15-30 min	30-60 min	>60 min
Opwijk	19%	21%	36%	23%
Vlaams Gewest	24%	31%	30%	15%

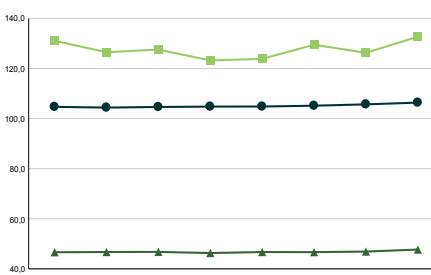
Aandeel van de inwoners dat het voorbije jaar de fiets heeft genomen voor korte afstanden:

	Nooit of uitzonderlijke keer	Minstens maandelijks	Minstens wekelijks
Opwijk	30%	26%	38%
Vlaams Gewest	39%	22%	38%

ondervindt wegens het gebrek aan parkeerplaatsen nabij de scholen. Om de parkeerdruk in de smalle straten van de kern te verminderen is in 2019 een nieuw parkeerterrein aangelegd.

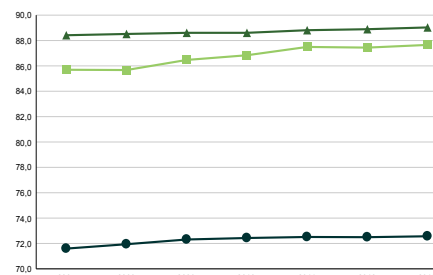
SCHOLIERENFLUX SECUNDAIR ONDERWIJS [%]

Totaal aantal leerlingen in het secundair onderwijs in vestigingsplaatsen in de gemeente / aantal schoolplichtige inwoners binnen de gemeente. Indien deze ratio groter is dan 100 trekt de gemeente extern schoolgaande jeugd aan.
Bron: Departement Onderwijs en Vorming



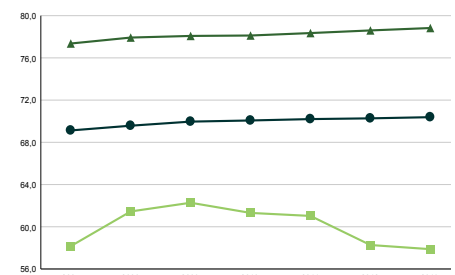
UITGAANDE PENDELINTENSITEIT [%]

Aantal pendelaars wonend buiten de gemeente en werkend in de gemeente / aantal werknemers werkend in de gemeente.
Deze ratio geeft aan of er veel (grote ratio) of weinig (kleine ratio) werknemers werken in de gemeente die niet in Opwijk wonen.
Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid

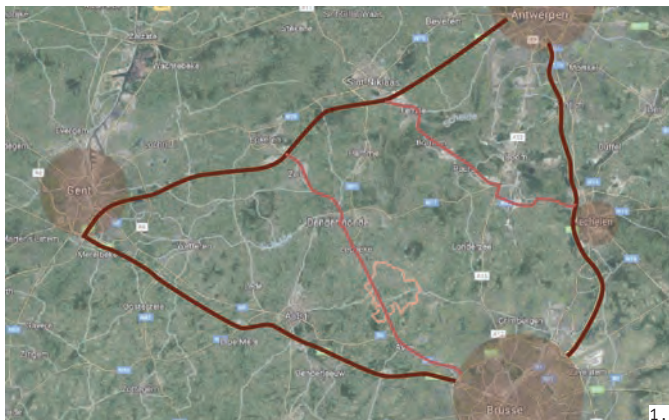


INGAANDE PENDELINTENSITEIT [%]

Aantal pendelaars wonend in de gemeente en werkend buiten de gemeente / aantal werknemers wonend in de gemeente.
Deze indicator geeft weer welk aandeel van de bevolking een job buiten de gemeente betreft.
Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid

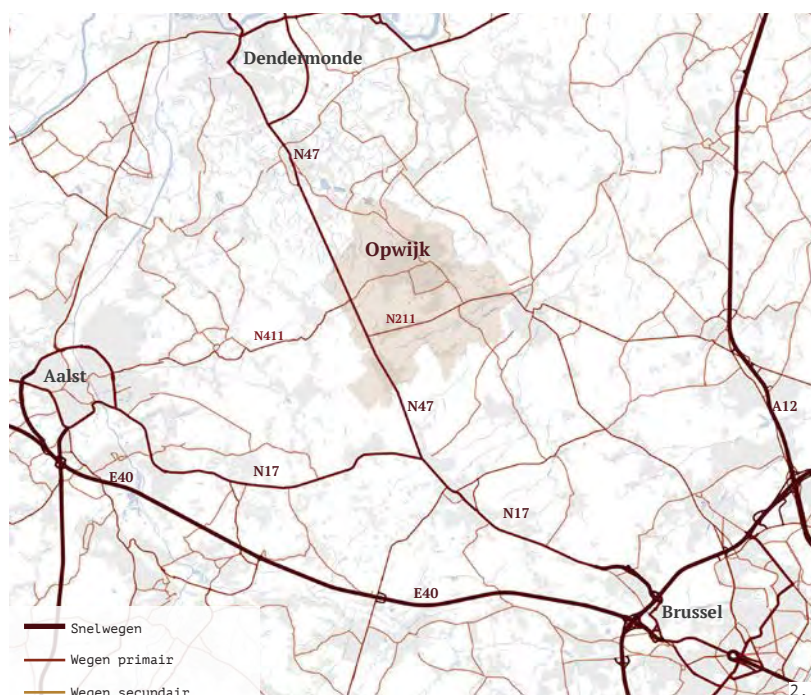


1. Ligging Opwijk in driehoek van grote weginfrastructuur Gent-Antwerpen-Brussel
2. Kaart Opwijk automobiliteit
3. Kaart Opwijk fietsmobiliteit



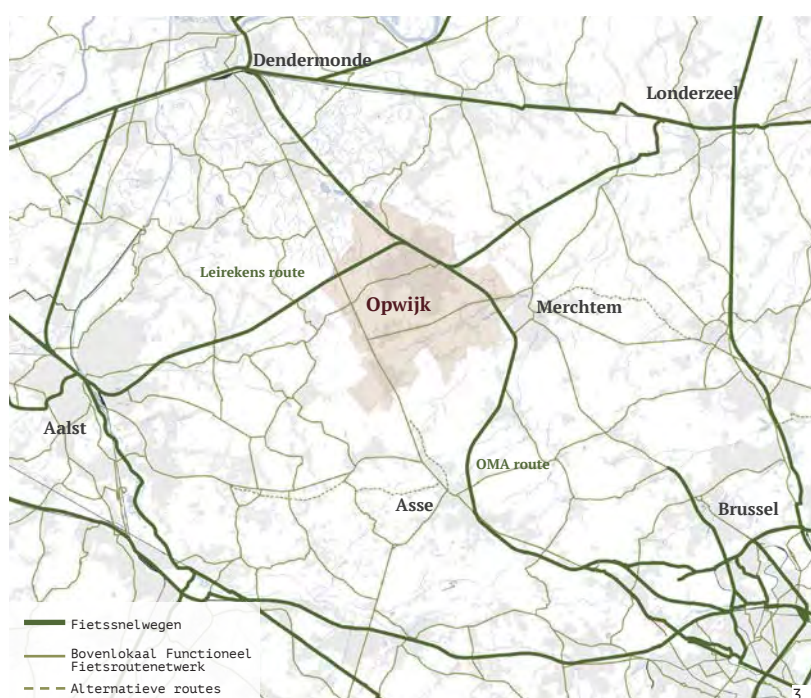
AUTOMOBILITEIT

Opwijk is gesitueerd in de driehoek van E-wegen die Brussel, Gent en Antwerpen verbinden. Doorheen de gemeente loopt de N47, een secundaire weg type I, die naast de N16 deze driehoek doorkruist van Brussel naar Dendermonde. De N211 is een secundaire weg type III die horizontaal door de gemeente loopt richting Merchtem. Met de auto ben je in 20 á 30 minuten op de Brusselse Ring, ofwel via de N211 en de Brusselse steenweg door Hamme, ofwel via de N47. Met files kan deze tijdsduur al snel vermenigvuldigen.



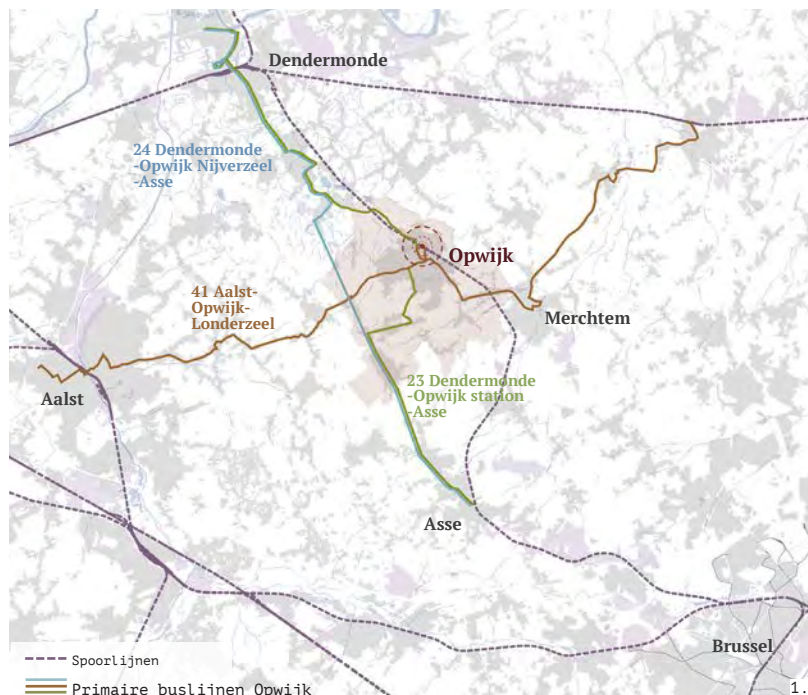
FIETSMOBILITEIT

De fietsroutekaart toont aan dat Opwijk op een belangrijk knooppunt ligt waar 2 fietshoofdroutes elkaar kruisen. De Leirekensroute is gelegen op een oude spoorberm en verbindt Aalst, Opwijk en Londerzeel. Door de mooie ligging van de route in de natuur en het redelijk smalle fietspad is deze route voornamelijk voor recreatief gebruik. De fietsroute die Dendermonde, Lebbeke, Opwijk, Merchtem en Asse verbindt is nog niet volledig gerealiseerd. Deze route kan als goed alternatief gaan dienen voor het autoverkeer op de N47. De Vlaams-Brabantse gemeentes Opwijk, Merchtem en Asse, engageren zich tot de realisatie van deze (OMA-) route als fietssnelweg op korte termijn, wat de knooppuntwaarde van Opwijk fors zal doen stijgen. De daadwerkelijke verknoping van de Leirekensroute en de OMA-route moet nog vormgegeven worden.

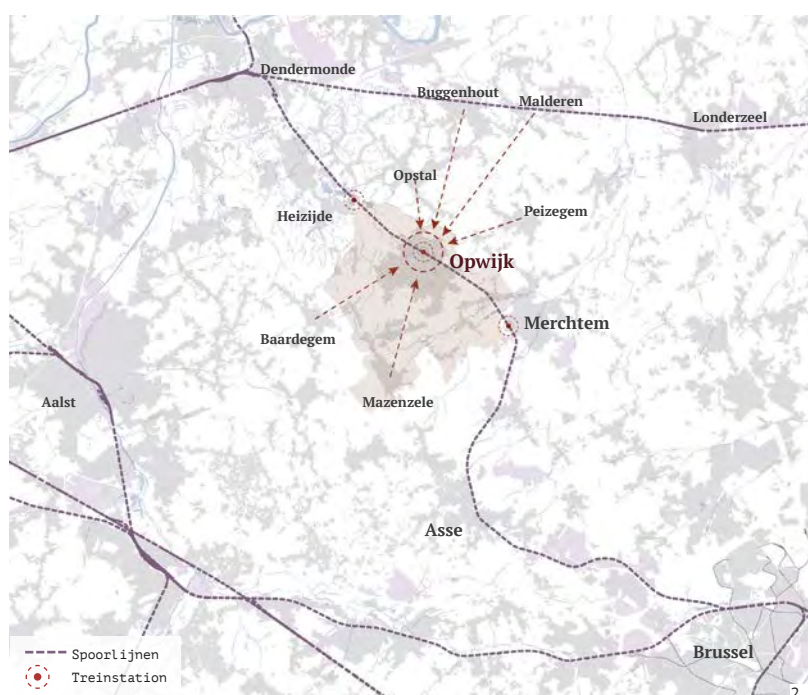


1. Kaart Opwijk Openbaar Vervoer
2. Kaart Opwijk centrale ligging station

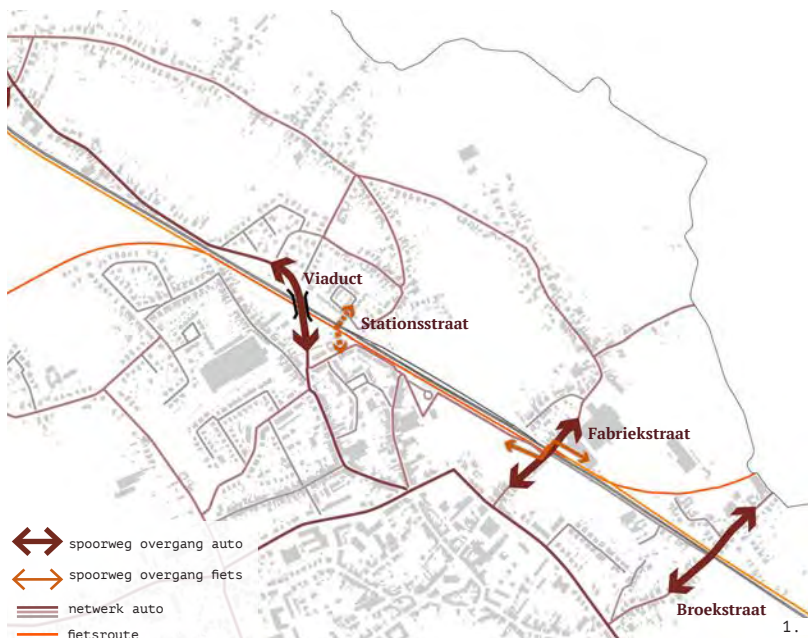
OPENBAAR VERVOER



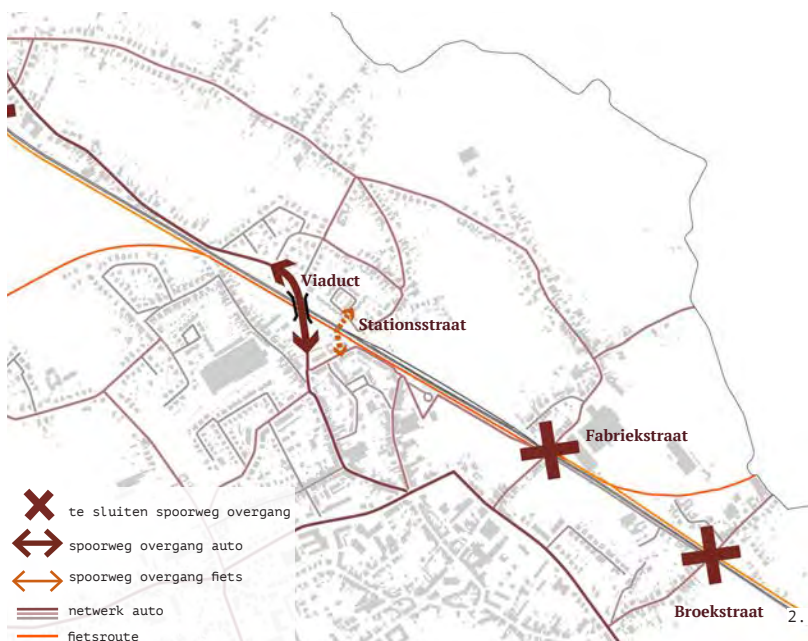
Door Opwijk loopt de spoorweg Lijn 60. Deze vormt een belangrijke verbinding tussen Dendermonde en Brussel, via Lebbeke, Opwijk, Merchtem en Asse. Het busnetwerk is niet heel erg uitgebreid in Opwijk en de gemeente wordt voornamelijk bediend door Oost-Vlaamse buslijnen. Deze buslijnen zorgen voor een verbinding met de voornaamste buurtgemeenten en steden, namelijk Aalst, Dendermonde, Lebbeke, Merchtem en Asse. De lijnen 43 en 44 werden niet in kaart gebracht maar deze volgen grotendeels dezelfde route als lijn 41. Om naar Aalst te gaan met de bus duurt dit 30 minuten, even snel als met de auto. Met de trein bestaat er geen directe verbinding aangezien er geen spoorlijn is die deze kernen dwars verbindt. Het busnetwerk dient dus voornamelijk voor de bediening van de gehuchten en kernen die niet gelegen zijn aan spoorlijn 60.



Om meerdere redenen is het treinstation van Opwijk een belangrijke aantrekkingspool voor de gemeente. De cijfers van opgestapte reizigers (Belgian rail, 2018) tonen aan dat in Opwijk station op een gemiddelde weekdag 1094 reizigers opstappen. Voor het nabijgelegen station Heizijde zijn dit 279 opstappers, in Merchtem 727 opstappers en in Asse 952 opstappers. Een mogelijke verklaring voor deze aantrekkingspool zou kunnen zijn dat station Opwijk voor naburige dorpen als Buggenhout en Peizegem het snelst en comfortabelst te bereiken is, wanneer men per trein richting Brussel wil gaan. De pendelparking is daarbij ook een belangrijke troef die een naburig station als Heizijde niet heeft. Er zijn plannen voor de uitbreiding van deze parking aangezien deze op dinsdagen en donderdagen overvol staat.



Infrabel heeft de gemeente laten weten voornemens te zijn een groot aantal spoorovergangen te sluiten. Deze maatregel raakt niet enkel Opwijk, maar zal in veel Vlaamse gemeentes gevolgen gaan hebben. Voor de scan zoomen we in op de spoorovergangen nabij het centrum, waarbij de ruimtelijke impact het grootst zal zijn op het stedelijk netwerk. In de huidige situatie is er voor de auto's een ongelijkvloerse spoorovergang bij Viaduct, een gelijkvloerse oversteek in de Fabrikstraat en een gelijkvloerse oversteek in de Broekstraat. Voor de fietsers is de gelijkvloerse oversteek in de Fabrikstraat een belangrijke verbinding voor de Leirekensroute. Daarnaast is er nog een steektuunneltje in de Stationsstraat.



Infrabel is van plan al de gelijkvloerse spoorovergangen te sluiten. Er is een studiebureau aangesteld om te onderzoeken welke alternatieven kunnen worden voorzien (figuur 2 en 3). Zo wordt er voorgesteld om de steektuunnel bij de Stationsstraat te strekken (figuur 4), een fietstunnel in de Fabrikstraat aan te leggen (figuur 5) en een autotunnel te maken tussen de Beekveldstraat en de Doortstraat die aantakt op de Ringlaan (figuur 6).

Deze aanpassingen vormen echter een bedreiging voor de kwaliteit van de kern. De ruimtelijke inpassing van de nieuwe spoorkruisingen is zó onbeholpen dat logische routes en verbanden in de kern verloren gaan. De spoorlijn dreigt daarmee een breuklijn in Opwijk te worden. Bij het bestuderen van de plannen viel ons op dat er met een strikt technocratische blik naar de inpassing van deze infrastructurele ingrepen gekeken wordt, en dat de ruimere ruimtelijke impact niet in ogenschouw is genomen. De profielen die worden voorgesteld zijn vaak enkel ontworpen voor eenzijdig gebruik, enkel auto's of enkel fietsen. Daarbij worden zulke minimale afmetingen gehanteerd dat er nauwelijks ruimte is voor (een combinatie van) wandelaars of fietsers. Voor de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid is dit ronduit problematisch.



Daarbij lijkt met name de tunnel in de Fabrikstraat slecht te passen. Zelfs met minimale maten komt het functioneren van de straat zelf in het geding. Met de toekomstige ontwikkelingen van de fietsroutes, waarbij Opwijk een belangrijk knooppunt zal worden, is hier een comfortabele, leesbare oversteek van het spoor van cruciaal belang. In de voorliggende plannen is het tegendeel het geval. In hoofdstuk 4 doen formuleren we voor deze tunnel en de andere spoorkruisingen alternatieve oplossingen.



4. Voor het strekken van de tunnel is er te weinig ruimte langs de sporen. Er zijn dan ook een aantal punten waar moeilijkheden worden ondervonden, zoals het blokkeren van toegangen tot bedrijvigheid en tot de speeltuin.



5. Het profiel van de Fabriekstraat is te smal voor het aanleggen van een fietstunnel. Van de weg een woonerf maken zodat er geen volwaardig profiel meer moet worden voorzien is geen oplossing.



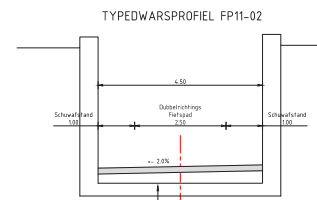
6. Voor deze autotunnel wordt handig gebruikgemaakt van het bestaande hoogteverschil in het landschap. Om de minimale maat van 9 meter te kunnen toepassen worden aan de fietsers en voetgangers weinig tot geen aandacht besteedt.



7.



