



Onderzoek draagkracht woonkernen

maart 2022

COLOFON

opdrachtgever:

gemeentebestuur Rijkevorsel

project:

onderzoek draagkracht woonkernen

fase:

onderzoeksrapport – eindrapport

datum:

maart 2022

opdrachthouder:



Dienstverlenende Vereniging
Intergemeentelijke Samenwerking IOK
Antwerpseweg 1, 2440 Geel – www.iok.be

projectcoördinator:

Stijn Sneyers

projectverantwoordelijke:

Tinne Schorrewegen
Johan Van Opstal

projectteam:

IOK plangroep

ruimtelijke planning:

Rhea Denissen, Greet De Ruyscher, Luk Helsen, Dirk Heylen, Liselotte Raes, Marijke Sannen, Tinne Schorrewegen, Stijn Sneyers, Hannelore Thoelen, Johan Van Opstal, Michaël Van Raemdonck, An Vandeplas

CAD-GIS:

Anja Dello, Marie-Rose-Henckens

secretariaat:

Annick Sprengers

foto cover:

© Ludo Verhoeven

INHOUD

1	Inleiding	1	3	Ruimtelijke visie	63
1.1	Doelstelling	1	3.1	Globale ontwikkelingsvisie kernen.....	64
1.2	Opbouw van de studie	2	3.1.1	Behoud en versterken van landelijkheid en groen	65
2	Groeiopgave Rijkervorsel.....	3	3.1.2	Levendige woonkernen op mensenmaat	73
2.1	Verwachte groei in Rijkervorsel.....	4	3.1.3	Behoud en versterken van dorps karakter	78
2.1.1	Demografische situatie tot op heden	4	3.1.4	Duurzame mobiliteit in de woonkernen.....	82
2.1.2	Prognoses en verwachte woonbehoeften.....	10	3.1.5	Levensloopbestendige kern.....	84
2.2	Ruimtelijk ontwikkelingspotentieel (mogelijke groei)	13	3.1.6	Energie & warmtetransitie i.f.v. klimaatrobuuste kernen	86
2.2.1	Aanbod in geplande woonontwikkelingen	14	3.2	Maatwerk op projectniveau.....	88
2.2.2	Potentieel aanbod langs uitgeruste weg	15	3.2.1	'Specifieke' projecten - verdichtingsinitiatieven.....	89
2.2.3	Potentieel aanbod in binnengebieden.....	21	3.2.1.1	Kansen voor verdichting en inbreiding op de juiste locatie.....	89
2.2.4	Potentieel aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen en tweegezinswoningen	31	3.2.1.2	Hoge inzet op kwaliteit	91
2.2.5	Conclusie ontwikkelingspotentieel	34	3.2.2	Meergezinswoningen.....	107
2.3	Is Rijkervorsel voorzien op de verwachte en/of mogelijke groei?	36	3.2.2.1	Dorpse maat en architectuur	108
2.3.1	Groei en woningaanbod	37	3.2.2.2	Meerwaarde in functie van een levensloopbestendige kern.....	114
2.3.2	Groei en voorzieningen	40	3.2.2.3	Groen en buitenruimte.....	116
2.3.2.1	Scholen.....	40	3.2.2.4	Mobiliteit.....	118
2.3.2.2	Ouderenzorg	41	3.2.2.5	Water	120
2.3.3	Groei en mobiliteit	43	3.2.2.6	Energie	121
2.3.3.1	Restcapaciteit van de 'hoofdassen' in het centrum	43	3.2.3	Linten en woonbossen.....	122
2.3.3.2	Potentieel voor meer fiets- en voetverplaatsingen op de 'korte afstand' (wijziging modal shift)	51	3.2.4	Doorkijk naar het stedenbouwkundig instrumentarium	126
2.4	Conclusie	62			

Figuren

Figuur 1:	woonomgevingsplan Rijkevorsel	1	Figuur 18:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen – zoom kern Rijkevorsel	17
Figuur 2:	ruimtelijke spreiding van de bevolking in Rijkevorsel.....	4	Figuur 19:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen – zoom kern Sint-Jozef en omgeving	17
Figuur 3:	bevolking naar leeftijd in 2020	5	Figuur 20:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied	19
Figuur 4:	bevolking naar leeftijd - historisch overzicht 1990-2020	5	Figuur 21:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied – zoom kern Rijkevorsel	20
Figuur 5:	totale aangroei per jaar periode 2016-2019 (%) – vergelijking buurgemeenten (bron: provincie in cijfers)	7	Figuur 22:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied – zoom kern Sint-Jozef	20
Figuur 6:	aantal huishoudens - historisch overzicht periode 2000-2020.....	8	Figuur 23:	aanbodanalyse binnengebieden stap 1 - scoping binnengebieden in kern Rijkevorsel	22
Figuur 7:	aantal personen in huishouden in 2020.....	8	Figuur 24:	aanbodanalyse binnengebieden stap 1 - scoping binnengebieden in kern Sint-Jozef.....	22
Figuur 8:	type huishouden in 2020 – vergelijking met provincie Antwerpen en Vlaams gewest.....	9	Figuur 25:	aanbodanalyse binnengebieden stap 2 – verfijning binnengebieden in kern Rijkevorsel	23
Figuur 9:	gezinnen met minderjarige kinderen (aandeel t.o.v. private huishoudens in provincie).....	9	Figuur 26:	aanbodanalyse binnengebieden stap 2 – verfijning binnengebieden in kern Sint-Jozef.....	23
Figuur 10:	evolutie gezinnen met minderjarige kinderen (aandeel t.o.v. private huishoudens).....	9	Figuur 27:	aanbodanalyse binnengebieden stap 3 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Rijkevorsel.....	25
Figuur 11:	inwonersaantal – historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035	10	Figuur 28:	aanbodanalyse binnengebieden stap 3 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Sint-Jozef	25
Figuur 12:	bevolking naar leeftijd - historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035	10	Figuur 29:	aanbodanalyse binnengebieden stap 4 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Rijkevorsel & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen	27
Figuur 13:	aantal huishoudens - historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035..	11			
Figuur 14:	aantal personen in huishouden - vergelijking situatie 2020 en prognose 2035	11			
Figuur 15:	situering (grotere) geplande woonontwikkelingen in de gemeente	14			
Figuur 16:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied	15			
Figuur 17:	onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen	16			

Figuur 30: aanbodanalyse binnengebieden stap 4 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Sint-Jozef & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen.....	27	Figuur 47: dimensies Rijkevorsel	55
Figuur 31: mogelijkheden meergezinswoningen en tweegezinswoningen cf. schetsontwerp van het RUP woonomgevingen en de stedenbouwkundige verordening.....	31	Figuur 48: modal split van woon-school en woon-werk-verplaatsingen (bron: Gemeentemonitor)	56
Figuur 32: evolutie aandeel woningtypen (% t.o.v. totaal) - periode 2010-2019 ...	37	Figuur 49: verdeling verplaatsingsafstand Rijkevorsel (bron: Gemeentemonitor) .	56
Figuur 33: woningen in Rijkevorsel naar woningtype (% t.o.v. totaal) - situatie 2019 (bron: provincie in cijfers).....	37	Figuur 50: modal split van verplaatsingen in de vrije tijd (bron: Gemeentemonitor)	57
Figuur 34: situering meergezinswoningen in kern Rijkevorsel.....	38	Figuur 51: verplaatsingen per auto (vaak/altijd) in de vrije tijd – gemeenten in Vlaanderen	57
Figuur 35: situering meergezinswoningen in kern Sint-Jozef.....	38	Figuur 52: fietsgebruik op korte afstand (5 km) (bron: Gemeentemonitor).....	58
Figuur 36: scholenaanbod in Rijkevorsel.....	40	Figuur 53: voetverplaatsingen op korte afstand (bron: Gemeentemonitor)	58
Figuur 37: sites met gespecialiseerde huisvesting voor senioren in Rijkevorsel...	41	Figuur 54: toekomstige modal split bij ongewijzigd beleid (Federaal Planbureau)	59
Figuur 38: prognose toename 65- en 80-plussers in Rijkevorsel.....	42	Figuur 55: capaciteit per tijds-en ruimte-eenheid en ruimtebeslag van de verschillende vervoermodi	60
Figuur 39: hoofdassen en ligging telpunten (SIB).....	44	Figuur 56: groene lobben in de woonkern Rijkevorsel	66
Figuur 40: typisch verkeer in het centrum van Rijkevorsel (cf. google maps)	45	Figuur 57: groene gebieden in de kern Sint-Jozef	67
Figuur 41: ruimtegebruik van 811 personenwagens.....	51	Figuur 58: groene lobben in woonkern Rijkevorsel – perimeter van 400 m i.f.v. rol als buurgroen.....	68
Figuur 42: evolutie wagenpark laatste jaren (bron: Statbel – Statistiek Vlaanderen).....	52	Figuur 59: groene lobben in woonkern Sint-Jozef – perimeter van 400 m i.f.v. rol als buurgroen	68
Figuur 43: evolutie wagenpark in een BAU-scenario (business as usual) cf. Vlaams Klimaatbeleidsplan (bron: Ovam)	52	Figuur 60: bestaand woongroen in woonkern Rijkevorsel.....	69
Figuur 44: vervoermiddelenbezit Rijkvorsel (enquête gemeentemonitor 2017)	53	Figuur 61: bestaand en nieuw woongroen in woonkern Rijkevorsel – perimeter van 150 m.....	70
Figuur 45: modal split en verplaatsingsafstand in Vlaanderen (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen – Vlaams gewest)	54	Figuur 62: bestaand en nieuw woongroen in woonkern Sint-Jozef – perimeter van 150 m.....	70
Figuur 46: perimeter van 10 km vanuit de kern van Rijkevorsel + procentuele verdeling van de huidige intensiteiten over de getelde punten	55	Figuur 63: aandachtsgebieden langsheen de waterlopen.....	71
		Figuur 64: situering woonlinten en woonbossen	72

Figuur 65: voorzieningen in de woonkern Rijkevorsel	73	Figuur 85: project met integratie van gebouwen met erfgoedwaarde	96
Figuur 66: fijnmazig netwerk voor traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen in de kern Rijkevorsel	74	Figuur 86: voorbeelden van verkeersluwe inrichting op maat van trage weggebruiker	97
Figuur 67: netwerk voorzieningen + bestaande fiets- en wandelroutes	75	Figuur 87: kernmaatregelen van een woonwijk volgens de Fix the Mix principes .	98
Figuur 68: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen voornaamste voorzieningen en groen in de kern Rijkevorsel	75	Figuur 88: voorbeeld van overdekte parkeercluster in woonproject.....	99
Figuur 69: voorzieningen in de woonkern Sint-Jozef	76	Figuur 89: voorbeeld van gebundelde fietsenstalling geïntegreerd in de bebouwing	100
Figuur 70: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen in de kern Sint-Jozef.....	77	Figuur 90: voorbeeld van woonproject met gevarieerd woonaanbod.....	101
Figuur 71: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen en groen in de kern Sint-Jozef.....	77	Figuur 91: voorbeeld van collectieve infiltratiezone in woonproject.....	103
Figuur 72: historische structuur - topografische kaart NGI 1939.....	78	Figuur 92: voorbeeld van ondergrondse afvalcontainers	104
Figuur 73: selectie van een aantal gebouwen met erfgoedwaarde.....	79	Figuur 93: historisch beeld Vaartstraat St.-Jozef, Rijkevorsel.....	108
Figuur 74: waardering dorps straatbeeld kern Rijkevorsel*	80	Figuur 94: voorbeeld van meergezinswoningen met respect voor dorps ritme en korrel.....	109
Figuur 75: waardering dorps straatbeeld kern Sint-Jozef	81	Figuur 95: eigen verwerking van gevelbeeld ter hoogte van de Bochtenstraat...	110
Figuur 76: mobiliteit - dorpskernen op maat van de trage weggebruiker	83	Figuur 96: voorbeelden van levendige en kwaliteitsvolle plinten	111
Figuur 77: voorbeeld van aangepaste woning.....	84	Figuur 97: voorbeelden van interessante materialisatie.....	112
Figuur 78: voorbeelden van collectieve woonprojecten	85	Figuur 98: historische foto Hoek te Rijkevorsel.....	113
Figuur 79: lineaire warmtedichtheid in de kern Rijkevorsel (2018)	87	Figuur 99: voorbeeld van een drie generatie huis	114
Figuur 80: groeipolen met kansen voor verdichtings- en inbreidingsprojecten	89	Figuur 100: voorbeeld project met goede sociale mix.....	115
Figuur 82: voorbeelden van projecten waarin een nieuwe groenruimte wordt gecreëerd	92	Figuur 101: voorbeeld van gedeelde private buitenruimte	117
Figuur 83: voorbeeld van geschakelde bebouwing op maat van dorp.....	94	Figuur 102: situering woonlinten en woonbos in Rijkevorsel.....	122
Figuur 84: voorbeeld van een forser volume dat kwalitatief ingepast is en refereert naar de voormalige ambachtelijke invulling van de site.....	95	Figuur 103: bijsturing mogelijkheden verdere invulling van woonlint.....	123
		Figuur 104: illustratief voorbeeld met toepassing van principes i.f.v. landschappelijke beleving in de woonlinten.....	124
		Figuur 105: illustratief voorbeeld met toepassing principes 'woonbos'.....	125

Tabellen

Tabel 1: loop van de bevolking 2019 (%) (bron: provincie in cijfers).....	6	Tabel 15: tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) – ruimere inschatting	30
Tabel 2: totale aangroei t.o.v. inwoners periode 2009-2019 (%) (bron: provincie in cijfers).....	6	Tabel 16: ruimtelijke spreiding tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) - voorzichtige inschatting	30
Tabel 3: huidige en verwachte aantal huishoudens - totaal en opgedeeld per grootte huishouden.....	12	Tabel 17: ruimtelijke spreiding tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) - ruimere inschatting	30
Tabel 4: verwachte groei aantal huishoudens – overzicht per periode van 5 jaar tot 2035	12	Tabel 18: inschatting potentieel bijkomend aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen.....	32
Tabel 5: overzicht bijkomend woningaanbod in de geplande woonontwikkelingen op korte en middellange termijn	14	Tabel 19: inschatting potentieel bijkomend aanbod t.g.v. de realisatie van tweegezinswoningen	33
Tabel 6: overzicht bestaande onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied.....	15	Tabel 20: totale aanbod in de gemeente - voorzichtige inschatting	34
Tabel 7: aanbod bestaande onbebouwde percelen ingedeeld volgens ligging op het woonomgevingsplan.....	18	Tabel 21: totale aanbod in de gemeente – ruimere inschatting	34
Tabel 8: potentieel aanbod aan onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied rekening houdend met mogelijkheden tot opsplitsing in meerdere percelen	18	Tabel 22: ruimtelijke spreiding totale aanbod in de gemeente - voorzichtige inschatting	35
Tabel 9: overzicht bestaande onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied....	19	Tabel 23: ruimtelijke spreiding totale aanbod in de gemeente - ruimere inschatting	35
Tabel 10: overzicht binnengebieden met een realistisch ontwikkelingspotentieel ..	24	Tabel 24: woningen in Rijkevorsel naar woningtype (% t.o.v. totaal) - situatie 2019 (bron: provincie in cijfers).....	37
Tabel 11: overzicht toegestane dichtheden cf. het schetsontwerp RUP woonomgevingen	26	Tabel 25: scholen in Rijkevorsel - leerlingenaantal en capaciteit.....	40
Tabel 12: overzicht aanbod in binnengebieden - berekening cf. basisdichtheden .	28	Tabel 26: aanbod van aangepaste huisvesting voor senioren in Rijkevorsel.....	41
Tabel 13: overzicht aanbod in binnengebieden - berekening cf. verhoogde dichtheden.....	29	Tabel 27: intensiteit, capaciteit en I/C-verhouding op de hoofdassen.....	45
Tabel 14: tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW' en TGW) - voorzichtige inschatting	30	Tabel 28: aandeel vrachtverkeer in de spits	45
		Tabel 29: groei volgens de verschillende scenario's uit de aanbodanalyse.....	46
		Tabel 30: verdeling over hoofdassen op basis van telresultaten SIB's.....	46
		Tabel 31: toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen in de spits volgens de scenario's van de aanbodanalyse.....	47

Tabel 32: impact aanleg omleidingsweg op intensiteiten (cf. modelmatige inschatting voor 2020 in het planMER van de Omleidingsweg (2016))	48
Tabel 33: toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen in de spits volgens de scenario's van de aanbodanalyse, rekening houdend met de aanleg van een omleidingsweg.....	49
Tabel 34: evolutie autobezit in Rijkvorschel en Vlaanderen 2008-2018 (Statistiek Vlaanderen/Provincie in cijfers/Gemeentemonitor)	51
Tabel 35: verdeling autobezit volgens aantal wagens (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen)	53
Tabel 36: afstandsnorm van de Vlaamse groennormen (bron: Mira-S 2000).....	65
Tabel 37: afstands- en oppervlakenormen in de Vlaamse groennormen (bron: MIRA S-2000)	116

1 Inleiding

1.1 Doelstelling

Aanleiding en context van de opdracht

De gemeente Rijkevorsel beschikt sinds augustus 2016 over een woonomgevingsplan met bijhorend richtlijnenhandboek. Dit plan werd opgemaakt om te komen tot een ruimtelijke visie voor de woongebieden in de gemeente, met duidelijke handvaten voor het vergunningenbeleid. Hiertoe werd het geheel van gebieden met een woonbestemming opgedeeld in een aantal samenhangende 'woonomgevingen'. Voor iedere woonomgeving werden er ook gebiedsgerichte richtlijnen uitgewerkt, die aangeven welke ingrepen mogelijk zijn in elke woonomgeving rekening houdend met de eigenheid van het aanwezige woonweefsel.

De gemeente heeft dit document opgemaakt als een eerste stap in het uitzetten van een doordacht ruimtelijk woonbeleid. Na een uitgebreide test- en evaluatieperiode, is de gemeente in 2019 gestart met een planproces om het woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek te gaan doorvertalen in een verordenend kader (combinatie van een RUP en verordening). Dit moet de gemeente nog meer slagkracht geven in haar ruimtelijke beleid.

In de voorbije jaren heeft het woonomgevingsplan zich als een waardevol instrument bewezen. Voor de dienst Omgeving is het als richtinggevend kader zonder meer een bruikbare tool geweest in de behandeling van vergunningsaanvragen. Tegelijk is er bij de gemeente nog onzekerheid of de uitgewerkte richtlijnen op bepaalde vlakken al volledig op punt staan. Dit geldt in het bijzonder voor de meer omvangrijke woonprojecten die in Rijkevorsel worden opgezet. De dienst Omgeving wordt de laatste jaren geconfronteerd met zeer veel projectvoorstellen en vragen voor dergelijke woonontwikkelingen. Deze volgen elkaar ook in een snel tempo op. Men stelt ook vast dat deze projecten vaak de grenzen van de maximale invulling opzoeken en slechts zelden een uitgesproken meerwaarde betekenen voor de omwonenden of de buurt. In het merendeel van de gevallen zijn de lusten eerder beperkt, terwijl de lasten veelal op conto van de gemeenschap komen te liggen.



Figuur 1: woonomgevingsplan Rijkevorsel

Bij het gemeentebestuur is er momenteel de vrees dat een al te sterke cumulatie van dergelijke woonontwikkelingen mogelijk zal leiden tot een overschrijding van de draagkracht van het dorp. Het is onduidelijk in welke mate Rijkvorschel verder kan groeien rekening houdend met o.a. het voorzieningenniveau en het bereikbaarheidsprofiel van de gemeente. Daarnaast blijft het ook van belang dat de gemeente haar dorpse karakter en uitstraling kan behouden. Nieuwe ontwikkelingen moeten gebeuren op maat van het dorp, en mogen er geenszins toe leiden dat een buitensporige groei plaatsvindt en de leefbaarheid in de woonkernen er op achteruitgaat. De groei moet kwalitatief plaats kunnen vinden op maat van Rijkvorschel. Dit vereist het toevoegen van een strategisch karakter aan het ruimtelijk woonbeleid op basis van de draagkracht van de kernen.

Doelstelling

Vooraleer er verdere stappen gezet worden om de richtlijnen te verankeren in een verordenend kader, wenst het gemeentebestuur meer grip te krijgen op de hiervoor omschreven probleemstelling. Met de voorliggende studie wil de gemeente onderzoek voeren naar de gewenste groei en de ruimtelijke draagkracht van de gemeente. Dit moet uitklaren in welke mate nieuwe (ruimere) woonontwikkelingen mogelijk zijn en aan welke vereisten deze precies moeten voldoen.

De studie zal zowel een strategische als een operationele insteek hebben. De strategische invalshoek van de studie is er op gericht om een geïntegreerde visie uit te werken voor het woonweefsel en de dorpskernen in het bijzonder. Het is daarbij uitdrukkelijk de bedoeling om de groeivraag te kaderen binnen een brede context, waarbij men rekening houdt met de veelzijdigheid van het ruimtelijke kernenbeleid. De beleidsvisie moet dus niet enkel duidelijk maken welke (kwantitatieve) groei mogelijk en/of wenselijk is, maar moet een integraal en doordacht antwoord bieden op de toekomstige en uiteenlopende uitdagingen die Rijkvorschel tegemoet gaat op vlak van wonen en ruimtelijke planning (o.a. dorpse identiteit, waterhuishouding, landschap, mobiliteit, etc.). Met de operationele insteek van de studie willen we anderzijds aangeven op welke wijze men de visie uitvoerbaar kan maken. De studie zal hiertoe richtlijnen en ontwerpprincipes aanreiken om de visie op projectniveau te kunnen laten doorwerken. Deze kunnen dan later worden meegenomen bij de vertaalslag naar de verordenende instrumenten die de gemeente op korte termijn wil opmaken (i.c. het RUP woonomgevingen en de stedenbouwkundige verordening).

1.2 Opbouw van de studie

De studie bestaat uit twee grote onderdelen:

- Een eerste deel van de studie heeft tot doel om de **groeiopgave** van Rijkvorschel scherp te stellen. In dit hoofdstuk wordt er vooreerst nagegaan welke groei er verwacht wordt uitgaande van de demografische prognoses. Dit wordt vervolgens vergeleken met het ontwikkelingspotentieel. Er wordt ook op een aantal vlakken afgetoetst in welke mate de gemeente voorzien is op de verwachte en/of mogelijke groei.
- In het tweede deel wordt er aan de slag gegaan met de inzichten uit de groeianalyse, en wordt er een **ruimtelijke visie** uitgewerkt die een antwoord moet bieden op de noden en de uitdagingen in de gemeente. In dit luik wordt aangegeven hoe de verdere ontwikkeling van de dorpskernen op een verantwoorde en kwaliteitsvolle wijze kan gebeuren. Het behoud van de ruimtelijke draagkracht in de woonkernen vormt hierin een leidend principe.

De ruimtelijke visie kent een tweeledige opbouw. Enerzijds wordt er een globale ontwikkelingsvisie voor het woonweefsel en de twee woonkernen in het bijzonder uitgewerkt. Anderzijds wordt er ook ingezoomd op een kleinere schaal, waarbij er bekeken wordt hoe de globale ontwikkelingsvisie kan doorwerken in individuele projecten. Dit luik moet de gemeente in staat stellen om maatwerk op projectniveau te leveren.

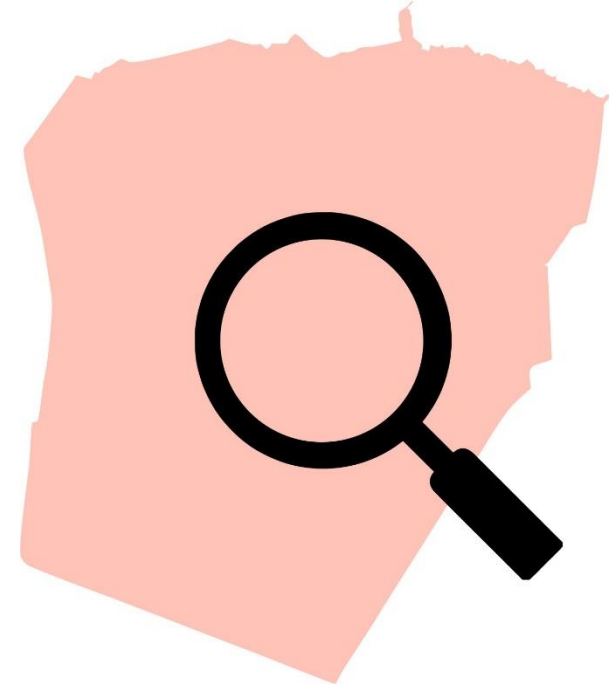
2 Groeiopgave Rijkevorsel

De voorliggende studie is in belangrijke mate opgestart omdat het gemeentebestuur het aanvoelen heeft dat het te snel en te sterk aan het groeien is. Er is de vrees dat een al te sterke cumulatie van (woon)ontwikkelingen mogelijk kan leiden tot een overschrijding van de draagkracht van het dorp. Het is onduidelijk in welke mate Rijkevorsel verder kan groeien zonder dat het in problemen komt op vlak van o.a. voorzieningenniveau en het bereikbaarheidsprofiel van de gemeente.

De voorliggende studie start om deze reden met een gerichte analyse van de groeiopgave die de gemeente tegemoet gaat. Het is belangrijk om hier eerst goed vat op te krijgen. Enkel zo kan men komen tot weloverwogen beleidsbeslissingen over het ruimtelijk woonbeleid dat de gemeente naar de toekomst wil voeren in haar dorpskernen. De analyse zal ook duidelijk maken welke accenten belangrijk zullen zijn in dat beleid.

Om de groeiopgave van de gemeente scherp te stellen, worden in het voorliggende hoofdstuk volgende zaken onderzocht:

- Welke demografische groei wordt er verwacht in Rijkevorsel (i.e. verwachte groei)?
- Welke groei is er vanuit ruimtelijk opzicht binnen de huidige juridische voorraad aan woongebied nog mogelijk in Rijkevorsel (i.e. mogelijke groei)?
- Is Rijkevorsel voorzien op deze verwachte en/of mogelijke groei (o.a. op vlak van woningaanbod, voorzieningen en mobiliteit)?



2.1 Verwachte groei in Rijkevorsel

2.1.1 Demografische situatie tot op heden¹

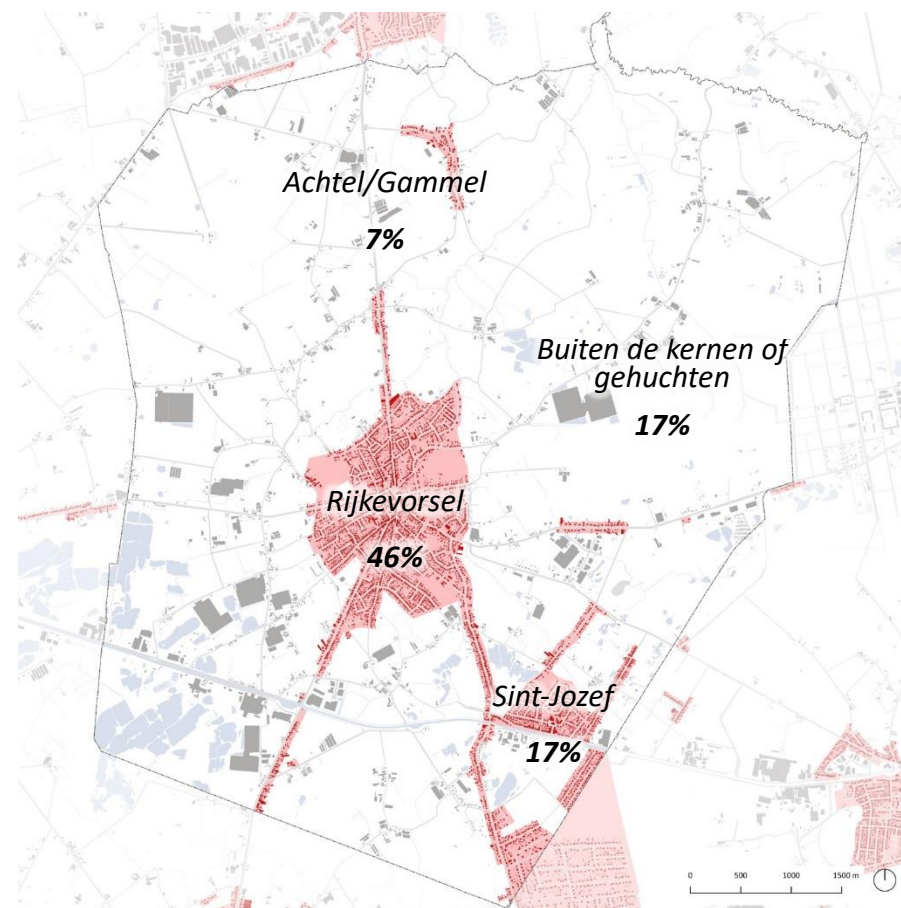
Bevolking

Inwonersaantal

Het totaal aantal inwoners in Rijkevorsel (2020) bedraagt 12.223.

Het grootste deel van de bevolking woont in één van de twee kernen in de gemeente. In Rijkevorsel is dit ca. 46% van de inwoners en in Sint-Jozef ca. 17%. De gehuchten Achtel en Gammel huisvesten samen ca. 7% van de bevolking. Ongeveer één derde van de inwoners woont buiten de kernen of gehuchten.²

De bevolkingsdichtheid van Rijkevorsel bedraagt 261 inwoners per km². Dit ligt aanzienlijk lager dan het gemiddelde in de provincie Antwerpen, waar er een bevolkingsdichtheid van 655 inwoners per km² is.