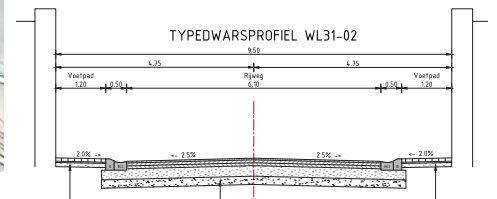
8.



9.

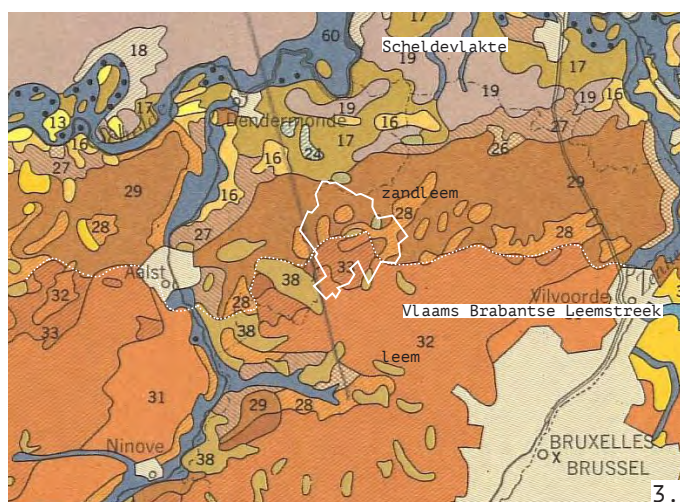
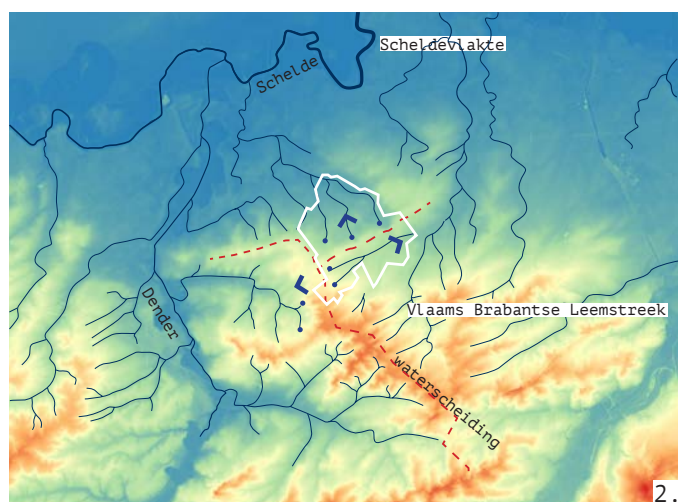
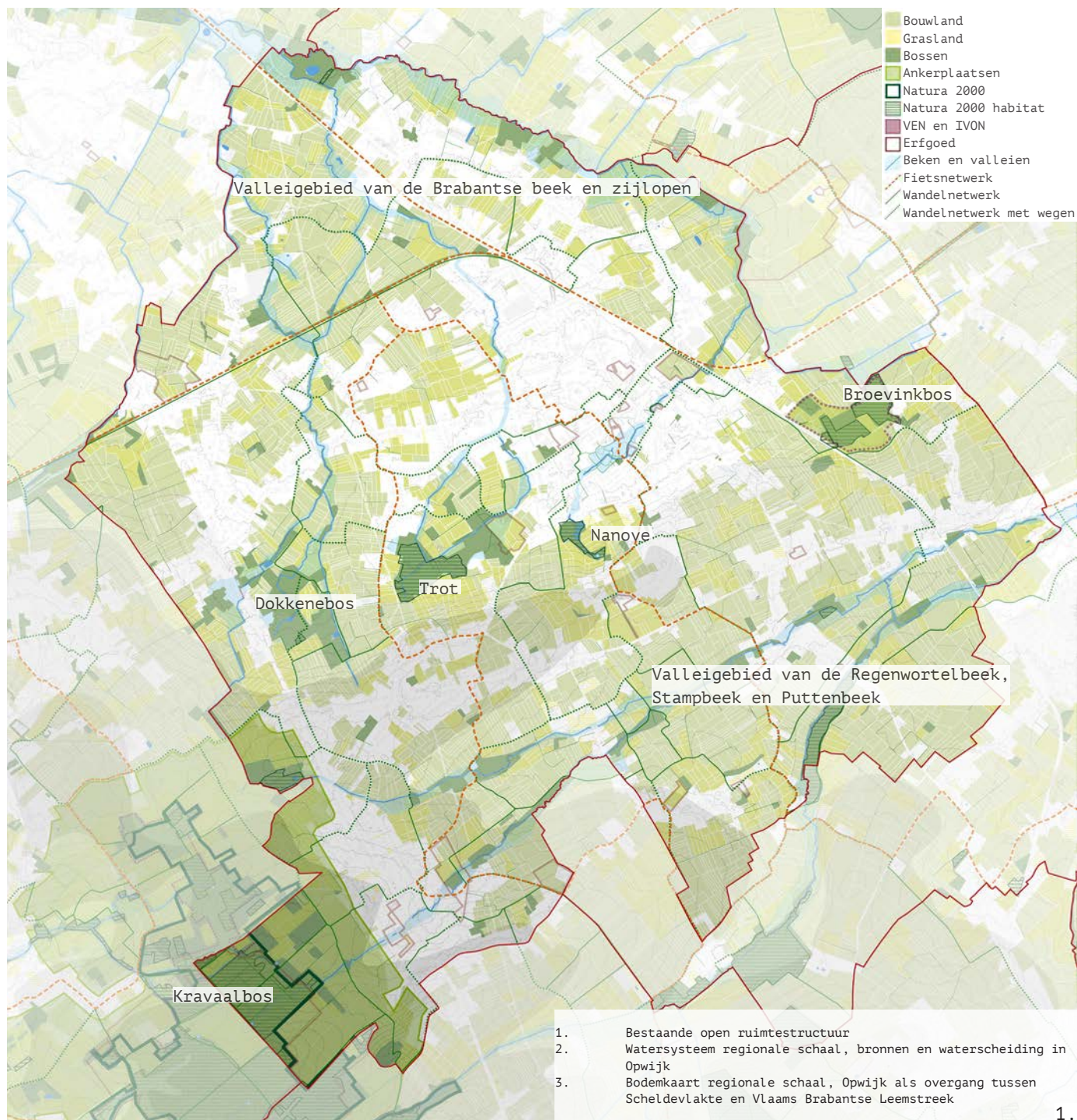


10.



11.

1. Huidige situatie spoorovergangen
2. Plannen Infrabel: sluiten gelijkvloerse spoorovergangen
3. Oplossing door Infrabel
4. Voorstel fietstunnel Stationsstraat
5. Voorstel fietstunnel Fabriekstraat
6. Voorstel autotunnel Beekstraat-Ringlaan
7. Huidige situatie steektunnel Stationsstraat
8. Beperkte ruimte in Stationsstraat
9. Voorgesteld profiel voor fietstunnel
10. Beperkte ruimte in Fabriekstraat
11. Voorgesteld profiel Infrabel voor autotunnel



2.3 OPEN RUIMTE

De open ruimte van Opwijk is te typeren als een licht glooiend landbouwlandschap, dat niet heel uitgesproken is en sterk versnipperd en verborgen is. De grootste troeven van de open ruimte liggen aan de rand of net buiten de gemeente. Dit zijn het Kravaalbos en omgeving (groenpool Aalst, Faluitjes, Abdij van Affligem) en aan de ander kant van de gemeente het Bos van Buggenhout.

De gemeente ligt op de overgang van de Brabantse leemstreek in het zuiden en de Scheldevlakte in het noorden. Deze overgang wordt gevormd door het veranderende reliëf en bodem. De Brabantse leemstreek, waar hoge ruggen (open kouters) en beekdalen elkaar afwisselen, is een streek die met zijn vruchtbare leemgronden een rijk landbouwverleden kende. Het noorden van de gemeente is vlakker en leunt aan bij de Scheldevlakte. Binnen de gemeente zijn verschillende brongebieden van beken welke allemaal onderdeel zijn van het Scheldebekken. De hogere ruggen bepalen een waterscheiding en hiermee een andere loop van deze beken. Deze brongebieden zijn biologisch de meest waardevolle gebieden van de gemeente, maar hebben niet alle een beschermde status als natuurgebied.

KENCIJFERS VAN DE OPEN RUIMTE

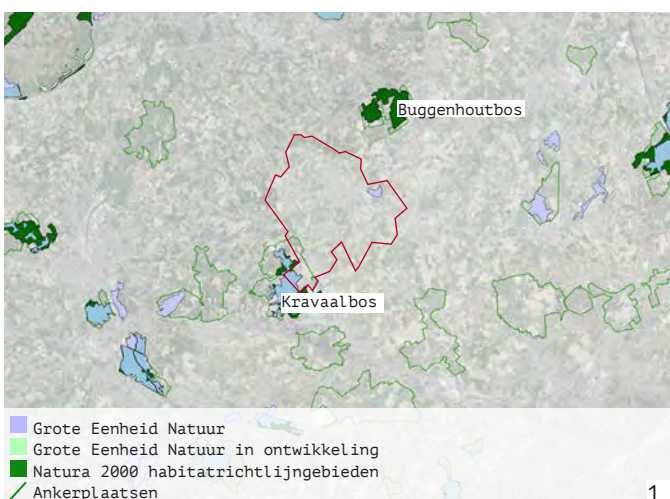
De totale oppervlakte van de Opwijkse open ruimte is 1322 ha. Dit is slechts 67% van de totale oppervlakte (1969 ha.) van de gemeente. Het merendeel van de open ruimte is landbouwgebied. Per inwoner is er slechts 920m² open ruimte, wat een stuk lager is dan het Vlaamse gemiddelde van 2068m². Het ruimtebeslag in functie van wonen, werken, mobiliteit, recreatie is 38% van het totale grondgebied. Hieraan gekoppeld is de totale verhardingsgraad van de gemeente 18%, 4% meer dan gemiddeld in Vlaanderen. Het afgelopen decennia verdween er per dag gemiddeld 164m² open ruimte.

Een conclusie hieruit is dat het realiseren van meer open ruimte en het terugdringen van het ruimtebeslag en verhardingsgraad noodzakelijk is.

1. Waardevolle groengebieden op Regionale schaal
2. Open ruimte binnen sterke verlinting
3. Waardevol groengebied Kravaalbos



2.



1.



3.

EEN GEFRAGMENTEERD EN VERBORGEN LANDSCHAP

In Opwijk kent een zeer gefragmenteerd landschap als gevolg van een doorgedreven versnipperde bebouwingsstructuur. Dit heeft een sterke invloed op de veerkracht van het landschappelijk systeem, zie paragraaf hierop volgend, maar ook op hoe de open ruimte beleefd wordt. De open ruimte is opgesloten in landschapskamers verborgen achter de bebouwing. Deze landschapskamers hangen met zijden draadjes van kleine openingen in de bebouwing nog aan elkaar. Wanneer de kaart van de 'huidige zichtrelaties vanaf de publiek toegankelijke wegen op het landschap' gecombineerd wordt met 'de mogelijks nog te bebouwen kavels' dan worden veel van deze zijden draadjes bedreigd. Wanneer deze bebouwd raken, verdwijnen de laatste doorkijken en mogelijke verbindingen met het achterliggende landschap. Een eerste opgave hiervoor is het 'bevrozen' of onbebouwd laten van cruciale open kavels waar nu nog een relatie met het achterliggende landschap is. Op termijn is het noodzakelijk om te bouwen aan een robuust en aaneengesloten open ruimte structuur.

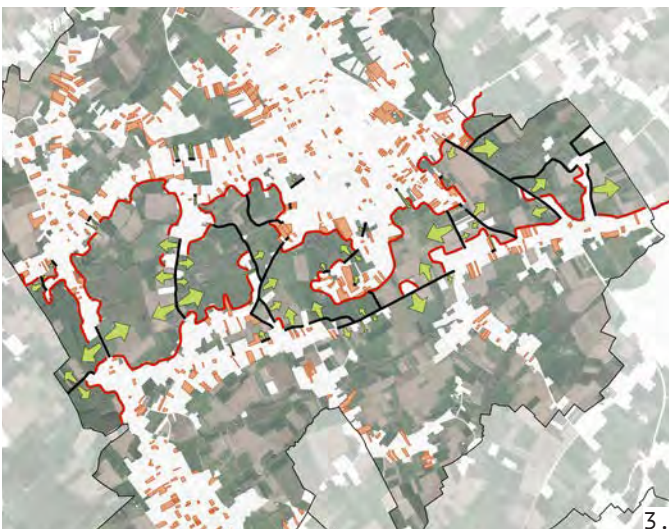


1. Onbebouwd versus bebouwd
2. Open ruimte staat onder druk. Verkaveling gaat verder waardoor de laatste zichtrelaties met het achterliggende landschap verdwijnen
3. Boerderij is niet ingepast in het landschap





1. Private woningen zijn met de achterkant gericht naar het landschap
2. Huidige zichtrelaties vanaf de publiek toegankelijke wegen op het landschap
3. Zichtrelaties vanaf de publiek toegankelijke wegen op het landschap wanneer alle bouwkavels worden ingevuld. Laatste zijden draadjes worden doorgeknipt



RUIMTELIJKE KWALITEIT VAN HET LANDSCHAP

Binnen de gemeente zijn er enkele plaatsen waar het landschap een bijzondere kwaliteit heeft, zoals de omgeving van het Kravaalbos. Er zijn echter ook veel waar de ruimtelijke kwaliteit van de open ruimte en daarmee de belevingskwaliteit van het landschap schraal is. Hiervoor zijn verschillende factoren aan te duiden.

Ten eerste de schaalvergroting in de landbouw. Door het vergroten van de landbouwbedrijven en de verschuiving in teelten (van grondgebonden naar veeteelt) verarmt het landschap en verdwijnen kleine landschapselementen. De boerenerven en vooral de infrastructuur voor het bedrijf (stallen, etc.) worden groter, van een lage architectonische kwaliteit en met minder zorg in het landschap ingepast.

Een tweede factor is het landschap als 'achterkant'. Het landschap wordt letterlijk als achterkant gezien wat resulteert in een allegaartje van rommelige afscheidingen, hokken, verharde taluds van beken, enzovoorts. Het landschap heeft nergens een 'voorkant'.

Als derde factor is er het landschapsvreemde programma. Diverse verspreide bedrijven langs de

N-wegen staan koud in het landschap en versnipperen de beleving van een samenhangende open ruimte. Verspreid doorheen het landschap zitten harde recreatieve functies (diverse voetbalvelden en tennisvelden met bijhorende infrastructuur) die niet landschappelijk zijn ingepast.

Een opgave is de ruimtelijke kwaliteit van de open ruimte te versterken. De open ruimte is immers het decor waarin we ons dagelijks begeven en waarin we veel van onze vrije tijd kunnen en willen doorbrengen. Een waardevolle beleving is hiervoor cruciaal.

1. landschapsvreemde objecten (bedrijven en sportvelden)
2. Landschapsvreemd object (bedrijf)
3. Het nog aanwezige open landschap in een kamer



OPWIJK: EEN LANDBOUWGEMEENTE?

De gemeente Opwijk is van oudsher een landbouwgemeente. Ook vandaag is het merendeel van de open ruimte toegekend als landbouwgrond en hiermee geldt de landbouwer als hoofdbeheerder. De tendensen die de afgelopen decennia gaande zijn binnen de landbouwsector zijn ook voelbaar in Opwijk. Schaalvergroting tot minder maar grotere bedrijven met een sterkere specialisatie. Vaak gaat het om een verschuiving van grondgebonden landbouw naar veeteelt (graslanden, voedergewassen, mais). Het onderliggende fysische systeem heeft hierbij weinig tot geen sturende rol meer op de keuze voor het type bedrijven, teelten of bewerkingen.

De effecten die dit teweegbrengen zijn een vershraling van de ruimtelijke kwaliteit van de open ruimte (zie voorgaande paragraaf), maar ook een verslechtering van de ecosystemendiensten die door het landschap geleverd kunnen worden. Vervuiling van grondwater en oppervlaktewater door bemesting, minder waterbergende functie door drooglegging van gebieden, vermindering in biodiversiteit zijn hiervan een aantal voorbeelden. Door de klimaatsverandering dringt zich echter een noodzakelijke transitie binnen de

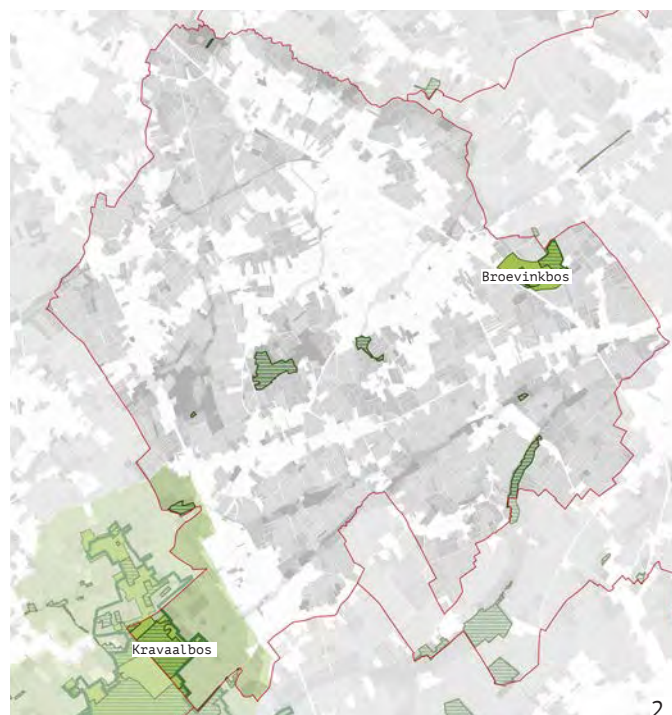
landbouw op, niet enkel vanuit de natuurlijke omgeving maar vooral ook voor de leefbaarheid van de landbouwer zelf. Een belangrijke opgave is plaats geven aan en trajecten opzetten voor nieuwe vormen van landbouw en een verbreding van de landbouw. Hierbij worden teelten afgestemd op de ondergrond (nat – droog), wordt er vooral voor korte keten geteeld, is er ruimte voor natuurinclusieve landbouw, etc.. Naar andere tendensen binnen de landbouw zoals ‘verpaarding’ en vertuining is binnen het korte tijdsbestek van de scan geen onderzoek gedaan.

WEINIG BIOLOGISCH WAARDEVOL EN BESCHERMDE LANDSCHAP

Binnen de gemeente is het Kravaalbos en het Broevinkbos aangeduid als Vlaams Ecoologisch Netwerk. Buiten dit gebied is er geen open ruimte met een officiële beschermde natuurstatus. Slechts 7% van open ruimte is biologisch waardevol, dit t.o.v. 28% gemiddeld in Vlaanderen. Deze biologisch waardevolle gebieden zijn hoofdzakelijk gekoppeld aan de beekdalen, de brongebieden hiervan en de Leirekensroute. Bouwen aan het verhogen van de biologische kwaliteit en hiermee de biodiversiteit en het uitbreiden of uitbouwen van een natuurnetwerk is een belangrijke opgave.



1.



1. Landbouwgebruikspcelen kaart 2017 (geopunt)
2. Biologische waarderingskaart en beschermingen

2.



1.



2.



3.

VEERKRACHT IS VERDWENEN UIT HET FYSISCH SYSTEEM

Begrip van de landschappelijke onderlegger of het fysische systeem ligt aan de basis voor het begrijpen van hoe het landschap werkt en welke ecosysteemdiensten het kan leveren. Ecosysteemdiensten die het landschap levert zijn onder andere ruimte voor waterberging, voedselproductie, tegengaan van bodemerosie, luchtzuivering, bodemvruchtbaarheid en CO₂ fixatie. Het fysisch systeem van Opwijk wordt onder andere bepaald door het reliëf, bodem en hoe verschillende landschappelijke processen op elkaar ingespeeld hebben. Grofweg lopen de hogere ruggen in noord-zuidrichting gelijk met de Steenweg op Dendermonde (N47) en in oostelijke richting met de Steenweg op Vilvoorde (N211). Deze ruggen vormen de waterscheiding tussen de verschillende beken en hun stroomgebieden. De bronnen van de verschillende kleine beken en het stroomgebied bevinden zich op de flank of voet van de ruggen, deze gebieden zijn van nature natte zones die gevoed worden met lokaal kwelwater. Wanneer het onderliggende landschappelijke systeem gecombineerd wordt met de bebouwingsstructuur en infrastructuur, wordt duidelijk dat hier conflicten optreden. Er is weinig tot geen rekening gehouden met het bestaande fysische systeem. Bebouwing staat in van nature overstroombare gebieden, oftewel gebieden die veerkracht en ruimte aan de beken geven. Diverse functies zijn geplaatst in de (natte) brongebieden. De beken zijn grotendeels ingebuisd en samengevoegd met het rioleringsysteem. Op enkele plaatsen heeft de gemeente de laatste jaren geïnvesteerd in het openleggen van de beken (o.a. de Aabeek in het park in Opwijk). Het watersysteem heeft hierbij vooral een drainerende functie en geen waterbufferende (in tijden van droogte en in tijden van piekbuien) of ecologische functie. Het doel zou moeten zijn om een veerkrachtig systeem terug te brengen en de gemeente klimaatadaptief te maken. De urgentie hiervan wordt in het volgende hoofdstuk beschreven.



4.



4.

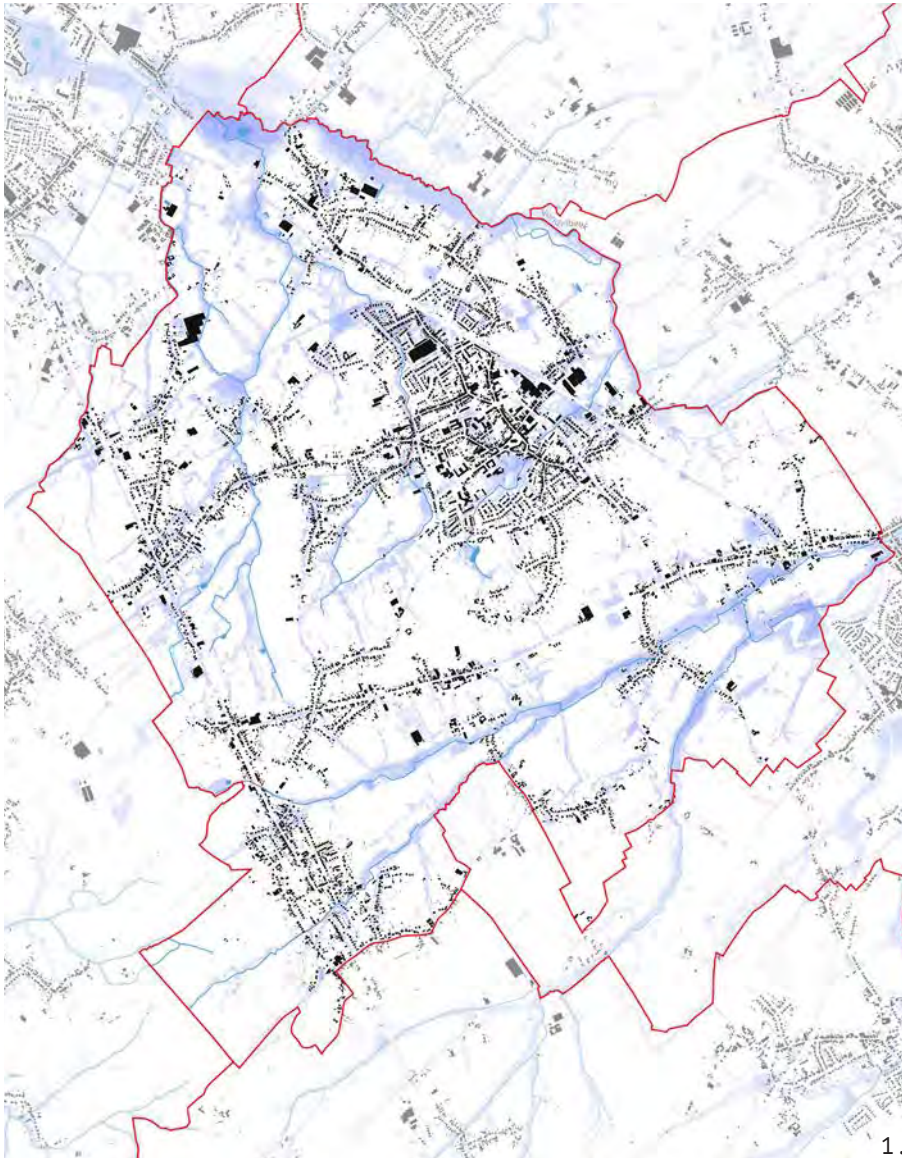


4.

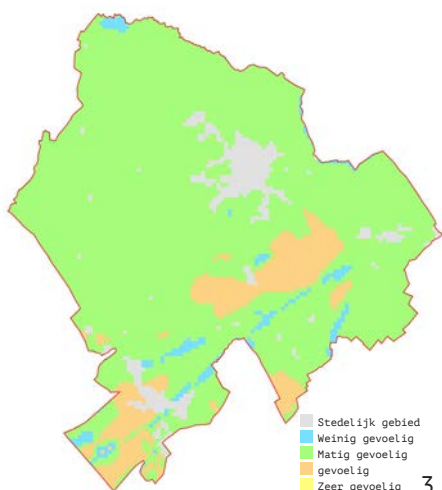
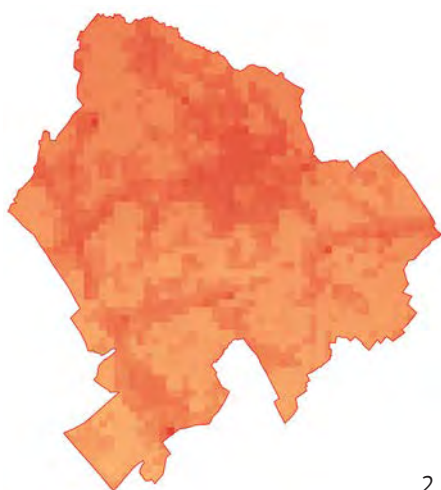


5.

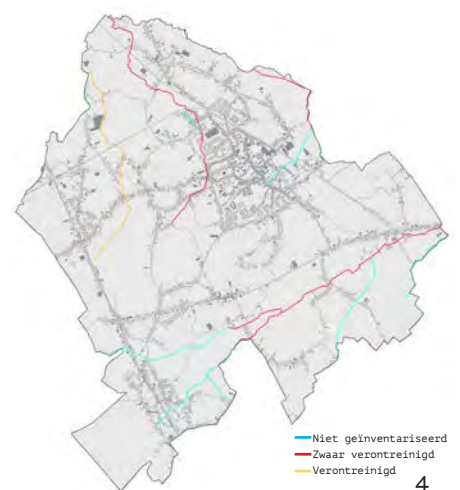
1. Schematische weergave van het fysisch systeem
2. De bebouwde ruimte en infrastructuur negeert het fysisch systeem
3. Fysisch systeem is geknipt door bebouwde ruimte en infrastructuur
4. Geknipte asbeek doorheen Opwijk
5. Beek als achterkant



1. Overstroombare gebieden volgens klimaatscenario 2100 VMM
2. Toename van gemiddelde temperatuur volgens klimaatscenario 2100 VMM
3. Droogtegevoeligheid Opwijk volgens klimaatscenario 2100 VMM
4. Huidige waterkwaliteit van de waterlopen



- Stedelijk gebied
- Weinig gevoelig
- Matig gevoelig
- gevoelig
- Zeer gevoelig

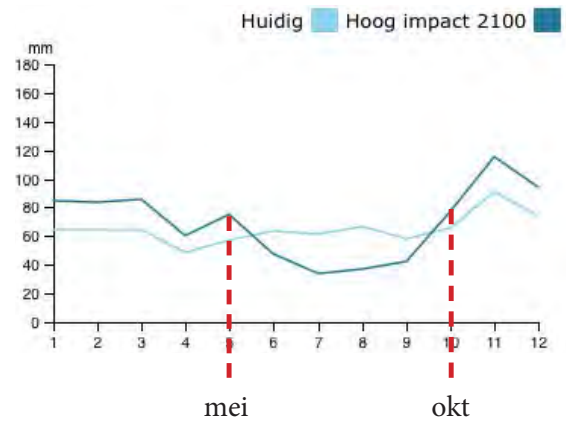


- Niet geïnventariseerd
- Zwaar verontreinigd
- Verontreinigd

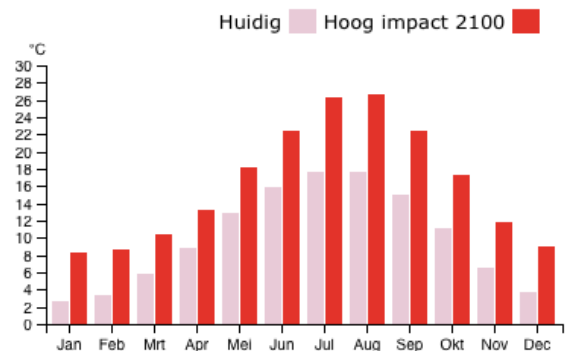
2.4 KLIMAAT EN ENERGIE

Opwijk zal in de toekomst geconfronteerd worden met klimaatsveranderingen. Belangrijke thema's die hiermee samenhangen zijn overstromingen, waterkwaliteit, droogte en watertekorten, hitte, fijnstof en erosie. Wanneer er het 'klimaatscenario hoog', zoals gemodelleerd door de Vlaamse Milieu Maatschappij (2018), geprojecteerd wordt op Opwijk, dan zijn de uitdagingen groot te noemen. De prognose is dat de gemiddelde temperatuur het hele jaar rond flink zal stijgen (van 10 naar 16,2°). Hieraan gekoppeld kan het aantal hittegolfdagen oplopen van 4 naar 51 per jaar. De neerslag kan toenemen met 54 mm op jaarbasis (5% extra) maar zal vallen binnen minder dagen. Regen valt op 128 dagen i.p.v. nu een relatief continue spreiding over 196 dagen, anderzijds neemt het aantal droge dagen toe van 173 naar 237, met hogere verdrogingsrisico's als gevolg. In Opwijk, dat (zand)leembodems als droogtegevoelige bodems kent, kan deze verdroging een grote impact hebben op het huidig functioneren van de landbouw. De kans op overstroming en wateroverlast kan ook sterk toenemen. De kaart hiernaast toont in welke gebieden zich conflicten zullen voordoen. Een sterk en innovatief beleid rond klimaatverandering dat de verschillende beleidsdomeinen overstijgt is voor de gemeente gewenst.

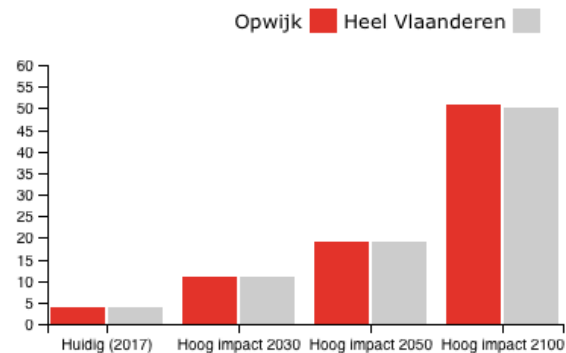
Belangrijk hierbij is dat op zowel klimaatmitigatie en adaptatie wordt ingezet. Klimaatadaptatie behelst het veerkrachtig maken van de gemeente door onder andere robuuste groen-blauwe netwerken te maken die gekoppeld zijn aan een sterk ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit beleid is momenteel nog niet bestaand in de gemeente. Voor het veerkrachtig maken van het landschappelijk systeem is inzicht in het fysische systeem zoals in vorige hoofdstuk toegelicht een belangrijk uitgangspunt.



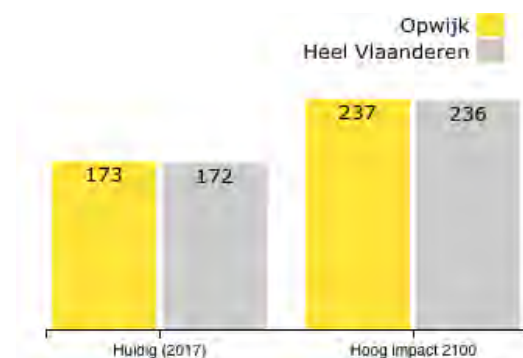
1.



2.



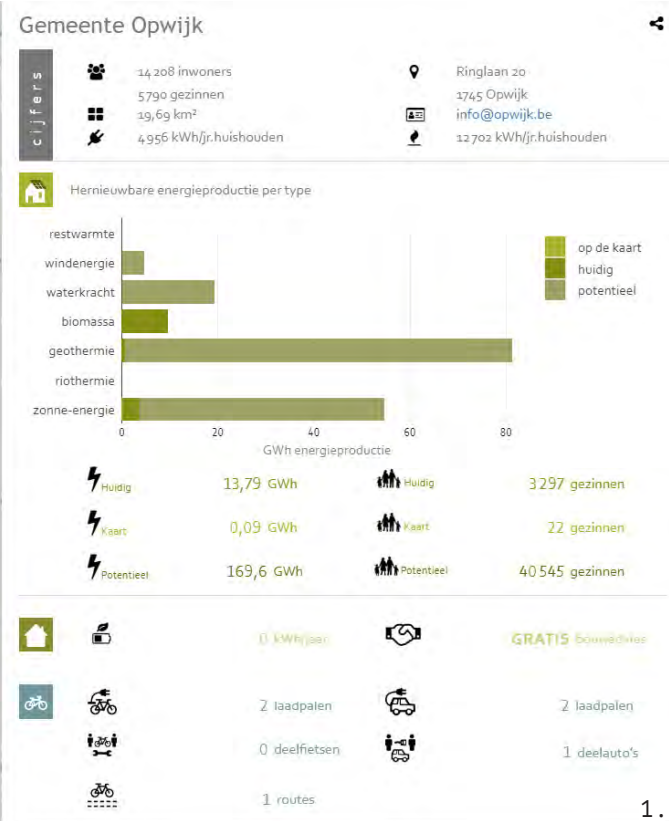
3.



4.

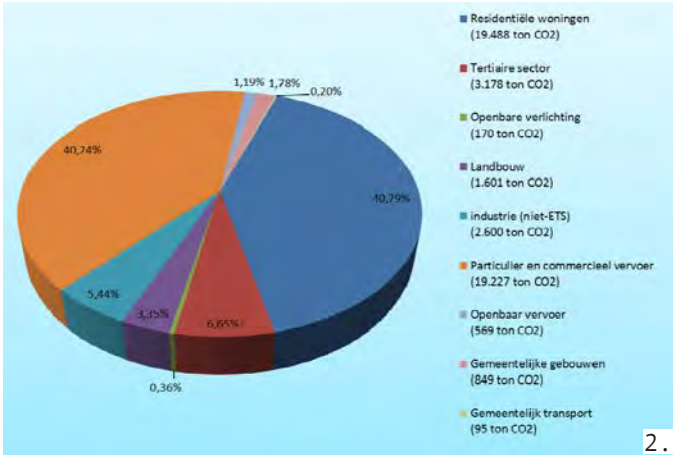
Boven :

1. Verspreiding van neerslag in Opwijk over een jaar
2. Temperatuur stijging in Opwijk
3. Aantal hittegolfdagen per jaar in Opwijk
4. Aantal droogte dagen per jaar in Opwijk



1.

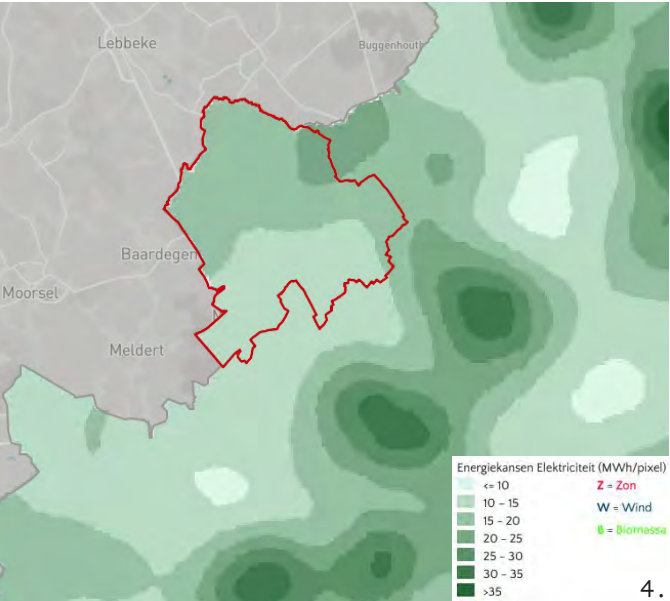
1. Samenvatting gemeente Opwijk volgens energiekansenkaart Vlaams-Brabant
2. CO₂-Nulmeting Opwijk uit klimaatplan Vlaams-Brabant
3. Doelstellingen uit klimaatplan Vlaams-Brabant
4. Potentiekaart elektriciteit uit energiekansenkaart Vlaams-Brabant
5. Potentiekaart warmte uit energiekansenkaart Vlaams-Brabant



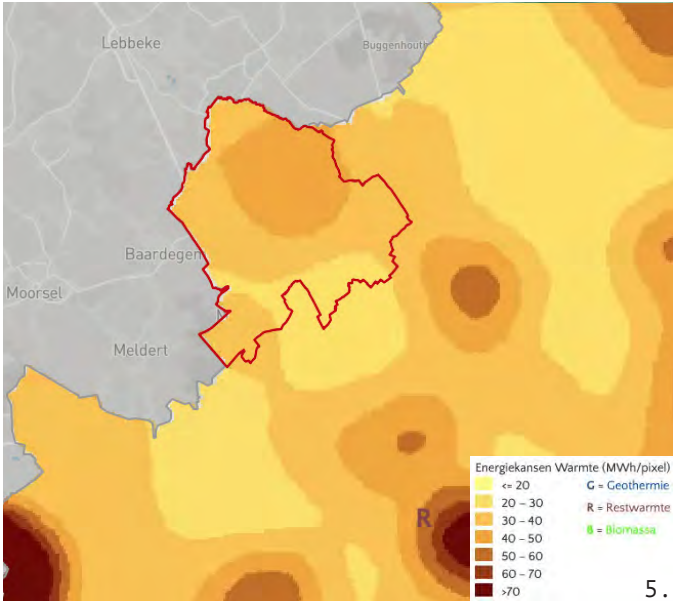
2.

- Doelstellingen van de gemeente voor 2020:
- mobiliteit 10% besparing in deze sector of 955,5 ton CO₂
 - Huishoudens: 55% besparing in deze sector of 5.255,25 ton CO₂
 - Tertiaire sector: 15% besparing in deze sector of 1.433,25 ton CO₂
 - Openbare verlichting: 5% besparing in deze sector of 477,75 ton CO₂
 - Gemeentelijke gebouwen: 2% besparing in deze sector of 191,1 ton CO₂

3.



4.



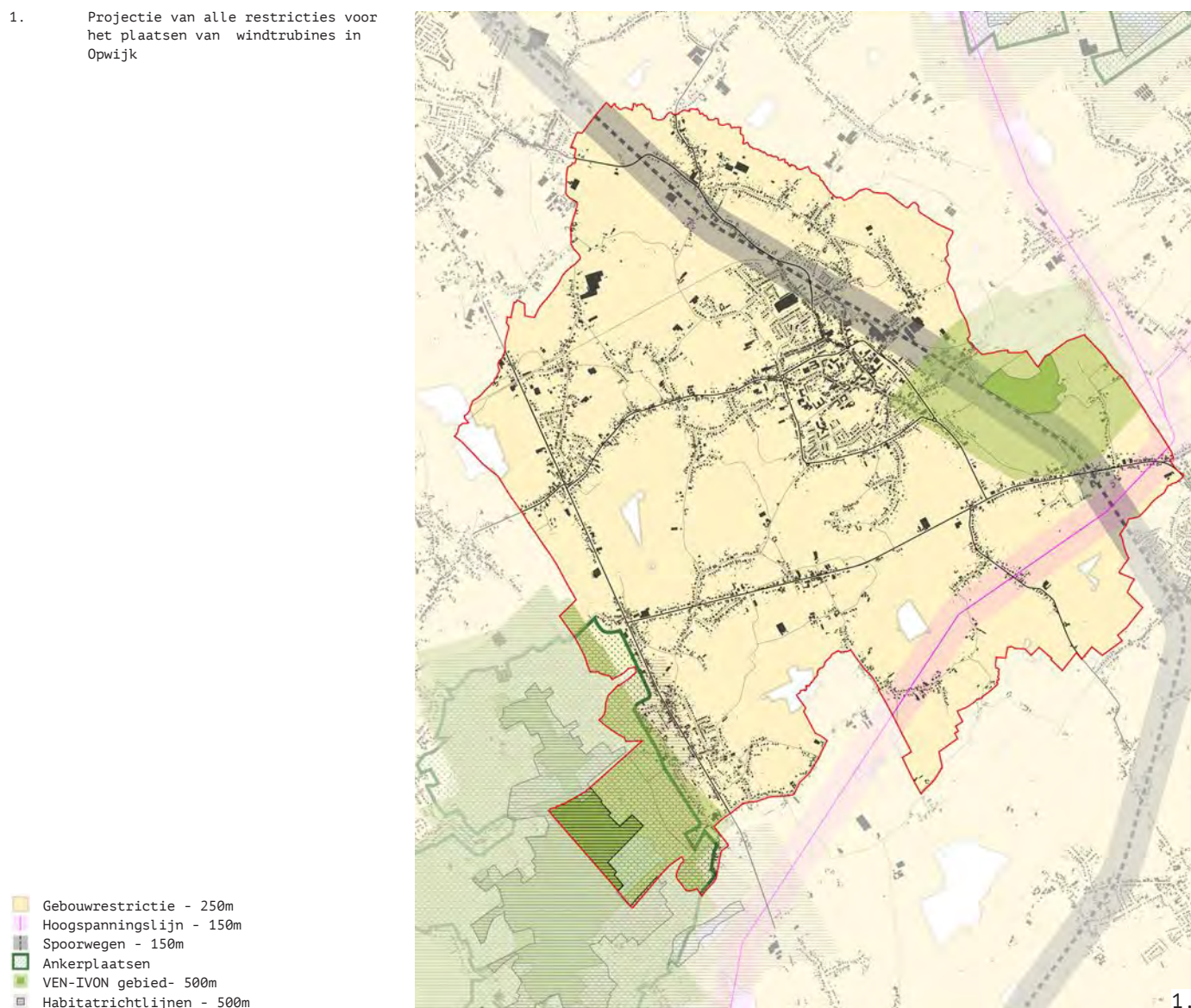
5.