Figuur 2: ruimtelijke spreiding van de bevolking in Rijkevorsel

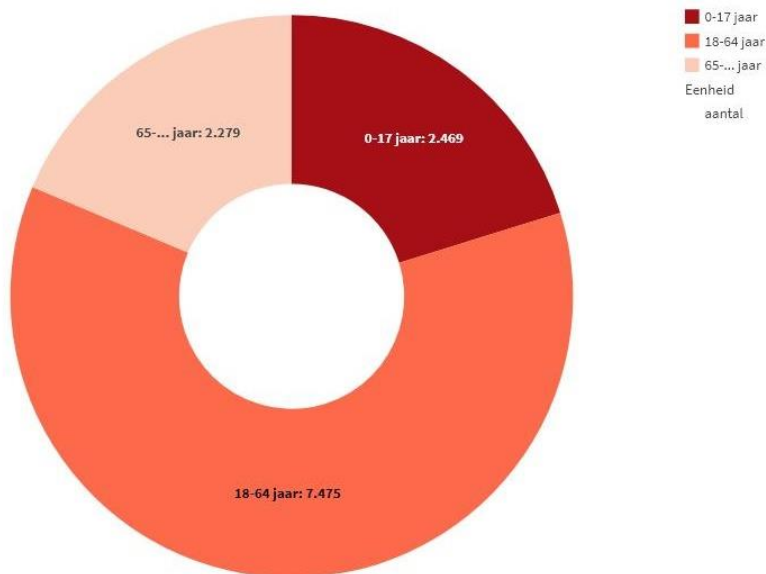
¹ De analyses zijn eind 2020 gebeurd met de meest actueel beschikbare gegevens.

² De bovenvermelde percentages zijn berekend op basis van aggregaties van statistische sectoren. Deze komen dus niet volledig overeen met de feitelijke grenzen van de kernen en gehuchten, maar geven qua grootte-orde een vrij goede indicatie van hoe de bevolking ruimtelijk verdeeld is over het woonweefsel.

Demografische samenstelling

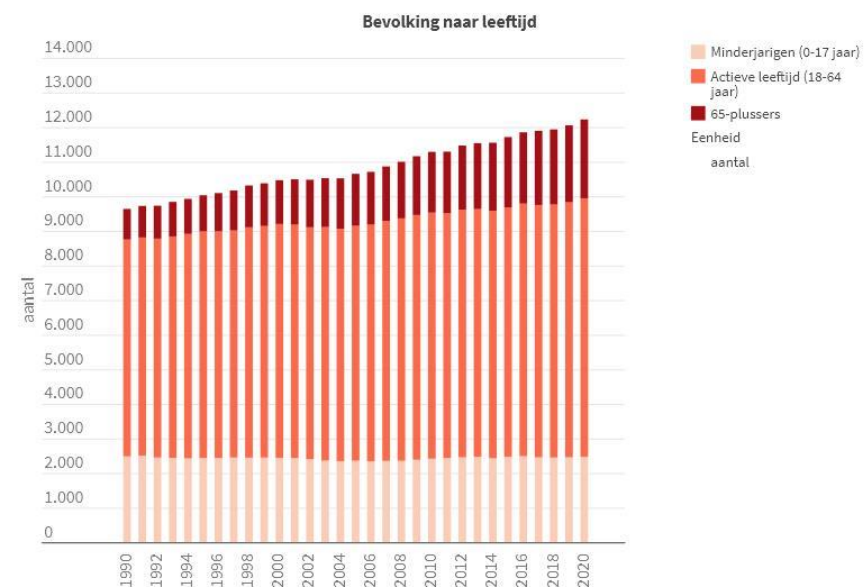
In Rijkevorsel is ca. 20,2% van de inwoners minderjarig en ca. 18,6% 65 jaar of meer (situatie 2020). De actieve beroepsbevolking vormt met ca. 61,2% de grootste groep binnen de demografische samenstelling. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde van de provincie Antwerpen.

Indien we kijken hoe de samenstelling geëvolueerd is de voorbij decennia, zien we vooral dat er een sterke toename is van het aandeel 65-plussers.



Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 3: bevolking naar leeftijd in 2020



Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 4: bevolking naar leeftijd - historisch overzicht 1990-2020

Loop van de bevolking

Rijkevorsel kent een relatief sterke aangroei in vergelijking met het gemiddelde in de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest. Ook is merkbaar dat de gemeente de laatste jaren een sterkere groei kent dan de naburige stad Hoogstraten (relatief in verhouding tot het inwonersaantal, dus niet absoluut). Dit is een tendens die zich aftekent in meerdere gemeenten die gelegen zijn in de omgeving van Hoogstraten (zie Figuur 5). Waar er in ander onderzoek en in beleidsdocumenten vaak van uitgegaan wordt dat de kleinstedelijke gebieden een noemenswaardig deel van de groei in de omliggende gemeenten opvangen, durven we hier stellen dat het onduidelijk is in welke mate dit vandaag ook al effectief gebeurt.

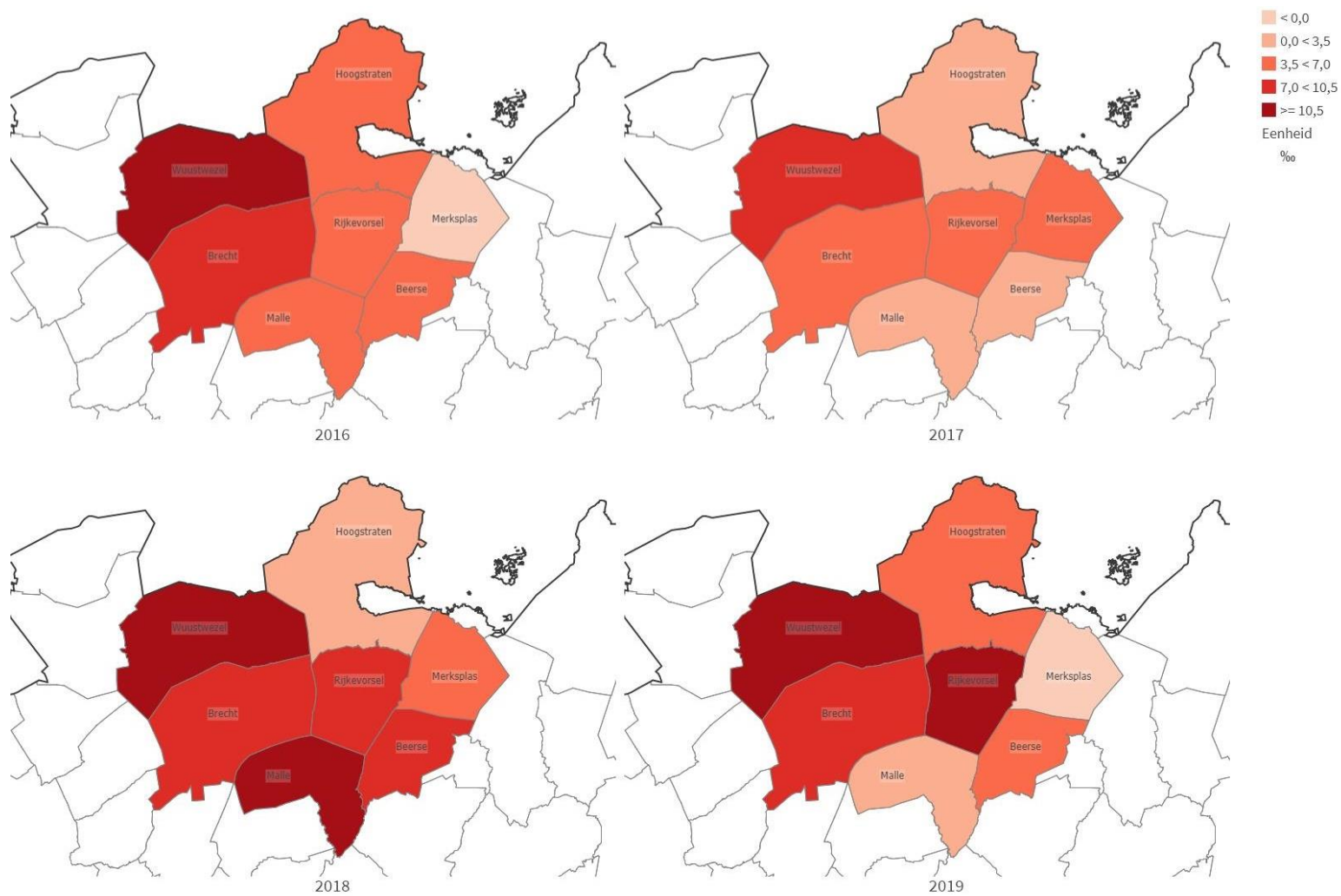
Natuurlijke aangroei neemt slechts een beperkt aandeel in binnen de groei van Rijkevorsel. De groei hangt sterk samen met migratie uit andere gemeenten. De laatste jaren neemt instroom vanuit het buitenland – vermoedelijk uit buurland Nederland t.g.v. de ligging nabij de landsgrens – een belangrijk aandeel in van de groei.

	Rijkevorsel	Antwerpen (Prov.)	Vlaams Gewest
natuurlijke aangroei (t.o.v. inwoners)	0,9	1,7	0,4
migratiesaldo met een andere Belgische gemeente (t.o.v. inwoners)	4,3	-0,5	1,7
migratiesaldo met het buitenland (t.o.v. inwoners)	8,6	7,8	5,8
totale aangroei (t.o.v. inwoners)	13,8	9	7,8

Tabel 1: loop van de bevolking 2019 (‰) (bron: provincie in cijfers)

	Rijkevorsel	Hoogstraten	Antwerpen (Prov.)	Vlaams Gewest
2009	11,2	10,6	7,2	6,5
2010	0,6	13,6	10,1	7,5
2011	15,5	16,0	10,0	7,3
2012	6,3	8,4	6,2	5,0
2013	0,7	14,9	3,8	3,8
2014	14,0	9,0	4,9	4,5
2015	11,7	5,2	6,8	6,1
2016	3,8	5,2	5,6	5,4
2017	3,8	1,6	5,7	5,0
2018	10,0	0,5	6,0	5,6
2019	13,8	4,8	9,0	7,8
Gemiddelde 2009-2019	8,3	8,2	6,8	5,9

Tabel 2: totale aangroei t.o.v. inwoners periode 2009-2019 (‰) (bron: provincie in cijfers)



Figuur 5: totale aangroei per jaar periode 2016-2019 (%) – vergelijking buurgemeenten (bron: provincie in cijfers)

Huishoudens

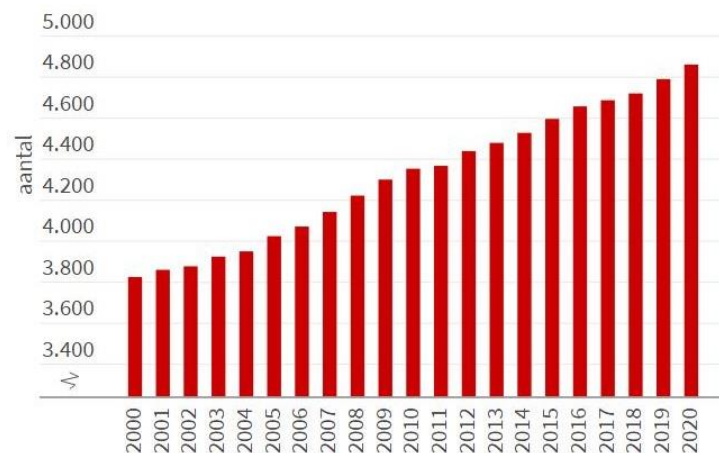
Aantal huishoudens

Volgens de gegevens van de provincie Antwerpen zijn er in Rijkevorsel vandaag in totaal 4.859 huishoudens. De voorbij 20 jaar is er een toename geweest van om en bij 27%. Net als bij het inwonersaantal ligt deze aangroei hoger dan het gemiddelde in de provincie Antwerpen en het Vlaamse gewest.

Aantal personen in huishouden

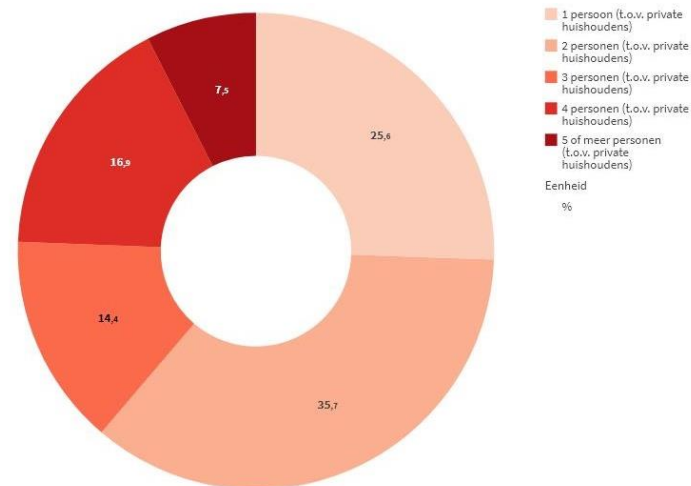
Als we kijken naar de eigenschappen van de huishoudens, zien we qua samenstelling vandaag vooral een groot aandeel van huishoudens met 1 of 2 personen. Deze vertegenwoordigen vandaag samen ca. 61% van de huishoudens. Dit ligt een beetje lager dan de gemiddelden in de provincie Antwerpen en het Vlaams gewest, vooral voor de huishoudens met 1 persoon.

In Rijkevorsel evolueerde de gemiddelde huishoudensgrootte van 2,94 in 1990 tot 2,49 in 2020. In de provincie bedraagt de gemiddelde huishoudensgrootte in 2020 2,32.



Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 6: aantal huishoudens - historisch overzicht periode 2000-2020



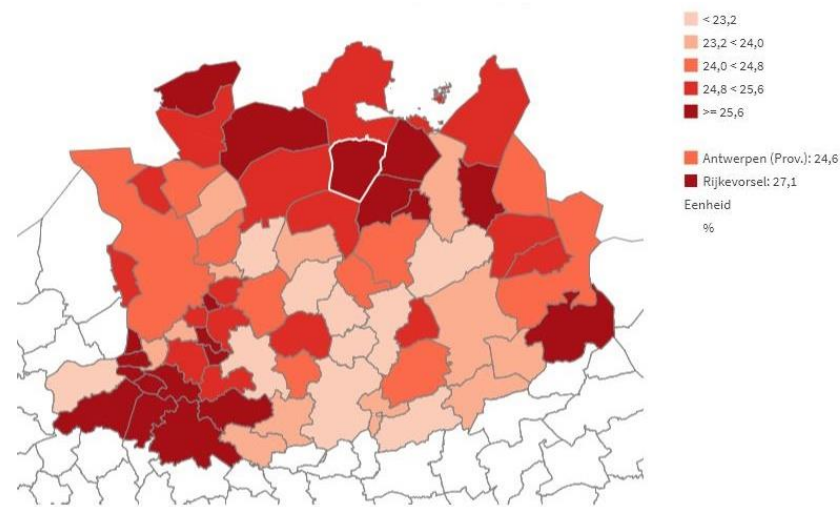
Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 7: aantal personen in huishouden in 2020

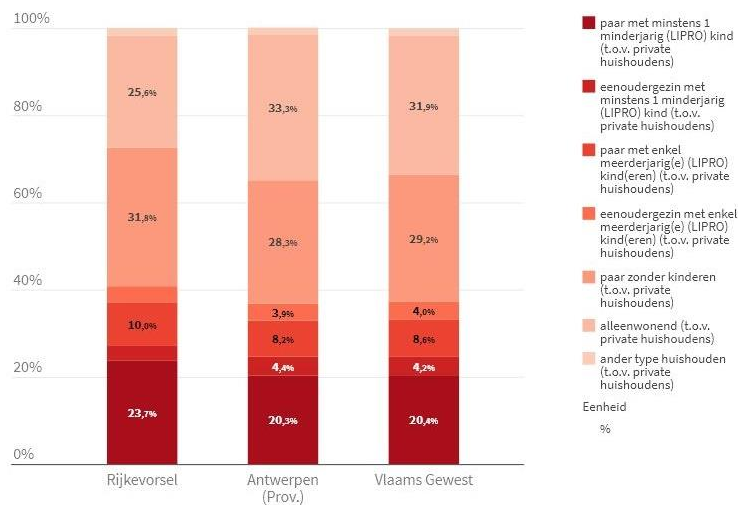
Type huishouden

Ca. 27,1 % van de huishoudens in Rijkevorsel zijn er met minderjarige kinderen. Dit ligt hoger dan de gemiddelden in de provincie Antwerpen (ca. 24,7 %) en het Vlaams gewest (ca. 24,6%). Indien men de vergelijking maakt met andere gemeenten afzonderlijk, kan men vaststellen dat het aandeel veel hoger ligt dan in de meeste gemeenten binnen de provincie Antwerpen.

Tegelijk zien we wel duidelijk een dalende lijn in het aandeel dat deze groep inneemt binnen het totale aantal private huishoudens. Dit is wellicht te wijten aan de toenemende verdunning van huishoudens.



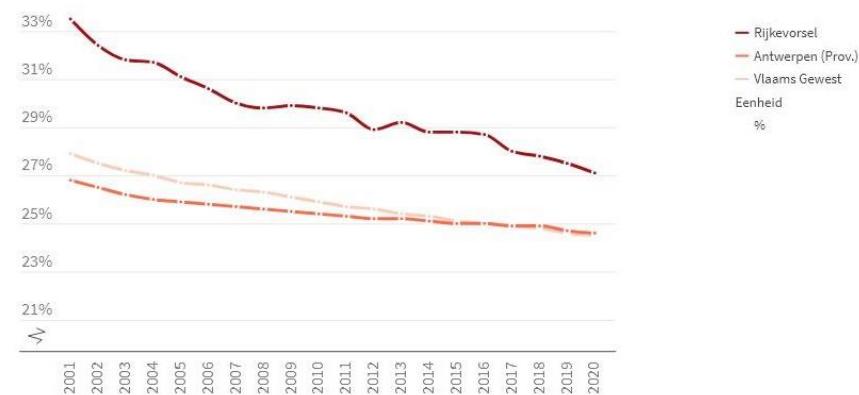
Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be



Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 8: type huishouden in 2020 – vergelijking met provincie Antwerpen en Vlaams gewest

Figuur 9: gezinnen met minderjarige kinderen (aandeel t.o.v. private huishoudens in provincie)



Bron: Rijksregister | provincies.incijfers.be

Figuur 10: evolutie gezinnen met minderjarige kinderen (aandeel t.o.v. private huishoudens)

2.1.2 Prognoses en verwachte woonbehoeften

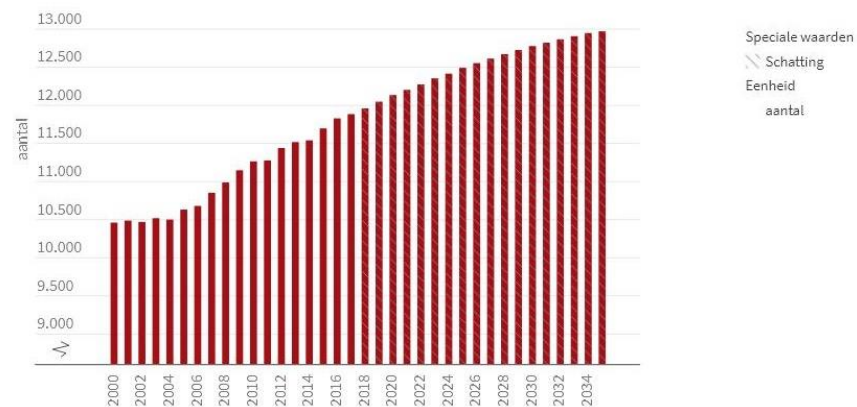
Bevolking

Groei inwonersaantal

Volgens de bevolkingsprognose van Statistiek Vlaanderen wordt ingeschat dat de bevolking in Rijkevorsel zou evolueren van 12.223 in 2020 tot 12.966 in 2035. Deze prognose maakt een inschatting van de toekomstige bevolking in een gemeente op basis van trends in het verleden en de verwachte evolutie daarvan.

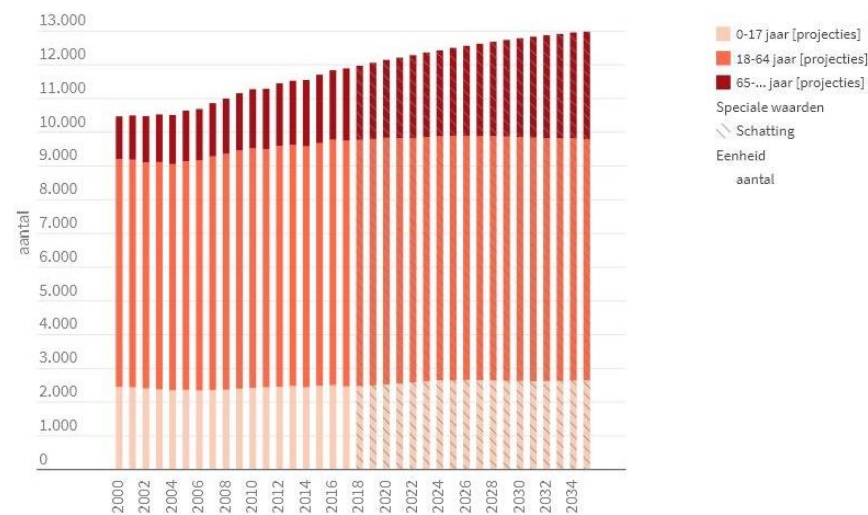
Evolutie demografische samenstelling

Indien we een blik werpen op de historische evolutie van demografische samenstelling, zien we dat er vooral een sterke groei is geweest bij de 65-plussers. Dit is een tendens die zich volgens de prognose van Statistiek Vlaanderen ook duidelijk zal doorzetten in Rijkevorsel. Bij de jongeren en de actieve beroepsbevolking blijven de aantallen relatief stabiel.



Bron: Statistiek Vlaanderen - Bevolkingsprojecties | provincies.incijfers.be

Figuur 11: inwonersaantal – historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035



Bron: Statistiek Vlaanderen - Bevolkingsprojecties | provincies.incijfers.be

Figuur 12: bevolking naar leeftijd - historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035

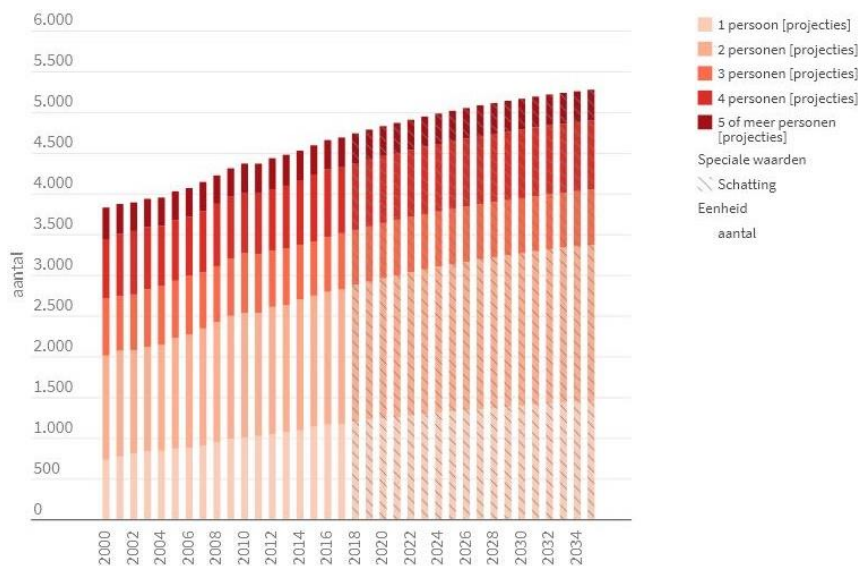
Huishoudens

Groei aantal huishoudens

Volgens de huishoudensprognose van Statistiek Vlaanderen zou het aantal huishoudens tussen 2020 en 2035 groeien van 4.827 tot 5.274. Dit is een toename van in totaal **447** huishoudens. Houden we rekening met het effectief aantal huishoudens in 2020 bedraagt de groeiprognose 415 huishoudens.

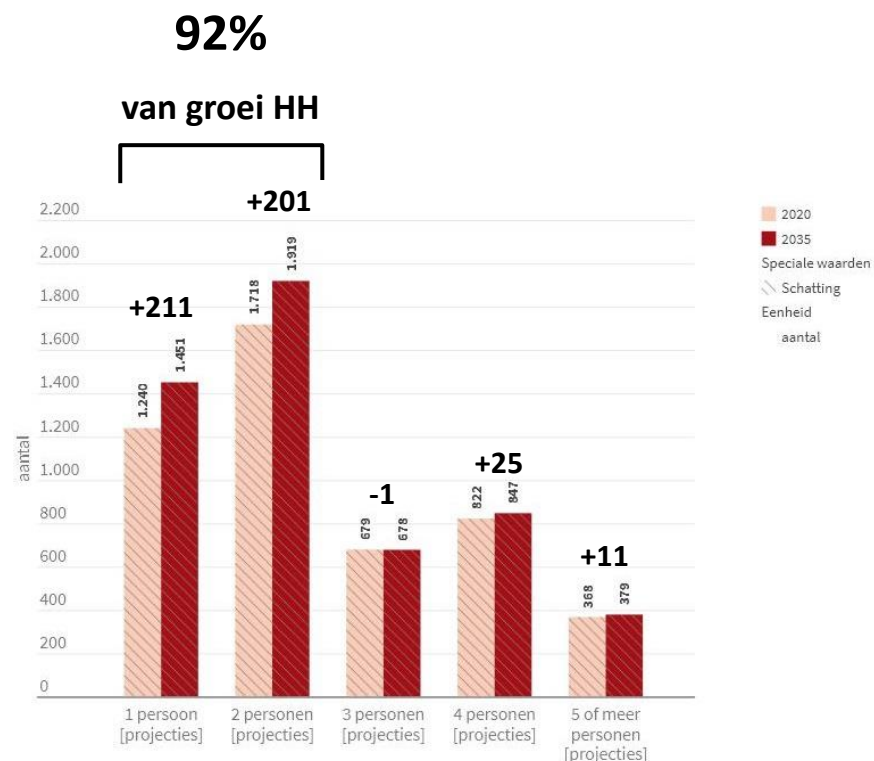
Evolutie samenstelling huishoudens

In het voorgaande is al naar voor gekomen dat er een groot aandeel van huishoudens met 1 of 2 personen is. Er wordt naar de toekomst vooral ook een verdere groei verwacht in deze 1- en 2-persoonshuishoudens. Het aantal huishoudens met meer dan 2 personen blijft in aantal relatief stabiel.



Bron: Statistiek Vlaanderen - Huishoudprojecties | provincies.incijfers.be

Figuur 13: aantal huishoudens - historisch overzicht en vooruitzichten tot 2035



Bron: Statistiek Vlaanderen - Huishoudprojecties | provincies.incijfers.be

Figuur 14: aantal personen in huishouden - vergelijking situatie 2020 en prognose 2035

Woonbehoeften

Woonbehoeften tot 2035 op basis van groeiprognose huishoudens

De bevolking in Rijkvorsel zou evolueren van 12.223 in 2020 tot 12.966 in 2035, met een groei van het aantal huishoudens van 4.827 tot 5.274. Indien we de woonbehoefte relateren aan het aantal huishoudens, betekent dit dat er in Rijkvorsel een woonbehoefte is van **447 bijkomende woonegelegenheden** tot 2035.

Ter vergelijking: In het kader van het RSPA werd in het verleden voor Rijkvorsel een taakstelling inzake woningbehoefte opgegeven van 459 woningen voor de periode 2007-2022. Dit is een gelijkaardige behoefte voor een periode van 15 jaar. Uit de cijfers van de huishoudensprognose blijkt anderzijds dat er tussen 2007 en 2022 een groei van 4141 huishoudens naar 4905 verwacht wordt, een stijging van 764 huishoudens. Uit de gegevens van de statistiek van bouwvergunningen (Statbel) blijkt dat in de periode 2007 tot 2017 al 782 vergunningen voor woonegelegenheden in nieuwbouw werden afgeleverd. De huidige prognose tot 2035 is echter ook op deze trends gebaseerd.

Hieruit blijkt dat een gelijkaardige groei in het aantal huishoudens verwacht wordt als voor de periode 2007-2022 beleidsmatig vooropgesteld werd voor Rijkvorsel. Rekening houdend bovendien dat de prognose gebaseerd wordt op evolutie en trends uit voorgaande jaren waarin deze woonbehoefte in de praktijk overschreden werd, kan gemotiveerd worden dat de huishoudensprognose betrouwbaar gehanteerd kan worden als indicatie voor de woonbehoeften.

Dalende groei

We kunnen hierbij vaststellen dat er ten aanzien van de voorgaande jaren een groei verwacht wordt, die echter in dalende lijn evolueert. Deze dalende groei weerspiegelt zich in een afname van de groei van het aantal huishoudens over voor de perioden: 2020-2025 (188), 2025-2030 (148) en 2030-2035 (111).

Woningtype gerelateerd aan samenstelling huishoudens

Bovendien wordt verwacht dat de trend met betrekking tot de samenstelling van de huishoudens zich doorzet en dat de groei zich voornamelijk situeert bij de huishoudens met 1 of 2 personen (ruim 90%). Hierdoor mag verwacht worden dat de woonbehoeften zich met name uit in de behoefte aan hierop aangepaste woningtypes, al dan niet grondgebonden.

Aantal huishoudens	2020	2025	2030	2035
totaal	4827	5015	5163	5274
hh 1 persoon	1240	1322	1390	1451
hh 2 personen	1718	1809	1877	1919
hh 3 personen	679	677	675	678
hh 4 personen	822	833	843	847
hh 5 of meer personen	368	374	378	379

Tabel 3: huidige en verwachte aantal huishoudens - totaal en opgedeeld per grootte huishouden

Aantal huishoudens	groei 2020-2025	groei 2025-2030	groei 2030-2035
totaal	188	148	111
hh 1 persoon	82	68	61
hh 2 personen	91	68	42
hh 3 personen	-2	-2	3
hh 4 personen	11	10	4
hh 5 of meer personen	6	4	1

Tabel 4: verwachte groei aantal huishoudens – overzicht per periode van 5 jaar tot 2035

2.2 Ruimtelijk ontwikkelingspotentieel (mogelijke groei)

In dit luik willen we in beeld brengen wat het ruimtelijk ontwikkelingspotentieel is binnen de gemeente. Hiervoor gaan we op zoek naar waar er volgens de bestaande woonbestemmingen en het huidige beleid van de gemeente nog plannen of mogelijkheden zijn om bijkomende woningen te realiseren. Het is de bedoeling om dit dan later te confronteren met de woningbehoefte binnen de gemeente (zie eerder) om op die manier de groeiopgave voor Rijkvorschel scherp te kunnen stellen. Deze input is van groot belang om als bestuur strategische keuzes te kunnen maken over het ruimtelijke beleid in de woonkernen op haar grondgebied.

Om het ruimtelijk ontwikkelingspotentieel in de gemeente te inventariseren, wordt er gekeken naar een aantal elementen die hierin als bouwsteen fungeren:

- Aanbod in (grotere) geplande woonontwikkelingen
- Potentieel aanbod langs de uitgeruste wegen bestaande uit twee componenten:
 - Aanbod in de woongebieden in brede zin³
 - Aanbod in niet vervallen verkavelingen
- Potentieel aanbod in binnengebieden
- Potentieel aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen en tweegezinswoningen

³ Hiermee wordt bedoeld de woongebieden en woongebieden met landelijk karakter volgens het gewestplan en andere gebieden met een woonbestemming in RUP's of BPA's.

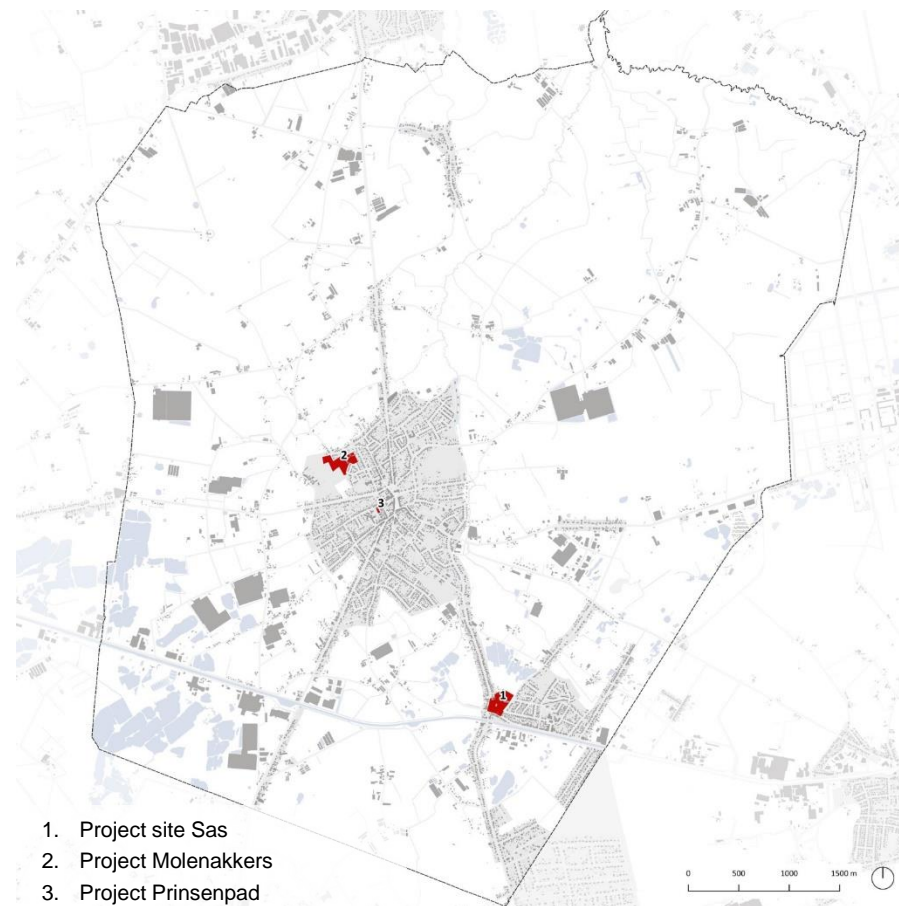
2.2.1 Aanbod in geplande woonontwikkelingen

Op het moment dat wij deze analyse hebben uitgevoerd, zijn er in de gemeente drie projecten gekend die op korte tot middellange termijn in de pijplijn zitten.⁴ Twee daarvan situeren zich in de kern Rijkevorsel. De derde betreft de herontwikkeling van de voormalige steenbakkerijsite Sas in de kern Sint-Jozef.

De drie projecten zullen samen een bijkomend woningaanbod realiseren van 152 wooneenheden. Onderstaande tabel geeft een gedetailleerd overzicht van het geplande aanbod in de verschillende projecten.

aanbod in geplande projecten op KT/MT	aantal
project site Sas	60
project Molenakkers (fase 1 en 2)	79
project Prinsenpad	13
totaal	152

Tabel 5: overzicht bijkomend woningaanbod in de geplande woonontwikkelingen op korte en middellange termijn



1. Project site Sas
2. Project Molenakkers
3. Project Prinsenpad

Figuur 15: situering (grotere) geplande woonontwikkelingen in de gemeente

⁴ Het gaat om projecten waarvoor al een vergunning is verleend of projecten die al een 'go' hebben gekregen van het bestuur (zogenaamd 'beslist beleid').

2.2.2 Potentieel aanbod langs uitgeruste weg

Potentieel aanbod in woongebied

Aanbod cf. bestaande percelering

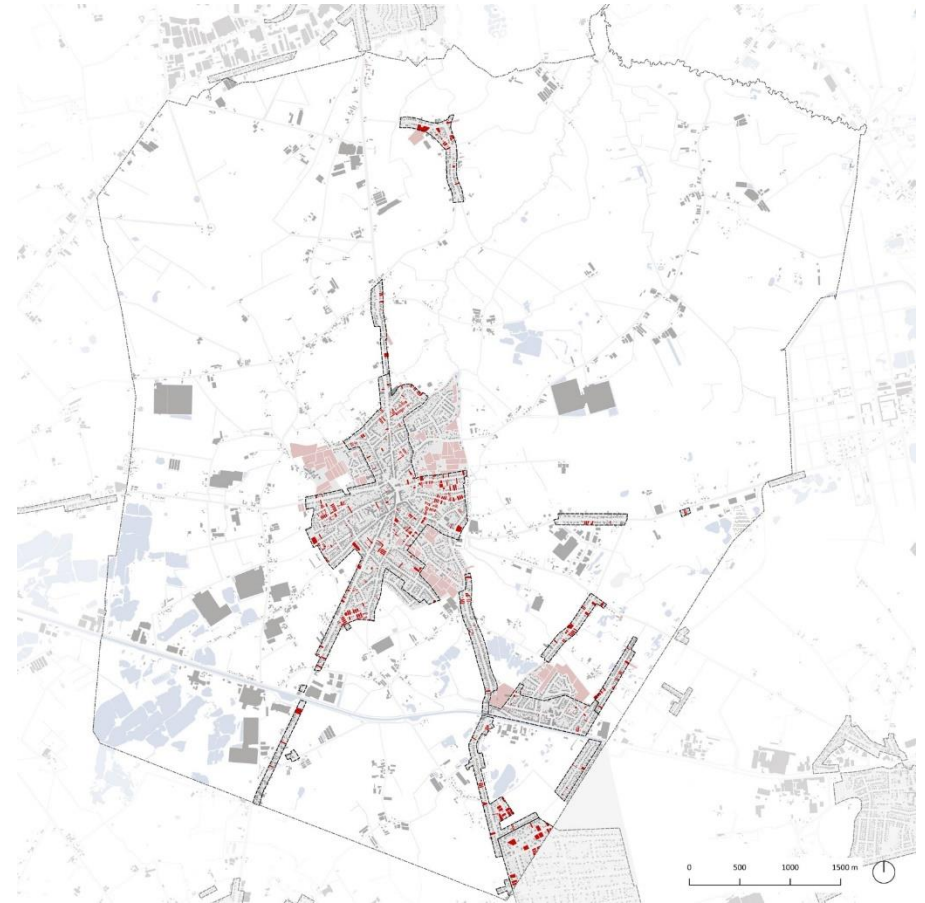
Om het aanbod langs uitgeruste weg in beeld te brengen, wordt er vertrokken van het register onbebouwde percelen (ROP). Het ROP brengt de actueel nog beschikbare onbebouwde gronden in kaart en geeft aldus een zicht op de totale hoeveelheid aan onbebouwde percelen binnen de gemeente. Uit deze dataset worden de percelen gefilterd die een woonbestemming hebben en die gelegen zijn langs een uitgeruste weg. Dit aanbod wordt weergegeven op Figuur 16.

In totaal gaat het om 402 percelen. Het overgrote deel van deze percelen situeert zich in de kern Rijkevorsel, maar ook in de linten en in het woonbos aan het zuidelijke uiteinde van de gemeente is er nog een noemenswaardig aanbod van onbebouwde percelen. In de kern Sint-Jozef is het bestaande aanbod aan vrije gronden vandaag eerder beperkt.

Onderstaande tabel geeft een gedetailleerd overzicht van het aanbod aan onbebouwde percelen langs een uitgeruste weg.

bestaand aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	aantal
percelen in kern Rijkevorsel	263
percelen in kern Sint-Jozef	18
percelen buiten de kernen	121
totaal	402

Tabel 6: overzicht bestaande onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied



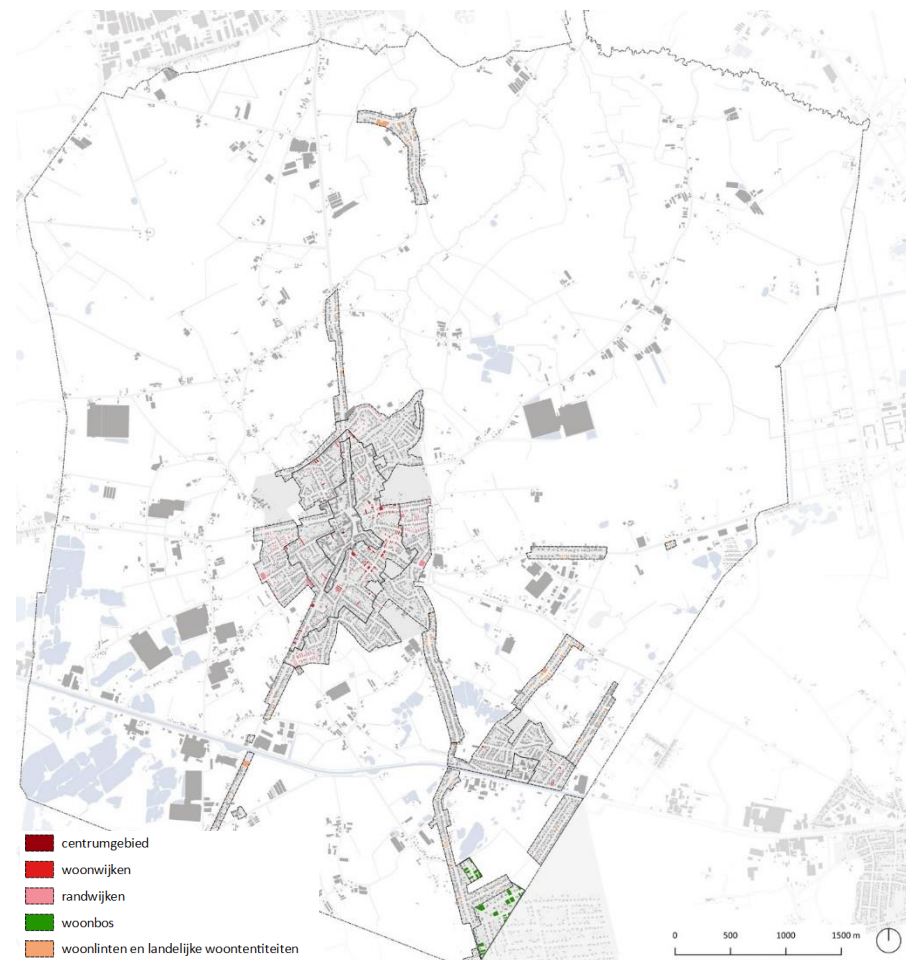
Figuur 16: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied

Aanbod rekening houdend met mogelijkheden perceelsplitsing

Bij de percelen die in de vorige stap geïnventariseerd werden, zitten diverse percelen die door hun breedte in aanmerking komen om verder opgedeeld te worden. Deze kunnen m.a.w. ruimte bieden aan meerdere woontiteiten.

Om te kunnen inschatten hoeveel bijkomende bebouwingmogelijkheden er potentieel zijn door opdeling van de brede percelen, is het nodig om de percelen uit de vorige stap naast het schetsontwerp van het RUP woonomgevingen⁵ te leggen en na te gaan in welke 'woonomgeving' de diverse percelen zich precies situeren⁶. In het RUP wordt immers vastgelegd volgens welke typologie er gebouwd kan worden, en dus ook welke minimale perceelsbreedte hiervoor vereist is.

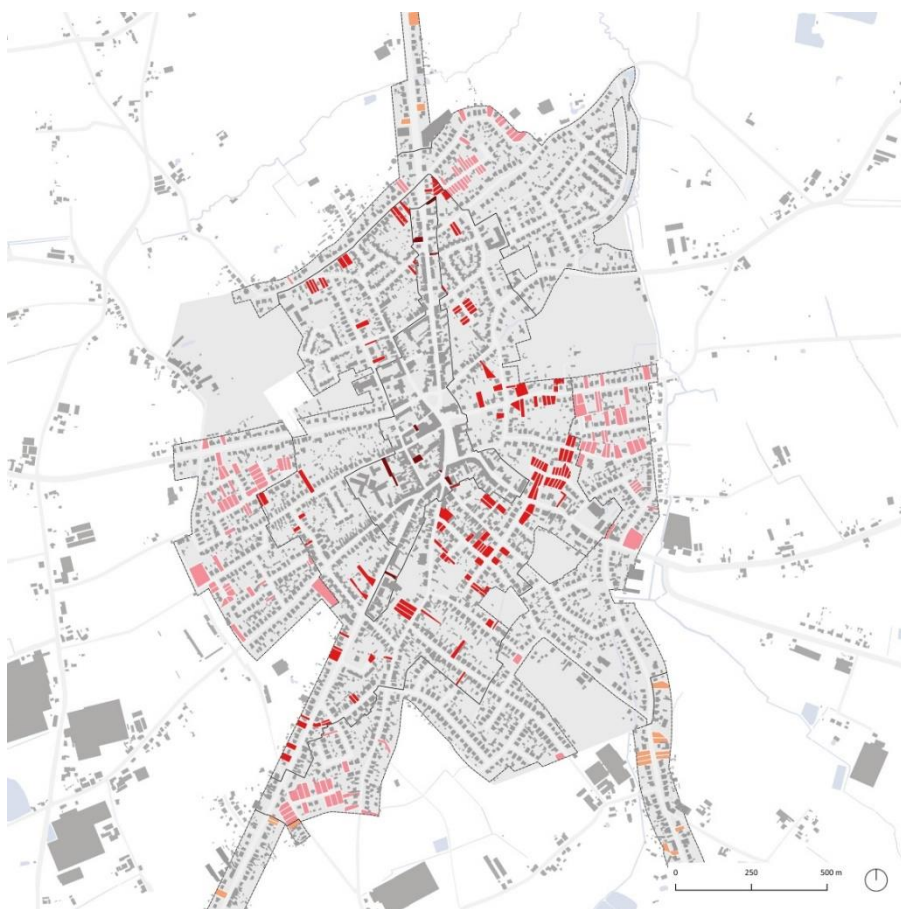
Voor elk perceel werd er nagegaan in welke woonomgeving het gelegen is. Figuur 17 geeft een totaaloverzicht van hoe de onbebouwde percelen ingedeeld zijn volgens het ontwerpplan van het RUP. Figuur 18 en Figuur 19 zoomen in op de twee woonkernen.



Figuur 17: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen

⁵ Tot op heden wordt het woonomgevingsplan en het richtlijnenhandboek in de vergunningspraktijk gehanteerd i.f.v. de beoordeling van omgevingsaanvragen. In de voorliggende oefening is er echter voor gekozen om bij de aanbodanalyse te werken met het schetsontwerp van het RUP woonomgevingen. Dit is het RUP dat momenteel in opmaak is om het woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek juridisch te gaan verankeren in een

gecodeerd instrument. In het schetsontwerp RUP zijn al een aantal gerichte bijstellingen gebeurd t.o.v. het woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek.



- centrumgebied
- woonwijken
- randwijken
- woonbos
- woonlinten en landelijke woontentiteiten

Figuur 18: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen – zoom kern Rijkvorsel



- centrumgebied
- woonwijken
- randwijken
- woonbos
- woonlinten en landelijke woontentiteiten

Figuur 19: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen – zoom kern Sint-Jozef en omgeving

Via een GIS-analyse werd vervolgens in beeld gebracht welke percelen voldoende breed zijn om verder op te splitsen in meerdere kavels, rekening houdend met de minimale perceelsbreedte die binnen elke zone conform het schetsontwerp van het RUP woonomgevingen van toepassing is.

Uit deze analyse blijkt dat er via perceelsopsplitsing in theorie 72 extra woonkavels binnen de gemeente gecreëerd kunnen worden. In totaal komt zo het potentieel aanbod langs uitgeruste weg in woongebied te liggen op **480** (zie Tabel 8)

bestaand aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	aantal
centrumgebied	10
woonwijken	145
randwijken	126
woonlinten en landelijke woonentiteiten	99
woonbos	22
totaal	402

Tabel 7: aanbod bestaande onbebouwde percelen ingedeeld volgens ligging op het woonomgevingsplan

potentieel aanbod langs uitgeruste weg in woongebied rekening houdend met mogelijke opsplitsing in meerdere percelen*	aantal
centrumgebied	15
woonwijken	188
randwijken	133
woonlinten en landelijke woonentiteiten	122
woonbos	22
totaal	480

Tabel 8: potentieel aanbod aan onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woongebied rekening houdend met mogelijkheden tot opsplitsing in meerdere percelen

* Perceelsopsplitsing cf. de geldende minimale perceelsbreedte in de verschillende zones volgens het schetsontwerp RUP woonomgevingen:

- centrumgebied: minimum 6 m (gesloten bebouwing)
- woonwijken: minimum 10 m (halfopen bebouwing)
- randwijken: minimum 13 m (open bebouwing)
- woonlinten en landelijke woonentiteiten: minimum 15 m (open bebouwing)
- woonbos: minimum 30 m (open bebouwing)

Aanbod in woonuitbreidingsgebied

Voor het aanbod in woonuitbreidingsgebied wordt een vergelijkbare oefening gedaan als in het woongebied (zie vorige punt). Het ROP wordt opnieuw als basis gebruikt. Uit de dataset worden de onbebouwde percelen gefilterd die gelegen zijn in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling. De onbebouwde percelen die buiten een verkaveling liggen, komen immers in principe⁷ niet in aanmerking om bebouwd te worden.

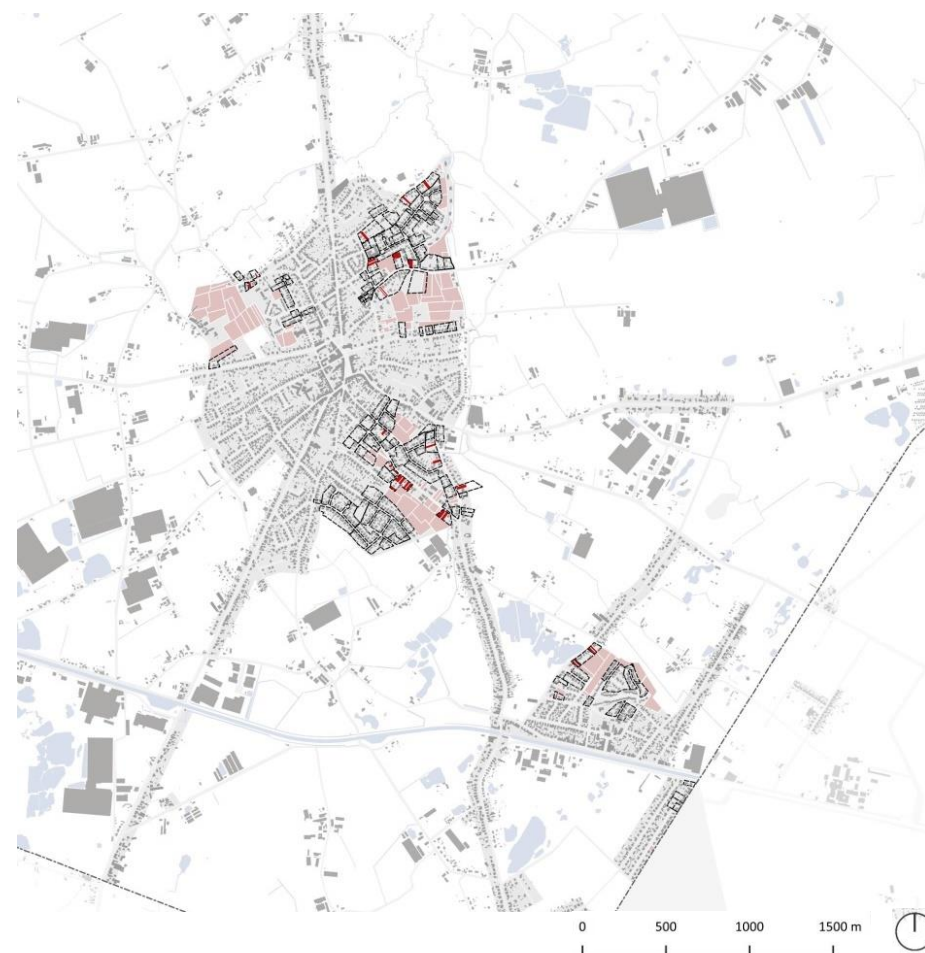
Het is voor deze percelen niet nodig om na te gaan of ze in aanmerking komen om verder opgedeeld te worden in meerdere kavels. Er wordt vanuit gegaan dat de bestaande percelering in de verkavelingen ongewijzigd blijft. Bovendien is het in de meeste gevallen feitelijk ook zo dat de percelen in de verkavelingen qua omvang al gedimensioneerd zijn op één woning.

Uit de oefening blijkt dat het aanbod in woonuitbreidingsgebied bestaat uit **30** onbebouwde percelen langs een uitgeruste weg. Onderstaande tabel geeft een gedetailleerd overzicht van hoe dit aanbod verdeeld is over de woonkernen binnen de gemeente.

bestaand aanbod langs uitgeruste weg in woonuitbreidingsgebied	aantal
percelen in kern Rijkvorsel	25
percelen in kern Sint-Jozef	5
percelen buiten de kernen	0
totaal	30

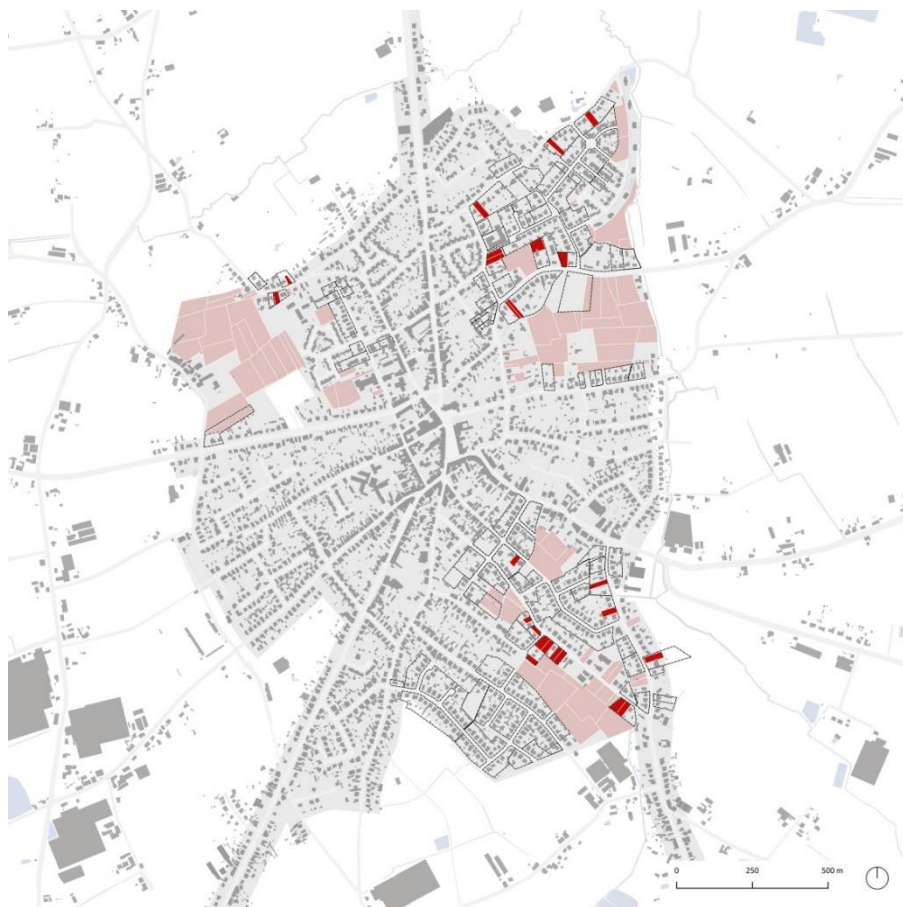
Tabel 9: overzicht bestaande onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied

⁷ In woonuitbreidingsgebied zijn er wel mogelijkheden om groepswooningbouw te voorzien, maar dit wordt hier buiten beschouwing gelaten. Het bestuur wil niet dat de woonuitbreidingsgebieden nog verder worden aangesneden. Dit is een beleidskeuze die al meegenomen is in de voorbereidingen van het RUP woonomgevingen.



Figuur 20: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-vervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied⁸

⁸ De zwarte stippellijnen op de figuur zijn de contouren van de goedgekeurde, niet-vervallen verkavelingen. Deze inventaris van de verkavelingen die gebruikt werd, omvat wel uitsluitend de verkavelingen tot 01.01.2007. Mogelijk zijn er vanaf 2007 nog bijkomende verkavelingen goedgekeurd in WUG. Deze hebben we binnen deze oefening niet in rekening kunnen brengen.



Figuur 21: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-ervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied – zoom kern Rijkevorsel



Figuur 22: onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in een goedgekeurde, niet-ervallen verkaveling in woonuitbreidingsgebied – zoom kern Sint-Jozef

2.2.3 Potentieel aanbod in binnengebieden

In dit deel bekijken we welk theoretisch ontwikkelingspotentieel de binnengebieden in de kernen van Rijkvorsel herbergen. Aangezien er bij het bestuur vooral een grote bezorgdheid is over de mogelijke impact van 'specifieke' projectaanvragen op de draagkracht en de leefbaarheid van de woonkernen, vormt dit een belangrijk onderdeel van de analyse.

Methodiek

Om het potentiële aanbod in de binnengebieden te becijferen, volgen we een getrapte methodiek. Deze bestaat uit vier stappen die in wat volgt nader worden geduid.

Stap 1: scoping van de binnengebieden

In een eerste stap gaan we na in welke bouwblokken⁹ er na aftrek van de 'schil' (i.e. de randen van het bouwblok met bestaande percelen en bebouwing gelegen langs de omringende straten) ontwikkelbare ruimte overblijft. Het is de bedoeling om in dit stadium het theoretisch potentieel zo breed mogelijk te inventariseren. Een verdere verfijning komt aan bod in de volgende stappen.

In elk bouwblok wordt er rekening gehouden met een schil van ca. 35 m. Deze maat is afgestemd op de bouwprofielen die in de gemeente worden gehanteerd in combinatie met een voldoende grote tuin en voortuin (cf. het richtlijnenhandboek / schetsontwerp RUP en verordening). Het overige gedeelte in het bouwblok wordt afgebakend als een binnengebied met theoretisch potentieel. De scoping gebeurt in de woonkernen op het gewestplan en beperkt zich tot de gebieden die op het gewestplan bestemd zijn als woongebied. De woonuitbreidingsgebieden worden buiten beschouwing gelaten omdat het bestuur niet wenst dat deze gebieden onnodig verder worden aangesneden.

Figuur 23 en Figuur 24 geven weer welke binnengebieden er bij de scoping in beeld komen.

⁹ Een bouwblok is een overwegend bebouwde ruimte die bestaat als een verzameling van aan elkaar grenzende percelen, omringd door straten en/of natuurlijke grenzen.

Stap 2: Verfijning selectie binnengebieden

De binnengebieden uit de eerste stap worden meer in detail gescreend op basis van hun ruimtelijke kenmerken.

Eenzijds worden bepaalde binnengebieden gedeeltelijk of als geheel uitgesloten indien uit de screening blijkt dat deze ruimtelijk ongeschikt zijn om te ontwikkelen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien het binnengebied een te beperkte omvang of een onbruikbare vorm heeft, of indien het reeds in belangrijke mate ontwikkeld of ingevuld is.