Klimaatmitigatie betekent het milderen van de klimaatsverandering door een sterke reductie van CO₂-uitstoot te realiseren. De gemeente Opwijk heeft het Burgemeesterconvenant ondertekend in 2014 en hiermee de ambitie getoond om concrete maatregelen te nemen om haar CO₂-uitstoot te reduceren tegen 2020 met 20%, aangezien 2020 kort dag is, is het tijd om de horizon te verruimen naar 2040. Dit is de termijn dat de provincie klimaatneutraal wil zijn, dus een reductie van 80-95% CO₂. De nulmeting toont aan dat de huishoudens (40,79%) en mobiliteit (40,47%) voor het grootste percentage van de CO₂-uitstoot instaan. Dit is onlosmakelijk verbonden met de wijze waarop in Opwijk gewoond en geleefd wordt: namelijk een levensstijl waarin grote vrijstaande en verspreide woningen met de auto als belangrijkste vervoersmiddel de norm zijn. T.o.v. de nulmeting in 2011 werd in 2016 een vermindering van -6,1% CO₂-uitstoot behaald, wat een knap resultaat is, maar nog niet in buurt van de 20% komt.

Van hernieuwbare energiebronnen is vooralsnog enkel zonne-energie en biomassa aangewend. De huidige toegepaste hernieuwbare energiebronnen leveren 13,79 GWH op wat slechts een fractie is van de potentiële 169,6 GWH. Deze potentie in hernieuwbare energiebronnen kan vooral gevonden worden in zon (op daken, maar ook langs wegen, braakliggende percelen ed.), biomassa en ondiepe geothermie. Dit zijn de potenties volgens de energiekansenkaart zoals opgesteld door de provincie Vlaams-Brabant. Voor Opwijk kunnen we nog niet spreken over een echte transitie die opgestart is.

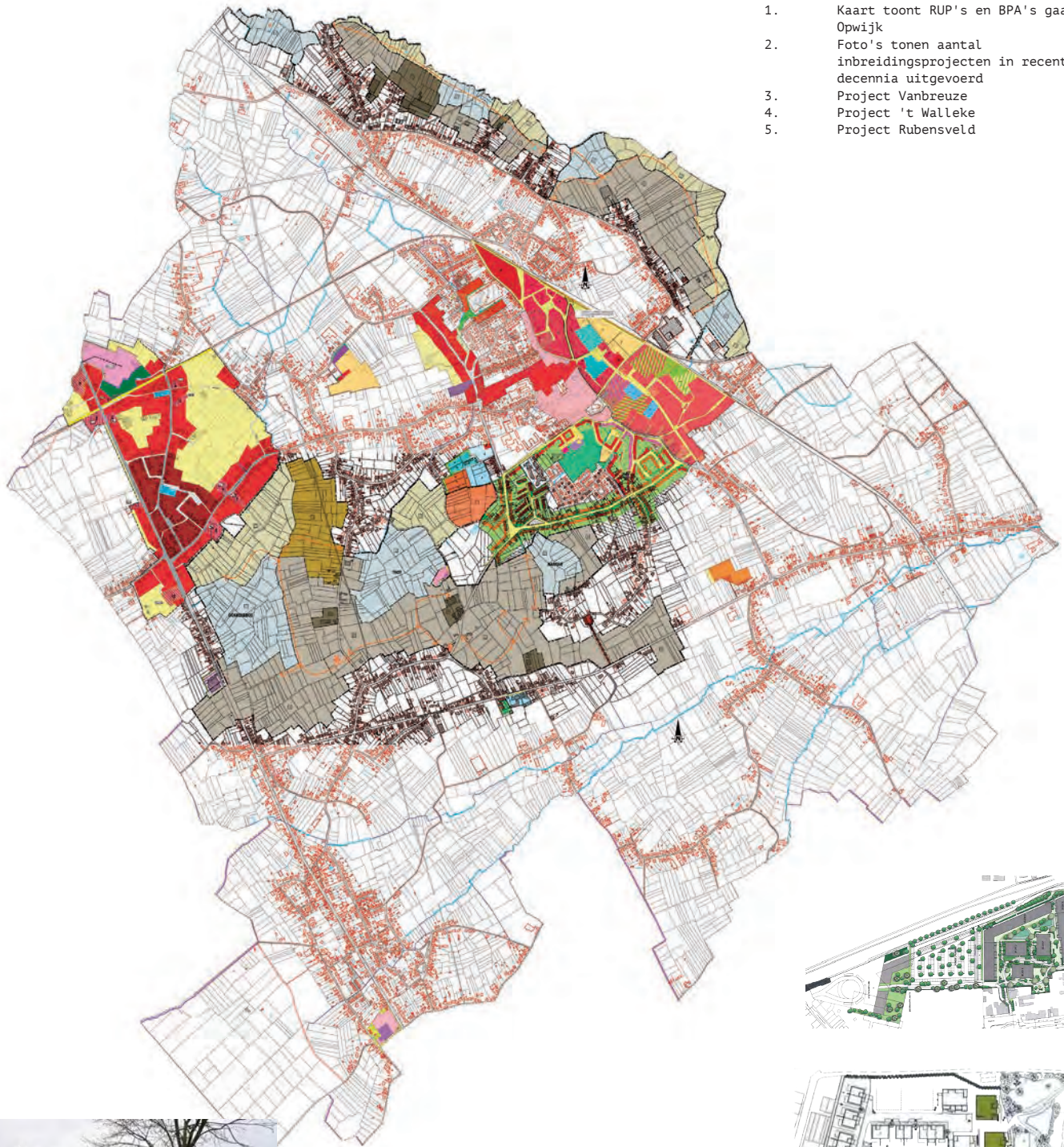
Wind is door de regelgeving en het verspreide bebouwingspatroon praktisch niet mogelijk. Interessant om te onderzoeken is of de brouwerij van Alken-Maes gelegen in het centrum van Opwijk nog kansen biedt naar restwarmte of een andere energetische koppeling. Kansen voor warmtenetten kunnen zich voordoen waar bebouwing een dichtere dichtheid heeft (o.a. centrum), of gekoppeld aan nieuwe verdichtingsprojecten bv. rond de stationsomgeving.

1. Projectie van alle restricties voor het plaatsen van windtrubines in Opwijk



1.

1. Kaart toont RUP's en BPA's gaande in Opwijk
2. Foto's tonen aantal inbreidingsprojecten in recente decennia uitgevoerd
3. Project Vanbreuze
4. Project 't Walleke
5. Project Rubensveld



1.



3.



4.



2.



2.



2.



5.

2.5 PUBIEK ONDERNEMERSCHAP

Figuur 2 geeft de gemeentelijke of provinciale RUP's en BPA's weer die van kracht zijn in Opwijk. Een aantal grote zones vallen op zoals de landschappelijke RUP's de Brabantse Beek en de Landschappelijk Overgangzone. Zoals gangbaar in heel Vlaanderen wordt het ruimtelijk beleid gevoerd aan de hand van juridische bestemmingsplannen. Deze beleidswijze garandeert een zekere flexibiliteit en rechtszekerheid, maar krijgt moeilijk vat op het garanderen van architecturale en ruimtelijke kwaliteit.

Wat betreft het openbaar domein zien we dat de gemeente voornamelijk reactief handelt in haar ruimtelijk en infrastructureel beleid. Als op hoger niveau wordt beslist dat nieuwe riolering nodig is in een bepaald straatsegment, zal de gemeente haar best doen om hier ook een herprofilering van de straat aan te koppelen. Hoewel deze houding voorstelbaar is vanuit het oogpunt van beperkte budgetten, is het ontwikkelen van overkoepelende visies en studies belangrijk om doeltreffend aan een sterkere ruimte te werken. Momenteel is de belangrijkste overkoepelende visie het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan dat in 2016 werd goedgekeurd en dat een uitgebreide analyse van de gemeente bevat met een richtinggevend en bindend gedeelte. Dit plan is echter nogal planologisch van aard en biedt weinig houvast voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Om de mobiliteit binnen de gemeente te structureren werd een Mobiliteitsplan opgesteld in 2013 waarbij een categorisering van de wegen werd opgesteld en een aantal aandachtspunten werden vastgesteld, gevolgd door een Parkeerbeleidsplan en Circulatieplan in 2017. Dit laatste werd opgesteld naar aanleiding van de parkeernood in het centrum en de aanleg van een nieuw parkeerterrein op de Borchtsite. Deze documenten bieden enigszins houvast in de beleidsvoering, maar de gemeente lijkt een heldere en enthousiasmerende visie te ontberen om op een positieve manier aan de ruimtelijke kwaliteit te werken.

Zo'n visie is relevant omdat Opwijk de laatste jaren erg populair is onder projectontwikkelaars. Dit vanwege de gunstige positie ten opzichte van Brussel en de aanwezigheid van een adequaat voorzieningenniveau. Appartementengebouwen zie je hier en daar opduiken in de kern. Sommige daarvan leveren een bijdrage aan het verlevendigen van de gemeente, maar andere drukken de ruimtelijke kwaliteit. Zoals meerdere gemeenten die invloed ondervinden

van de groei van Brussel, heeft ook Opwijk onlangs maatregelen genomen om vat te krijgen op de trend van de 'appartementisering'. Zo legt de gemeente een heffing van 500 euro op per nieuwe wooneenheid om projectontwikkelaars te ontmoedigen. Momenteel staan grote ontwikkelingen als project Vanbreuze deelzone 3 (+ 98 wo/ha), project 't Walleke (+ 59 wo/ha) en project Rubensveld (+ 16 wo/ha) op de agenda, in totaal goed voor 371 woningen. Voorlopig werd enkel de vergunning gegund aan project Vanbreuze deelzone 3, onder voorbehoud. Wegens de ligging nabij het station en het voormalig gebruik als fabrieksterrein lijkt deze woonontwikkeling gunstig. De ontsluiting van de site is echter een belangrijk aandachtspunt. We zien dat de gemeente eigenlijk alleen door het al dan niet verlenen van vergunningen invloed uitoefent op deze projecten. Er lijkt wat argwaan tegen dit soort projecten te zijn, uit angst dat het dorps karakter van de gemeente in gevaar komt. Ook bij de kwestie rond het sluiten van de spoorovergangen is de gemeente wat ons betreft te afwachtend. De mogelijkheid om alternatieve kruisingen met het spoor te voorzien kan juist aangegrepen worden om het stedelijk netwerk te versterken in plaats van verder te fragmenteren.

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 vershraling van publiek domein of het dorps karakter te betekenen. Door het gebrek aan grondeigendom en financiële middelen mist de gemeente mogelijk de onderhandelingspositie om actief betrokken te zijn in ontwikkelingen. Toch dringen wij er op aan dat de gemeente zelf actief nadenkt over hoe ruimtelijke ontwikkelingen op haar grondgebied op een positieve manier gestuurd kunnen worden. Ontwerpend onderzoek is een instrument dat tijdig kansen en bedreigingen in het vizier kan brengen. Door vervolgens eisen op te leggen op de architecturale, stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten van een bouwproject kunnen verdichtingsprojecten ingezet worden voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

03.

AMBITIES

Op basis van de diagnose in het voorgaande hoofdstuk, worden een viertal samenvattende ambities geformuleerd die de gemeente Opwijk centraal zou moeten stellen in het ruimtelijk beleid voor de komende jaren. Hiernaast is te zien aan welke speerpunten van de bouwmeesterscan elke ambitie raakt. Voor alle ambities geldt dat ontwerpend onderzoek aan de kant van de gemeente een waardevol instrument is om potenties en bedreigingen op tijd in beeld te krijgen. De ambities worden ondersteund door een ambitiekaart voor de open ruimte en een kaart die de ruimtelijke knelpunten duidt voor Opwijk. In hoofdstuk 4 worden de ambities geconcretiseerd in de vorm van strategische projecten.

SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN- VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	KLI- MAAT & ENERGIE	ONDER- NEMERSCHAP
Maak structuur; zie infrastructuur als ruimtelijke en structuurbepalende opgave	×	×	×	×	×
Koppel bouwopgaven op strategische plaatsen aan het verbeteren van de ruimtelijke structuur	×	×	×		
Herwaardeer de kwaliteit van de dorpskernen	×	×	×		×
Versterk en ontsnipper de open ruimte; bouw aan een veerkrachtig en beleefbaar landschap	×	×	×	×	×

MAAK STRUCTUUR; ZIE INFRASTRUCTUUR ALS RUIMTELIJKE EN STRUCTUURBEPALENDE OPGAVE

De grotere infrastructuur binnen de gemeente werken momenteel fragmentatie en verrommeling in de hand: er is weinig differentiatie tussen het gebruik en ruimtelijke indeling van wegen die fundamenteel verschillen. Het is zaak aan een sterk raamwerk te werken en na te denken over hoe rond dit raamwerk zowel de bebouwde als de open ruimte functioneert. Ingrepen aan de N-wegen moeten daarom niet alleen vanuit verkeerskundig of civiel technische oogpunt worden benaderd, de landschappelijke en stedelijke inpassing is net zo belangrijk. Dit geldt ook voor de op handen zijnde ingrepen ter vervanging van de gelijkvloerse spoorkruisingen. De investeringen hiervoor moeten strategisch ingezet worden om de stadstructuur te versterken.

KOPPEL BOUWOPGAVEN OP STRATEGISCHE PLAATSEN AAN HET VERBETEREN VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Omwille van de gunstige knooppuntwaarde en het adequate voorzieningenniveau is Opwijk een groeigemeente waar verdichting wenselijk is. Dit wil echter niet zeggen dat elk bouwproject per definitie welkom moet zijn. Bij recente bouwprojecten lijkt de gemeente een passieve, reagerende houding te hebben aangenomen waarbij bouwactiviteiten vooral als bedreiging werden gezien voor het dorpse karakter van Opwijk. Wees kritisch naar verdichting in de vorm van verappartementisering in het bestaande weefsel. Appartementen op plaatsen waar kleine panden worden samengevoegd langsheen bestaande straten zorgen vaak voor een inbreuk op de dorpse schaal en korrel, en daarmee de identiteit van het dorp. Een regierol voor de gemeente waarbij het juiste type woning op de juiste plaats terecht komt, en dit in combinatie met spelregels voor beeldkwaliteit kan de interesse van ontwikkelaars en particulieren om te bouwen in Opwijk ombuigen naar een kans om de stadstructuur te verbeteren. Verdichting op strategische locaties, in het bijzonder rond het station, biedt kansen voor het verhogen van de betaalbaarheid van woningen en

van het voorzieningenniveau in de kern, het helderder maken van het netwerk van routes, het toegankelijker maken van het open landschap en in de transitie richting duurzamere vormen van mobiliteit. Ook op strategisch plekken (zogenaamde projectzones) geldt dat verdichting niet enkel d.m.v. appartementen dient te gebeuren. Een goed evenwicht tussen grondgebonden wonen en andere types laat toe om verschillende doelgroepen te huisvesten, de woonwens van de Vlaming letterlijk ruimte te geven en zo te werken aan een divers woningbestand. Het sturen van de bouwopgave richting strategische plekken, maakt het ook mogelijk juist op andere plekken te verluwen en de open ruimte te versterken.

HERWAARDEER DE KWALITEIT VAN DE DORPSKERNEN

De historische karakteristieken van de kernen van Opwijk en Mazenzele maken dat zij de potentie hebben om sterker bij te dragen aan de woonkwaliteit en belevingskwaliteit voor de inwoners van de gemeente dan momenteel het geval is. Met name het terugdringen van door de alomtegenwoordigheid van auto's, zowel rijdend als geparkeerd, die bijna overal prioriteit hebben boven trage verkeersgebruikers, zou een versterking van de kernen van Opwijk en Mazenzele kunnen opleveren. Ook het toegankelijker en doorwaadbaarder maken van groene ruimte in en rond de kernen helpt de woonkwaliteit van de kernen vooruit. Door de ruimtebeleving van deze kernen op te krikken, kan ook de middenstand heropleven en samen hiermee het dorpsleven van Opwijk. De kernen en de gunstig gelegen woonuitbreidingsgebieden zijn overigens ook de plaats waar verdichting zal plaats vinden. Dit kwalitatieve verdichtingsvraagstuk wordt geduid in de volgende paragraaf.

Hoe verdichten?

In de afgelopen 10 tot 20 jaar zijn vele dorpskernen, ook die van Opwijk vooral gegroeid door middel van appartementen en vrijstaande woningen. Hoewel de klassieke dorpskernen bestaan uit gesloten woningbouw, is het gebrek aan nieuwe rijwoningen frappant. Nieuwe appartementen in een dorpskern beantwoorden aan de ambitie om te verdichten, maar blijken vaak een negatieve impact te hebben op de schaal en het karakter van de dorpskern.

In de eerste plaats moet het gemeentebestuur zich de vraag stellen of het appartement nog langer de meest wenselijk woonvorm is in de dorpen. Het antwoord hierop is wellicht genuanceerd. De keuze voor appartementen dient weloverwogen te gebeuren, en mag niet langer het uitgangspunt zijn. De grondgebonden woning (de rijwoning) als basistypologie in een dorp kan voor een verdichtingsslag zorgen, draagt bij aan een betekenisvolle relatie met de straat of het plein, en kan inspelen op de woonwens van de Vlaming. Bewaar de appartementen voor bijzondere plekken, projectzones die een atypische oplossing vragen of goed toelaten, of laat ze toe op moeilijke hoeken of moeilijker bewoonbare invalswegen. Zorg hierbij dat er voldoende open ruimte wordt toegevoegd aan het dorp. Kwalitatieve buitenruimte maakt de woonomgeving kwalitatiever, soepeler en luchtiger. De woningtypetoets (ondertussen beproefd in heel wat steden en gemeenten) is een instrument dat uit is op verdichting, maar terzelfdertijd aanstuurt op de juiste typologie op de juiste plek. De woningtypetoets is een instrument dat via een set vragen op een objectieve manier uitspraak doet over het gewenste woningtype, en transparantie biedt aan iedereen betrokken in een bouwdoossier.

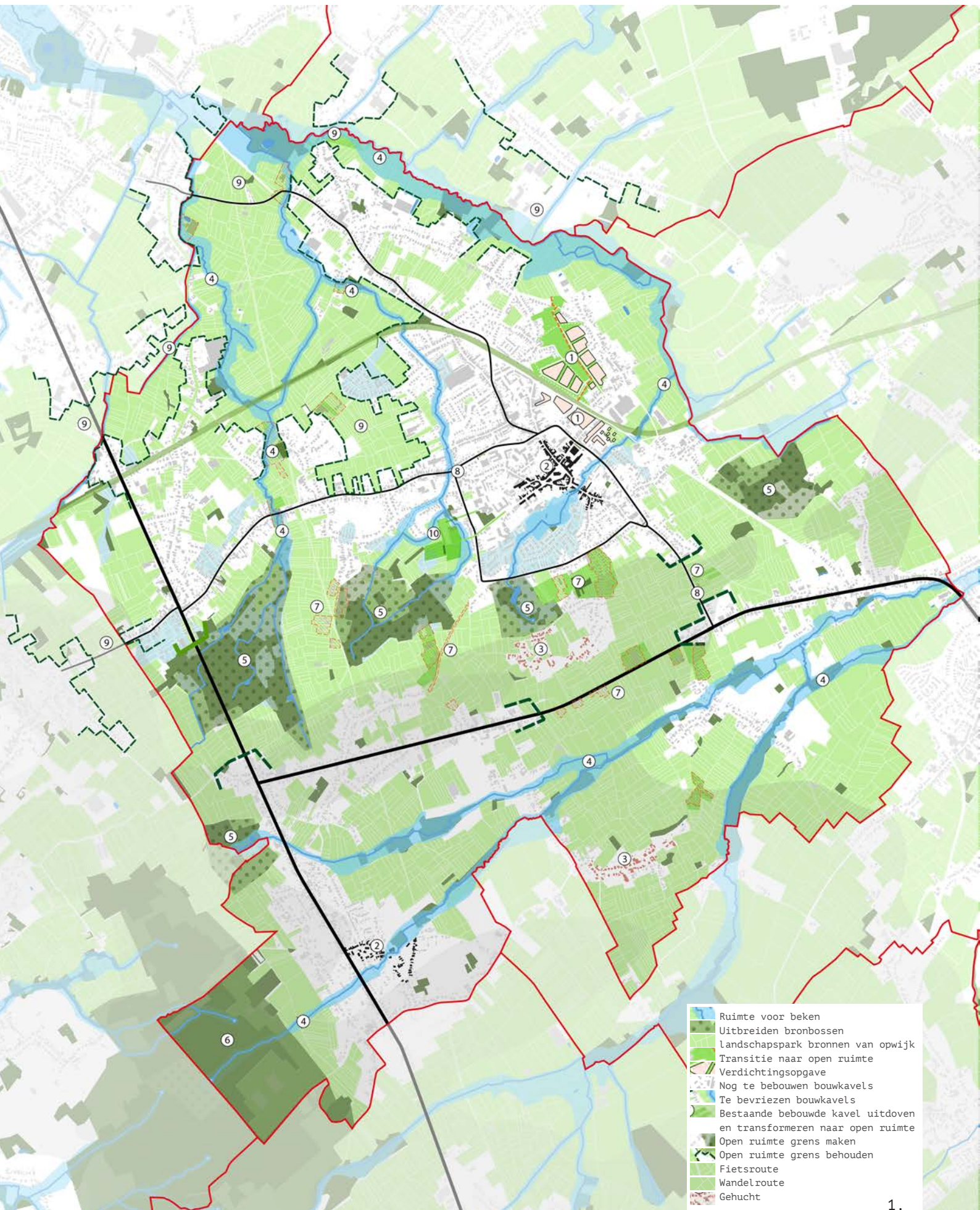
Vervolgens is het aansturen op de ruimtelijke kwaliteit van de woningen van groot belang, of het nu appartementen zijn of grondgebonden woningen. De verantwoordelijkheid voor kwaliteitszorg ligt in de eerste plaats bij de gemeentelijke overheid, zij moeten de beleidslijnen of de visie opmaken en aanreiken. Een duidelijke visie stelt een gemeente in staat de kwaliteit en de versterking van de dorpskern voorop te stellen, en waar nodig in te gaan tegen de 'vastgoedontwikkelingen' die het dorp schade toe brengen in de vorm van verschraling en identiteitsverlies. Het uitwerken van een visie door het beeld van wat men voor ogen heeft duidelijk te schetsen, en aan te geven van wat men wil, eerder dan wat niet mag, is een manier om actief naar kwaliteit toe te werken. Een beeldkwaliteitplan kan de rol van stimulerend instrument oppakken, het stelt ruimtelijke ambities voorop en geeft richtlijnen waaraan nieuwe woningen (al dan niet appartementen) moeten voldoen.