Anderzijds worden de contouren van de gebieden in dit stadium waar nodig gericht bijgestuurd rekening houdend met de reële structuur en/of invulling van de gebieden. Zo worden de contouren zoveel mogelijk afgestemd op de feitelijke perceelsgrenzen of op de bestaande toestand. In bepaalde gevallen kan de contour ook uitgebreid worden en kunnen ook percelen in de schil geïntegreerd worden in de afbakening indien deze duidelijk gerelateerd (kunnen) zijn aan het binnengebied.

Figuur 25 en Figuur 26 geven weer welke gebieden er na de verfijning in stap 2 weerhouden worden.



Figuur 23: aanbodanalyse binnengebieden | stap 1 - scoping binnengebieden in kern Rijkevorsel



Figuur 24: aanbodanalyse binnengebieden | stap 1 - scoping binnengebieden in kern Sint-Jozef



Figuur 25: aanbodanalyse binnengebieden | stap 2 – verfijning binnengebieden in kern Rijkevorsel



Figuur 26: aanbodanalyse binnengebieden | stap 2 – verfijning binnengebieden in kern Sint-Jozef

Stap 3: Binnengebieden met kansen op ontwikkeling

In deze derde stap worden de overblijvende gebieden nog verder onder de loep genomen om de selectie verder te trechteren. Het is de bedoeling om na deze stap vooral de gebieden met een reële kans op ontwikkeling over te houden. Naast de omvang en de afmetingen van de gebieden, wordt er nu ook rekening gehouden met andere aspecten zoals:

- Eigendomsstructuur:
Hoe versnipperd is de eigendomsstructuur? Hoe minder complex dit is, hoe groter de kans geacht wordt dat er een ontwikkeling van het gebied kan plaatsvinden.
- Ontsluitingsmogelijkheden:
Is het gebied eenvoudig te ontsluiten naar de omliggende wegenis rekening houdend met de bestaande toestand? Zijn er nog verschillende (delen van) percelen die hiervoor in aanmerking komen? Hoe meer mogelijkheden er zijn, hoe gunstiger dit is voor het ontwikkelingspotentieel.
- Huidige invulling:
Welke functies situeren zich vandaag in het gebied? Betreft het functies die eenvoudig kunnen worden verplaatst of opgegeven (bijv. achterliggende delen van zeer diepe tuinen, ongebruikte percelen) of situeren zich in het gebied functies die sterk verankerd zijn op deze plek?
- Gekende ontwikkelingsvragen:
Is de gemeente al gecontacteerd met vragen omtrent de mogelijkheden om een welbepaald gebied te ontwikkelen? Indien er al vragen of voorbesprekingen zijn geweest, wijst dit duidelijk op een reële ontwikkelingskans.
-

Na aftoetsing van de weerhouden binnengebieden aan de diverse haalbaarheidscriteria, blijven er in totaal nog 15 gebieden met een realistisch ontwikkelingspotentieel over. Deze zijn opgelijst in Tabel 10. Van deze gebieden situeren zich 14 in de kern Rijkvorschel en één in Sint-Jozef (zie Figuur 27 en Figuur 28).

nr	naam	opp. (m ²)
1	binnengebied Emiel Van Roeystraat	3770
2	binnengebied Vinkenpad-Bochtenstraat	3700
3	binnengebied Leopoldstraat	5272
4	binnengebied Hoogstraatseseenweg - Lindenweg	5037
5	binnengebied Eekhofstraat	6277
6	binnengebied Zoggebeekweg	4937
7	binnengebied Middelstede	3551
8	binnengebied Merelstraat	3797
9	binnengebied Hoge Akkers	4785
10	binnengebied Looiweg	5276
11	binnengebied Koekebakenvlaaienpad	2225
12	binnengebied Krokusweg	3185
13	binnengebied Tulpstraat	4048
14	binnengebied Mispelweg	2567
15	binnengebied Meir - Sint-Jozef	6010

Tabel 10: overzicht binnengebieden met een realistisch ontwikkelingspotentieel



Figuur 27: aanbodanalyse binnengebieden | stap 3 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Rijkvorsel



Figuur 28: aanbodanalyse binnengebieden | stap 3 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Sint-Jozef

Stap 4: bepalen ontwikkelingspotentieel in de binnengebieden

Nu de gebieden met een realistische kans in beeld zijn gebracht, willen we nagaan hoeveel woningen er theoretisch gezien gerealiseerd kunnen worden in de overblijvende binnengebieden. Net als bij de onbebouwde percelen langs een uitgeruste weg, grijpen we hiervoor terug naar het schetsontwerp van het RUP woonomgevingen. Hierin wordt immers bepaald welke woningdichtheden er gehanteerd kunnen worden in een welbepaalde woonomgeving.

Voor elk binnengebied werd er nagegaan in welke woonomgeving het gelegen is. Figuur 29 en Figuur 30 geven respectievelijk voor de kern Rijkevorsel en Sint-Jozef weer hoe de verschillende binnengebieden gepositioneerd zijn op het woonomgevingsplan. Vervolgens wordt op basis van de toegestane woningdichtheden die gehanteerd worden in het schetsontwerp RUP berekend hoeveel woningen er voorzien kunnen worden in elk gebied.

Er zijn voor het ontwikkelingspotentieel in de weerhouden binnengebieden twee berekeningen uitgevoerd. De twee berekeningswijzen hangen samen met de vork die in elke zone gehanteerd wordt voor wat de toegestane woningdichtheden betreft. Zo wordt enerzijds een minimaal scenario berekend waarbij er uitgegaan wordt van de 'basisdichtheden' in elke zone. De basisdichtheid is de woningdichtheid die sowieso in een welbepaalde zone wordt toegestaan. Anderzijds wordt er ook een maximaal scenario becijferd, waarbij er rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om de maximale dichtheid te verhogen indien er cumulatief voldaan wordt aan een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden. Deze mogelijkheid is immers ingebouwd in het schetsontwerp RUP (en eerder ook al in het woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek). Tabel 11 geeft voor elke zone de basisdichtheid weer en de absolute maximale dichtheid (samen met de voorwaarden om deze dichtheid te kunnen realiseren).

Uit de oefening blijkt dat er in de binnengebieden in de gemeente een realistisch ontwikkelingspotentieel is gaande van 138 woonentiteiten (cf. basisdichtheden – zie Tabel 12) tot 244 woonentiteiten (cf. verhoogde maximale dichtheden – zie Tabel 13).

Woonomgeving	Basis max. dichtheid	Absolute max. dichtheid
Centrumgebied	max. 35 wo/ha	max. 60 wo/ha
Woonwijken	max. 20 wo/ha	max. 35 wo/ha
Randwijken	max. 15 wo/ha	max. 30 wo/ha

Voorwaarden om de toegestane dichtheid te kunnen verhogen tot de bovenvermelde absolute max. dichtheden:

- 1 woning per ha per extra % publiek toegankelijke en autovrije plein- of groenzone bovenop de minimum vereiste oppervlakte
- woning per ha bij integratie van percelen aan een uitgeruste weg i.f.v. het creëren van een kwaliteitsvolle toegang tot het woonproject
- 1 woning per ha bij integratie van een waardevol gebouw in het project
- 1 woning per ha bij het voorzien van een bijkomende zinnvolle wandel- en fietsdoorsteek doorheen het woonproject
- 1 woning per ha per integratie van 2 sociale huisvestings- en/of budgetwoningen
- 5 woningen per ha in geval het een project betreft dat beschouwd kan worden als een vorm van gemeenschappelijk wonen

Tabel 11: overzicht toegestane dichtheden cf. het schetsontwerp RUP woonomgevingen



Figuur 29: aanbodanalyse binnengebieden | stap 4 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Rijkevorsel & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen



Figuur 30: aanbodanalyse binnengebieden | stap 4 – gebieden met realistisch ontwikkelingspotentieel in kern Sint-Jozef & ligging binnen het schetsontwerp RUP woonomgevingen

Aanbod in binnengebieden - berekening uitgaande van maximale dichtheid excl. voorwaardelijke verhoging dichtheid					
nr	naam	zone RUP	opp. (m ²)	maximale dichtheid	aantal woningen
1	binnengebied Emiel Van Roeystraat	centrumgebied	3770	35	13
2	binnengebied Vinkenpad-Bochtenstraat	centrumgebied	966	35	3
		woonwijken	2734	20	5
3	binnengebied Leopoldstraat	woonwijken	5272	20	11
4	binnengebied Hoogstraatseseenweg - Lindenweg	woonwijken	5037	20	10
5	binnengebied Eekhofstraat	woonwijken	6277	20	13
6	binnengebied Zoggebeekweg	woonwijken	4937	20	10
7	binnengebied Middelstede	woonwijken	1426	20	3
		randwijken	2125	15	3
8	binnengebied Merelstraat	woonwijken	3797	20	8
9	binnengebied Hoge Akkers	woonwijken	2443	20	5
		randwijken	2342	15	4
10	binnengebied Looiweg	centrumgebied	811	35	3
		woonwijken	4465	20	9
11	binnengebied Koekebakkenvlaaienpad	woonwijken	2225	20	4
12	binnengebied Krokusweg	woonwijken	3185	20	6
13	binnengebied Tulpstraat	woonwijken	1940	20	4
		randwijken	2108	15	3
14	binnengebied Mispelweg	randwijken	2567	15	4
15	binnengebied Meir - Sint-Jozef	centrumgebied	3381	35	12
		woonwijken	2629	20	5
totaal					138

Tabel 12: overzicht aanbod in binnengebieden - berekening cf. basisdichtheden

Aanbod in binnengebieden - berekening uitgaande van maximale dichtheid excl. voorwaardelijke verhoging dichtheid					
nr	naam	zone RUP	opp. (m²)	maximale dichtheid	aantal woningen
1	binnengebied Emiel Van Roeystraat	centrumgebied	3770	60	23
2	binnengebied Vinkenpad-Bochtenstraat	centrumgebied	966	60	6
		woonwijken	2734	35	10
3	binnengebied Leopoldstraat	woonwijken	5272	35	18
4	binnengebied Hoogstraatsesteenweg - Lindenweg	woonwijken	5037	35	18
5	binnengebied Eekhofstraat	woonwijken	6277	35	22
6	binnengebied Zoggebeekweg	woonwijken	4937	35	17
7	binnengebied Middelstede	woonwijken	1426	35	5
		randwijken	2125	30	6
8	binnengebied Merelstraat	woonwijken	3797	35	13
9	binnengebied Hoge Akkers	woonwijken	2443	35	9
		randwijken	2342	30	7
10	binnengebied Looiweg	centrumgebied	811	60	5
		woonwijken	4465	35	16
11	binnengebied Koekebakkenvlaaienpad	woonwijken	2225	35	8
12	binnengebied Krokusweg	woonwijken	3185	35	11
13	binnengebied Tulpstraat	woonwijken	1940	35	7
		randwijken	2108	30	6
14	binnengebied Mispelweg	randwijken	2567	30	8
15	binnengebied Meir - Sint-Jozef	centrumgebied	3381	60	20
		woonwijken	2629	35	9
totaal					244

Tabel 13: overzicht aanbod in binnengebieden - berekening cf. verhoogde dichtheden

Tussentijds totaal

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het aanbod binnen de eerste drie bouwstenen van de aanbodanalyse (i.c. aanbod in geplande projecten, aanbod langs uitgeruste weg, aanbod in binnengebieden). Dit is het aanbod exclusief het bijkomend aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen en tweegezinswoningen (zie verder in punt 2.2.4).

	#	%
aanbod geplande projecten	152	19%
aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	480	60%
aanbod in WUG (percelen gelegen in niet-vervallen verkavelingen)	30	4%
aanbod in binnengebieden*	138	17%
totaal	800	100%

* Becijfering uitgaande van basisdichtheden (excl. voorwaardelijke verhoging dichtheden)

Tabel 14: tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW' en TGW) - voorzichtige inschatting

	#	%
aanbod geplande projecten	152	17%
aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	480	53%
aanbod in WUG (percelen gelegen in niet-vervallen verkavelingen)	30	3%
aanbod in binnengebieden*	244	27%
totaal	906	100%

* Becijfering uitgaande van verhoogde maximale dichtheden (incl. voorwaardelijke verhoging dichtheden)

Tabel 15: tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) – ruimere inschatting

	#	%
aanbod in woonkern Rijkvorsel	551	69%
aanbod in woonkern Sint-Jozef	105	13%
aanbod buiten de woonkernen	144	18%
totaal	800	100%

Tabel 16: ruimtelijke spreiding tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) - voorzichtige inschatting

	#	%
aanbod in woonkern Rijkvorsel	645	71%
aanbod in woonkern Sint-Jozef	117	13%
aanbod buiten de woonkernen	144	16%
totaal	906	100%

Tabel 17: ruimtelijke spreiding tussentijds totaal aanbod (excl. effect MGW en TGW) - ruimere inschatting

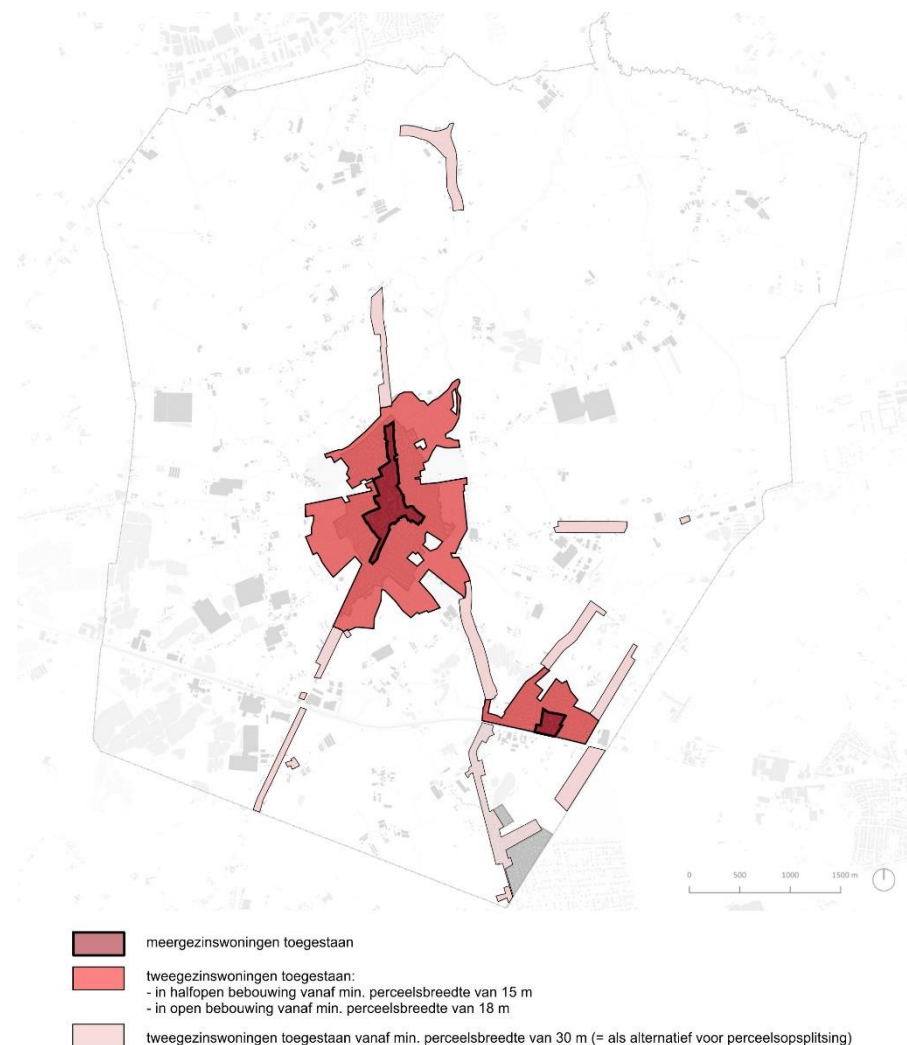
2.2.4 Potentieel aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen en tweegezinswoningen

In dit laatste onderdeel van de aanbodanalyse, maken we een inschatting van het aantal woningen dat in Rijkvorsel bijkomend gerealiseerd kan worden door de bouw van meergezinswoningen en tweegezinswoningen. Om dit te kunnen doen, hanteren we opnieuw het schetsontwerp van het RUP woonomgevingen als basis voor de analyse samen met de stedenbouwkundige verordening die parallel wordt opgesteld. Hierin wordt immers bepaald waar er meergezinswoningen en tweegezinswoningen kunnen worden gerealiseerd (in het RUP), en onder welke ruimtelijke randvoorwaarden dit toegestaan wordt (in de verordening). Op Figuur 31 wordt aangegeven wat de precieze mogelijkheden zijn cf. het schetsontwerp van het RUP en de verordening.

In Tabel 18 en Tabel 19 wordt de inschatting van het bijkomende aanbod in detail weergegeven respectievelijk voor de meergezinswoningen (MGW) en tweegezinswoningen (TGW). De inschatting is als volgt gebeurd:

- Al de percelen langs een uitgeruste weg in de zone 'centrumgebied' of in de zone 'woonwijken' of 'randwijken' bieden kansen om een MGW of een TGW te realiseren en worden aldus in de oefening meegenomen. De zone 'woonlinten en landelijke woonentiteit' wordt buiten beschouwing gelaten omdat een TGW hier uitsluitend wordt toegestaan op percelen die breed genoeg zijn om verder op te splitsen. Deze zijn hierdoor al eerder in de aanbodanalyse in rekening gebracht (zie 2.2.2).
- De verdichtingsmogelijkheden d.m.v. MGW'en of TGW'en worden zowel berekend voor de onbebouwde percelen (nieuwbouw) als bebouwde percelen (vervangbouw).
- Er worden realisatiegraden toegepast om een realistische inschatting te maken van het aantal bijkomende MGW'en en TGW'en dat er op korte tot middellange termijn gerealiseerd kan worden. Er wordt telkens gewerkt met een vork van aanmerkelijke realisatiegraden; het is immers niet mogelijk om op de realisatiegraden een precies getal te kleven.

Uit de analyse blijkt dat het potentieel bijkomend aanbod door toedoen van MGW'en en TGW'en ingeschat wordt op **141** entiteiten bij een voorzichtige inschatting. Bij een meer ambitieuze raming loopt dit zelfs op tot **368** entiteiten.



Figuur 31: mogelijkheden meergezinswoningen en tweegezinswoningen cf. schetsontwerp van het RUP woonomgevingen en de stedenbouwkundige verordening

verdichting d.m.v. meergezinswoningen potentieel bijkomend aanbod op onbebouwde percelen	aantal	realisatiegraad*	# extra wo/mgw**	bijkomend aanbod
onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in centrumgebied	15	60%	1,5	14
		70%	1,5	16
		80%	1,5	18

kern Rijkvorsel	kern Sint-Jozef
13	1
15	1
17	1

verdichting d.m.v. meergezinswoningen potentieel bijkomend aanbod op bebouwde percelen (vervanging bestaande woning)	aantal	realisatiegraad	#extra wo/mgw****	bijkomend aanbod
bebouwde percelen bebouwd met één woning in centrumgebied***	326	5%	2	33
		10%	2	65
		15%	2	98

kern Rijkvorsel	kern Sint-Jozef
29	4
58	8
86	11

verdichting d.m.v. meergezinswoningen totaal potentieel aanbod	
voorzichtige inschatting	46
hoge inschatting	116

kern Rijkvorsel	kern Sint-Jozef
41	5
103	13

* De toegepaste realisatiegraden maken een inschatting van welk aandeel van de percelen op korte tot middellange termijn bebouwd worden met een meergezinswoning. Op onbebouwde percelen wordt de realisatiegraad vrij hoog genomen; hier ligt de weg immers volledig vrij om een nieuwbouw appartementsgebouw te voorzien. Op bebouwde percelen ligt de realisatiegraad lager omdat hier eerst een bestaand gebouw gesloopt zal moeten worden vooraleer er een meergezinswoning kan worden gerealiseerd.

** Aanname dat er op een onbebouwd perceel cf. de toegestane bouwprofielen in het centrumgebied een meergezinswoning met gemiddeld 2,5 woningen kan worden gerealiseerd. In de voorgaande becijfering van het aanbod is er reeds één woning in rekening gebracht (cf. hoofdstuk 2.2.2); deze is in de toegepaste factor dus in mindering gebracht.

*** Cf. de percelen die volgens het Centraal Referentieadressenbestand (CRAB) slechts één adres hebben én die niet gelegen zijn op een site met een publieke functie.

**** Aanname dat er op een bebouwd perceel cf. de toegestane bouwprofielen in het centrumgebied een meergezinswoning met gemiddeld 3 woningen kan worden gerealiseerd. Deze factor wordt hier hoger genomen dan bij de onbebouwde percelen omdat er bij de bestaande bebouwde percelen ook een aandeel bredere terreinen vervat zit waarop meer entiteiten gerealiseerd kunnen worden. Aangezien het hier bebouwde percelen betreft, wordt de bestaande woning in mindering gebracht in de toegepaste factor.

Tabel 18: inschatting potentieel bijkomend aanbod t.g.v. de realisatie van meergezinswoningen

verdichting d.m.v. tweegezinswoningen potentieel bijkomend aanbod op onbebouwde percelen	aantal	realisatiegraad*	# extra wo/tgw**	bijkomend aanbod
onbebouwde percelen langs uitgeruste weg in woonwijken en randwijken***	321	10%	1	32
		15%	1	48
		20%	1	64

kern Rijkevorsel	kern Sint-Jozef
30	2
45	3
60	4

verdichting d.m.v. tweegezinswoningen potentieel bijkomend aanbod op bebouwde percelen (vervanging bestaande woning)	aantal	realisatiegraad	#extra wo/tgw****	bijkomend aanbod
bebouwde percelen bebouwd met één woning in woonwijken en randwijken****	2504	2,5%	1	63
		5,0%	1	125
		7,5%	1	188

kern Rijkevorsel	kern Sint-Jozef
51	11
103	22
154	34

verdichting d.m.v. tweegezinswoningen totaal potentieel aanbod	
voorzichtige inschatting	95
hoge inschatting	252

kern Rijkevorsel	kern Sint-Jozef
81	13
214	38

* De realisatiegraden die we hebben toegepast bij de tweegezinswoningen liggen lager dan bij de meergezinswoningen. Dit komt vooreerst omdat de burger nog niet zo vertrouwd is met deze 'kleinschalige' variant van de meergezinswoning. Ook vanuit de hoek van de ontwikkelaars is er nog maar in beperkte mate ingesprongen op deze woningtype (mogelijk ook minder interessante woningvorm vanuit hun perspectief).

** Bij een tweegezinswoning worden er twee entiteiten per woonperceel voorzien. In de voorgaande becijfering van het aanbod is er reeds één woning in rekening gebracht; deze is in de toegepaste factor dus in mindering gebracht.

*** Percelen in woonbos worden niet meegerekend omdat tweegezinswoningen hier niet zijn toegestaan. Percelen in woonlinten worden evenmin meegerekend omdat tweegezinswoningen hier enkel mogelijk zijn als alternatief voor perceelsopsplitsing (dus vanaf een perceelsbreedte van 30 m).

**** Cf. de percelen die volgens het Centraal Referentieadressenbestand (CRAB) slechts één adres hebben én die niet gelegen zijn op een site met een publieke functie.

***** In tegenstelling tot bij de meergezinswoningen wordt hier niet gewerkt met een hogere factor die rekening houdt met een aandeel bredere terreinen. Om meer entiteiten te kunnen realiseren, is er bij tweegezinswoningen immers ineens een veel breder terrein nodig waarop twee afzonderlijke gebouwen gerealiseerd kunnen worden..

Tabel 19: inschatting potentieel bijkomend aanbod t.g.v. de realisatie van tweegezinswoningen

2.2.5 Conclusie ontwikkelingspotentieel

Uit de aanbodanalyse blijkt dat het ontwikkelingspotentieel in de gemeente nog zeer groot is. Tabel 20 en Tabel 21 geven een overzicht van het totale potentieel indien men de vier onderzochte pijlers van de aanbodanalyse optelt. In een minimaal scenario wordt het aanbod becijferd op **941** (i.e. scenario met basisdichtheden voor de binnengebieden en voorzichtige inschatting effect MGW en TGW). In een maximaal scenario wordt dit zelfs **1274** (i.e. scenario met verhoogde maximale dichtheden voor de binnengebieden en ruimere inschatting effect MGW en TGW).

Als we dit ontwikkelingspotentieel vergelijken met de woningbehoefte (i.c. **447** bijkomende woonegelegenheden - zie 2.1.2), dan zien we dat het aanbod binnen de bestaande juridische voorraad aan woongebieden ruimschoots voldoende is om deze behoefte te kunnen opvangen. Het aanbod is bijna twee tot drie keer groter dan de woningbehoefte (tot 2035). We zien ook dat het aanbod in de geplande projecten en langs de uitgeruste wegen in principe al volstaat om antwoord te bieden op de behoefte.

De confrontatie van behoefte en aanbod maakt ook duidelijk dat het helemaal niet nodig is om in de nabije toekomst de woonuitbreidingsgebieden in de gemeente verder aan te snijden om een bijkomend woonaanbod te creëren. Zoals gesteld zijn er voldoende mogelijkheden in de eigenlijke woongebieden.

	#	%
aanbod geplande projecten	152	16%
aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	480	51%
aanbod in WUG (percelen gelegen in niet-ervallen verkavelingen)	30	3%
aanbod in binnengebieden*	138	15%
bijkomend aanbod t.g.v. realisatie MGW en TGW**	141	15%
totaal	941	100%

* Becijfering uitgaande van basisdichtheden (excl. voorwaardelijke verhoging dichtheden)

** Voorzichtige inschatting effect MGW en TGW met lage realisatiegraden

Tabel 20: totale aanbod in de gemeente - voorzichtige inschatting

	#	%
aanbod geplande projecten	152	12%
aanbod langs uitgeruste weg in woongebied	480	38%
aanbod in WUG (percelen gelegen in niet-ervallen verkavelingen)	30	2%
aanbod in binnengebieden*	244	19%
bijkomend aanbod t.g.v. realisatie MGW en TGW**	368	29%
totaal	1274	100%

* Becijfering uitgaande van verhoogde maximale dichtheden (incl. voorwaardelijke verhoging dichtheden)

** Ruimere inschatting effect MGW en TGW met hogere realisatiegraden

Tabel 21: totale aanbod in de gemeente – ruimere inschatting

	#	%
aanbod in woonkern Rijkvorsel	674	72%
aanbod in woonkern Sint-Jozef	123	13%
aanbod buiten de woonkernen	144	15%
totaal	941	100%

Tabel 22: ruimtelijke spreiding totale aanbod in de gemeente - voorzichtige inschatting

	#	%
aanbod in woonkern Rijkvorsel	962	76%
aanbod in woonkern Sint-Jozef	168	13%
aanbod buiten de woonkernen	144	11%
totaal	1274	100%

Tabel 23: ruimtelijke spreiding totale aanbod in de gemeente - ruimere inschatting

2.3 Is Rijkvorschel voorzien op de verwachte en/of mogelijke groei?

In het voorgaande werd enerzijds in beeld gebracht welke groei er vanuit de demografische evoluties in de gemeente verwacht wordt en wat dit concreet betekent voor de woningbehoefte op middellange termijn (i.e. de groeivraag). Anderzijds werd ook onderzocht welke groei er in theorie mogelijk is binnen de bestaande juridische voorraad aan woonbestemmingen (i.e. de groeimogelijkheden).

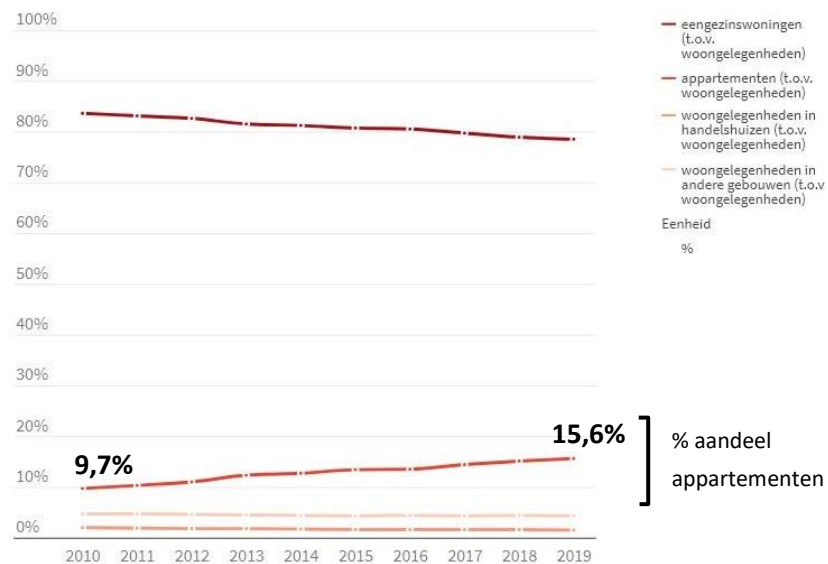
In het voorliggende hoofdstuk willen we nagaan in hoeverre Rijkvorschel voorzien is op de verdere groei die de gemeente mogelijk te wachten staat. Hiervoor wordt de verwachte en/of de mogelijke groei op een aantal vlakken afgetoetst. De inzichten vanuit deze aftoetsing kunnen richtinggevend of grenstellend zijn voor het ruimtelijk woonbeleid dat de gemeente naar de toekomst zal voeren.