Een combinatie van deze twee instrumenten (die niet juridisch verordenend zijn) stelt de gemeente Opwijk in staat om vanuit een duidelijke regierol te ageren, aan te sturen op de gewenste ruimtelijke kwaliteit én laat bovendien ruimte voor alternatieven en voor onderhandeling.

VERSTERK EN ONTSNIPPER DE OPEN RUIMTE; BOUW AAN EEN VEERKRACHTIG EN BELEEFBAAR LANDSCHAP

De vierde ambitie is het versterken en ontsnipperen van de open ruimte en hiermee bouwen aan een veerkrachtig landschap dat ruimte biedt aan mens, water en ecologie. In de ambitiekaart op de volgende pagina wordt hier een aanzet toe gedaan.

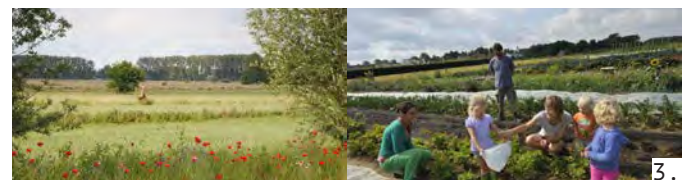
Opwijk zou vooral in moeten zetten op de brongebieden en de aanliggende open ruimte en het versterken van de kernen en de identiteit. Belangrijk hierbij is integraliteit en multifunctioneel landgebruik waarbij water, natuur, de bebouwde omgeving en een getransformeerde landbouw verweven worden. Zo kan de open ruimte een veerkrachtig en robuust systeem worden met belangrijke waarde voor de samenleving.



AMBITIEKAART OPEN RUIMTE

1. Ambitiekaart
2. Voedselbossen als kans voor verweving natuur en landbouw
3. Gemeenschap ondersteunende natuurinclusieve landbouw

Deze ambitiekaart is een eerste aanzet naar zoekzones waar deze open ruimte moet worden gewaarborgd, dan wel gecreëerd. Anderzijds toont het zoekzones waar dorpsversterking zou kunnen plaats vinden, zoals ook in de vorige ambitie is beschreven.



- ① Verdichten rond stationsomgeving
- ② Versterken van dorpskern Opwijk en Mazenzele
- ③ Identiteit van gehuchten waarborgen en versterken
- ④ Herintegreren van kleine waterlopen in landschap om zo een kleinschalig groen-blauwnetwerk te creëren dat toenemende neerslagpieken kan opvangen.
- ⑤ Versterken en uitbreiden van de bronbossen van Opwijk in functie van: robuuste groene kernen, ecologische waardevolle gebieden en beschermen van schoon water.
- ⑥ Versterken en uitbreiden van het Kravaalbos en rand in functie van: robuuste groene kern, ecologische waardevolle gebieden en beschermen van schoon water.
- ⑦ Ontwikkelen van Landschapspark Brongebied Opwijk. Een aaneengesloten open ruimte om en rond de kwelgebieden op de flank die de overgang tussen het zandleemlandschap en het leemlandschap vormt. Deze zone dient

ge vrijwaard te worden van zo veel mogelijk stedelijk weefsel en harde infrastructuur. In het landschapspark is ruimte voor natuur, recreatie en natuur inclusieve landbouw zoals voedselbossen en gemeenschap ondersteunende biologische landbouw.

- ⑧ Inzetten op rondweg Opwijk, door verkeerstechnisch en ruimtelijk een duidelijk onderscheid te maken tussen ontsluitingswegen en lokale wegen.
- ⑨ Ruimtelijke identiteit en eenheid van Opwijk versterken en beschermen door open ruimte tussen dorpen en dorpsgehelen niet verder aan te snijden zodat er een ruimtelijk onderscheid tussen de verschillende dorpen blijft bestaan.
- ⑩ Nieuwe poort tot het landschapspark creëren waarin de verspreide sportcomplexen gebundeld kunnen worden en de bovenloop van de Nijverzeelbeek in een nieuwe bypass aangelegd kan worden
- ⑪ Nieuwe trage verbinding tussen Opwijk en Kravaalbos realiseren.



KNELPUNTENKAART

Deze kaart toont de verschillende conflicten voor het realiseren van de open ruimte ambitie.



Percelen die volgens het bestemmingsplan nog te bebouwen zijn in woongebied en woonuitbreidingsgebied. Het ontwikkelen en bebouwen van deze percelen valt grotendeels onder kernversterking wanneer dit in de juiste dichtheden gebeurt.



Percelen die volgens het bestemmingsplan nog te bebouwen zijn in woongebied en woonuitbreidingsgebied en een verdere versnippering van het landschap doorzetten. Door hun ligging werken ze de transitie naar de modal split tegen of verhinderen ze dat de open ruimte ecosysteemdiensten kan leveren. Deze percelen zouden moeten 'bevroren' worden, het is niet raadzaam om bouwvergunningen hiervoor af te leveren. Idealiter worden de percelen omgezet naar een andere bestemming. De juiste instrumenten moeten hiervoor gezocht of ontwikkeld worden.



Percelen die reeds bebouwd zijn en een conflict vormen voor de belangrijkste openruimteverbindingen, ruimte voor de beken en het landschapspark moeten transformeren dan wel uitdoven en uiteindelijk omgezet worden naar een andere bestemming. Wanneer men Opwijk klimaat robuust wil maken is dit een belangrijk te voeren beleid.



Infrastructuur dat een conflict vormt met de belangrijkste openruimteverbindingen en het landschapspark.

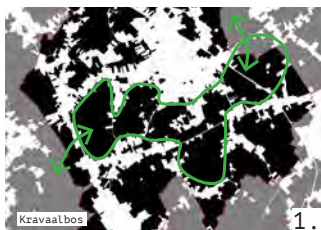
04.

TRANSITIEAGENDA

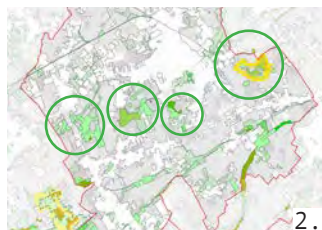
In het hoofdstuk Transitieagenda vertalen we de ambities uit het voorgaande hoofdstuk naar vier concrete strategische projecten, die meerdere krachtlijnen omvatten. Deze projecten dienen ter illustratie van hoe je als gemeente landschap beleefbaar kan maken, structuur kan maken, strategisch kan verdichten en hoe je kan winnen aan kwalitatieve verblijfsruimte. De projecten tezamen zijn per definitie niet gebiedsdekkend voor Opwijk, ze vertegenwoordigen eerder de prioriteiten die het ruimtelijk beleid zou kunnen hebben. De projecten worden samengebracht in een projectenkaart.

	STRATEGISCHE PROJECTEN
AMBITIES	
Maak structuur; zie infrastructuur als ruimtelijke en structuurbepalende opgave	1. Landschapspark "Bronnengebied Opwijk" Hieronder vallen intergaal de volgende opgaven; - Vernatten brongebieden - Versterken van het netwerk van trage wegen; omvormen van Droeshoutstraat tot trage weg - Uitdoven van landschapsvreemde functies en bebouwing - Nieuw te realiseren cluster van sportvelden aan de ringweg - Transformatie naar grondgebonden, gebiedsafhankelijke en natuurinclusieve landbouwvormen
Koppel bouwopgaven op strategische plaatsen aan het verbeteren van de ruimtelijke structuur	2. Kernversterking Mazenzele Hieronder vallen de volgende opgaven; - Een nieuw profiel voor de N47 met betere oversteekbaarheid en goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers als uitgangspunt - Versterken van de trage routes van en naar het Kravaalbos, landschapspark bronnengebied en de beekvalleien. - Wegnemen van de belemmeringen van het rooilijnenplan langs de N47 - Opstellen en toepassen van woningtypetoets en beeldkwaliteitsplan ten aanzien van bebouwing - Herinrichting van het Dorpsplein
Herwaardeer de kwaliteit van de dorskernen	3. Kernversterking Opwijk Hieronder vallen de volgende opgaven; - Aanscherpen parkeerbeleid: parkeergelegenheid aan de ringweg verbeteren, parkeren in het dorpshart juist terugdringen - Meer ruimte in de kern voor trage weggebruikers; alle straten in het dorpshart eenrichtingsverkeer voor auto's - Opstellen en toepassen van woningtypetoets en beeldkwaliteitplan ten aanzien van bebouwing - Herinrichting van de omgeving van de kerk - Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het groen in en rond de kern verbeteren; aanleg van groene wandelroutes.
Versterk en ontsnipper de open ruimte; bouw aan een veerkrachtig en beleefbaar landschap	4. Ontwikkeling stationsomgeving Hieronder vallen de volgende opgaven; - Kwalitatieve alternatieven realiseren voor de te sluiten overwegen; realiseren van de ontbrekende schakels in de langeafstandsfietsroutes - Een directe aansluiting maken op de Ringlaan voor de ontwikkeling op de Vanbreuzesite; - Ontwerpend onderzoek voor ontwikkelingen langs het stationsplein en ten noorden van het station

4.1 STRATEGISCHE PROJECT LANDSCHAPSPARK "BRONNENGEBIED OPWIJK"



1.



2.

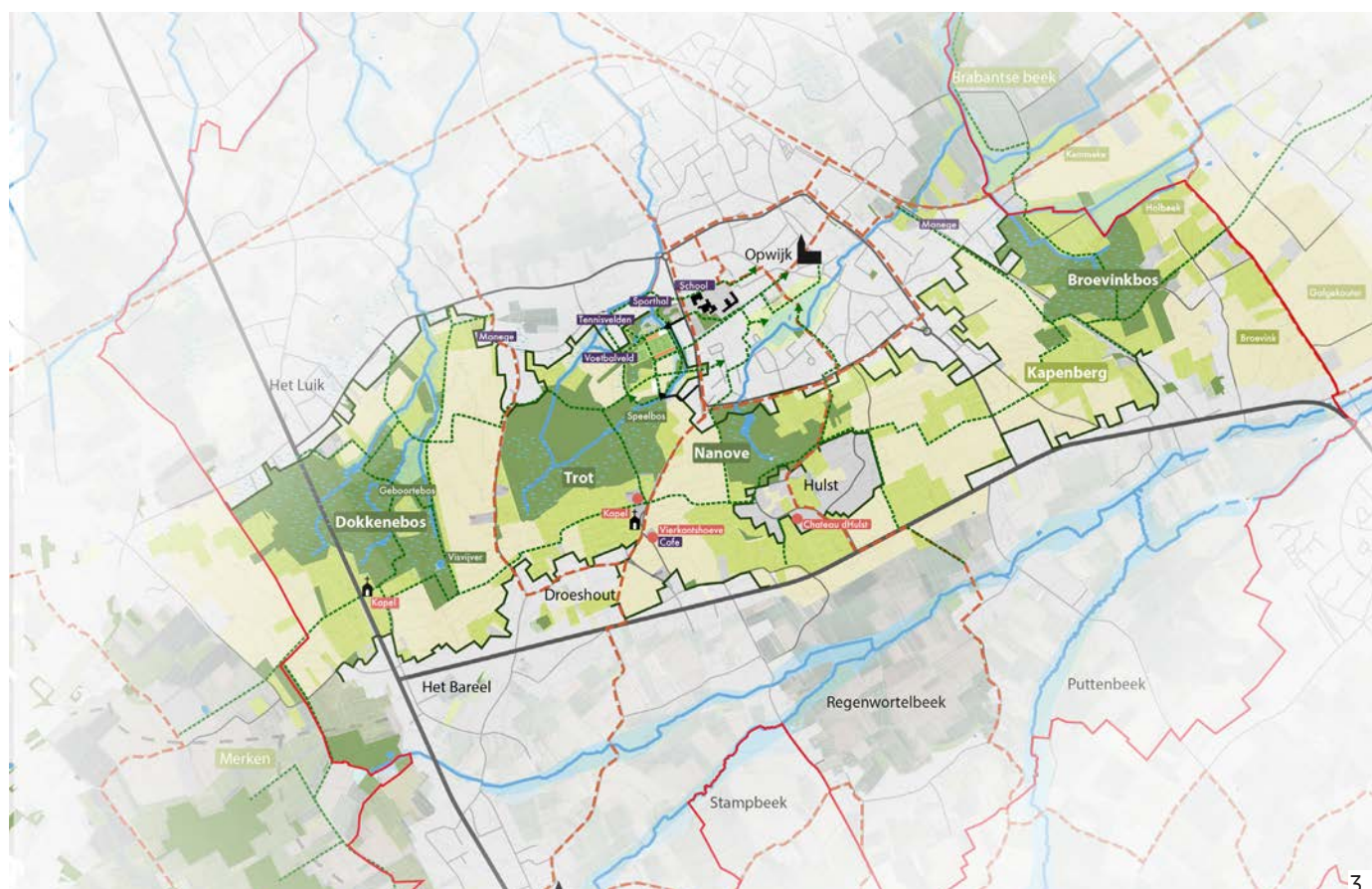
1. Potentieel voor één grote aaneengesloten open ruimte
2. Kwelzones
3. Landschapspark Bronnengebied Opwijk

Opwijk scoort ten opzichte van vergelijkbare gemeentes binnen de Bouwmeesterscan laag op open ruimte per inwoner, toegankelijk wijkgroen en biologisch waardevol groen. Een landschapspark kan dit omkeren omdat er binnen dit concept bewust gewerkt wordt aan deze waarden. Wij pleiten daarom voor het instellen van het landschapspark bronnengebied Opwijk.

Het benoemen van een zone tot landschapspark geeft deze een identiteit. Deze identiteit zorgt ervoor dat mensen de plek kennen en herkennen en er uiteindelijk aan verbonden raken waardoor ze het gaan waarderen en beheren. Landschapsparken hebben naast de naam ook een landschappelijk kader. Voor Opwijk kunnen dit de bronnen in het Dokkenebos, Trot, Nanove en Broevinkbos zijn.

Opwijk kent een zwaar versnipperde open ruimte die grotendeels uit een aaneenschakeling van afgesloten landschapskamers bestaat. Het bronnengebied op de flank parallel aan de Steenweg op Vilvoorde (N211) tussen Opwijk en Mazenzele is nog relatief open. Hier is er nog potentieel om één grote aaneengesloten open ruimte te realiseren.

Naast het Kravaalbos bevinden de belangrijkste biologisch waardevolle zones van Opwijk zich op deze flank en specifiek rond de kwelzones. Deze kwelzones zijn gedeeltelijk ingericht als natuurkernen met bronbossen en graslanden. Echter zijn de aanwezige kwelzones veel groter dan de huidige natuurkernen. Het schone kwelwater wordt via het bekensysteem afgevoerd via de Brabantse beek naar de Schelde. Wanneer dit water vastgehouden zou worden, biedt dit potentie



3.

om de lokale bijzondere natuurkernen te vernatten en hierdoor verder te ontwikkelen en uit te breiden. In drogere periodes zou deze waterbuffer benedenstrooms gebruikt kunnen worden voor de stabilisatie van het grondwaterpeil. Daarnaast zou een aaneenschakeling van deze robuuste biologisch waardevolle zones een ecologische bosverbinding kunnen vormen tussen het Kravaalbos en het Buggenhoutbos.

Het bronnengebied heeft daarnaast ook een grote potentie als interessant recreatief landschap doordat allerlei voorzieningen zoals sportterreinen, scholen en speelbossen dan wel cultuurhistorie en erfgoedobjecten gekoppeld kunnen worden via trage wegen in een groene omgeving. Een uitgebreid netwerk van trage wegen verbindt het landschap aan de stedelijke omgeving, waardoor het landschap weer toegankelijk en beleefbaar wordt voor iedereen.

Binnen het landschapspark is er ook een belangrijke rol voor de landbouw weggelegd. Naast natuur en recreatie zijn zij de grote gebruikers van het landschapspark. Binnen het landschapspark kan de landbouw transformeren naar landbouwwormen die weer grondgebonden, gebiedsafhankelijk en natuurinclusief zijn. Er kan geëxperimenteerd worden met voedselbossen, biologische teelten, circulaire landbouw en agrarisch natuurbeheer. De agrarische sector werkt naar een landschap dat kleinschalig is, een hoge biologische waarde heeft, agrarisch productief

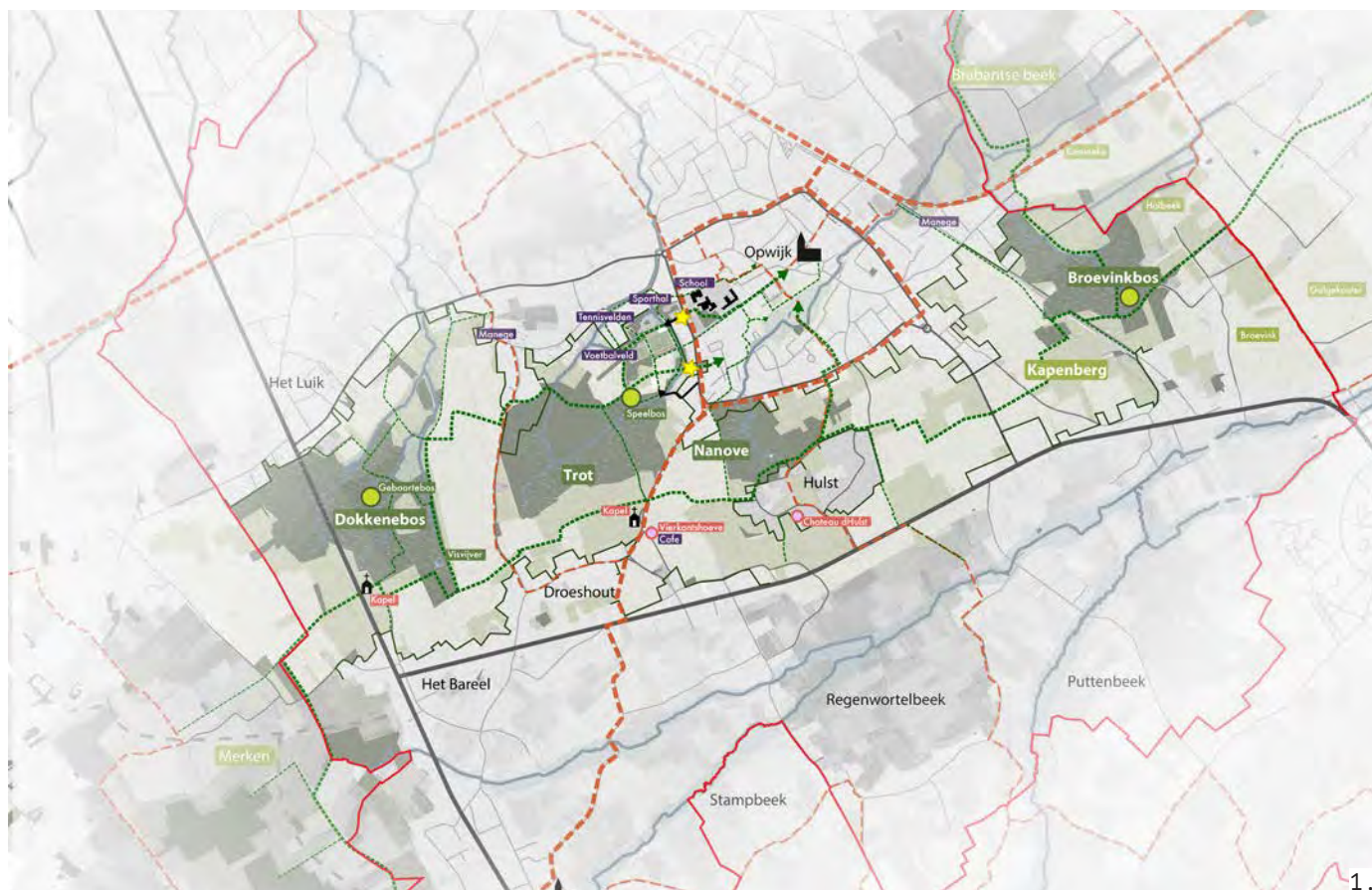
is en opnieuw een belangrijke en centrale rol speelt binnen de Opwijkse gemeenschap.

Het landschapspark wordt begrensd door het stedelijk weefsel van Opwijk. Veel woningen in Opwijk zijn met de achterkant gericht naar het landschap, een rommelige rand die getransformeerd dient te worden naar een voorkant. Een mogelijkheid is om de rand in te planten met heesters en paden aan te sluiten op achtertuinen van de bewoners.