2.3.1 Groei en woningaanbod

Bestaande woningaanbod

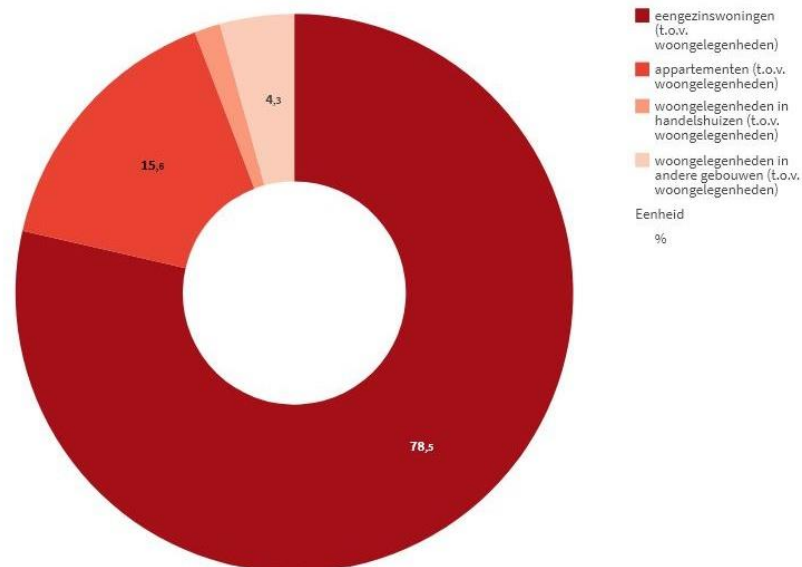
Rijkevorsel telt in totaal 5.069 woonegelegenheden. Het grootste deel van het woningbestand bestaat uit eengezinswoningen (ca. 78,5 %).

Indien men kijkt naar de evolutie van het onderlinge aandeel van de verschillende woningtypes, kan men merken dat er het laatste decennium een significante toename is geweest van het aandeel van appartementen. Waar het aandeel appartementen in 2010 nog 9,7% bedroeg, vertegenwoordigen deze in 2019 al 15,6% van het woningbestand in de gemeente.



Bron: Kadaster van de FOD Financiën | provincies.incijfers.be

Figuur 32: evolutie aandeel woningtypen (% t.o.v. totaal) - periode 2010-2019



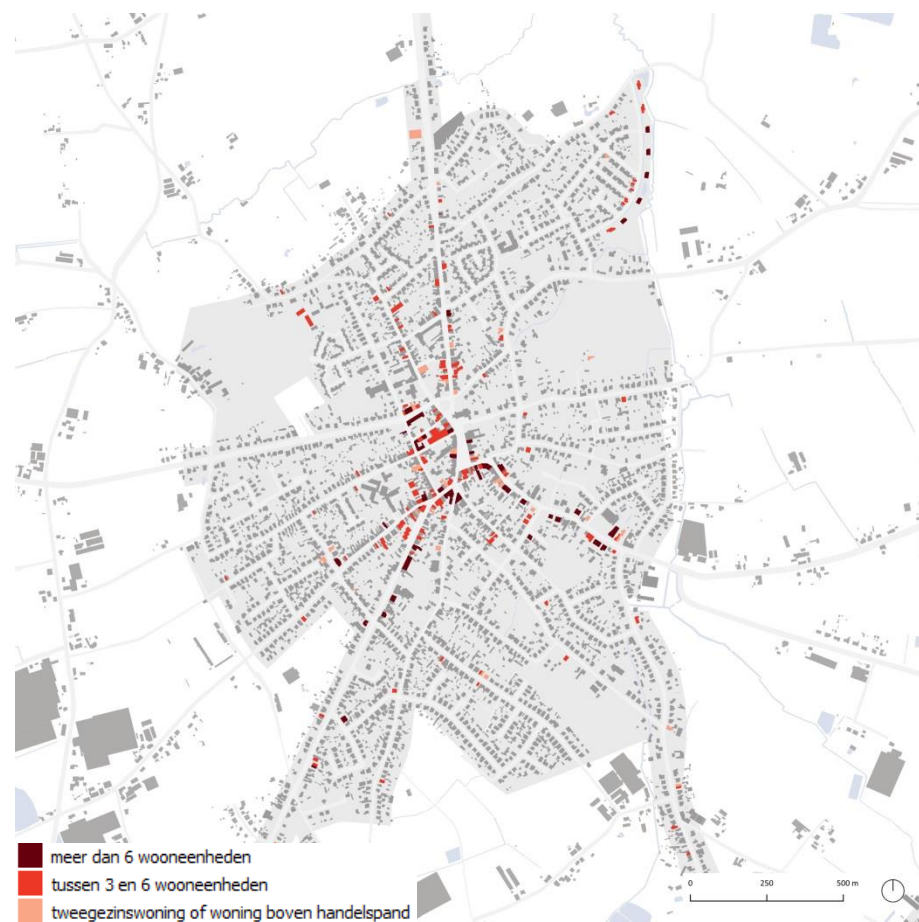
Bron: Kadaster van de FOD Financiën | provincies.incijfers.be

Figuur 33: woningen in Rijkevorsel naar woningtype (% t.o.v. totaal) - situatie 2019 (bron: provincie in cijfers)

Woningen naar woningtype 2019 - Rijkevorsel	%
eengezinswoningen (t.o.v. woonegelegenheden)	78,5
appartementen (t.o.v. woonegelegenheden)	15,6
woonegelegenheden in handelshuizen (t.o.v. woonegelegenheden)	1,5
woonegelegenheden in andere gebouwen (t.o.v. woonegelegenheden)	4,3

Tabel 24: woningen in Rijkevorsel naar woningtype (% t.o.v. totaal) - situatie 2019 (bron: provincie in cijfers)

Figuur 34 en Figuur 35 geven weer waar de meergezinswoningen zich situeren binnen de twee kernen van Rijkevorsel. In de kern Rijkevorsel situeren deze zich voornamelijk in het centrum en langs de voornaamste invalswegen. In Sint-Jozef is dit vooral in de centrumstraat Meir en langs de kanaalkant.



Figuur 34: situering meergezinswoningen in kern Rijkevorsel



Figuur 35: situering meergezinswoningen in kern Sint-Jozef

Groei en woningaanbod

In hoofdstuk 2.1 is naar voor gekomen dat dat het merendeel van de huishoudens in Rijkevorsel qua samenstelling vandaag bestaat uit huishoudens met 1 of 2 personen. Binnen de gemeente kan ca. 61% van de huishoudens tot deze groep gerekend worden. Naar de toekomst wordt vooral ook een verdere groei verwacht in deze 1- en 2-persoonshuishoudens (ruim 90% van de verwachte groei). Het aantal huishoudens met meer dan 2 personen blijft in aantal relatief stabiel.

Als we dit gegeven vergelijken met het bestaande woningaanbod, kunnen we voorzichtig stellen dat er toch enigszins een mismatch is tussen het woningaanbod en de huishoudenstypes die het sterkst vertegenwoordigd zijn in de gemeente. Het merendeel van de woningen in Rijkevorsel betreft immers grondgebonden eengezinswoningen. Deze zijn over het algemeen op maat van grotere gezinnen. Het aandeel woningtypes gericht op alleenstaanden of kleinere gezinnen is vandaag nog relatief beperkt in aantal.

Om een antwoord te kunnen bieden op de verwachte aangroei van kleinere huishoudens, lijkt het nodig om naar de toekomst voldoende sterk te gaan inzetten op woningtypes die hierop zijn afgestemd. Dit wordt des te belangrijker met de sterk stijgende woningprijzen en de actuele problematiek van betaalbare huisvesting. De afgelopen jaren is het aanbod aan kleinere woningen al wel sterk gegroeid. Dit weerspiegelt zich duidelijk in de toename van het aandeel appartementen (zie Figuur 32), die meestal kleinere huishoudens als doelgroep hebben. Een pijnpunt is echter dat de woonkwaliteit van de appartementen vaak nog te wensen overlaat, en dat de appartementsgebouwen zich qua schaal en verschijningsvorm niet altijd even goed inpassen in het bestaande dorpsweefsel. Hoewel het dus niet mis is dat er meer kleinere woonvormen gebouwd worden, is het wel van belang om sterker te waken over de kwaliteit van deze ontwikkelingen en deze als gemeente goed te registreren. Tegelijk moet ook worden benadrukt dat appartementen niet het enige mogelijke antwoord vormen op de vraag naar kleinere woningen. Er zijn diverse nieuwere woonvormen die ook inspelen op dit segment van kleinere huishoudens (bijv. cohousing, kangoeroewoningen, etc.). Deze kunnen binnen het ruimtelijke beleid ook gefaciliteerd worden.

2.3.2 Groei en voorzieningen

2.3.2.1 Scholen

Bestaande scholenaanbod

In Rijkevorsel zijn er scholen voor kleuters en lager onderwijs. Kleuters kunnen terecht in het Het Moleke, Het Klein Moleke en Het Kompas. De lagere scholen in de gemeente zijn De Wegwijzer, Sint-Luciaschool en Het Kompas. De verschillende schoolsites worden geografisch gesitueerd op Figuur 36.

De gemeente heeft geen middelbare scholen. Hiervoor dienen de jongeren naar één van de nabijgelegen steden of gemeenten te gaan.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal ingeschreven leerlingen en de maximale capaciteit op elke school. De laatste kolom in de tabel geeft weer welke restcapaciteit er nog is.

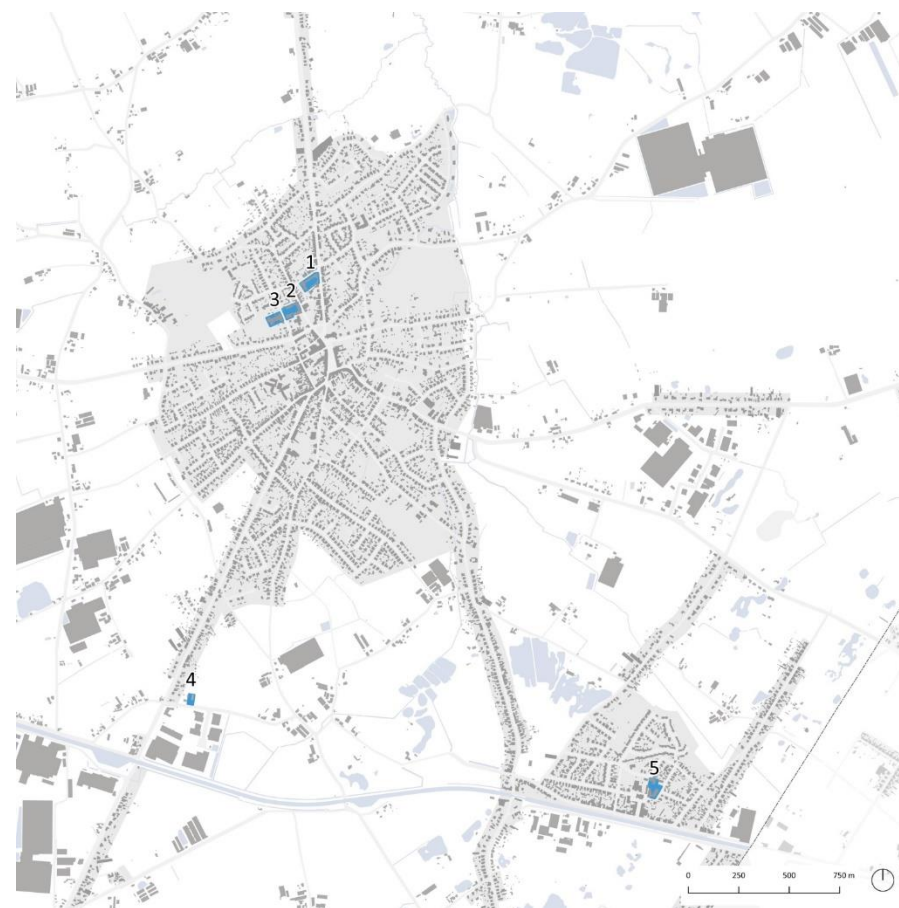
School	Aantal ln.	Capaciteit ¹⁰	Restcapaciteit
Moleke en Klein Moleke	287	400	+113
Wegwijzer	296	322	+26
Sint-Lucia	252	276 (300)	+24
Het Kompas (kleuterschool)	107	175	+68
Het Kompas (lagere school)	222	250 (275)	+28
TOTALEN	1164	1423 (1472)	+259

Tabel 25: scholen in Rijkevorsel - leerlingenaantal en capaciteit

Groei en onderwijs

Al de scholen in Rijkevorsel hebben nog een groot aantal vrije plaatsen. Aangezien er volgens de prognoses van Statistiek Vlaanderen niet verwacht wordt dat het aantal jongeren binnen de gemeente sterk gaat toenemen (zie hoofdstuk 2.1.2), lijkt de gemeente op dit vlak voldoende uitgerust om een verdere groei op te vangen.

¹⁰ Op een aantal van de scholen is er volgens de aangeleverde informatie nog een capaciteitsuitbreiding mogelijk. De maximale capaciteit na uitbreiding wordt in voorkomend geval tussen haakjes vermeld in de tabel.



1. Gemeentelijke lagere school - De Wegwijzer
2. Vrije lagere school - Sint-Lucia-school
3. Vrije kleuterschool - Het Moleke
4. Vrije kleuterschool - Het Klein Moleke
5. Vrije Basisschool - Het Kompas

Figuur 36: scholenaanbod in Rijkevorsel

2.3.2.2 Ouderenzorg

Bestaande aanbod

Aangepaste huisvesting voor senioren

In Rijkevorsel zijn er op dit moment twee sites met aangepaste huisvesting voor senioren (zie Figuur 37). Het betreft enerzijds de campus Prinsenhof die in beheer is van het OCMW Rijkevorsel. Op deze site is er een woonzorgcentrum, maar eveneens een groep van assistentiewoningen (GAW). Anderzijds is er aan het noordelijke uiteinde van de kern Rijkevorsel ook het woonzorgcentrum Den Brem, dat uitgebaat wordt door Armonea.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal bedden in de woonzorgcentra en het aantal assistentiewoningen die vandaag ter beschikking zijn in Rijkevorsel.

Woonzorgcentra	
WZC Prinsenhof	35 kamers
WZC Den Brem	120 kamers
Assistentiewoningen	
GAW Prinsenhof	45 assistentiewoningen

Tabel 26: aanbod van aangepaste huisvesting voor senioren in Rijkevorsel

Ondersteunende faciliteiten

In Rijkevorsel is er op dit moment geen lokaal dienstencentrum of een dagverzorgingscentrum aanwezig.¹¹ Er is op korte termijn wel voorzien dat er één lokaal dienstencentrum bijkomt.

Binnen de woonzorgcentra is er vandaag geen aanbod voor kortverblijf.¹² Er is wel een voorafgaande vergunning voor 4 bijkomende woongelegenheden voorzien in een centrum voor kortverblijf.

¹¹ Het lokaal dienstencentrum is een woonzorgvoorziening die in een buurt een verbindende, preventieve en laagdrempelige werking ontwikkelt in en met de nabije omgeving van de gebruiker. De Vlaamse programmatie voorziet 1 dienstencentrum per begonnen schijf van 15.000 inwoners (prognose 5 jaar) in de gemeente.



Figuur 37: sites met gespecialiseerde huisvesting voor senioren in Rijkevorsel

Een dagverzorgingscentrum heeft vooral tot doel de thuis- en mantelzorg te assisteren en het verlengd verblijf van de zorgbehoevende oudere in zijn of haar thuismilieu te faciliteren.

¹² Kortverblijf situeert zich in een woonzorgcentrum maar anders dan bij een gewone rusthuisopname heeft de opname hier een uitgesproken tijdelijk karakter.

Groei en ouderenzorg

In de demografische analyses eerder in de nota is al naar voor gekomen dat er de komende jaren vooral een sterke groei verwacht wordt in het segment van 65-plussers (zie hoofdstuk 2.1.2). Onder dit deel van de bevolking bedraagt de groei tegen 2035 volgens de prognoses van Statistiek Vlaanderen om en bij de 38%.

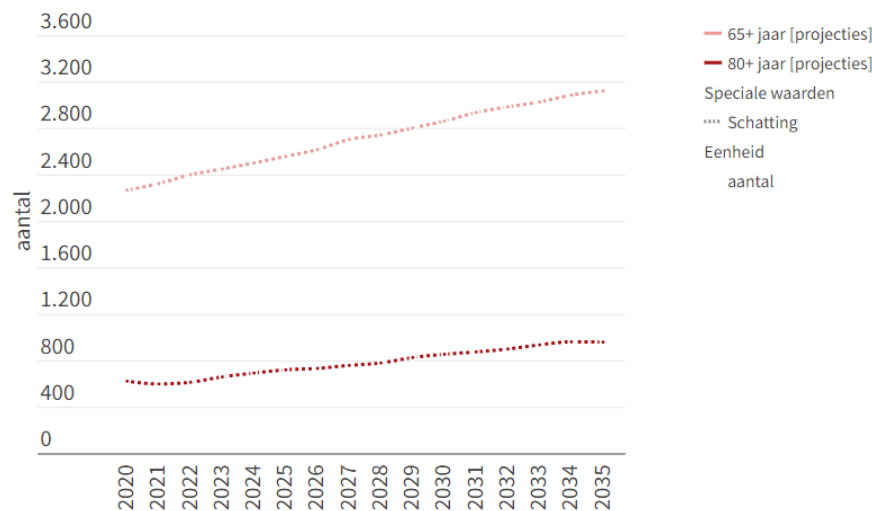
Binnen de oudere bevolking neemt de zorgbehoefte toe naarmate de leeftijd stijgt. De grootste groep zorggebruikers vinden we bij de 80-plussers. In het kader van de zorgvraag is de toename van het aantal inwoners op hoge leeftijd dus het meest relevant. In Rijkvorschel wordt verwacht dat het aantal 80-plussers zal stijgen van 622 (2020) naar ongeveer 958 (2035).¹³ Dit is meer dan het gemiddelde in de provincie Antwerpen en in het Vlaams Gewest (43,9 %). Een noemenswaardig deel zal zelfstandig of met thuiszorg in de eigen woning kunnen blijven wonen, maar een deel zal ook nood hebben aan aangepaste huisvesting met professionele zorg. Voor het arrondissement Turnhout wordt geprojecteerd dat ca. 5,5% van de 80-plussers niet meer zelfstandig zal kunnen wonen en naar een woonzorgcentrum zal moeten verhuizen.¹⁴

Het staat dus vast dat er een vergroting van de capaciteit nodig zal zijn in de aangepaste seniorenhuisvesting. Met de site van het Prinsenhof heeft de gemeente/OCMW een belangrijke troef in handen. Deze site heeft een ideale ligging kort bij het dorps hart en haar centrumvoorzieningen. Bovendien heeft de site nog heel wat verdichtingsmogelijkheden. Het terrein is vandaag ingevuld met eerder lage bebouwing (1 à 2 bouwlagen). Door iets meer in de hoogte te gaan, kan het terrein plaats bieden aan een ruimer programma in combinatie met kwalitatief publiek toegankelijk groen. De gemeente heeft intussen al het startschot gegeven voor de opmaak van een masterplan voor de OCMW-campus. Hierin zal het zaak zijn een doordacht antwoord te geven op de toekomstige zorgvraag en het potentieel van deze strategische site ten volle te benutten.

¹³ Bron: provincie in cijfers

¹⁴ Bron: Federaal Kenniscentrum voor de gezondheidszorg

Naast het versterken van het woonaanbod voor de inwoners met een grote zorgbehoefte, is het belangrijk om in het ruimtelijk woonbeleid ook oog te hebben voor de groep senioren die minder zorgbehoevend is. De meeste ouderen willen graag zo lang mogelijk blijven wonen in hun vertrouwde omgeving. Verhuizen naar een woonzorgcentrum zien ze als laatste optie, als het niet anders meer kan. Om dit te kunnen faciliteren, is het wenselijk dat er voldoende werk gemaakt wordt van aangepaste of levensloopbestendige woningen. Tegelijk kunnen er ook kansen geboden worden aan nieuwe woonvormen die ouderen een gepaste thuis kunnen geven (bijv. kangoerowonen, zorgwonen, cohousing, etc.).



Bron: Statistiek Vlaanderen - Bevolkingsprojecties | provincies.incijfers.be

Figuur 38: prognose toename 65- en 80-plussers in Rijkvorschel¹⁵

¹⁵ Bron: provincie in cijfers

2.3.3 Groei en mobiliteit

In dit hoofdstuk wordt ingeschat:

- of de bestaande wegen genoeg restcapaciteit hebben om, bij ongewijzigde modal split, de bijkomend verkeersgeneratie van de nieuwe woonontwikkelingen op te kunnen vangen
- welk potentieel er in Rijkevorsel is voor meer fiets- en voetverplaatsingen op de 'korte afstand'

2.3.3.1 Restcapaciteit van de 'hoofdassen' in het centrum

Het auto- en vrachtverkeer van en naar Rijkevorsel (en Sint-Jozef) wordt maximaal geleid via 5 'hoofdassen' (zie Figuur 39):

- (1) Hoogstraatseseenweg
- (2) Merksplassesteenweg/Driehoek
- (3) Oostmalsesteenweg
- (4) Sint-Lenaartsesteenweg
- (5) Stevennekens

Tussen deze hoofdassen liggen voornamelijk woonwijken en woonstraten, met centraal de (handels)kern. Waar in de woonwijken en woonstraten enkel bestemmingsverkeer gewenst is, zit op de hoofdassen ook een deel doorgaand verkeer.

Op basis van telgegevens op de hoofdassen wordt in wat volgt achtereenvolgens een inschatting gemaakt van:

- De huidige restcapaciteit (2020) op de hoofdassen
- De toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen, rekening houdend met de scenario's uit de aanbodanalyse
- De toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen, rekening houdend met de scenario's uit de aanbodsanalyse én met de aanleg van een omleidingsweg¹⁶

De restcapaciteit wordt telkens ingeschat op het drukste moment van de dag (spitsuur). Immers, indien er op dat drukste uur geen capaciteitsproblemen zijn, dan zal die weg ook op alle andere momenten geen doorstromingsproblemen kennen.

¹⁶ M.b.t. een omleidingsweg werden in het verleden al verschillende studies uitgevoerd, o.a. een plan-MER studie van 2016.

De huidige restcapaciteit (2020) op de hoofdassen

Vooraf: intensiteit *I*, capaciteit *C* en restcapaciteit *I/C*

De huidige **spitsuurintensiteiten 'I'** op de hoofdassen werden afgeleid van tellingen door de snelheidsinformatieborden (SIB), in de periode 30/11/2020 – 7/12/2020¹⁷. Omdat de telling gebeurde tijdens een lockdown-periode, werd deze dubbel gecheckt:

- De telresultaten werden vergeleken met de ochtend- en avondspitsintensiteiten zoals deze in het planMER van de omleidingsweg in 2016 modelmatig werden ingeschat voor 2020¹⁸ (zie Tabel 27). Hieruit blijkt dat de huidige, getelde intensiteiten voor de Hoogstraatsesteenweg en Oostmalsesteenweg (veel) hoger liggen dan de modelmatige inschattingen destijds. Op de overige hoofdassen komen de resultaten gemiddeld overeen.
- De telresultaten worden in wat volgt ook naast de 'typische verkeersdrukte' gelegd, zoals deze in google maps raadpleegbaar is (zie Figuur 40Tabel 33).

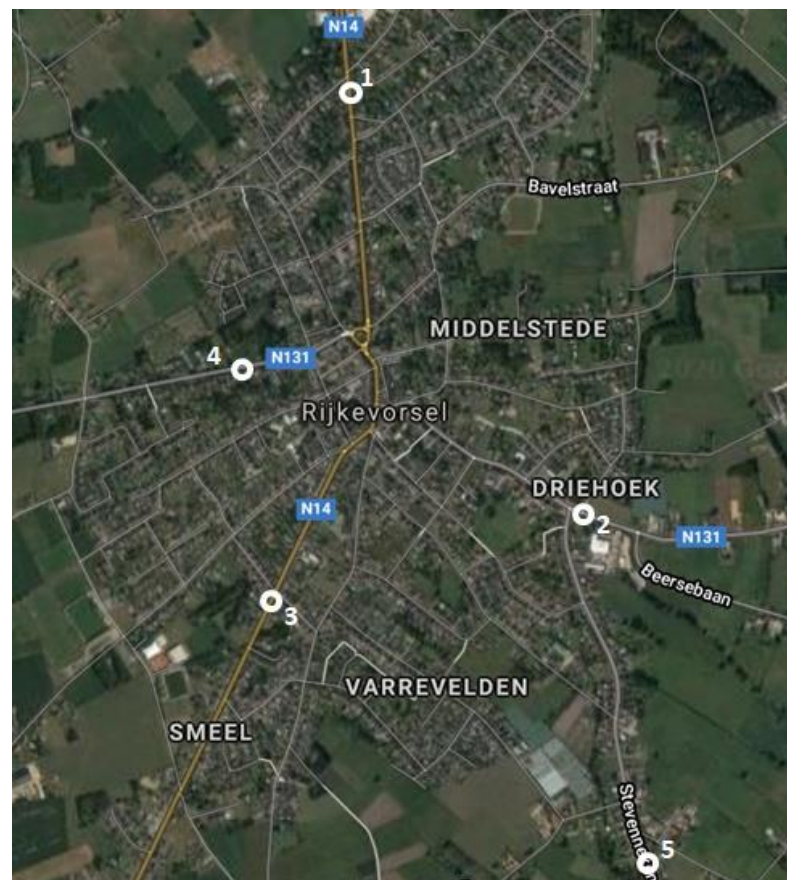
Voor de **capaciteit 'C'**¹⁹ van de hoofdassen werd dezelfde capaciteit genomen die in het plan-MER van de omleidingsweg van 2016 gehanteerd werd, zodat later de impact van de omleidingsweg gemakkelijk mee in rekening kan gebracht worden. Een kanttekening hierbij is dat de capaciteit voor de Oostmalsesteenweg toen lager werd ingeschat dan op de andere hoofdassen naar het centrum van Rijkevorsel (800 pae/uur t.o.v. 1.300 pae/u). De reden hiervoor is niet gekend, maar heeft mogelijk tot gevolg dat een eventueel vastgesteld capaciteitsprobleem op de Oostmalsesteenweg in werkelijkheid minder ernstig is.

De mate waarin een hoofdas nog **restcapaciteit** heeft, wordt bepaald door de **I/C-verhouding** (Intensiteit/Capaciteit). Zolang deze verhouding lager is dan 80%, kent deze hoofdas geen doorstromingsprobleem:

- I/C onder 80%: geen afwikkelingsprobleem
- I/C tussen 80% en 90%: afwikkeling verloopt moeizamer

¹⁷Methodiek afleiding: drukste dag was vrijdag; spitsintensiteit = 10% van dagintensiteit; omrekening naar personenauto-equivalent (pae): 1 auto = 1 pae, 1 vrachtwagen = 1,5 pae, 1 vrachtwagen met trailer = 2 pae

- I/C-verhouding boven 90%: vorming structurele file
- I/C-verhouding 100%: stilstaand verkeer



Figuur 39: hoofdassen en ligging telpunten (SIB)

¹⁸ Provincie Antwerpen, 'Plan-MER N14 Omleidingsweg te Rijkevorsel', 3/3/2016. In dit plan-MER worden de ochtend- en avondspitsintensiteiten ingeschat door een modelmatige projectie van telgegevens uit 2009.

¹⁹ Dit is de intensiteit die de weg maximaal aan kan

Conclusies huidige restcapaciteit (2020) op de hoofdassen

Op basis van de spitsuurintensiteiten van de SIB's blijkt het volgende (zie Tabel 27):

- Op de Merkplasseseesteenweg/Driehoek en Oostmalseesteenweg staat een stilstaande file.²⁰
- De Hoogstraatseseesteenweg kent in de huidige situatie een moeizame doorstroming.
- Op de Sint-Lenaartseesteenweg en Stevennekens is er een vlotte doorstroming.

Wanneer we deze conclusies naast het 'typische verkeer' volgens google maps leggen, kunnen we bijkomend het volgende vaststellen (zie Figuur 40):

- Op Merkplasseseesteenweg/Driehoek en Hoogstraatseseesteenweg is de doorstroming langzamer dan op de Oostmalseesteenweg.
- Ook op de Sint-Lenaartseeweg gaat de doorstroming langzaam.
- De Bochtenstraat, Dorp, en de 'rotonde' in het centrum kennen ook een (zeer) langzame doorstroming (ervaring is dat dit ook buiten de spits het geval kan zijn).
- Op de hoofdassen die uitkomen op Bochtenstraat, Dorp, en de 'rotonde', is veelal de doorstroming op de rijstrook van toekomstige richting meer problematisch. Het is dan ook aannemelijk dat de Bochtenstraat, Dorp, en de 'rotonde' een 'bottle neck' vormen voor het toekomstige verkeer op de hoofdassen. Doorstromingsproblemen op de hoofdassen in het centrum zijn m.a.w. maar deels te wijten aan die assen zelf.

Tot slot kan ook het aandeel vrachtwagens tijdens de spits afgeleid worden van de telresultaten (zie Tabel 28). Op de Oostmalseesteenweg, Hoogstraatseseesteenweg en Sint-Lenaartseesteenweg ligt dit aandeel hoger dan op de Merkplasseseesteenweg/Driehoek en Stevennekens. Het drukste vrachtverkeer lijkt zich globaal dus eerder op de noord zuid-as te situeren dan op de oost west-as.