Om het landschapspark brongebied Opwijk te realiseren dienen de nog te bebouwen kavels aangrenzend aan het landschapspark bevroren te worden. Als deze kavels ontwikkeld worden, zal de open ruimte verder versnipperd raken en worden mogelijke verbindingen tussen het landschap en het stedelijk weefsel gehypothecerd. De prioritaire kavels liggen langs de N-wegen en rond en in de enclave Hulst.

In de open ruimte is in de laatste decennia landschapsvreemd programma geplaatst zoals de voetbalvelden en tennisvelden. Door dit programma uit te doven en op termijn te verplaatsen naar een nieuwe cluster kan er een sportcomplex voor Opwijk ontstaan. Dit cluster kan dan landschappelijk ingebed worden, een recreatieve schakel vormen tussen het landschap en het stedelijk weefsel en beter bereikbaar zijn met de fiets.

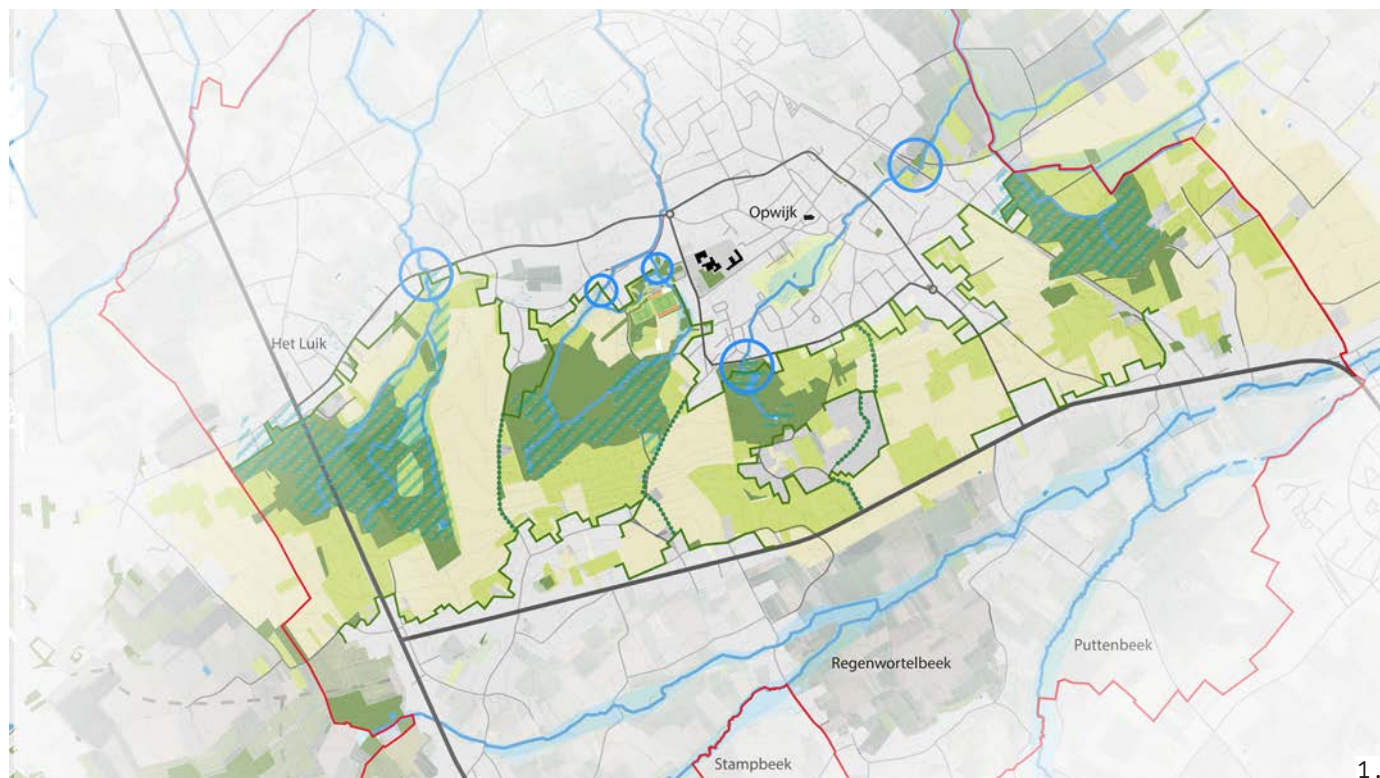
1. Een interessant recreatief landschap



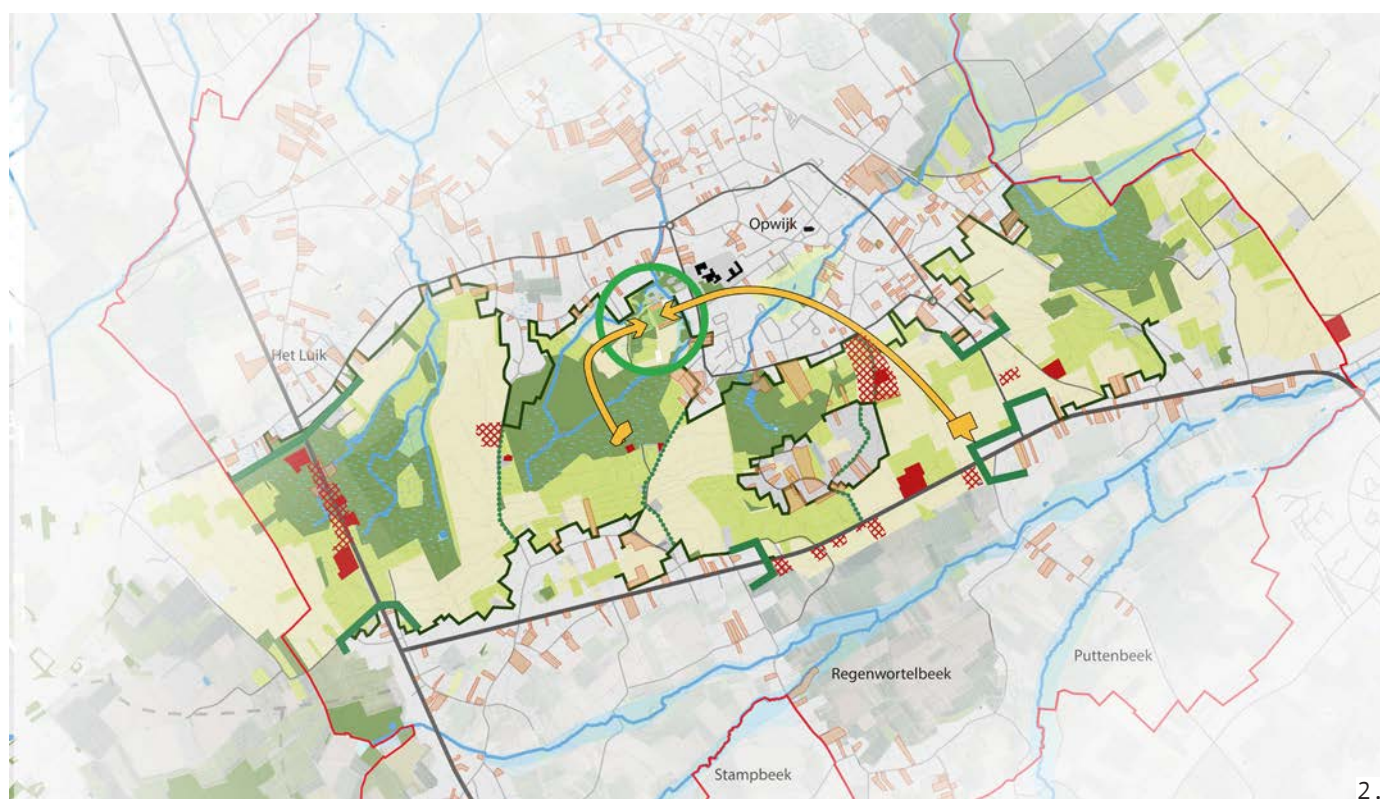
Op lange termijn zou de bestaande landschapsvreemde bebouwing binnen het landschapspark uitgeplaatst moeten worden. Dit gebeurt in eerste instantie door een uitdoofbeleid. Hierdoor wordt de open ruimte nog robuuster en verder ontsnipperd. Belangrijke projecten zijn het ongedaan maken van de verlinting langs de Steenweg op Brussel, Perreveld, Steenweg op Vilvoorde en Steenweg op Merchtem.

Het gehucht Hulst wordt onderdeel van het landschapspark. Voor Hulst is het dan wel belangrijk dat het los van Opwijk komt te liggen.

1. Vernatten van kwelzones en beekdalen
2. Transformatie strategie



1.



2.



1.

Door een nieuwe cluster te voorzien in de open ruimte op de gemeentelijke gronden van het containerpark, ter hoogte van de middelbare school van het vrij katholiek onderwijs Opwijk en de KSA, kan een schakel worden gecreëerd tussen het nieuwe landschapspark en het kerngebied van Opwijk. Het bundelen van vrijetijdsfaciliteiten aan de KSA en middelbare school zorgt voor een mogelijke kruisbestuiving van functies en terreinen. De locatie leent zich ook om een nieuwe verbinding te realiseren tussen de dorpskern van Opwijk via park Hof ten Hemelrijk en het jeugdhuis Nijldorp naar het nieuwe landschapspark met o.a. het speelbos. Een fijnmazig netwerk van trage wegen tussen de sportcluster en de Kalkestraat en Karenveldstraat voorziet een goede verbinding met Opwijk. Dit zorgt ervoor dat iedereen met de fiets naar de sportterreinen kan komen. Hierdoor functioneert de sportcluster ook als een poort en transitiepunt voor het nieuwe landschapspark.

De cluster kan bestaan uit een raamwerk van waterlopen met ecologische oevers, kleine landschapselementen en paden waarin een grote variatie aan programma opgenomen kan worden. Het programma bestaat deels uit de uitgeplaatste sportfuncties (voetbalvelden en tennisveld) deels uit nieuw in te vullen programma.

De locatie is gunstige plek om hernieuwbare energiesystemen zoals oa. pocketvergisting te implementeren. Een interessant voorbeeld hiervan is de pocketvergister van Bocholt waarbij de gemeente door een gecoördineerd houtkanten en bermbeheerplan hun openbare gebouwen via een pocketvergister en WKK van energie (warmte) voorziet. Door de ligging van de cluster tussen kern (met mogelijkheid tot aanleg van warmtenet) met de verschillende scholen en openbare gebouwen en het aangrenzende landschap (houtkanten, kort omloophout, ... als bron) kan dit een zeer gunstige case worden.

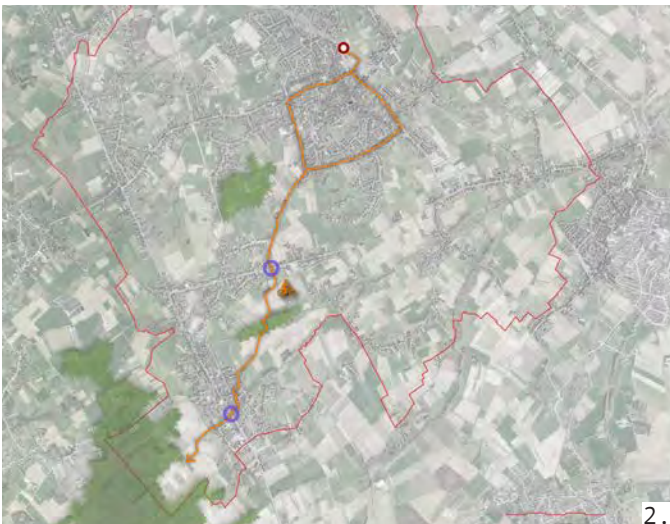
1. Sportcluster verankerd in Opwijk

De Droeshoutstraat is een van de straten die kan worden omgevormd tot een langzaamverkeersverbinding tussen Opwijk en Mazenzele. Deze lokale weg wordt nu vooral gebruikt door sluiptverkeer en heeft binnen het mobiliteitsplan van Opwijk geen belangrijke functie. Met oog op de energietransitie is het wenselijk om het fietsverkeer te promoten binnen de gemeente. Hierbij is een duidelijk doorgaand fietspad tussen Mazenzele en Opwijk gewenst. De weg kan geknipt worden voor al het autoverkeer tussen Droeshoutstraat 17 en 24. Door de Droeshoutstraat vanaf nummer 82 tot aan Opwijk te veranderen in een karrenspoor wordt de weg onderdeel van het landschapspark waardoor de Droeshoutstraat niet meer ontsnipperend werkt.

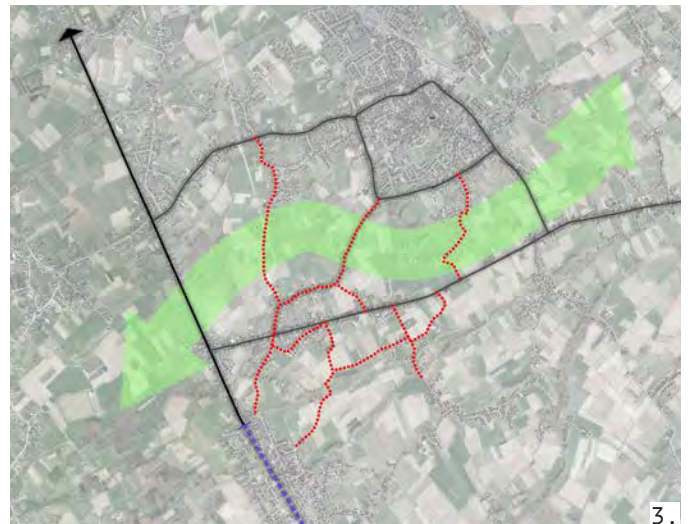
1. Huidige wegen werken versnipperend
2. Nieuwe fietsroute tussen Mazenzele en Opwijk
3. De Droeshoutstraat is momenteel overgedimensioneerd
4. Voorstel knippen van Droeshoutstraat en veranderen in karrenspoor
5. Referentie karrenspoor
6. Nieuw profiel Droeshoutstraat



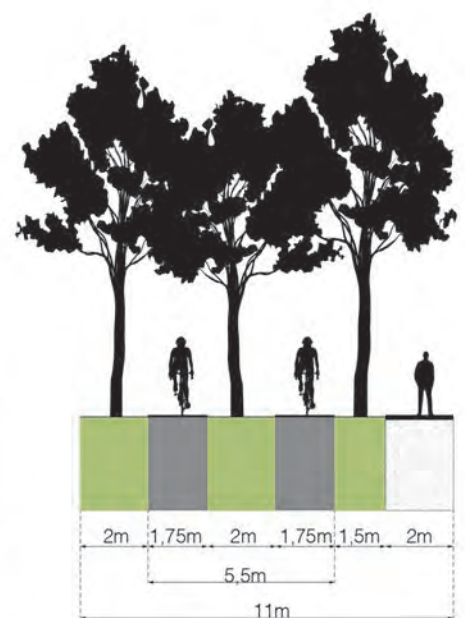
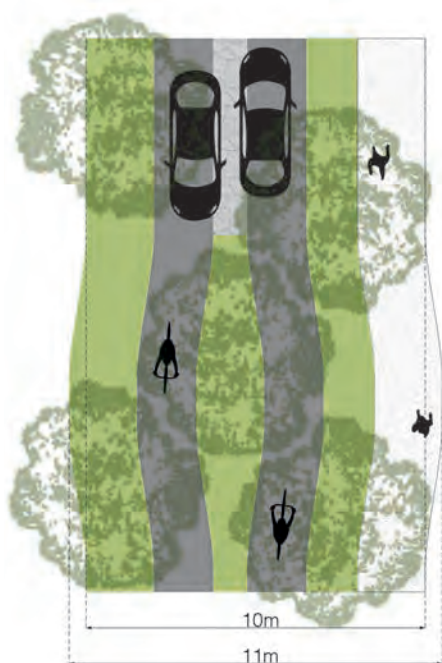
1.



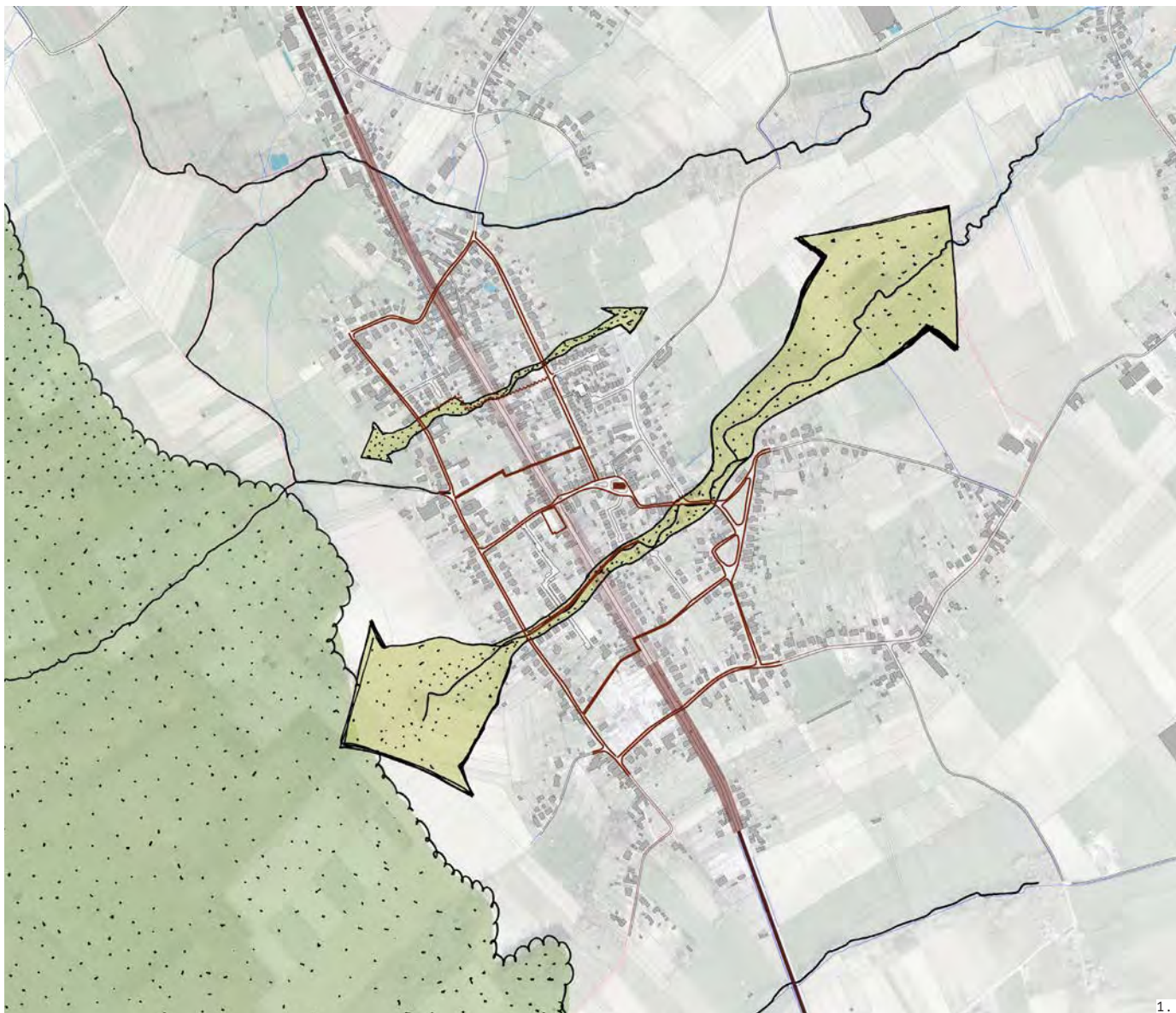
2.



3.



1. Kaart illustreert kernversterking Mazenzele aan de hand van groene doorsteek richting Kravaalbos en aandacht voor historische dwarse verbindingsen en oversteekbaarheid N47.
2. Foto's illustreren bestaande dwarse padenstructuur
3. Profiel van de N47, bestaand
4. Herinrichting profiel van de N47
5. Dwarse paden creëren een groene structuur die het Kravaalbos verbinden met het voorgestelde Bronnenpark
6. Recreatieve fietsroute Droeshoutstraat - Kouterbaan verbindt Opwijk station met Mazenzele en Kravaalbos



1.



2.



2.

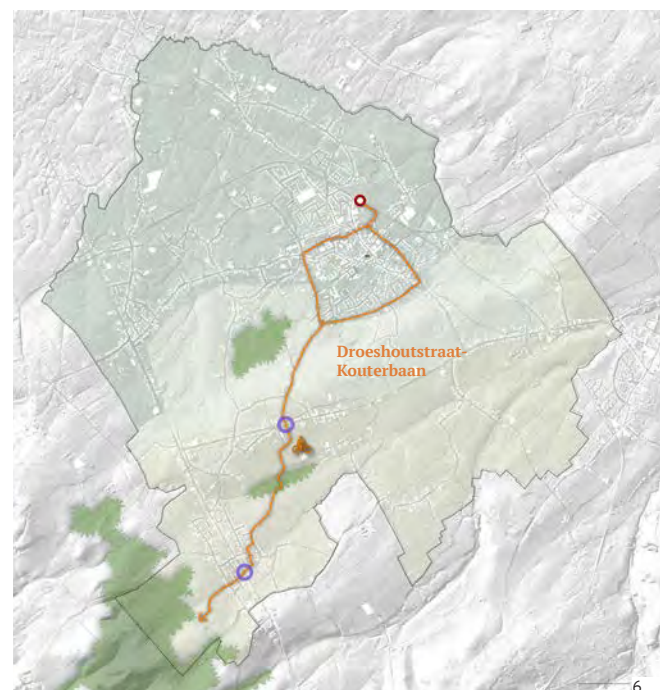
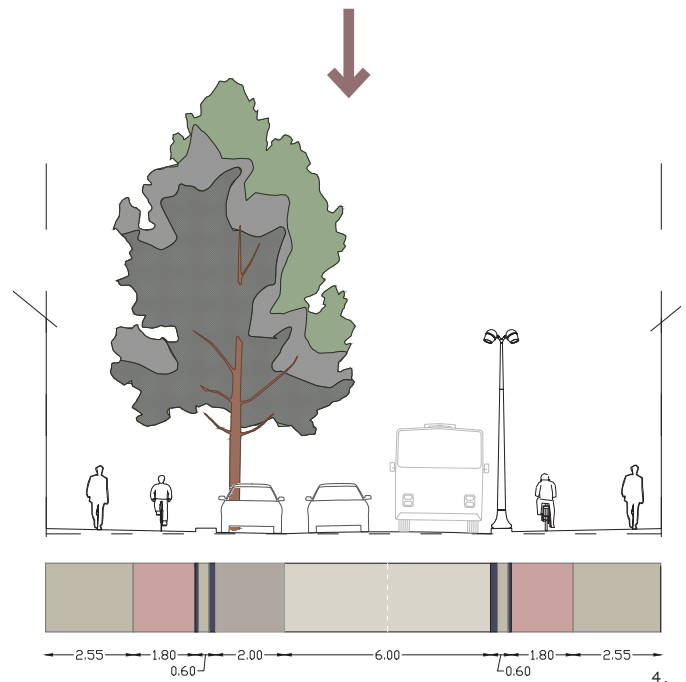


2.

4.2 KERNVERSTERKING MAZENZELE

Voor Mazenzele is het van belang de negatieve impact van de N47 op de leefbaarheid te reduceren. De ooit beoogde verbreding tot 2 x 2 rijstroken zal er niet meer komen, en dit biedt een kans de weg binnen de kern van Mazenzele opnieuw in te richten. Het moet hierbij duidelijk worden dat dit een straat is die door bewoond gebiedt kruist en waar doorstroming niet de hoogste prioriteit heeft. Het moet een straat worden waar het prettiger langs wonen is, die goed oversteekbaar is, en waarlangs het veilig en comfortabel fietsen en wandelen is.

De oversteekbaarheid moet met name verbeterd worden op de plaatsen waar de N47 en het onderliggende historische weefsel van stegen en paden elkaar raken, om zo dit historische weefsel weer meer betekenis te geven. De stegen en paden zouden immers uitstekend onderdeel kunnen zijn van trage routes van en naar het Kravaalboos, het eerder voorgestelde landschapspark bronnengebied Opwijk en de open groene ruimte rond de Stambeek. Vooral de route Droeshoutstraat-Kouterbaan kan een prachtige recreatieve fietsroute worden voor zowel bewoners van Mazenzele en bezoekers elders uit de gemeente (figuur 6). Het wegnemen van de barrièrewerking van de N47 versterkt op die manier de toegankelijkheid van de open ruimte. De kruising van de Stambeek en de N47 verdient hierbij bijzondere aandacht.



○ bijzondere aandacht voor oversteekbaarheid

1. Huidige situatie fietspad
2. Huidig profiel N47
3. Herprofilering N47 ter hoogte van Mazenzele

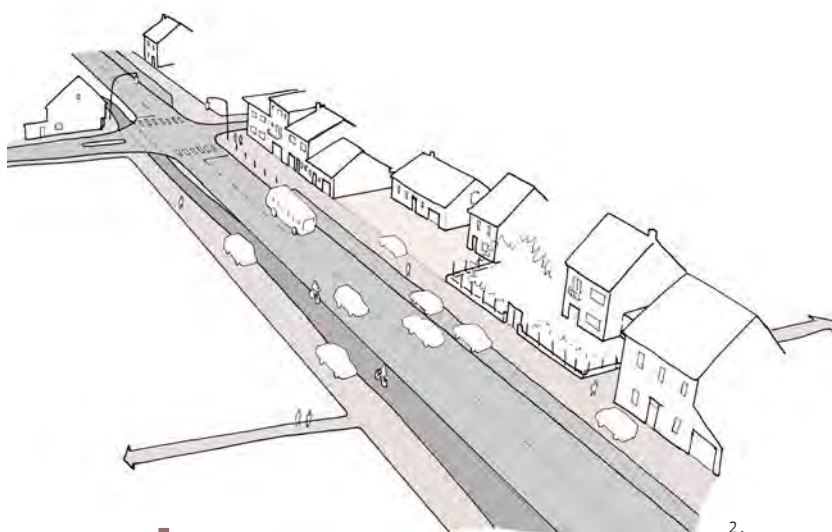
HERPROFILERING N47

Momenteel bestaat het profiel van de N47 in Mazenzele uit overmatig veel asfalt waar met hoge snelheid gereden kan worden. Ook ontbreekt duidelijkheid over waar men kan fietsen, wandelen en parkeren, waardoor met name voor de trage weggebruikers de veiligheid en het comfort niet gewaarborgd zijn. Er is echter voldoende ruimte in het profiel om naast de rijbaan aan beide zijden een

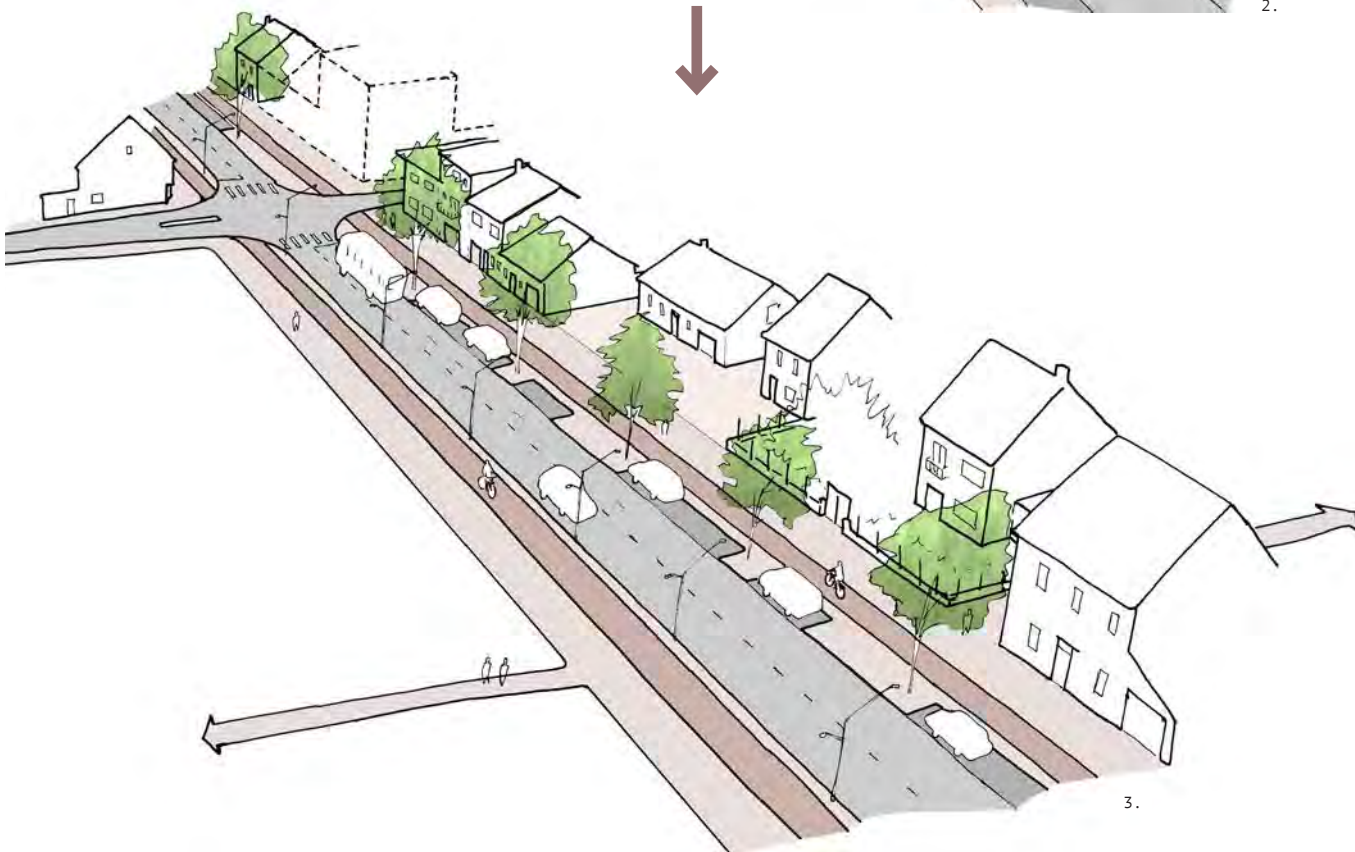
fietspad en een stoep te voorzien, vrij van parkeren. Langsparkeren blijft mogelijk aan een zijde van de straat. Het toevoegen van een bomenrij draagt bij aan het beeld van een straat waaraan prettig gewoond kan worden. Bussen halteren op de rijbaan. De herinrichting zal bijdragen aan een geleidelijke verbetering van het bebouwingsbeeld langs de weg met momenteel veel open plekken en verwaarloosde panden.



1.



2.



3.

1. Dorpsplein Mazenzele, bestaande situatie
2. Foto dorpsplein Mazenzele, bestaande situatie
3. Dorpsplein Mazenzele, voorstel herinrichting

HERINRICHTING DORPSPLEIN

De leefbaarheid van de kern van Mazenzele kan ook verbeterd worden wanneer er meer kwalitatieve verblijfsruimte rond de kerk gemaakt kan worden. Momenteel staat de kerk als het ware op een rondpunt van asfalt en domineert de auto het Dorpsplein. De aanleg van de parking bij de nieuwe feestzaal,

grenzend aan het Dorpsplein, biedt de mogelijkheid de parkeerplaatsen rond de kerk te verwijderen. Door ook de rijbaan voorlangs het café te verwijderen kan een echt pleintje gemaakt worden waar ruimte is voor een terras voor het café, uitloop van de kerk en meer groen. Een prettige plek om samen te komen in het hart van het dorp.



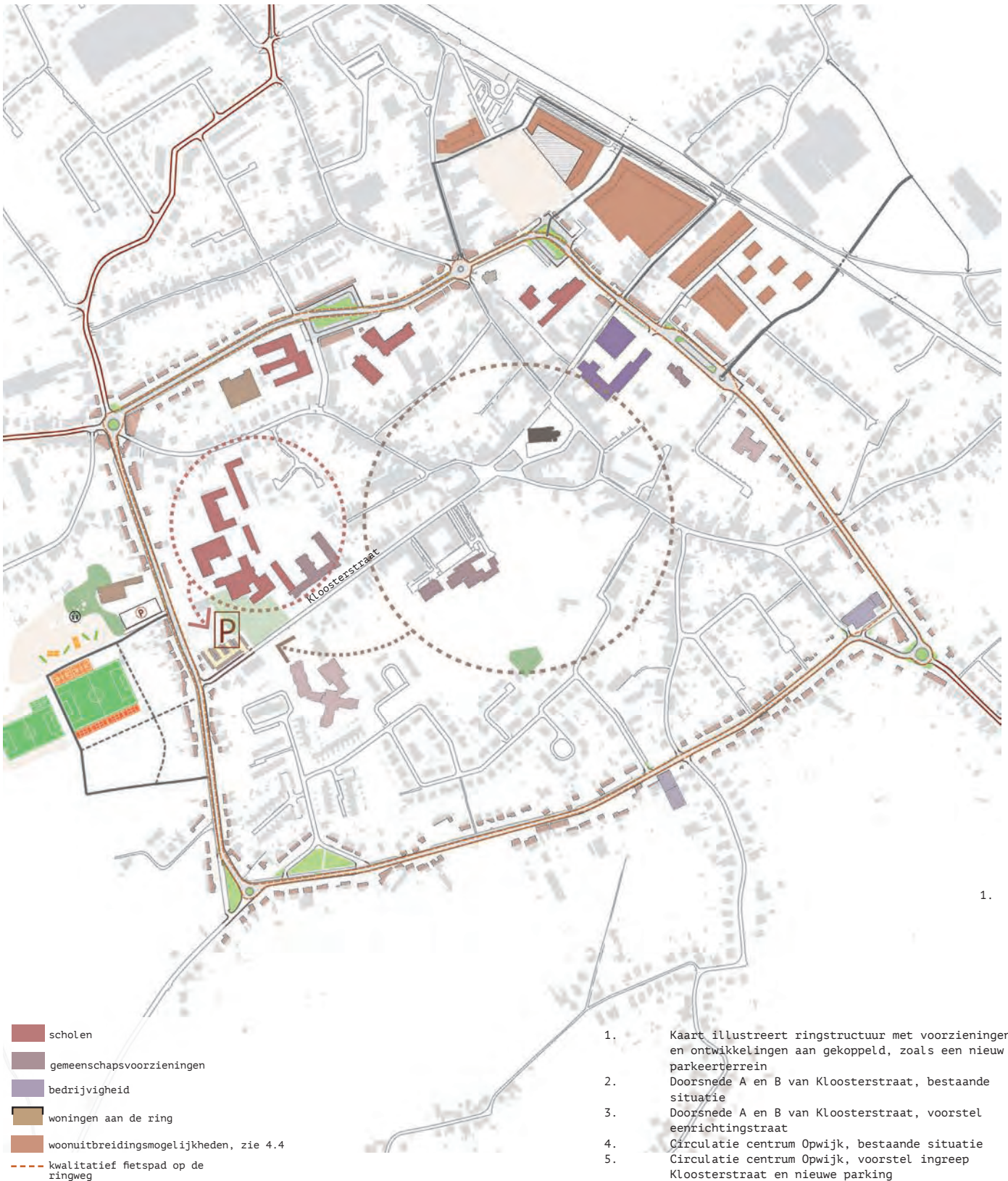
1.



2.



3.



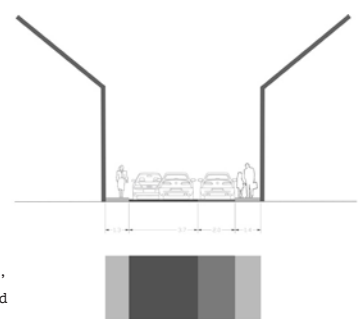
2.

Snede A,
bestaand



2.

Snede B,
bestaand



4.3 KERNVERSTERKING OPWIJK

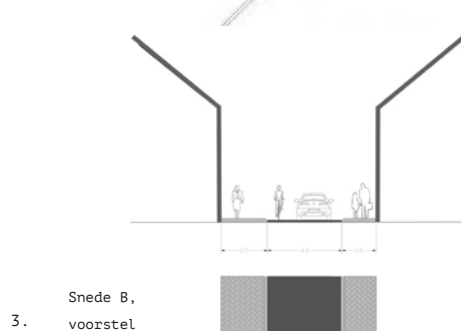
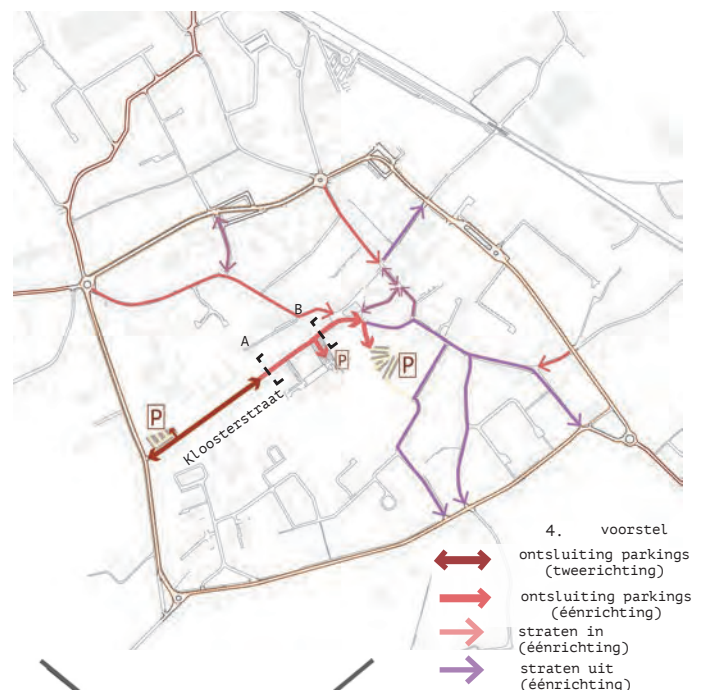
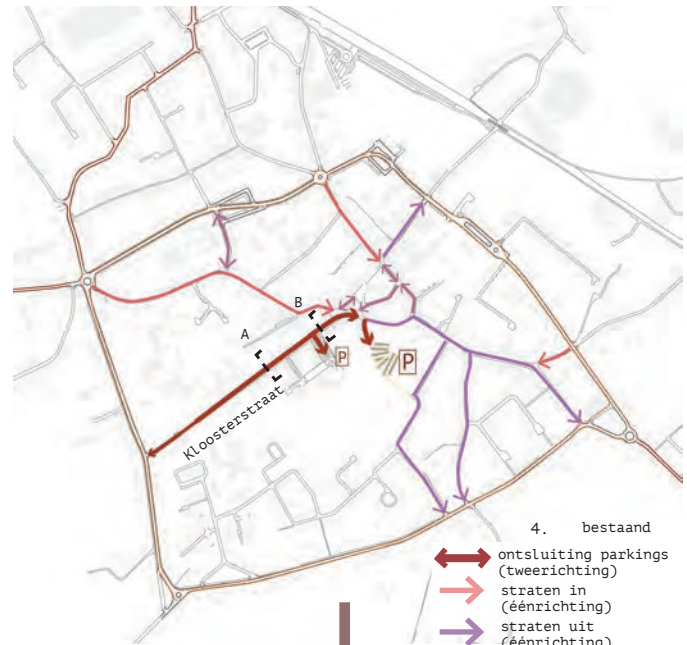
De aanwezigheid van de ringweg biedt voor de kern van Opwijk de kans om de verblijfskwaliteit binnen die ringweg te verhogen. Momenteel zijn de straten die de ring vormen en de straten van het dorps hart weinig gedifferentieerd van elkaar: de auto, rijdend en geparkeerd, domineert overal het beeld. Hierdoor wordt de verblijfskwaliteit die het dorps hart in potentie heeft, niet optimaal benut. Wij stellen voor de ringweg en het dorps hart meer te differentiëren als ruimtelijke en functionele eenheden. Aansluitend bij de kernversterking stellen we in het onderdeel Publieke Slagkracht een reeks instrumenten voor (ten aanzien van vervangingsbouw of nieuwe bebouwing) die helpen de dorps identiteit te bewaren en versterken.

RINGSTRUCTUUR

Voor de ringweg moet de nadruk liggen op circulatie en het ontsluiten van voorzieningen met een relatief grote omvang en die veel mobiliteit genereren, waardoor het dorps hart juist ontlast kan worden. De scholen en de brouwerij kunnen in de meeste gevallen al direct vanaf de ringweg ontsloten worden, en dit kan verder uitgebouwd worden wanneer er zich in de toekomst een ruimtevraag voor programma van een vergelijkbare omvang aandient. Een sportcluster met parkeerterrein, zoals in het voorgaande strategisch project voorgesteld, is hiervan een goed voorbeeld.

Binnen de ring dient er enkel bestemmingsverkeer op uitsluitend eenrichtingswegen te zijn. Aangezien de ring zich op een wandelafstand van slechts ongeveer 500 meter van het dorps hart bevindt, zou het bezoekersparkeren goed aan de ringweg kunnen gebeuren. We stellen voor bij de kruising van de Kloosterstraat en de ringweg een bezoekersparking te voorzien. Om bezoekers een prettige wandelroute te bieden, moet de Kloosterstraat opnieuw worden ingericht. De Kloosterstraat versmalt ongeveer halverwege. De voetganger zou hier meer ruimte kunnen krijgen door eenrichtingsverkeer toe te passen,

en straatparkeren te verwijderen. De recent gerealiseerde parking in het park blijft bereikbaar via de Kloosterstraat en de Schoolstraat, het dorps hart verlaten gebeurt via Fabriekstraat en Gasthuisstraat.





1.



DORPSWEEFSEL

Door autoverkeer en parkeren goed te faciliteren aan de ringweg, ontstaat de mogelijkheid ruimte voor de auto in de smalle straatjes van het dorpshart terug te dringen, ten bate van ruimte voor langzaam verkeer. Mensen die een bezoek willen brengen aan het brouwerijcafé, de bibliotheek of de schoenenwinkel, parkeren hun wagen langs de ring om vervolgens via de dorpsstraatjes, waar wandelaars en fietsers meer ruimte krijgen, hun bestemming te bereiken. Hiermee kan ook de verblijfskwaliteit van het dorpshart vergroot worden, zoals in figuur 5 getoond wordt voor de situatie rond de kerk. Hiertoe kan de Singel voor een deel autovrij gemaakt worden, kan de bestrating worden aangepast en kan groen worden doorgetrokken om zo de missing link in de groene ketting doorheen het centrum in te vullen. Zoals eerder besproken bezit het centrum veel verborgen groene ruimtes, zowel publiek, semi-publiek en privaat. Een andere manier om de verblijfskwaliteit en het dorpse karakter te versterken is door het beter zichtbaar en doorwaadbaar maken van deze groene ruimtes. Stop met muren en afbakeningen bouwen rondom deze groene ruimtes, zie de aanleg van de nieuwe parking op de Borchtsite als een tweede toegangspoort tot het groene park, hetzelfde geldend voor de bestaande parking bij Hof ten Hemelrijk. Creëer naast de 'rolstoelwandeling' een wandeling die de verborgen groene ruimtes van Opwijk centrum verbindt met elkaar. Deze wandeling stopt niet aan de ring maar maakt een verbinding met het 'Landschapspark Bronnengebied' en de natuur van de Brabantse beek.