²⁰ Indien bij Oostmalseesteenweg een capaciteit van 1.300 pae/u i.p.v. 800 pae/u gehanteerd zou worden (zoals op de ander hoofdassen), dan zou er ruimere restcapaciteit zijn. Het 'typisch verkeer' volgens google maps lijkt eerder deze richting uit te gaan.

	modelinschatting spits in 2020 (planMER, 2009)		drukste spitsintensiteit I (pae/u) (telling vaste SIB 2020)	capaciteit		
	OS	AS		Capaciteit C	I/C	
1	Hoogstraatseseesteenweg	767	792	1.084	1.300	83%
2	Merkplasseseesteenweg/Driehoek	979	1.759	1.286	1.300	99%
3	Oostmalseesteenweg (bibeko)	682	607	819	800	102%
4	Sint-Lenaartseesteenweg (bibeko)	739	970	802	1.300	62%
5	Stevennekens	487	612	537	800	67%

Tabel 27: intensiteit, capaciteit en I/C-verhouding op de hoofdassen²¹



Figuur 40: typisch verkeer in het centrum van Rijkvorsel (cf. google maps)

	aandeel vrachtwagens in de spits		totaal aantal voertuigen in de spits	
	%	aantal		
1	Hoogstraatseseesteenweg	14,23%	138	971
2	Merkplasseseesteenweg/Driehoek	11,36%	134	1.179
3	Oostmalseesteenweg	15,86%	114	720
4	Sint-Lenaartseesteenweg	15,27%	109	712
5	Stevennekens	12,26%	87	712

Tabel 28: aandeel vrachtverkeer in de spits

²¹ OS = ochtenspits, AS = avondspits

De toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen, rekening houdend met de scenario's uit de aanbodanalyse

vooraf: inschatting aantal bijkomende autoverplaatsingen in 2035

In de scenario's van de aanbodanalyse werd telkens het aantal bijkomende woningen (huishoudens) in 2035 ingeschat. Om te weten hoeveel autoverplaatsingen deze woningen zullen genereren, gebeurde volgende inschatting:

(1) 1 huishouden bestaat gemiddeld uit 2,42 personen (demografische analyse 2035).

(2) Om te berekenen hoeveel autoverplaatsingen de bijkomende bewoners zullen maken wordt er, in functie van een worst case-inschatting, van uitgegaan dat de huidige modal split niet wijzigt (ongewijzigd mobiliteitsbeleid). Daarom werd gebruik gemaakt van de huidige kengetallen van het 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen':

- 1 persoon doet gemiddeld 2,74 verplaatsingen per dag
- 64% van die verplaatsingen per dag gebeurt met de auto
- op het drukste uur (weekdag van 16u-17u) vinden 9,48% van het aantal dagverplaatsingen plaats

Tabel 29 geeft volgens deze berekeningswijze per toekomstscenario de bijkomende autoverplaatsingen in de spits weer.²² Globaal kan vastgesteld worden dat in het maximale scenario bijna 3 keer meer autoverplaatsingen verwacht worden dan in het minimale scenario!

(3) Vervolgens moet het aantal bijkomende autoverplaatsingen tijdens de spits nog verdeeld worden over de hoofdassen, zodat je kan inschatten hoeveel bijkomend autoverkeer er langs de telpunten passeert, en of de restcapaciteit er nog voldoende is. Voor deze verdeling zal, bij gebrek aan andere informatie hieromtrent, de procentuele verdeling van de huidige intensiteiten over de getelde punten gehanteerd worden. Deze verdeling is weergegeven in Tabel 30 (zie ook verder Figuur 46 op p. 55).

²² Deze cijfers moeten gelezen worden als een 'grootteorde', eerder dan als een exact aantal: statistische gegevens en kengetallen kunnen een reële situatie onder- of overschatten, en bovendien zijn het niet enkel bewoners die verplaatsingen naar de woning genereren.

	groei 2035		
	aantal bijkomende woningen	aantal bijkomende bewoners	aantal bijkomende autoverplaatsingen in de spits (pae/spitsuur)
trendprognose	447	1.082	180
minimum scenario	800	1.936	322
maximum scenario	906	2.193	365
minimum scenario MGW+TGW	941	2.277	379
maximum scenario MGW+TGW	1.274	3.083	513

Tabel 29: groei volgens de verschillende scenario's uit de aanbodanalyse

		drukste spitsintensiteit (pae/u) (telling SIB 2020)	% verdeling
1	Hoogstraatsesteenweg	1.084	24%
2	Merksplassesteenweg/Driehoek	1.286	28%
3	Oostmalsesteenweg	819	18%
4	Sint-Lenaartsesteenweg	802	18%
5	Stevennekens	537	12%
	totaal:	4.528	100 %

Tabel 30: verdeling over hoofdassen op basis van telresultaten SIB's

Toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen volgens de scenario's van de aanbodanalyse

weg		bestaande situatie telling 2020			trendprognose: + 447 woningen + 1.082 inwoners + 180 pae/u		scenario's cf. aanbodanalyse							
							minimum scenario: + 800 woningen + 1.936 inwoners + 322 pae/u		maximum scenario: + 906 woningen + 2.193 inwoners + 365 pae/u		minimum scenario MGW + TGW: + 941 woningen + 2.277 inwoners + 379 pae/u		maximum scenario MGW + TGW: + 1.274 woningen + 3.083 inwoners + 513 pae/u	
telpunt	Capaciteit (pae/u)	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	
1	Hoogstraatseseenweg	1300	1.084	83%	1.127	87%	1.161	89%	1.172	90%	1.175	90%	1.207	93%
2	Merksplassesteenweg/ Drijhoek	1300	1.286	99%	1.336	103%	1.376	106%	1.388	107%	1.392	107%	1.430	110%
3	Oostmalsesteenweg	800	819	102%	851	106%	877	110%	885	111%	887	111%	911	114%
4	Sint-Lenaartsesteenweg	1300	802	62%	834	64%	860	66%	868	67%	870	67%	894	69%
5	Stevennekens	800	537	67%	559	70%	576	72%	581	73%	582	73%	599	75%

Tabel 31: toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen in de spits volgens de scenario's van de aanbodanalyse

Op basis van Tabel 31 kan het volgende geconcludeerd worden over de restcapaciteit op de hoofdassen, bij ongewijzigde modal split:

- De 'zwaarst belaste' hoofdwas is in elk scenario de Merksplassesteenweg/ Drijhoek (en Oostmalsesteenweg²³)
- Hoogstraatseseenweg: de huidige, reeds moeizame doorstroming wordt nog moeizamer in de trendprognose, wat zich vertaalt in een langere rij aanschuivende voertuigen. In het minimum scenario zit de Hoogstraatseseenweg op de drempel van structurele filevorming (I/C 89%), in de overige scenario's (maximumscenario, minimumscenario MGW + TGW, en maximumscenario MGW + TGW) is structurele file-vorming in toenemende mate een feit (I/C van 90% of hoger).
- Merksplassesteenweg/Drijhoek: de bestaande stilstaande file (I/C 99%) wordt langer naarmate de scenario's meer autoverkeer genereren. De restcapaciteit van de trendprognose (I/C 103%) blijft het dichtst bij die van de bestaande situatie.
- Oostmalsesteenweg: de bestaande stilstaande file (I/C 102%) wordt langer naarmate de scenario's meer autoverkeer genereren. De restcapaciteit van de trendprognose (I/C 106%) blijft het dichtst bij die van de bestaande situatie.
- Op de Sint-Lenaartsesteenweg en Stevennekens blijft de doorstroming gegarandeerd (I/C blijft onder 80%).

²³ Zie eerdere opmerking: Indien bij Oostmalsesteenweg een capaciteit van 1.300 pae/u i.p.v. 800 pae/u gehanteerd zou worden (zoals op de ander hoofdassen), dan zou er ruimere restcapaciteit zijn. Het 'typisch verkeer' volgens google maps lijkt eerder deze richting uit te gaan.

De toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen, rekening houdend met de scenario's uit de aanbodanalyse, én met de aanleg van een omleidingsweg

Vooraf: inschatting impact omleidingsweg op de intensiteiten op de hoofdassen

In voorgaande werden de toekomstige intensiteiten (in 2035) op de hoofdassen ingeschat op basis van de huidige getelde intensiteiten (afgeleid van de SIB's), vermeerderd met de bijkomende verkeersintensiteiten ten gevolge van de toekomstige woonontwikkelingen volgens de scenario's van de aanbodanalyse.

Indien een omleidingsweg, zoals voorzien in het planMER van 2016²⁴, zou aangelegd worden, dan heeft dit een invloed op de intensiteiten op de hoofdassen, waar minder doorgaand verkeer over zou rijden. Deze 'invloed' kan afgeleid worden van het planMER; In het plan-MER werden immers de intensiteiten voor 2020 in de ochtend- en avondspits modelmatig ingeschat, zowel in een situatie zonder als met een omleidingsweg. Het verschil in intensiteit tussen beide situaties kan berekend worden, en vervolgens toegepast worden op de verwachte intensiteit voor 2035 die hoger berekend werden.

Tabel 32 geeft op basis van deze methodiek aan dat de intensiteiten na aanleg van een omleidingsweg kunnen dalen met 4% tot 38%, afhankelijk van de hoofdas.

		spitsintensiteiten 2020 zonder omleidingsweg		spitsintensiteiten 2020 met omleidingsweg		verschil spitsintensiteit			
		OS	AS	OS	AS	afname intensiteit tot...		gemiddelde afname	
						OS	AS	afname tot...	afname
1	Hoogstraatsesteenweg	767	792	469	558	61%	70%	66%	-34%
2	Merksplassesteenweg/ Drijhoek	979	1.759	856	1.630	87%	93%	90%	-10%
3	Oostmalsesteenweg	682	607	413	391	61%	64%	62%	-38%
4	Sint-Lenaartsesteenweg	739	970	590	836	80%	86%	83%	-17%
5	Stevennekens	487	612	459	593	94%	97%	96%	-4%

Tabel 32: impact aanleg omleidingsweg op intensiteiten (cf. modelmatige inschatting voor 2020 in het planMER van de Omleidingsweg (2016))

²⁴ Provincie Antwerpen, 'Plan-MER N14 Omleidingsweg te Rijkevorsel', 3/3/2016.

Toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen volgens de scenario's van de aanbodanalyse, en rekening houdend met de aanleg van een omleidingsweg

wegvak		bestaande situatie telling 2020			trendprognose: + 447 woningen + 1.082 inwoners + 180 pae/u		scenario's cf. aanbodanalyse							
							minimum scenario: + 800 woningen + 1.936 inwoners + 322 pae/u		maximum scenario: + 906 woningen + 2.193 inwoners + 365 pae/u		minimum scenario MGW + TGW: + 941 woningen + 2.277 inwoners + 379 pae/u		maximum scenario MGW + TGW: + 1.274 woningen + 3.083 inwoners + 513 pae/u	
telpunt	capaciteit (pae/u)	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	intensiteit I (pae/u)	I/C	
1	Hoogstraatsesteenweg	1300	1.084	83%	744	57%	766	59%	774	60%	776	60%	797	61%
2	Merkplassesteenweg/ Driehoek	1300	1.286	99%	1.202	92%	1.238	95%	1.249	96%	1.253	96%	1.287	99%
3	Oostmalsesteenweg	800	819	102%	528	66%	544	68%	549	69%	550	69%	565	71%
4	Sint-Lenaartsesteenweg	1300	802	62%	692	53%	714	55%	720	55%	722	56%	742	57%
5	Stevennekens	800	537	67%	537	67%	553	69%	558	70%	559	70%	575	72%

Tabel 33: toekomstige restcapaciteit (2035) op de hoofdassen in de spits volgens de scenario's van de aanbodanalyse, rekening houdend met de aanleg van een omleidingsweg

Op basis van Tabel 33 kan het volgende geconcludeerd worden over de restcapaciteit op de hoofdassen, bij ongewijzigde modal split, maar na aanleg van een omleidingsweg:

- De aanleg van een omleidingsweg blijkt een gunstige invloed te hebben op alle hoofdassen, behalve op de Merksplassesteenweg/Driehoek.
- De aanleg van een omleidingsweg heeft geen of slechts zeer beperkte impact op de doorstroming op de Merksplassesteenweg/Driehoek, in die zin dat er tijdens de spits structurele filevorming blijft bestaan (maar wellicht met een iets minder lange wachtrij dan in een situatie zonder omleidingsweg)²⁵. Naarmate de scenario's meer autoverkeer met zich meebrengen (minimum scenario, maximumscenario, minimumscenario MGW + TGW, en maximumscenario MGW + TGW) wordt meer en meer geëvolueerd naar stikstaand verkeer (I/C van 95% tot 99%). Het trendscenario geeft de meest gunstige situatie (I/C 92%), maar ook hier kan structurele filevorming niet vermeden worden.
- Op de overige hoofdassen lijkt de doorstroming gegarandeerd te blijven (I/C onder 80%).

²⁵ Er wordt opgemerkt dat de impact van de omleidingsweg in Beerse, en van bijkomende tonnagebeperkingen, niet mee in rekening werden gebracht. Wellicht zal dit leiden tot minder vrachtverkeer op de as Merksplassesteenweg/Driehoek (nu zitten er 134 vrachtwagens in de spits op Merksplassesteenweg/Driehoek).

Conclusie restcapaciteit op de hoofdassen in 2035

- Merksplassesteenweg/Driehoek blijft de zwaarst belaste hoofdas, met of zonder omleidingsweg. Dit lijkt aan te geven dat de opeenvolging Bochtenstraat, Dorp, 'rotonde' potentieel een cruciaal punt blijft voor de doorstroming vanuit het oosten.
- Zonder omleidingsweg zullen de bestaande doorstromingsproblemen op de Hoogstraatsesteenweg, Merksplassesteenweg/Driehoek en Oostmalsesteenweg in elk scenario toenemen. Het scenario volgens de trendprognose geeft het 'meest gunstige' resultaat.
- Met de omleidingsweg blijft de doorstroming op de Merksplassesteenweg/Driehoek problematisch. Ook hier geeft het scenario volgens de trendprognose het 'meest gunstige' resultaat.
- Uit bovenstaande blijkt dat enkel de aanleg van een omleidingsweg niet voldoende lijkt. Tegelijk werken aan een gewijzigde modal shift is belangrijk. In dit verband wordt er op gewezen dat in de woonstraten, tussen de hoofdassen, of in de handelskern, de focus op leefbaarheid en levendigheid moet liggen. De verblijfsfunctie moet er primeren op de verkeersfunctie. Inzetten op een gewijzigde modal split is ook voor de woonstraten cruciaal.

2.3.3.2 Potentieel voor meer fiets- en voetverplaatsingen op de 'korte afstand' (wijziging modal shift)

In deze paragraaf wordt het potentieel voor een gewijzigde modal shift (minder auto-gebruik) ingeschat. Achtereenvolgens wordt ingegaan op volgende aspecten:

- autobezit
- auto- en fietsgebruik
- multimodale netwerken als basis

Autobezit

Evolutie autobezit de laatste 10 jaar (2008-2018)

De laatste 10 jaar (zie Tabel 34):

- zijn er 811 auto's bijgekomen in Rijkvorsel (+ 15,52%)
- is het gemiddeld autobezit per inwoner toegenomen met 6,80 % (van 0,48 per inwoner naar 0,51 per inwoner)
- is het gemiddeld aantal auto's per gezin toegenomen met 2,87 % (van 1,16 per gezin naar 1,24 per gezin), hoewel de gemiddelde gezinsgrootte is afgenomen

Elke wagen neemt ruimte in, hetzij op het openbaar domein hetzij op privédomein. Om de ruimtelijke impact van 811 bijkomende personenwagens op 10 jaar tijd aanschouwelijk te maken wordt verwezen naar Figuur 41:

- Achter elkaar zouden deze een wachtrij vormen van 4,8 km lengte. Op de Hoogstraatsesteenweg zou dit een rij zijn van aan het Dorp tot aan de grens met Hoogstraten.
- Bij elkaar geparkeerd zouden deze 1,22 ha innemen.²⁶ Dit is de volledige oppervlakte van de 2 voetbalvelden aan de Zuiderdijk in Sint-Jozef.

²⁶ 1 personenwagen = 2,5m x 6 m

	jaar		evolutie	
	2008	2018	absoluut	%
aantal inwoners	10.982	11.879	+ 897	+ 8,17%
aantal auto's	5.224	6.035	+ 811	+ 15,52%
aantal gezinnen	4.315	4.846		
gemiddelde gezinsgrootte	2,55	2,45		-3,68%
autobezit				
- aantal auto's/inwoner (Vlaanderen)	0,48 (0,49)	0,51 (0,54)		+ 6,80% (+ 9,81%)
aantal auto's/gezin (Vlaanderen)	1,21 (1,16)	1,25 (1,24)		+ 2,87% (+ 7,12%)

Tabel 34: evolutie autobezit in Rijkvorsel en Vlaanderen 2008-2018 (Statistiek Vlaanderen/Provincie in cijfers/Gemeentemonitor)



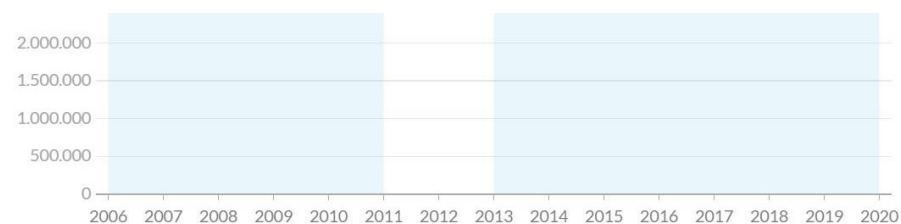
Figuur 41: ruimtegebruik van 811 personenwagens

Toekomstig autobezit

Het wagenpark in Vlaanderen is de voorbije 15 jaar steeds gegroeid, maar de laatste jaren is deze groei wel vertraagd (zie Figuur 42). Vraag is of deze trend zich in de toekomst zal verder zetten (wat na Corona, invloed elektrificatie wagenpark?).

In het Vlaams Klimaatbeleidsplan werd een poging ondernomen om de toekomstige evolutie van het wagenpark te projecteren naar 2030, uitgaande van een ongewijzigd beleid (zie Figuur 43). Een ongewijzigd beleid zou (minstens) het behoud van de huidige modal split inhouden. Tussen 2015 en 2030 zou het wagenpark dan met 35% toenemen.

Het Vlaams toekomstscenario kan niet zomaar geprojecteerd worden op de situatie in Rijkvorschel. Bij ongewijzigd beleid kan wel vermoed worden dat het autobezit in Rijkvorschel de komende 10 jaar minstens zal toenemen, zoals dat de vorige 10 jaar het geval geweest is. M.a.w., tegen 2030 à 2035 zouden er in Rijkvorschel opnieuw (minstens) 811 wagens bijkomen.

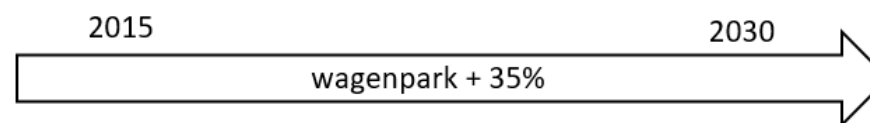


Noot: geen cijfers beschikbaar voor 2012.

Bron: Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen

2015	2016	2017	2018	2019	2020
	+ 1,36%	+ 1,36%	+ 1,34%	+ 0,78%	+ 0,07%

Figuur 42: evolutie wagenpark laatste jaren (bron: Statbel – Statistiek Vlaanderen)



Figuur 43: evolutie wagenpark in een BAU-scenario (business as usual) cf. Vlaams Klimaatbeleidsplan (bron: Ovam)

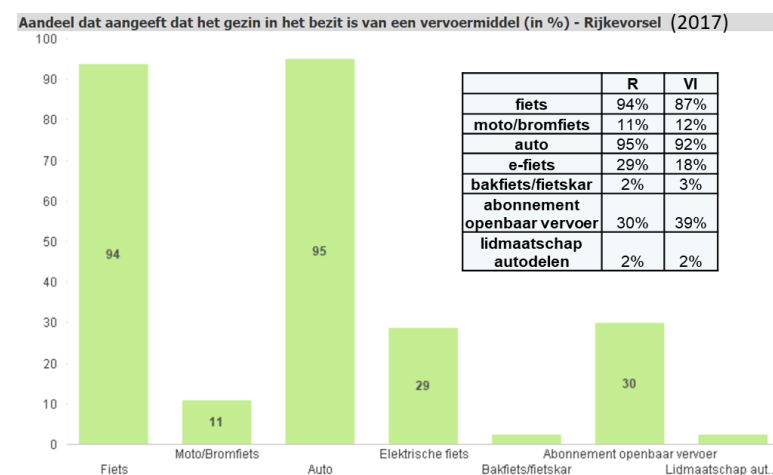
Kansen en bedreigingen aangaande het autobezit

- 95% van de gezinnen in Rijkvorsel bezit momenteel een auto. Dit is een hoog percentage, maar betekent ook dat 5 % van de gezinnen niet over een eigen wagen beschikt. Het gaat over 243 Rijkvorselse gezinnen, ofwel 596 gezinsleden²⁷, voor wie de beschikbaarheid en betaalbaarheid van andere vervoersmodi dan een particuliere wagen cruciaal is, zeker voor verplaatsingen op langere afstand.
- Uit onderzoek van de Universiteit Antwerpen blijkt dat de (eerste) auto in bezit 95% van de tijd stil staat, ofwel gemiddeld slechts een half uur per dag rijdt. Die eigen auto neemt m.a.w. quasi permanent ruimte in, hetzij op het eigen perceel, hetzij op het openbaar domein (bij (bewoners)parkeren). Vaak is deze ruimte ook verhard. Die permanente claim staat een duurzaam, multifunctioneel gebruik van de ruimte in de weg: het creëren van levendige en veilige straten, ontharding voor hemelwateropvang, het komen tot een duurzame parkeerbalans,... is niet evident wanneer een groot deel van de beschikbare ruimte gereserveerd moet worden voor voertuigen die een groot deel van de tijd stil staan.
- (Minstens) 1.336 gezinnen in Rijkvorsel hebben 2 of meer wagens. Rekening houdend met het feit dat de (eerste) wagen in bezit minstens 95% van de tijd niet gebruikt wordt, schuilt hierin een potentieel om die 2^{de} of 3^{de}, ... wagen te vervangen door een deelwagen. Volgens autodelen.net kan 1 deelwagen tot 8 privéwagens vervangen. Theoretisch zouden er de komende 10 jaar in plaats van 811 bijkomende wagens, dus 102 deelwagens kunnen bijkomen. Dit zou 1,06 ha minder (verhard) ruimtebeslag met zich meebrengen. Op het openbaar domein zou deze ruimte aantrekkelijk ingericht kunnen worden om een levendige omgeving te creëren. Het ter beschikking stellen van deelwagens zou ook een oplossing kunnen zijn voor een deel van de gezinnen zonder auto.

Er is dus potentieel voor autodelen in de 2^{de} en 3^{de} wagen in bezit, maar deze is niet zaligmakend omdat niet elke wagen in privébezit vervangen zal/kan worden door een deelwagen. Om een modal shift te realiseren is dus een en- en verhaal nodig. In Rijkvorsel worden al auto's gedeeld via Cambio en Cozywheels (particulier delen van wagens).

²⁷ gemiddelde gezinsgrootte van 2,45 (2018)

- Uit Figuur 44 blijkt eveneens dat 94 % van de gezinnen over een fiets beschikt. Dit is hét vervoersmiddel voor de 'korte' afstand: 5 km à 10 km, tot 15 km met een e-bike (29% van de gezinnen in Rijkvorsel heeft een e-bike!). In het en-en-verhaal om tot een modal split met minder autogebruik te komen, is het fietsgebruik cruciaal. Dit duidt op het belang van veilige, aangename fietsroutes, en het maken van consequente keuzes bij de verkeerscirculatie in het wegnetwerk en in het parkeerbeleid, zodat fietsverplaatsingen van en naar nabijgelegen bestemmingen de voorkeur krijgen op autoverplaatsingen.



Figuur 44: vervoermiddelenbezit Rijkvorsel (enquête gemeentemonitor 2017)

verdeling van gezinnen volgens bezit personenwagens (Vlaanderen - OVG 51)				
aantal wagens	0	1	2	3 of meer
verdeling	17,12%	52,03%	26,99%	0,56%

Tabel 35: verdeling autobezit volgens aantal wagens (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen)

Auto- en fietsgebruik

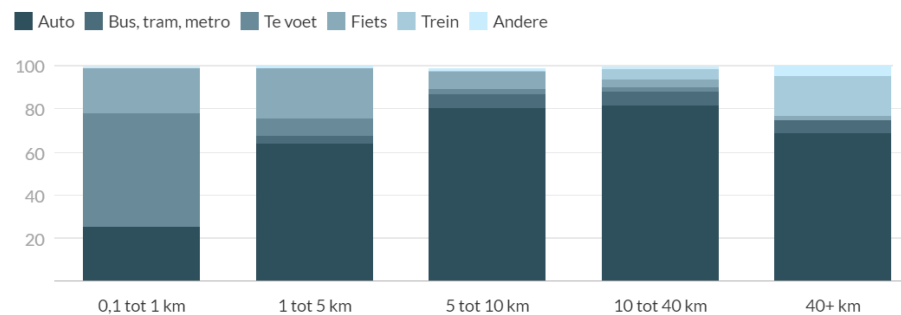
Modal split en verplaatsingsafstand in Vlaanderen

51,57% van alle verplaatsingen in Vlaanderen is korter dan 5 km. Hoewel 5 km een perfecte fietsafstand is, gebeurt maar liefst 64,1% van deze korte verplaatsingen met de auto.

Op basis van enquêtes over auto- en fietsgebruik in de 'Gemeentemonitor' (zie verder), kan sterk vermoed worden dat ook in Rijkvorschel de auto vaak gebruikt wordt voor verplaatsingen op korte afstand. Nochtans liggen veel van de 'dagdagelijkse' bestemmingen net op die korte afstand.



Modale verdeling naar afstand
Vlaams Gewest, 2019, in %



Noot: de gegevens opgenomen in de figuur zijn schattingen gebaseerd op een enquête. Daardoor moet rekening gehouden worden met een onzekerheidsmarge. Zie: 'Meer info over definities en bronnen'.

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag (Departement MOW via dataroom MOW), bewerking Statistiek Vlaanderen

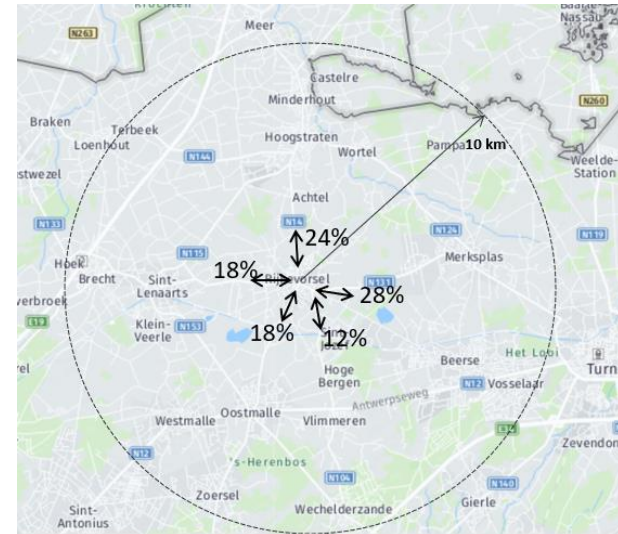
Figuur 45: modale split en verplaatsingsafstand in Vlaanderen (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen – Vlaams gewest)

Modal split en verplaatsingsafstand in Rijkevorsel: dagdagelijkse bestemmingen liggen binnen fietsbereik

De omliggende (deel)gemeenten Merksplas, Beerse, Vosselaar, Vlimmeren, Wechelderzande, Rijkevorsel, Oostmalle, Westmalle, Zoersel, Sint-Lenaarts, Brecht, Wortel, Hoogstraten en Minderhout liggen allemaal op maximum 10 km vogelvlucht van het centrum van Rijkevorsel (zie Figuur 46). Verbindingen naar deze (deel)gemeenten zijn bovendien vaak 'recht-op-recht', via de invalswagen die meestal uitgerust zijn met fietspaden. Al deze (deel)gemeenten liggen dus op een haalbare fietsafstand. Een ruimere perimeter van 15 km (haalbare afstand met e-bike) bevat ook Turnhout.

Figuur 8 geeft eveneens de procentuele verdeling van de huidige intensiteiten over de getelde punten weer (zie ook Tabel 30). De meeste spitsverplaatsingen situeren zich op de as richting Hoogstraten (24%) en Merksplas/Turnhout (28%)²⁸. Dit zijn net 2 assen waarvan de doorstroming bij ongewijzigd beleid (ongewijzigde modal split) in de toekomst steeds moeizamer zal verlopen. Op de as richting Merksplas/Turnhout zou dit zelfs nog het geval zijn na aanleg van een omleidingsweg. Inzetten op meer fietsverplaatsingen kan een deel van de oplossing zijn.

Ook binnen Rijkevorsel liggen alle dagdagelijkse voorzieningen in het (handels)centrum op korte afstand (< 5km) van de omliggende woonwijken. Puur op basis van een haalbare fietsafstand zou een modal split met meer fietsgebruik dus realistisch moeten zijn.



Figuur 46: perimeter van 10 km vanuit de kern van Rijkevorsel + procentuele verdeling van de huidige intensiteiten over de getelde punten



Figuur 47: dimensies Rijkevorsel

²⁸ Dit wordt bevestigd door pendelgegevens. Volgens gegevens van Steunpuntwerk heeft Rijkevorsel een netto pendelsaldo van - 1.718 (dus vooral uitgaande pendel). Uit gegevens van Arvastat (VDAB) blijkt de uitgaande pendel vooral te gaan richting (top 3): Hoogstraten (14,2%), Antwerpen (9,9%) en Turnhout (9,4%).