1. Kernversterking Opwijk: een wandeling verbindt de groene verborgen ruimtes, de historische straten worden ontlast
2. Luchtfoto centrum, gemeente Opwijk
3. Park Hof ten Hemelrijk, foto Agentschap Natuur & Bos
4. Marktplaats Centrum Opwijk, bestaande situatie
5. Marktplaats Centrum Opwijk, voorstel



4.



5.



4.4 ONTWIKKELING STATIONSOMGEVING

Het stationsgebied van Opwijk is in ruimtelijke zin momenteel nog een opvallend rustige omgeving. Toch lijkt dit gebied aan de vooravond te staan van een aantal ingrijpende veranderingen door bouwinitiatieven als op de site Vanbreuze en 't Walleke en de aangekondigde afsluitingen van de spoorwegovergangen, onder andere bij de Fabriekstraat en de Broekstraat. Ook ligt hier net ten noorden van het station een grote onbebouwde ruimte die als woonuitbreidingsgebied geldt. Door hier in te zetten op verdichting en beperkte uitbreiding, op zeer korte afstand tot station en dorpskern, kan elders in de gemeente juist verluwd en open ruimte gevrijwaard worden. Wij doen een nadrukkelijk oproep aan de gemeente om voor het stationsgebied proactief

ruimtelijk beleid te voeren door een integrale ruimtelijke visie te ontwikkelen en niet afzonderlijk en passief te reageren op ontwikkelingen. Essentieel hierin moet zijn dat de nodige infrastructurele ingrepen en de zich aandienende bouwprojecten aan de zuidzijde, maar eventueel bij voldoende vraag ook aan de noordzijde van het spoor, aangewend worden om de stadsstructuur te versterken. Dit betekent dat op nieuwe tunnels onder het spoor niet enkel op een technische manier moet worden gestudeerd, maar ook moeten worden gezien vanuit hun stedelijke en landschappelijke inpassing.

Wij hebben hier een aanzet gedaan tot zo'n ruimtelijke visie.



NIEUWE TUNNEL BIJ DE ASBEEK

Om na afsluiting van de gelijkvloerse spoorkruisingen de bereikbaarheid van de noordzijde van het spoor te waarborgen, ondersteunen wij het maken van een tunnel in het verlengde van de Beekveldstraat, langs de Asbeek. Wij adviseren echter om er hier op deze plek ook een fietstunnel aan toe te voegen, in plaats van de slecht inpasbare voorgestelde fietstunnels ter plaatse van de Fabriekstraat en het bestaande voetgangerstunneltje aan de Stationsstraat. Buiten de betere inpasbaarheid, heeft deze locatie voor een fietstunnel ook het voordeel dat de langeafstandsfietsroutes (Leirekenroute en OMA-route) veel helderder het spoor kruisen, zonder haakse bochten. Het maken van de nieuwe tunnels kan ook aangegrepen worden om voor de Asbeek een kwalitatievere, landschappelijke kruising met het spoor te voorzien. Het bouwproject aan 't Walleke dient rekening te houden met de komst van deze tunnels.



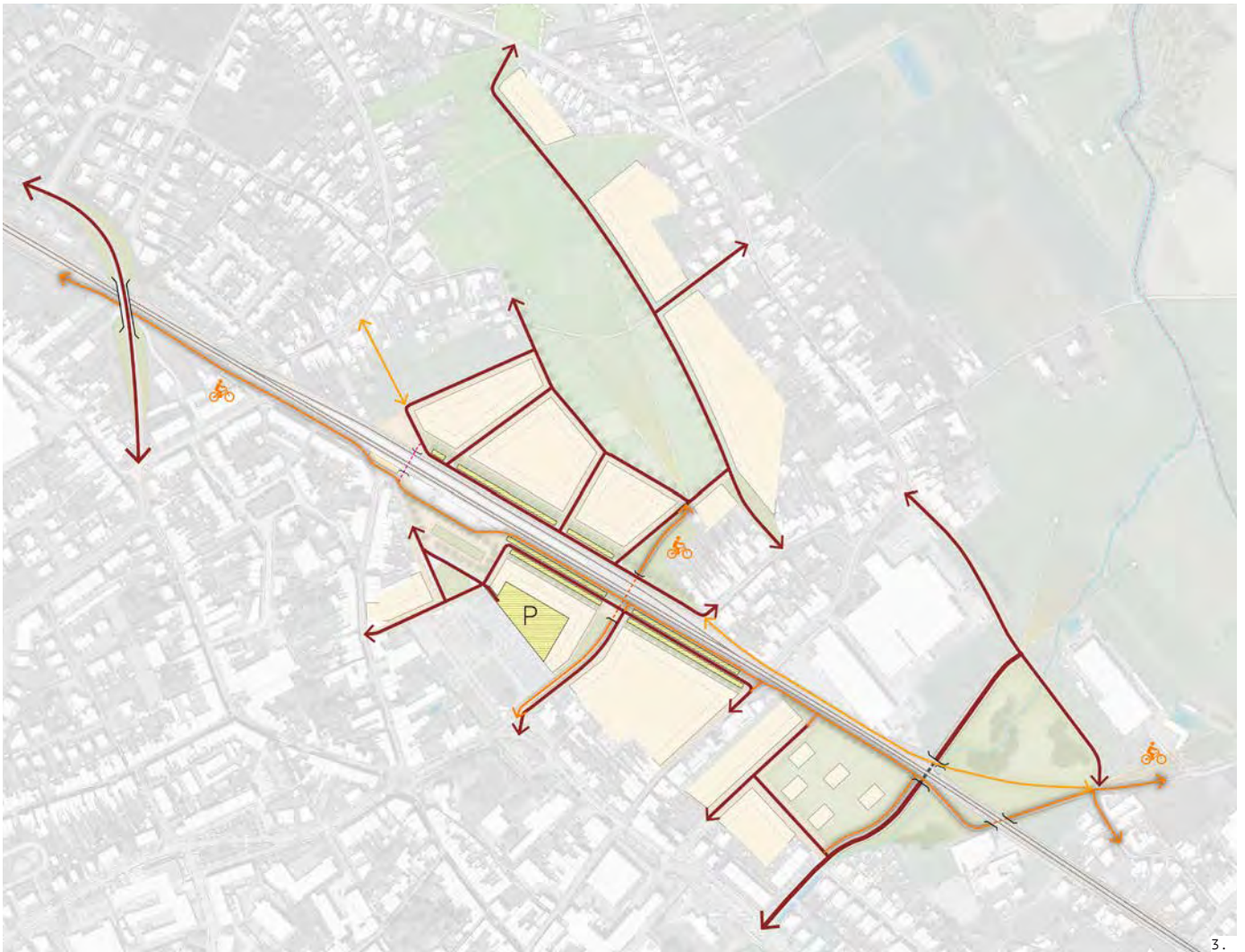
STATIONSPLEIN, VANBREUZE EN NOORDZIJDE

Voor de ontsluiting van de Vanbreuze-site is een heldere, directe koppeling aan de Ringlaan nodig. Een kronkelige route langs de terugliggende rijwoningen aan de ringlaan is onvoldoende. Beter kan er ruimte worden gemaakt direct langs de flank van de begraafplaats. Anticiperend op eventuele herontwikkeling van de panden van een deurenfabrikant aan de stationsstraat, kan ook hier een extra toegang gemaakt worden tot het stationsplein. Wij stellen voor bijkomende parkeervoorzieningen in gebouwde vorm te verwerken in een nieuw bouwblok. De nieuwe bouwblokken kunnen ingezet worden om de levendigheid van het stationsplein te vergroten.

Bij het maken van een nieuwe aansluiting van het stationsgebied op de Ringlaan, moet voldoende ruimte worden gereserveerd om ook hier een fietstunnel te maken die de noordzijde van het spoor ontsluit. Dit is een belangrijke voorwaarde voor het ontwikkelen van het woonuitbreidingsgebied ten noorden van het station. Voor die ontwikkeling is hier een opzet gesuggereerd. Met eenrichting straten kan worden aangesloten op de omliggende bestaande straten. De bebouwing richt zich hier met de voorzijdes naar een centrale groene vinger, die door de voorgestelde nieuwe fietstunnel, een sterke verbinding tussen de kern van Opwijk en het open landschap bestendigt.



1. Foto bedrijfslocatie deurenfabrikant
2. Voorgestelde autotunnel in het verlengde van de Beekveldstraat en fietstunnel
3. Ontsluiting van stationsomgeving
4. Voorstel alternatieve ontwikkeling op de Vanbreuze site en Gasthuissite



4.5 PROJECTENKAART



PROJECTENKAART

Deze samenvattende projectenkaart geeft een overzicht van de hiervoor voorgestelde strategische projecten en toont hun samenhang.

4.6 TRANSITIEAGENDA

	AMBITIES	STRATEGISCHE PROJECTEN
Maak structuur; zie infrastructuur als ruimtelijke en structuurbepalende opgave		1. Landschapspark "Bronnengebied Opwijk" Hieronder vallen intergaal de volgende opgaven; - Vernatten brongebieden - Versterken van het netwerk van trage wegen; omvormen van Droeshoutstraat tot trage weg - Uitdoven van landschapsvreemde functies en bebouwing - Nieuw te realiseren cluster van sportvelden aan de ringweg - Transformatie naar grondgebonden, gebiedsafhankelijke en natuurinclusieve landbouwvormen
Koppel bouwopgaven op strategische plaatsen aan het verbeteren van de ruimtelijke structuur		2. Kernversterking Mazenzele Hieronder vallen de volgende opgaven; - Een nieuw profiel voor de N47 met betere oversteekbaarheid en goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers als uitgangspunt - Versterken van de trage routes van en naar het Kravaalbos, landschapspark bronnengebied en de beekvalleien. - Wegnemen van de belemmeringen van het rooilijnenplan langs de N47 - Opstellen en toepassen van woningtypetoets en beeldkwaliteitsplan ten aanzien van bebouwing - Herinrichting van het Dorpsplein
Herwaardeer de kwaliteit van de dorskernen		3. Kernversterking Opwijk Hieronder vallen de volgende opgaven; - Aanscherpen parkeerbeleid: parkeergelegenheid aan de ringweg verbeteren, parkeren in het dorpshart juist terugdringen - Meer ruimte in de kern voor trage weggebruikers; alle straten in het dorpshart eenrichtingsverkeer voor auto's - Opstellen en toepassen van woningtypetoets en beeldkwaliteitplan ten aanzien van bebouwing - Herinrichting van de omgeving van de kerk - Zichtbaarheid en toegankelijkheid van het groen in en rond de kern verbeteren; aanleg van groene wandelroutes.
Versterk en ontsnipper de open ruimte; bouw aan een veerkrachtig en beleefbaar landschap		4. Ontwikkeling stationsomgeving Hieronder vallen de volgende opgaven; - Kwalitatieve alternatieven realiseren voor de te sluiten overwegen; realiseren van de ontbrekende schakels in de langeafstandsfietsroutes - Een directe aansluiting maken op de Ringlaan voor de ontwikkeling op de Vanbreuzesite; - Ontwerpend onderzoek voor ontwikkelingen langs het stationsplein en ten noorden van het station

QUICK WINS

Algemeen

- Bevriezen van onbebouwde percelen in woongebied (met of zonder landelijk karakter) die het zicht naar de open ruimte belemmeren en die een diffuus bebouwingspatroon creëren.
- Ontharden van verschillende overgedimensioneerde infrastructuur (oa. Droeshoutstraat, Guldenboomstraat, Kalkestraat in functie voor versterken uitbouwen fietsnetwerk). Indienen voor onthardingssubsidie.
- Functietoekenningsplan opstellen voor het verluwen van de weginfrastructuur binnen verschillende open ruimte gebieden, 50% subsidie vanuit VLM.
- Energie advies voor landbouwbedrijven initiëren in samenwerking met VILT
- Versneld uitvoeren van benoemde maar nog openstaande acties in burgemeesterconvenant voor 2020
- Stimuleren van het opstellen van beheerscontracten landbouwers, bermen, akkerranden, ... in samenwerking met VLM in het kader van het verhogen van de biodiversiteit in landbouwgebieden.
- Stimuleren van de inpassing van grootschalige landbouwbedrijven in samenwerking met het Regionaal landschap

1. Landschapspark "Bronnengebied Opwijk"

- Bevriezen van verspreide nog te bebouwen kavels buiten de kernen en kavels die mogelijke groene as-verbindingen naar of in het park belemmeren.
- Potentie tot ontharden van verschillende overgedimensioneerde infrastructuur (oa. Droeshoutstraat, Guldenboomstraat, ...)
- Indienen voor onthardingssubsidies ten behoeve van het ontstaan van het Landschapspark
- Functietoekenningsplannen voor het verluwen van de infrastructuur binnen verschillende open ruimte gebieden, met name het toekomstig Landschapspark Bronnengebied (Droeshoutstraat, ...)

- Uitvoeren en handhaven van vigerend beleid in verband met afstandsregels, erfdienstbaarheden en gebruiksbeperkingen voor beken als eerste stap naar een veerkrachtig watersysteem.
 - o Geldt voor al de categorieën van beken
 - o Al de beken in Opwijk zijn of in beheer van de gemeente (categorie 3) of provincie (categorie 2)
 - o Vb. Beekranden.be
- Uitvoeren van 5m beheerpad naast beken (zie VMM instrumenten oeverbeheer)

2. Kernversterking Mazenzele

- Herinrichting dorpsplein Mazenzele
- Nieuw wegprofiel voor de N47
- Opheffen belemmeringen rooilijnenplan
- Opvoeren van de frequentie van buslijnen in Mazenzele
- Opstellen van beeldkwaliteitplan

3. Kernversterking Opwijk

- Bevriezen van onbebouwde percelen die de potentie hebben voor het maken van groene wandelroutes
- Herinrichten directe omgeving van de kerk
- Straatparkeren terugdringen in de kern
- Parkeervoorzieningen voorzien aan de ringweg
- Opstellen van beeldkwaliteitplan

4. Ontwikkeling stationsomgeving

- Kwalitatieve alternatieven voor te sluiten overwegen voorzien
- Ontbrekende schakels in langeafstandsfietsroutes toevoegen
- Directe aansluiting op Ringlaan voorzien voor ontwikkeling Vanbreuzesite

PROGRAMMA'S

- Strategische projecten zelf initiëren en stimuleren, heft in eigen handen nemen. - Opzetten van een gedifferentieerd open ruimte beleid waar verschillende opgaven en actoren (klimaat, energie, biodiversiteit, landbouw) integraal in samen komen. Open ruimteperspectief Opwijk 2050 - Klimaat- en energieplan voor Opwijk met het oog op het opstellen van de SEAP 2030 - Duurzaam mobiliteits- en verplaatsingsplan - o Breder dan het mobiliteitsplan - o Gericht op hoe we de mental shift voor de modal shift voor elkaar krijgen - o Zet de visie uit voor alternatieven van de auto en de organisatiestructuur en infrastructuur die hier voor nodig is. - o Draagt de mental shift uit vb. Nijlen fietst de wereld rond, groepsaankopen elektrische fietsen,... - o Organisatie Fietsberaad kan hierin een interessante partner zijn (helpt overheden bij het opzetten en uitbouwen van een goed fietsbeleid) - Dorpskernversterking (Opwijk, Mazezele, ...) - Overzicht van bestaande en lopende projecten: Afstemmen en doorlichten met het oog op coherentie en basiskwaliteiten	Andere programma's op te starten of bij aan te sluiten - Landschap van Erembald tot Kravaalbos - Regionaal landschap Brabantse Kouters - Provinciale fietssnelwegen: Leirekensroute (F27) en Dendermonde-Asse (F221) - Provinciaal: subsidiemogelijkheden fietsinfrastructuur langs gewestwegen, strategische infrastructuurprojecten (bv. Fietstunnels spoor) en recreatieve fietsroutes (fietsknooppuntennetwerk) - Herprofilering N47 ter hoogte van Mazenzele - Opwijk ontharden - GEN-net - Afschaffen overwegen door infrabel - Slim verdichten
--	--

PUBLIEKE SLAGKRACHT

Afwachtendheid en passieve houding van gemeente moet veranderen in initiërend en stimulerend. Gemeente kan in veel opgaven sturend en visievormend zijn en hierdoor al een dwingend ruimtelijk kader geven aan mogelijke ontwikkelingen. Opwijk in een regisserende rol; regie voeren wil zeggen sturen in plaats van controleren, van co-piloot naar piloot.

1) Vertrekkend vanuit een brede visie en projecten

2) Instrumenten uitrollen/gebruiken die regievoering inhouden, met slagkracht op verschillende schaalniveaus, van stedenbouwkundige inzet tot architecturale kwaliteit

- Ontwerp als instrument (met aandacht voor contextualiteit, doorwaadbaarheid, collectieve parkeeroplossingen, typologische variatie, ...)
- Beeldkwaliteitsplan als instrument
- Woningtypetoets (goed te keuren door college en gemeenteraad, overleg met deputatie)
- Installeren van een KwaliteitsKamer

3) Communicatie als sleutel voor draagvlak. Regie voeren stuurt aan op een onderhandelende stedenbouw

- met burgers
- met stakeholders
- met investeerders en ontwikkelaar

4) Inzetten op het verkrijgen van een grondpositie, is bijkomend inzetten op een positie aan de onderhandelingstafel (een klein aandeel kan soms genoeg zijn...)

AANBEVELINGEN AAN
HOGERE OVERHEDEN

- *Problematiek rond handhaving en consequente toepassing van vigerend open ruimte beleid.* Bestaand beleid en beheer rond open ruimte (en bij uitstek waterwegen) is zeer versnipperd en spreekt weinig ambitie uit. Lokale overheden zijn vaak niet in machte of hebben niet genoeg kennis van het vigerend beleid. Waardoor ze zich 'overgeven' aan de hogere instanties of actiefste belangengroepen wat ruimtelijke kwaliteit en toegevoegde waarde op een lokale schaal voorbijgaat. Hiernaast ontbreekt het aan handhaving rond het vigerende beleid. Een relevant voorbeeld hiervan is het (niet) toepassen van het beleid rond afstandsregels, gebruiksbeperkingen en erfdienstbaarheid van waterlopen. Het (Vlaamse) watersysteem zou reeds een stuk veerkrachtiger en ecologisch diverser zijn indien dit beleid met terugwerkende kracht uitgevoerd zou worden.

- *Problematiek rond sluiting van overgangen NMBS en infrabel.* Ten eerste heeft het sluiten van overgangen een enorme impact op de ruimtelijke samenhang en werking van een gemeente. Ten tweede zijn de voorgestelde oplossingen louter functioneel en wordt er niet gekeken naar de kwalitatieve ruimtelijke inpassing hiervan. Hoewel zulke grote infrastructuurwerken een positieve hefboom zouden kunnen zijn voor de kwaliteit van de omgeving, wordt er te weinig rekening gehouden met de verlangens en noden van de gemeente zelf.

- *Herprofilering van de N47.* Om de leefbaarheid van Mazenzele te verhogen is de afschaffing van het rooilijnenplan een eerste en uitermate belangrijke stap waartoe de AWV zich moet engageren. Een volgende stap is de herprofilering van de N47 ter hoogte van de dorpskern van Mazenzele, zodat de N47 hier niet langer als een harde breuklijn wordt ervaren.

- *Ontwikkelen van regionale visies energielandschap.* De provincie is bij uitstek geschikt voor het uitwerken van het energievraagstuk. Het uitzetten van een visie en bepalen van geschikte zones voor inplanting van windmolens is een opgave die de gemeenten overstijgt en best door de provincie wordt opgenomen in een integrale visie die ook de potenties voor de andere energievormen in beeld brengt. De provincie Vlaams Brabant is voor Het Pajottenland hier reeds bezig, vraag is of er niet meerdere van zulke regio's gedefinieerd moeten worden?

05.

BIJLAGEN

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente

De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)

Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen:

aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)

Bron: Statbel, kadaster

De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)

Bron: gemeentemonitor 2012, AIV

Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)

Bron: Statbel

Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)

Bron: biologische waarderingskaart 2018

Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)

Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB

Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)

Bron: Statbel, kadaster

Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)

Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: provincie in cijfers

CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)

Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016

Bron: provincie in cijfers

Data spiderdiagram

Naam gemeente	Opwijk		
Aantal inwoners (2018)	14378		
		<i>gemiddelde</i>	<i>gemiddelde</i>
<i>Type gemeente</i>	<i>overgangsgebied</i>	<i>overgangsgebied</i>	<i>Vlaanderen</i>
Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal Inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)	34	30	34
Percentage doorlatende oppervlakte (2012)	83%	85%	84%
Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)	64%	45%	53%
aantal m² open ruimte per inwoner (2017)	920	1756	2 068
Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)	70%	86%	68%
Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)	7%	28%	21%
Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)	23,0%	14,5%	14,7%
Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)	12,1%	12,3%	12,9%
Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)	3,6%	3,0%	4,0%
Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)	0,50	-0,49	-0,54
Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)	0,5%	2,4%	1,7%
CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	3,06	4,01	3,86
CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	2,66	5,44	5,39