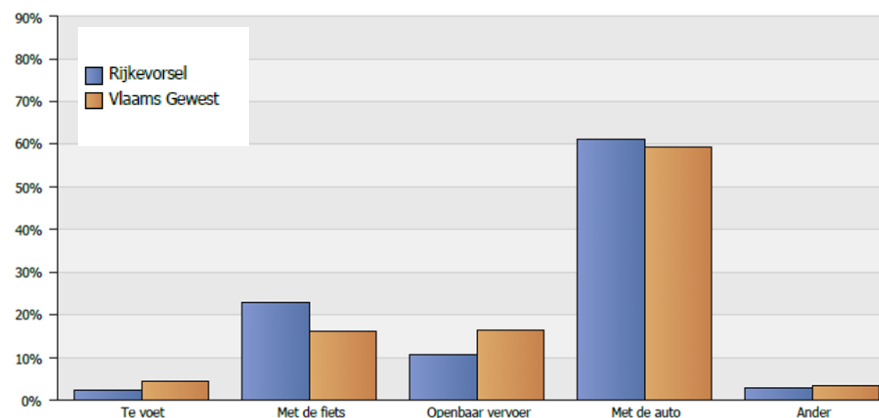
Auto- en fietsgebruik in Rijkevorsel: woon-werk- en woon-school-verkeer

Uit Figuur 48 blijkt dat de verhouding auto-gebruik/gebruik van alternatieve vervoersmodi voor woon-school- en woon-werk-verplaatsingen in Rijkevorsel vergelijkbaar is met deze verhouding op Vlaams niveau: ongeveer 60% van deze verplaatsingen gebeurt met de auto, ongeveer 40% met een ander vervoersmiddel.

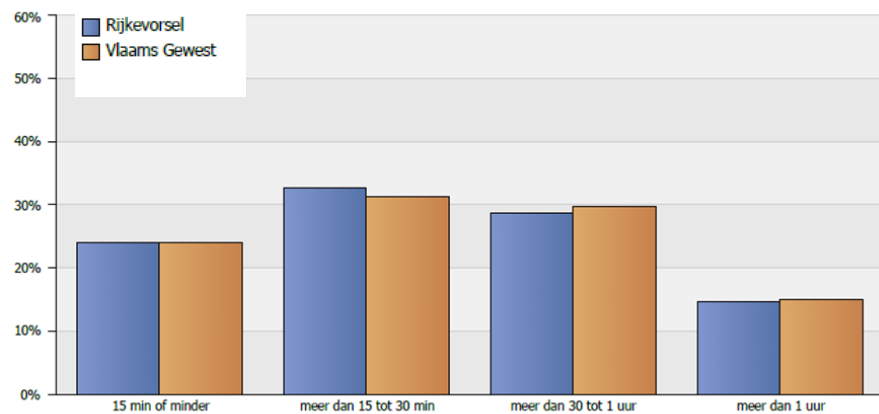
Bij de andere vervoersmiddelen scoort het fietsgebruik in Rijkevorsel wel hoger dan in Vlaanderen (23% t.o.v. 16%), maar is er minder openbaar vervoer-gebruik (11% t.o.v. 16%) en zijn er minder verplaatsingen te voet (2% t.o.v. 4%).

Uit Figuur 49 blijkt dat 24% van de woon-school- en woon-werk-verplaatsingen in Rijkevorsel minder dan 10 km bedraagt, net zoals dit in het Vlaams Gewest het geval is.

Bovenstaande doet sterk vermoeden dat, conform het 'Vlaamse gemiddelde', ook in Rijkevorsel de auto nog vaak gebruikt wordt voor woon-werk- en woon-school-verplaatsingen, ook op de korte afstand.



Figuur 48: modal split van woon-school en woon-werk-verplaatsingen (bron: Gemeentemonitor)

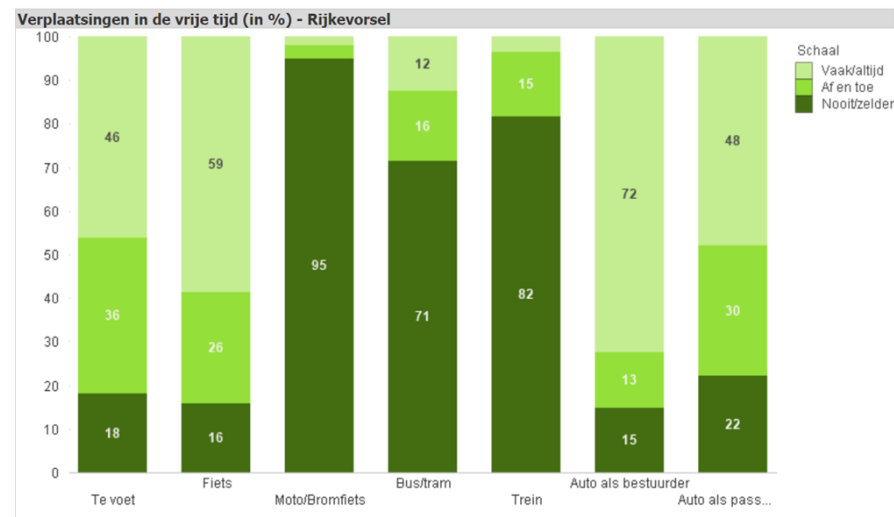


Figuur 49: verdeling verplaatsingsafstand Rijkevorsel (bron: Gemeentemonitor)

Auto- en fietsgebruik in Rijkvorsel: vrije tijd-verplaatsingen

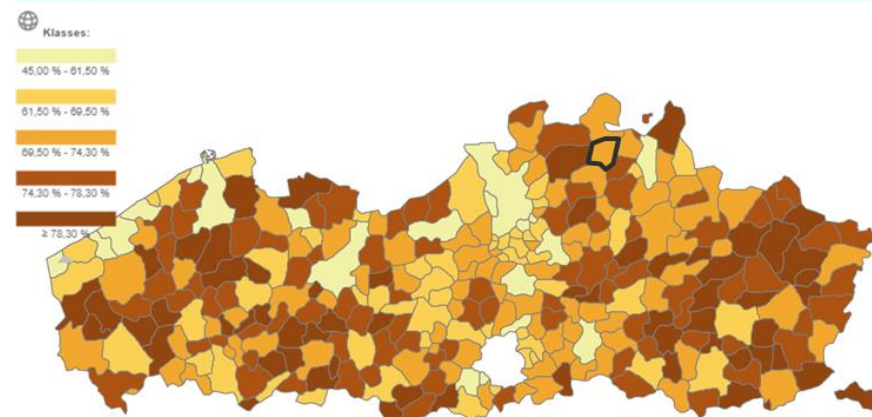
Uit Figuur 50 blijkt dat ook voor vrije tijds-verplaatsingen de auto nog vaak gebruikt wordt: 72 % van de inwoners gebruikt vaak/altijd de wagen voor verplaatsingen in vrije tijd.

Binnen de Kempen zijn er een 3-tal gemeenten waar dit percentage lager ligt, voor de overige gemeenten in de Kempen is dit vergelijkbaar of ligt dit percentage hoger (zie Figuur 51).



Figuur 50: modal split van verplaatsingen in de vrije tijd (bron: Gemeentemonitor)

Aandeel van de inwoners dat aangeeft vaak of altijd de auto te nemen (als bestuurder) voor verplaatsingen in de vrije tijd (in %)



Figuur 51: verplaatsingen per auto (vaak/altijd) in de vrije tijd – gemeenten in Vlaanderen

Fietsgebruik op korte afstand in Rijkevorsel

54% van de inwoners in Rijkevorsel gebruikt wekelijks²⁹ de fiets voor verplaatsingen op korte afstand (zie Figuur 52). Het Vlaams gemiddelde bedraagt 38%.

46% van de inwoners in Rijkevorsel gebruikt de fiets op deze korte afstand maandelijks, uitzonderlijk of nooit. Het Vlaams gemiddelde bedraagt 62%.

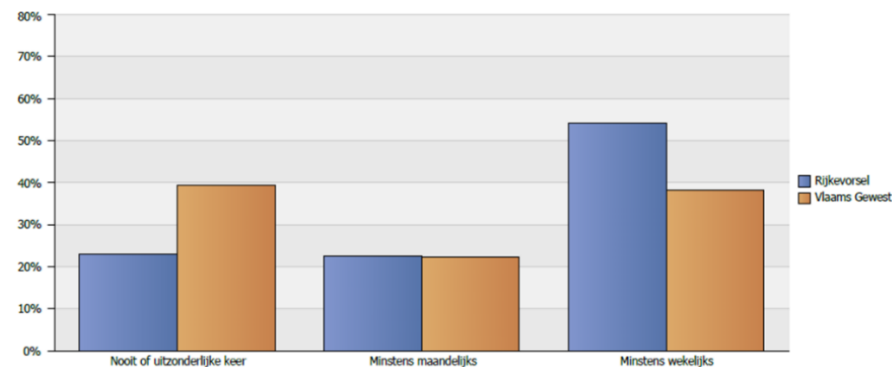
Rijkevorsel scoort dus, met een percentage van 54%, (merkelijk) hoger dan het Vlaams gemiddelde wat betreft het fietsgebruik op korte afstand, wat positief is.

Voor een gemeente waar alle bestemmingen en voorzieningen, op het eigen grondgebied en in de omliggende gemeenten, op fietsafstand liggen, wil dit echter ook zeggen dat 'slechts' de helft (54%) van de inwoners wekelijks de fiets gebruikt voor verplaatsingen op korte afstand.

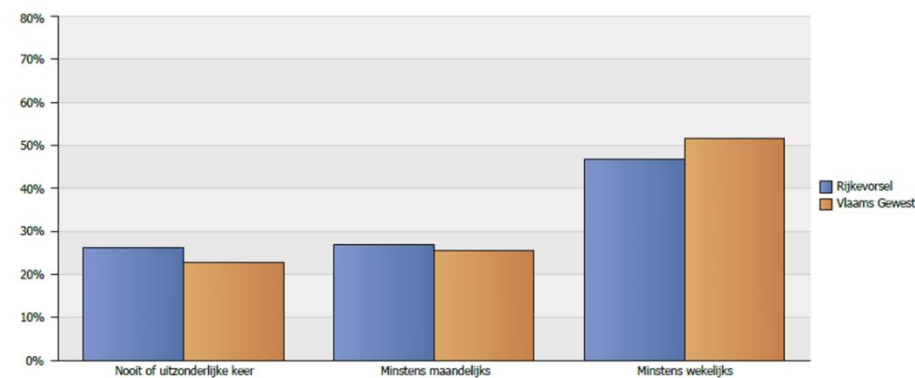
Ook vanuit deze analyse blijkt er dus nog een groot fietspotentieel te zijn op de korte afstand.

Voor voetverplaatsingen (zie Figuur 53) op korte afstand geldt een gelijkaardige conclusie: 47% maakt wekelijks een verplaatsing te voet (lager dan Vlaams gemiddelde), maar 53 % van de inwoners maakt slechts maandelijks, uitzonderlijk of nooit een voetverplaatsing. Binnen de kern, waar alle voorzieningen op wandelafstand liggen, is er dus ook nog een groot potentieel voor voetverplaatsingen.

Het potentieel voor fiets- en voetverplaatsingen op de korte afstand kan maar effectief gemaakt worden indien de ruimtelijke inrichting hierop afgestemd is: een fijnmazig netwerk van trage wegen, en een doorwaadbare openbare ruimte waar fietsers en voetgangers zich veilig voelen en graag vertoeven zijn een belangrijke vereiste.



Figuur 52: fietsgebruik op korte afstand (5 km) (bron: Gemeentemonitor)



Figuur 53: voetverplaatsingen op korte afstand (bron: Gemeentemonitor)

²⁹ Wekelijks wil zeggen minimum 1 keer per week.

Toekomstige gebruik van vervoermodi/toekomstige modal split?

Uit voorgaande bleek dat, met ongewijzigd beleid, het autobezit in de toekomst blijft toenemen.

Ook voor het autogebruik is dit het geval: het Federaal Planbureau verwacht, bij ongewijzigd beleid, voor België tussen 2015 en 2040 een jaarlijkse toename van 0,5% van het aantal autoverplaatsingen op basis van verwachte economische en demografische groei (zie Figuur 54). Van 2020 tot 2035 betekent dit een toename van 7,77%.

Uit Figuur 54 kan ook afgeleid worden dat de auto dominant blijft.

Omdat het relatief aandeel van het autogebruik zeer hoog is t.o.v. de andere vervoermodi, zal zelfs bij bijv. veel meer fietsgebruik, het aandeel van het autogebruik in alle verplaatsingen samen relatief hoog blijven. Kort door de bocht: een verdubbeling van het aandeel fietsen van 4,1% naar 8,2%, zou een gelijke vermindering van het aandeel van de auto van 48,1% naar 44% brengen. Voor een deel is dit verklaren omdat de fiets voor verplaatsingen op lange afstand geen alternatief is voor de auto. Op langere afstand kan een combinatie van vervoermodi wel een alternatief vormen (mobiliteit). Binnen de eigen gemeente, op korte afstand, is de fiets wel een waardevol alternatief voor de auto, en is er ook effectief potentieel zoals hoger aangetoond.

Het is belangrijk om te vermelden dat Vlaanderen de ambitie heeft om een modal shift voor het woon werk-verkeer te realiseren met maximaal 40% autogebruik (momenteel 60%): 'Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift.³⁰

³⁰ bron: Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaams Energie- en Klimaatsplan en Luchtbeleidsplan, doorvertaald als maatregel in de verschillende Vervoerregio's, waaronder Vervoerregio Kempen, waar Rijkvorschel deel van uitmaakt.

Tabel 1 Belangrijkste resultaten van de langetermijnvooruitzichten voor het personenvervoer bij ongewijzigd beleid

	Aantal (miljard)		Aandeel (%)		Totale groei 2040/2015	Gemiddelde jaarlijkse groei 2040//2015
	2015	2040	2015	2040		
<i>Aandeel vervoermiddelen in reizigerskm in België</i>						
Auto solo	72,0	80,7	48,1%	49,0%	12,1%	0,5%
Carpooling	50,8	53,5	33,9%	32,5%	5,2%	0,2%
Trein	10,2	11,2	6,8%	6,8%	9,2%	0,4%
Bus	7,0	7,3	4,7%	4,5%	4,5%	0,2%
Tram	1,6	1,9	1,1%	1,1%	17,3%	0,6%
Metro	0,8	0,9	0,5%	0,6%	24,6%	0,9%
Motor	1,3	1,9	0,8%	1,2%	53,7%	1,7%
Te voet/fiets	6,2	7,1	4,1%	4,3%	16,1%	0,6%

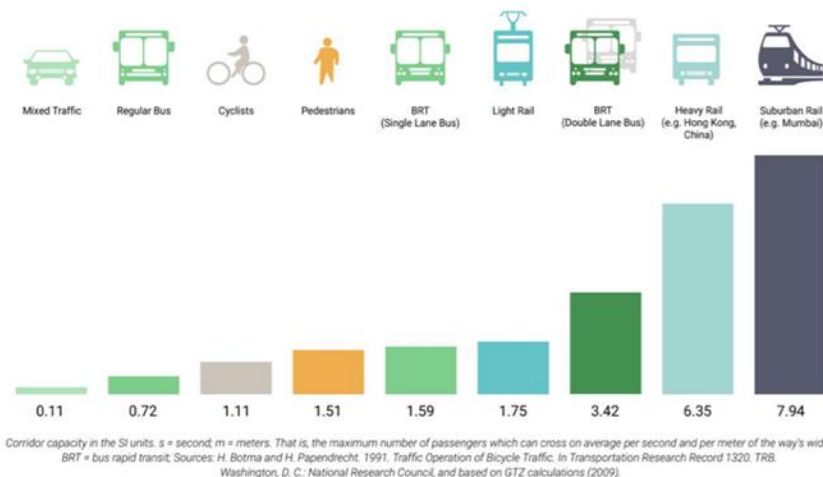
Bron: PLANET v4.0.

Figuur 54: toekomstige modal split bij ongewijzigd beleid (Federaal Planbureau)

Het realiseren van een modal shift met minder autogebruik heeft effect op de capaciteit van het wegennet én geeft meer mogelijkheden voor een levendige inrichting van het openbaar domein. Figuur 55 geeft dit duidelijk aan. De auto kan per tijdseenheid en per 'rijstrookbreedte' minder personen vervoeren dan elke andere vervoersmodus. Per fiets kan een wegvak zo 10 keer meer personen vervoeren dan per auto!

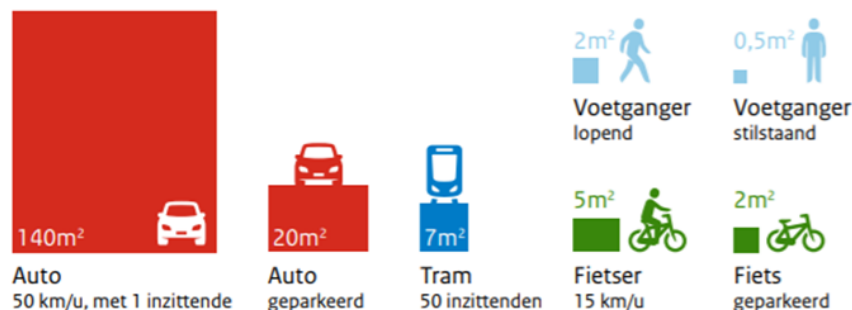
Bovendien ligt het ruimtebeslag van diezelfde fietser veel lager dan van een auto: een rijdende fiets neemt 28 keer minder ruimte in dan een rijdende wagen (5 m² t.o.v. 140 m²), een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto (2m² t.o.v. 20 m²).

Het realiseren van meer fietsgebruik, ten nadele van de auto, maakt dus letterlijk ruimte vrij op de weg of op het openbaar domein. Dit is enerzijds gunstig voor de doorstroming op de weg, maar scheidt ook ruimte voor een levendige aanleg van een aantrekkelijk openbaar domein.



FIGUUR 6.6: RIJSTROOKCAPACITEIT PERSONEN PER SECONDE PER METER, VOOR VERSCHILLENDE TRANSPORTMODI (Hickman R., Fremer P., Brethaupt M. & Saxena S., 2011 naar Botma & Rapendrecht, 1991)

- Het ruimtebeslag van een rijdende fiets is 28 keer kleiner dan dat van een rijdende auto. Een geparkeerde fiets neemt 10 keer minder ruimte in dan een geparkeerde auto:³¹



Figuur 55: capaciteit per tijds-en ruimte-eenheid en ruimtebeslag van de verschillende vervoersmodi

Conclusie groei en mobiliteit

Een aantal hoofdassen in Rijkvorsel kampt momenteel met doorstromingsproblemen. Zonder omleidingsweg zullen de bestaande doorstromingsproblemen op de Hoogstraatsesteenweg, Merksplassesteenweg/Driehoek en Oostmalsesteenweg in elk toekomstscenario toenemen. Het scenario volgens de trendprognose geeft het 'meest gunstige' resultaat. Met omleidingsweg blijft de doorstroming op de Merksplassesteenweg/Driehoek problematisch. Ook hier geeft het scenario volgens de trendprognose het 'meest gunstige' resultaat. Dit lijkt wel aan te geven dat de opeenvolging Bochtenstraat, Dorp, 'rotonde' potentieel een cruciaal punt blijft voor de doorstroming vanuit het oosten.

Enkel een infrastructurele maatregel geeft dus geen oplossing. Vanuit de vaststelling dat bij ongewijzigd beleid het autobezit en autogebruik verder zullen toenemen, is het belangrijk dat een modal shift gerealiseerd wordt, richting meer duurzame vervoermodi.

Voor langere afstanden is inzetten op combi-mobiliteit van belang. Vanuit de Vervoerregio Kempen worden hier de eerste stappen gezet, o.a. met de realisatie van Hop-punten. Binnen Rijkvorsel kan hiertoe bijgedragen worden door in te zetten op deelauto's, die het autobezit kunnen verminderen. Er is ook een zekere potentie voor (particulier) autodelen vastgesteld, zeker waar gezinnen over een 2^{de} of derde wagen beschikken. Voor nieuwe ontwikkelingen moet het introduceren van een deelwagen steeds afgewogen worden. Belangrijk is dat dit onderdeel uitmaakt van een ruimer parkeerbeleid. Maar alleen inzetten op deelwagens is ook geen oplossing. Minder autobezit betekent niet per sé minder autogebruik, mogelijk is wel de spreiding van het autogebruik in de tijd anders.

Effectief meer mensen op de fiets krijgen is cruciaal, zeker in Rijkvorsel, waar alle bestemmingen en voorzieningen op fietsafstand liggen, en ook omliggende gemeenten op een haalbare (e-)fietsafstand liggen. Bovendien bleek op basis van de gemeentemonitor dat er effectief veel marge is om meer mensen op de fiets te krijgen, zeker op de korte afstand.

Dit betekent dat bestemmingen en voorzieningen in Rijkvorsel vlot en veilig bereikbaar en toegankelijk moeten zijn voor fietsers, zodat de keuze voor de fiets voor een verplaatsing binnen de gemeente een evidentie wordt.

Vanuit oogpunt van ruimtelijk ordening is een ruimtelijk compacte kern aangewezen, waar voorzieningen op maat van die kern onderling op fietsafstand zijn ingeplant. Voorzieningen op maat wil zeggen dat ontwikkelingen beheersbaar moeten zijn. Op assen waar nu al veel congestie zit, zijn grootschaligere ontwikkelingen met bijkomende rechtstreekse toegangen voor auto's geen goed idee.

Die compacte kern moet vooral vlot en veilig doorwaadbaar zijn voor de fietser en voetganger, wat door een fijnmazig traag netwerk gegarandeerd kan worden.

Conflicten tussen het traag netwerk en het 'autonetwerk' moeten maximaal uitgesloten worden. Over het 'sturen' van de verschillende vervoermodi binnen het openbaar domein moet goed nagedacht worden. Moet het centrum vanuit de omliggende woonwijken vooral goed en vlot bereikbaar zijn voor fietsers of voor auto's? Moet doorgaand autoverkeer ook in de woonstraten binnen de hoofdassen mogelijk zijn? Moet op projectniveau de fiets of de wagen dicht bij de deur staan. Een gepaste verkeerscirculatie voor de verschillende vervoermodi, en een parkeerbeleid dat de duurzame vervoermodi mee in rekening brengt kan hierin sturend zijn, zowel op gemeentelijk niveau, als binnen een concreet project.

De verschillende en-en-maatregelen moeten meer ruimte voor fietsers en voetgangers creëren. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers creëert ook meer levendigheid op het openbaar domein, en geeft meer gelegenheid tot ontmoeting. Er komt ruimte vrij om het openbaar domein aantrekkelijk in te richten.

2.4 Conclusie

In het voorliggende hoofdstuk werd de groeiopgave voor Rijkvorschel onderzocht en scherpgesteld. Het onderzoek heeft ons een aantal inzichten opgeleverd die relevant zijn voor het toekomstige ruimtelijke woonbeleid in de gemeente:

- Uit de analyses blijkt dat het ontwikkelingspotentieel in de gemeente ruimschoots volstaat om de effectieve woningbehoefte voor de komende periode op te vangen. De bouwvoorraad in de woongebieden is bijna twee tot drie keer groter dan de woningbehoefte (tot 2035). Dit maakt duidelijk dat er helemaal geen noodzaak is om in de nabije toekomst bijkomend woongebied te creëren of om de onbebouwde delen van de woonuitbreidingsgebieden in de gemeente te gaan aansnijden.

Uit de analyse is verder ook naar voorgekomen dat in principe het aanbod in de geplande projecten en langs de uitgeruste wegen al voldoende is om antwoord te kunnen bieden op de behoefte. Dit betekent dat verdichtings- en inbreidingsprojecten in theorie niet nodig zijn om in de groeivraag te voldoen.

- Bij de inventarisatie van het ontwikkelingspotentieel werden een aantal bouwstenen onderscheiden: aanbod in geplande ontwikkelingen, aanbod op percelen langs een uitgeruste weg, aanbod door ontwikkeling van binnengebieden en aanbod door realisatie van meer- en tweegezinswoningen. In de analyse komt duidelijk naar voor dat er vooral in de twee laatste categorieën een sturing mogelijk is. Deze spelen dus een sleutelrol om de verdere ontwikkeling van het woonweefsel beter af te stemmen op de eigenlijke groeivraag.

- We kunnen vaststellen dat er op dit moment in zekere zin een mismatch is tussen het woningaanbod en de huishoudentypes in de gemeente. Het woningaanbod bestaat vooral uit grotere eengezinswoningen, terwijl er vooral veel kleine huishoudens wonen in de gemeente. Er wordt naar de toekomst vooral ook een verdere groei verwacht in de 1- en 2-persoonshuishoudens.

Om een antwoord te kunnen bieden op de verwachte aangroei van kleinere huishoudens, lijkt het nodig om naar de toekomst voldoende sterk te gaan inzetten op woningtypes die hierop zijn afgestemd. Dit kan in de gekende vorm van appartementsbouw, waarbij het dan wel van groot belang is dat de woningkwaliteit voldoende groot is en dat de appartementsgebouwen zich qua schaal en

verschijningsvorm goed inpassen in het bestaande dorpsweefsel. Maar ook diverse nieuwe woningvormen kunnen inspelen op dit segment van kleinere huishoudens (bijv. cohousing, kangoeroewoningen, etc.). Het is dus aangewezen om binnen het ruimtelijke beleid ook kansen te bieden aan dit type van woonontwikkelingen.

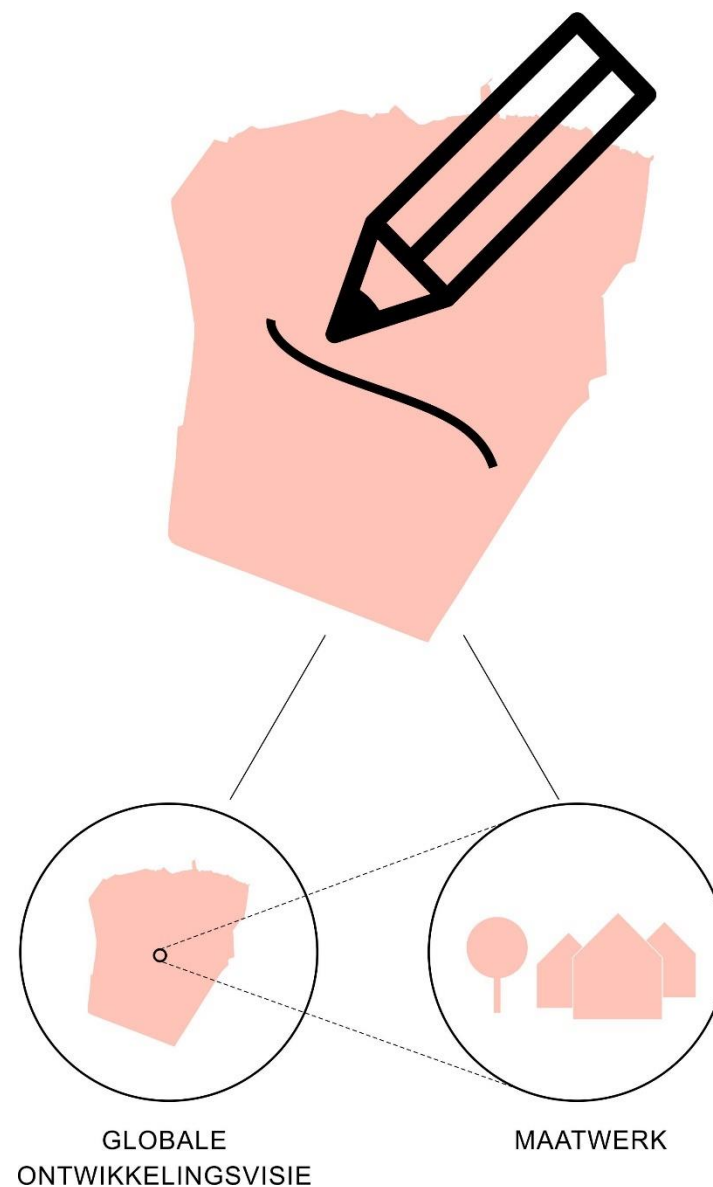
- De verdere groei lijkt op vlak van voorzieningen geen onoverkomelijke problemen te stellen. De bestaande capaciteit van de scholen volstaat om de toekomstige noden te kunnen opvangen. Bij de ouderenvoorzieningen zal er gelet op de sterke vergrijzing van de bevolking wel een uitbreiding van het aanbod nodig zijn. De gemeente heeft met de site van het Prinsenhof hiervoor een belangrijke troef in handen. Deze site kan door haar gunstige centrale ligging en het inbreidingspotentieel kansen om het woonaanbod voor ouderen met een grote zorgbehoefte te vergroten. Daarnaast is het ook nodig om werk te maken van een woonaanbod dat geschikt is voor minder zorgbehoevende senioren.
- Bij de aftoetsing van de toekomstige groei op vlak van mobiliteit, is naar voor gekomen dat de congestieproblemen die er vandaag al zijn op een aantal hoofdasen, niet opgelost kunnen worden met enkel infrastructurele maatregelen. Om de mobiliteitssituatie in de woonkernen te verbeteren, is het cruciaal dat er een modal shift richting meer duurzame vervoersmodi gerealiseerd wordt. De manier waarop de woonkernen zich naar de toekomst verder ontwikkelen speelt hierin een cruciale rol. Een goede afstemming van kernontwikkeling en mobiliteit is essentieel om de leefbaarheid te vergroten. Het is daarbij aangewezen om te streven naar een compacte kern, waar een aanzienlijk deel van de bevolking op een comfortabel fiets- of wandelafstand van de voornaamste voorzieningen in de kern woont. Die compacte kern moet vooral ook vlot en veilig doorwaadbaar zijn voor de fietser en voetganger. Ook op projectniveau dient er voldoende aandacht te zijn voor maatregelen die de modal shift kunnen faciliteren.

3 Ruimtelijke visie

In het voorgaande hoofdstuk werd onderzocht voor welke groeiopgave de gemeente Rijkvorsel vandaag staat. In een volgende stap wordt nu een ruimtelijke visie uitgewerkt die een antwoord moet bieden op de noden en uitdagingen in de gemeente. Bij het uitwerken van deze visie staat het behoud van de ruimtelijke draagkracht centraal. Het is belangrijk dat de kwaliteiten die Rijkvorsel vandaag kenmerken zoveel mogelijk behouden worden en waar mogelijk zelfs versterkt worden.

De ruimtelijke visie kent een tweeledige opbouw:

- In een eerste luik wordt er een **globale ontwikkelingsvisie** voor het woonweefsel en de twee woonkernen in het bijzonder uitgewerkt. In dit onderdeel is het de bedoeling om op een ruimere schaal te bekijken hoe de woonkernen zich naar de toekomst op een kwalitatieve wijze kunnen ontplooiën. De visie wordt opgebouwd vanuit een aantal thematische invalshoeken.
- In een tweede luik wordt er ingezoomd op een kleinere schaal, en wordt er bekeken hoe de globale ontwikkelingsvisie kan doorwerken in individuele projecten. Dit luik moet de gemeente in staat stellen om **maatwerk op projectniveau** te leveren. Er wordt daarbij vooral gefocust op de projecten die de grootste impact hebben in het woonweefsel en/of die een cruciale rol spelen om het globale ruimtelijk wensbeeld voor de woonkernen te kunnen waarmaken. Voor dit type van projecten wordt er een afwegingskader uitgewerkt met heldere randvoorwaarden en spelregels.

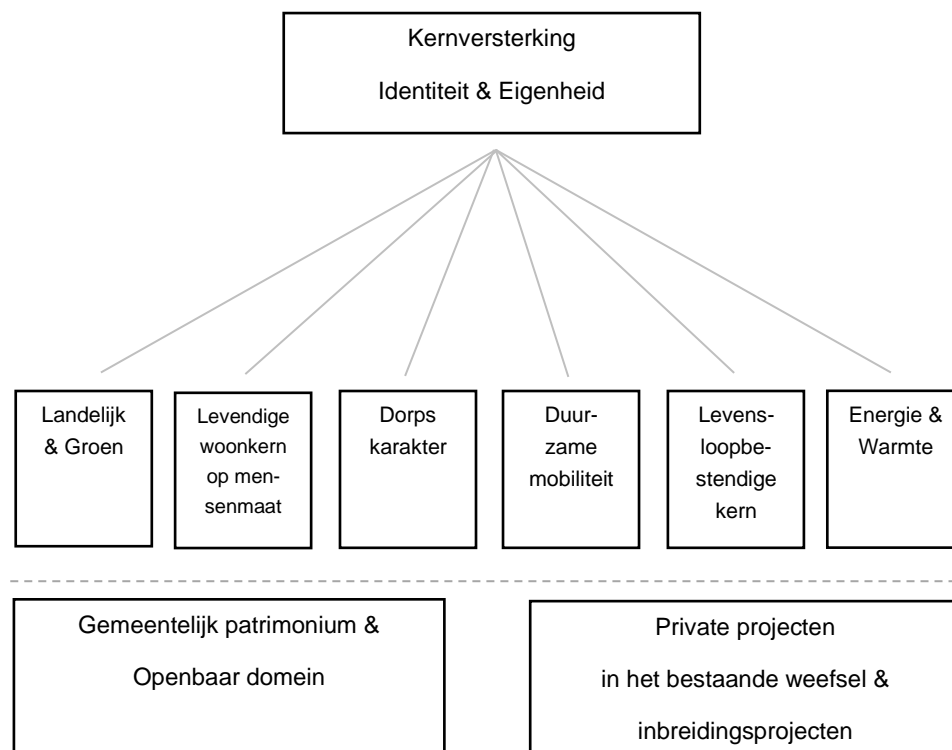


3.1 Globale ontwikkelingsvisie kernen

Het behoud van de draagkracht van de woonkernen is geen doel op zich, maar is ingegeven vanuit de wens om de identiteit en de eigenheid van de woonkernen te bewaken, zodat deze naar de toekomst toe veilig kan worden gesteld. Om dit te bereiken wordt de groeivraag die Rijkvorschel kent, ingezet om de identiteit van het dorp te versterken, kwaliteit en groene ruimte te genereren. Bovendien wordt verspreide ontwikkeling afgeremd en wordt getracht het woonaanbod te realiseren op maat van de behoefte.

Om hieraan sturing te geven worden er zes pijlers geformuleerd die sturing geven aan de globale ontwikkelingsvisie en van belang zijn om te komen tot een integrale visie voor de verdere ontwikkeling van de woonkernen in Rijkvorschel:

- Behoud en versterken van landelijkheid en groen
- Levendige woonkernen op mensenmaat
- Behoud en versterken van dorps karakter
- Duurzame mobiliteit in de woonkernen
- Levensloopbestendige kern
- Energie en warmtetransitie i.f.v. klimaatbuuste kernen



3.1.1 Behoud en versterken van landelijkheid en groen

Rijkevorsel wordt getypeerd door zijn landelijkheid en zijn groene karakter. De gemeente beschouwt dit als een belangrijk onderdeel van haar identiteit. De woonkernen worden omgeven door waardevolle openruimtegebieden en -structuren. Het gaat daarbij om uitgesproken groene gebieden zoals De Hees, De Bolkse Heide, Het Blak-Abtsheide, De Leeuwerik-Meerblok, etc., maar evenzeer om de structurele landbouwengebieden en de beekvalleien in de gemeente, met de vallei van de Kleine Mark en Laak als de belangrijkste.

Wonen in Rijkevorsel staat synoniem met wonen in deze groene en landelijke context. Het bestuur wenst dit als een uitgesproken kwaliteit van de gemeente te vrijwaren. Het is evident dat de open ruimte buiten het woonweefsel hiervoor gekoesterd moet worden en dat een verdere aantasting ervan moet worden tegengegaan. Maar de gemeente wil deze 'groene beleving' ook verankeren en versterken in de woonkernen. Verdere groei en verdichting hoeven niet per definitie een bedreiging te vormen voor de landelijkheid van Rijkevorsel, maar kunnen misschien net worden ingezet als een tool om dit verder te versterken. Kernversterking moet m.a.w. beschouwd worden als een bondgenoot om de landelijke kwaliteiten van Rijkevorsel sterker tot uiting te laten komen.

In wat volgt wordt aangegeven hoe deze ambitie in Rijkevorsel kan worden waargemaakt. Er wordt daarbij gefocust op een aantal opportuniteiten en aandachtspunten waar de gemeente met een doordacht ruimtelijk beleid op kan inspelen.

Groene leefomgeving

Groene ruimte is onontbeerlijk voor een aantrekkelijk woonmilieu. Het biedt ruimte voor ontmoeting, spel en recreatie, natuurbeleving, etc. In een landelijke gemeente als Rijkevorsel zijn er talrijke mogelijkheden om groen en natuur te gaan opzoeken in de nabije omgeving van de kernen. Maar het is ook van belang om een voldoende groot aanbod van groen te kunnen aanbieden binnen het woonweefsel zelf.

Al in 1993 werden voor Vlaanderen groennormen uitgewerkt. De groennormen zijn nooit wettelijk of bindend vastgelegd, maar geven wel een goede indicatie van wat in een woonmilieu wenselijk is qua groenvoorzieningen. In deze groennormen is ook een afstandsnorm opgenomen, die rekening houdend met het grootte-orde van groenruimte (van kleinschalig woongroen tot meer omvangrijk stadsgroen) bepaalt op welke maximale afstand dit groen zich voor elke inwoner mag bevinden (zie Tabel 36).

Voor groen in het woonweefsel zijn vooral de twee kleinste functieniveaus relevant. Dit zijn de groenruimten die zich op korte afstand tot elke woning zouden moeten bevinden. Om de groene beleving in Rijkevorsel te versterken, wil de gemeente in haar ruimtelijk woonbeleid sterk inzetten op de nabijheid van deze groenruimten. In wat volgt wordt ingegaan op hoe men deze doelstelling concreet kan maken.

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	< 150 m	100 m ²
Buurtgroen	< 400 m	> 0,2 ha
Wijgroen	< 800 m	> 10 ha
Stadsdeelgroen	< 1600 m	> 30 ha
Stadsgroen	< 3200 m	> 60 ha
Stadsbos	< 5000 m	> 200 ha

Referentiekader voor bereikbare groene ruimten (Van Herzele et al., 2000).

Tabel 36: afstandsnorm van de Vlaamse groennormen (bron: Mira-S 2000)

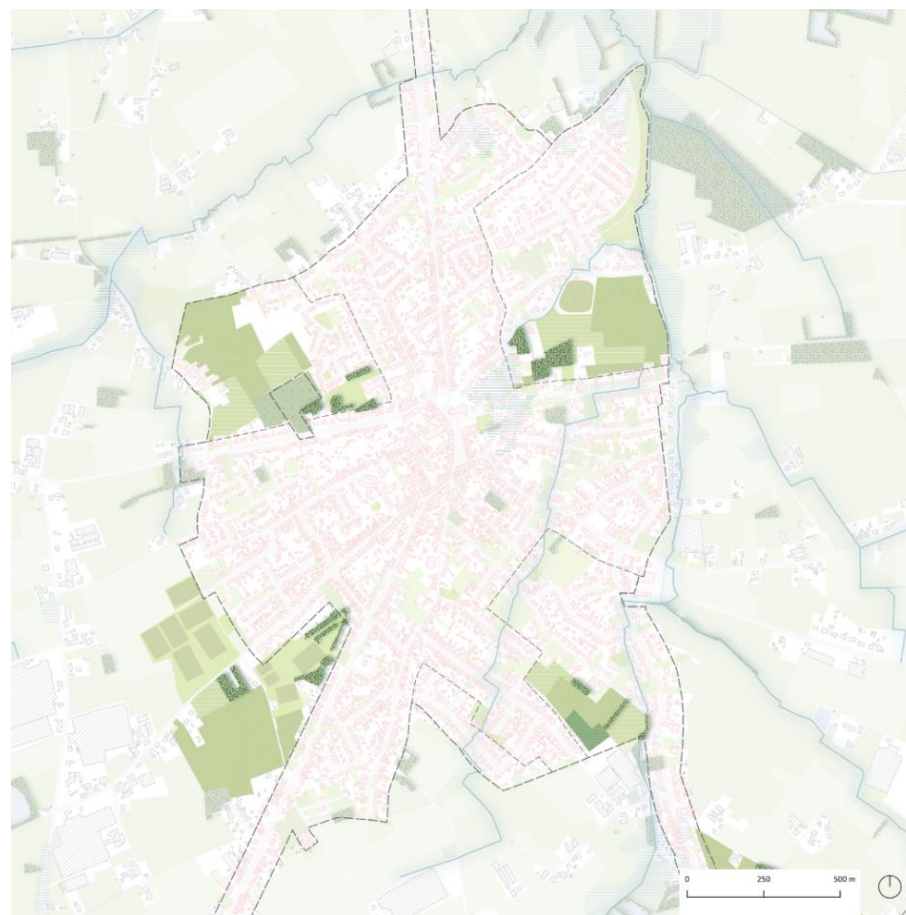
Groene lobben - buurtgroen

De woonkern Rijkvorsel heeft vier groene lobben die in het bebouwde weefsel infiltreren (zie Figuur 56). Drie van de vier gebieden zijn grotendeels gelegen in woonuitbreidingsgebied (i.c. de groene lobben in de noordwestelijke, noordoostelijke en zuid-oostelijke hoeken van de woonkern). De vierde aan het zuidwestelijke uiteinde van de woonkern, betreft de omgeving van de sport- en recreatiecluster Sonsheide.

Het is een kwaliteit dat de woonkern binnen het woonweefsel tot op vandaag beschikt over deze aaneengesloten (groen)ruimten met een dergelijke omvang. De gebieden zijn bovendien ook goed verspreid in de kern. Bij een doordachte uitbouw van deze plekken kunnen ze dienstig zijn als groenvoorziening op buurtniveau (wandelaafstand max. 400 m). Hierdoor wordt het overgrote deel van de woonkern bediend van buurtgroen (zie Figuur 58).

Het behoud van deze open plekken in de kern staat met andere woorden voorop. Het is aangewezen om deze gebieden zoveel mogelijk te vrijwaren en ze waar mogelijk te versterken vanuit de eigen specifieke potenties (bijv. groenbeleving, recreatie, productief landschap, etc.). Om de inwoners van Rijkvorsel van deze zones te kunnen laten genieten, is het ook belangrijk om voldoende in te zetten op de zichtbaarheid van deze plekken en een goede bereikbaarheid voor de trage weggebruiker.

Er moet alleszins vermeden worden dat deze plekken stelselmatig worden volgebouwd. In de drie gebieden die gelegen zijn in woonuitbreidingsgebied, speelt de actuele bestemming daarbij in het voordeel. Gelet op het overaanbod aan bouw mogelijkheden in woongebied, is er een goede motivering voorhanden om een verdere aansnijding van deze plekken tegen te gaan (cf. conclusie van de analyse van de groeiopgave – zie 2.4). In het RUP woonomgevingen kan het behoud van deze ruimten nog sterker worden verankerd. In de zone Sonsheide is de situatie anders; hier is het aan de gemeente om erover te waken dat de zone voldoende openheid behoudt en waar mogelijk een kwalitatieve groene inrichting krijgt.



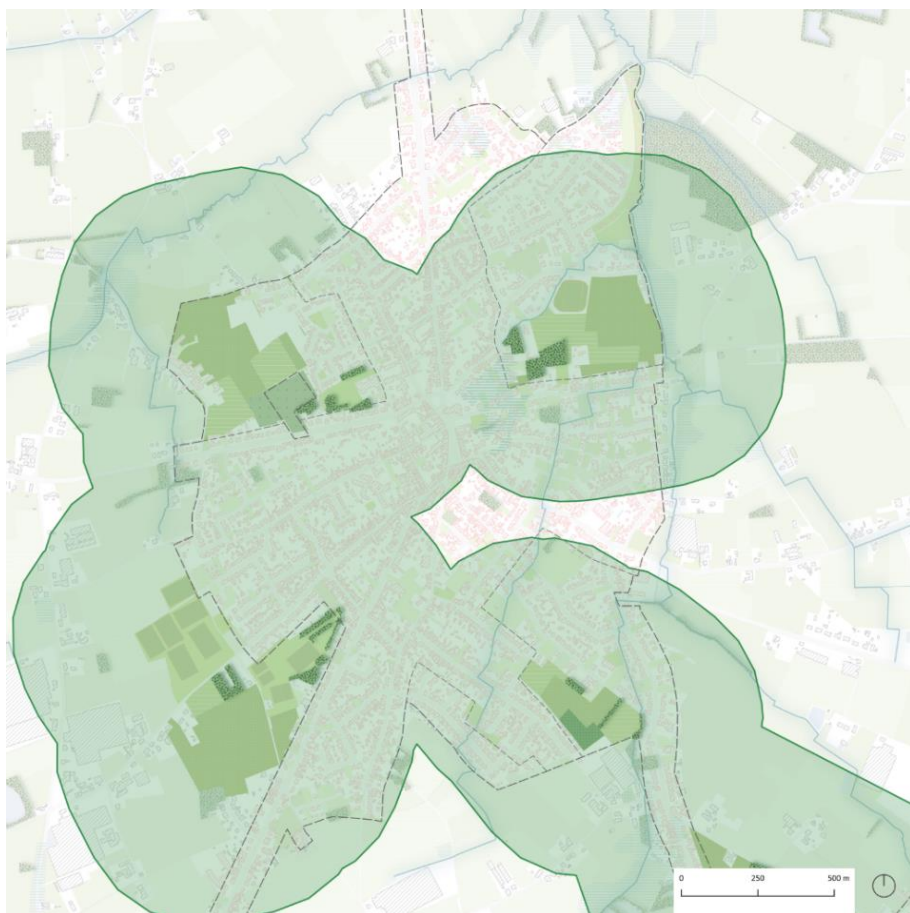
Figuur 56: groene lobben in de woonkern Rijkvorsel

In de woonkern Sint-Jozef zijn er ook twee plekken die als buurtgroen kunnen fungeren voor de inwoners van deze kleinere kern (zie Figuur 57 en Figuur 59). Het gaat daarbij enerzijds om het natuurgebied ten noorden van de voormalige steenbakkerij Sas. Bij de herontwikkeling van de site is er de ambitie om dit groen verder door te trekken tot in de woonkern (in de vorm van een park en groene assen doorheen de woonontwikkeling). Anderzijds gaat het om het beboste gebied Kievitsheide ten zuiden van de kern. Het gebied situeert zich aan de overzijde van het kanaal, maar is voor fietsers en voetgangers wel vlot bereikbaar door de aanwezigheid van de voetgangersbrug.

Beide gebieden worden vandaag gekenmerkt door uitgesproken natuurpotenties. Het behoud van deze zones is al redelijk goed veiliggesteld door hun bestemming als natuurgebied. Hier kan er vooral nog aandacht uitgaan naar een kwalitatieve verknoping met het woonweefsel. Dit kan door de gebieden voldoende toegankelijk te maken en in te bedden in een netwerk voor traag verkeer (zie ook verder in de nota).



Figuur 57: groene gebieden in de kern Sint-Jozef



Figuur 58: groene lobben in woonkern Rijkvorsel – perimeter van 400 m i.f.v. rol als buurgroen



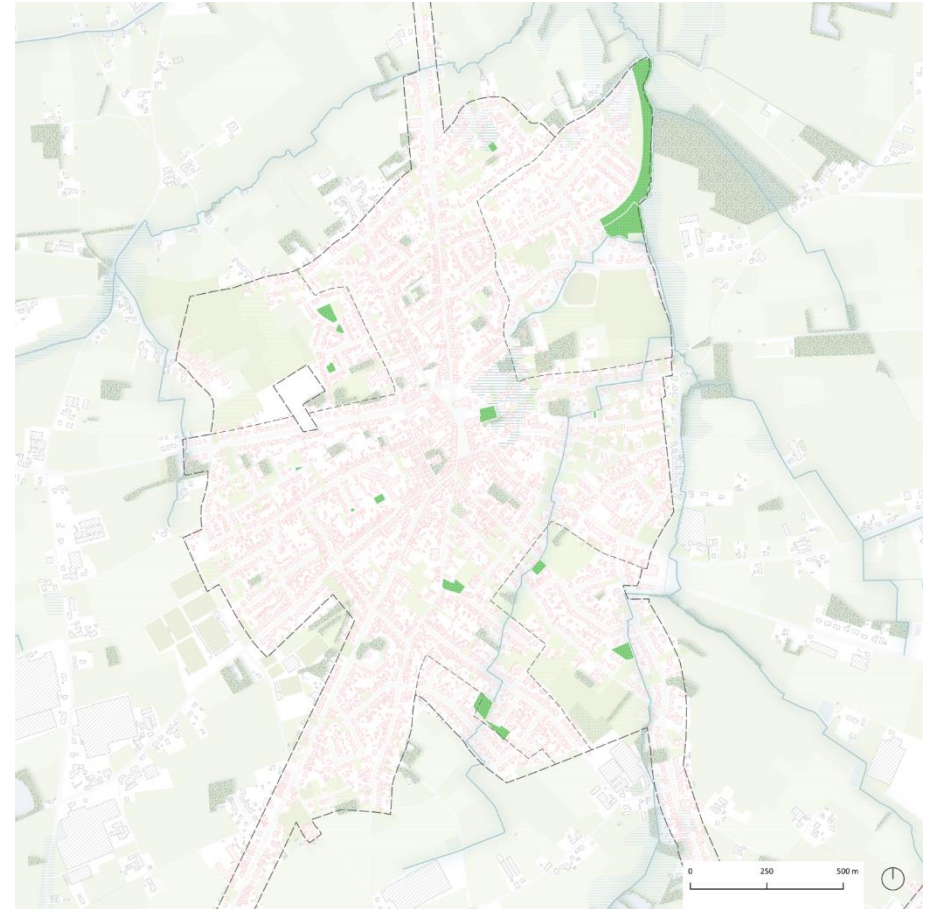
Figuur 59: groene lobben in woonkern Sint-Jozef – perimeter van 400 m i.f.v. rol als buurgroen

Groene kamers binnen het bestaande bebouwde weefsel - woongroen

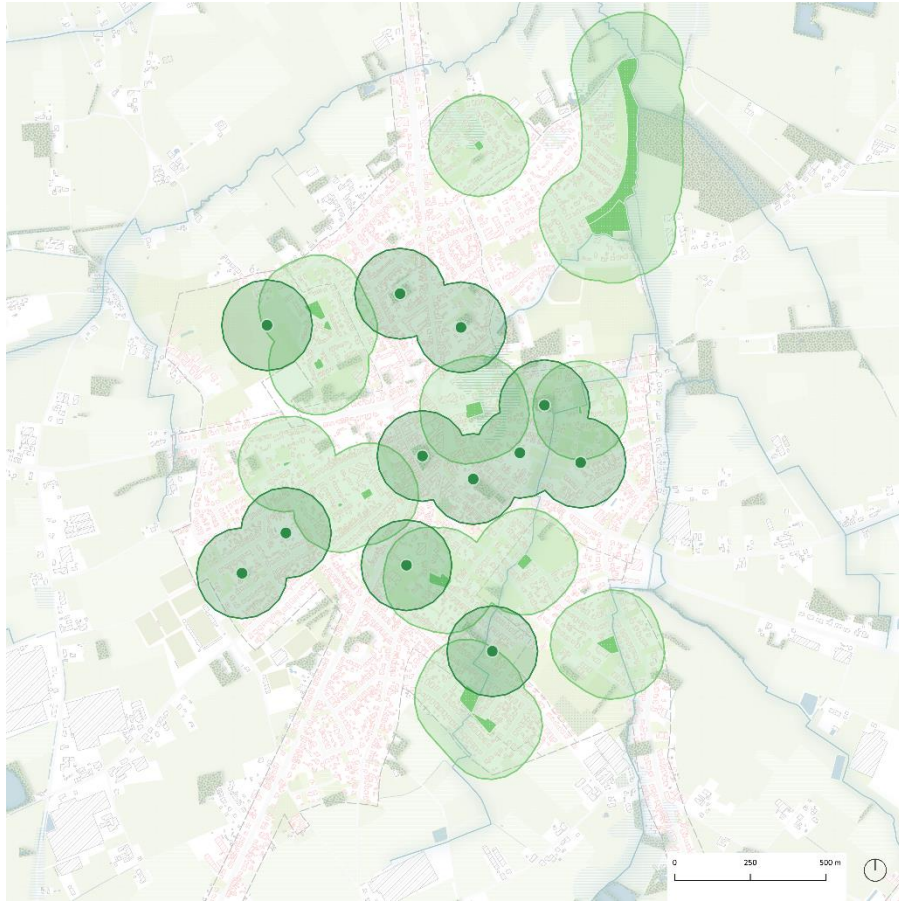
Naast de ruimere groenruimten die voor de inwoners van Rijkevorsel als 'buurtgroen' kunnen dienen, is het evenzeer van belang om kort bij de woning te beschikken over 'woongroen'. Deze veelal kleinere groenruimten zijn van belang als plekken waar inwoners elkaar kunnen ontmoeten en waar de jeugd ruimte heeft om te spelen. Ze zorgen ook voor een vergroening van het woonweefsel en kunnen bij een doordachte keuze van beplantingen bijdragen aan een verhoging van de biodiversiteit.

Rijkevorsel heeft vandaag in haar woonkernen al diverse plekken die als 'woongroen' fungeren, maar globaal gezien is dit aanbod vandaag nog redelijk beperkt (zie Figuur 60). Als men het huidige aanbod aftoetst aan de groennormen die op Vlaams niveau zijn uitgewerkt, dan zien we dat veel woningen geen woongroen hebben binnen een straal van 150 m.

De gemeente wil het aanbod aan woongroen binnen de woonkernen naar de toekomst verruimen. Grotere woonontwikkelingen en inbreidingsprojecten bieden uitgelezen kansen om hieraan te werken. Figuur 61 en Figuur 62 tonen aan welke impact dit op termijn zou kunnen hebben op vlak van groenvoorzieningen (oefening o.b.v. inbreidingsgebieden uit de analyse van het ontwikkelingspotentieel). De gemeente blijft dit dan ook bij toekomstige ruimere projectontwikkelingen als randvoorwaarde aanhouden (cf. huidige kader volgens het richtlijnenhandboek en woonomgevingsplan). Het is daarbij van belang dat men telkens voldoende inzet op kwaliteit en deze groenruimten uitbouwt tot aantrekkelijke en uitnodigende plekken in het woonweefsel. De gemeente vindt het ook waardevol als er bij de inrichting van deze plekken aandacht besteed wordt aan een doordachte groenaanleg en beplantingskeuze die bijdraagt tot de biodiversiteit. Op deze manier kunnen deze groenruimten een rol opnemen als ecologische stapstenen in de woonkernen. Vaak zijn ze hierdoor ook minder onderhoudsintensief.



Figuur 60: bestaand woongroen in woonkern Rijkevorsel



- mogelijk nieuw woongroen
- afstand 150 m rond nieuw woongroen
- woongroen
- afstand 150 m rond woongroen

Figuur 61: bestaand en nieuw woongroen in woonkern Rijkvorsel – perimeter van 150 m



- mogelijk nieuw woongroen
- afstand 150 m rond nieuw woongroen
- woongroen
- afstand 150 m rond woongroen

Figuur 62: bestaand en nieuw woongroen in woonkern Sint-Jozef – perimeter van 150 m

Ruimte voor de beekvalleien in het bebouwde weefsel

Langs oostelijke zijde situeert zich de vallei van Kleine Mark. Deze waterloop en een aantal van haar zijlopen (Zoggebeek en Dorpsloop) doorkruisen het woonweefsel. De valleien van deze waterlopen hadden vroeger nog veel ruimte, maar zijn doorheen de jaren stelselmatig verder bebouwd. Hierdoor zijn de waterlopen vandaag minder zichtbaar in het bebouwde weefsel. De nodige ruimte voor water langs deze waterlopen is ook sterk teruggedrongen.

Vandaag zien we dat het inperken van de ruimte voor deze natuurlijke structuren negatieve gevolgen heeft. Uit de watertoetskaart en de projecties van VMM met betrekking tot de pluviale watergevoeligheid blijkt dat de druk van het water zich hoofdzakelijk situeert daar waar de beekvalleien gelegen zijn. Om het risico op overstromen in de toekomst te milderen is het van belang onze manier van bouwen in de beekvalleien in vraag te stellen en te bekijken hoe men voldoende ruimte kan geven aan de beek en haar water. Het is wenselijk om de open ruimte hier maximaal te bewaren en te versterken. Dit zorgt er bij momenten met hevige regenval voor dat deze een minder grote impact zullen hebben op het bebouwde weefsel van de woonkernen.

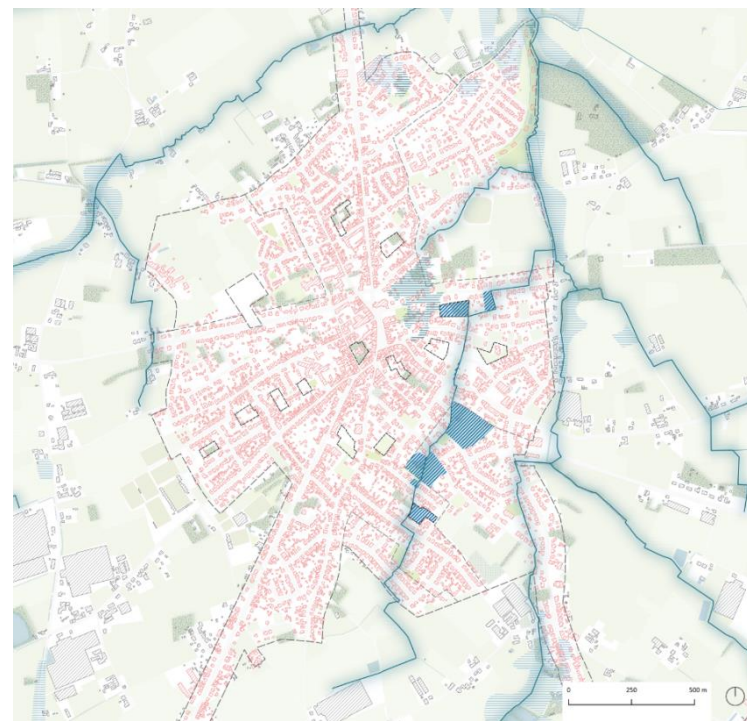
Langsheen de beekvalleien bevindt zich vandaag nog een snoer van onbebouwde ruimten. Deze plekken spelen een belangrijke rol ten aanzien van water. Daarnaast beschouwt de gemeente deze plekken ook als waardevolle groenruimten die kunnen bijdragen aan de leefkwaliteit van de bewoners. Het is dus nodig om deze open ruimten in het bebouwde weefsel zoveel mogelijk te bewaren en te versterken.

Bouwen in deze gebieden wordt niet uitgesloten, maar het is wel aangewezen om dit op een aangepaste manier te doen. In eerste instantie wordt er gestreefd naar het beperken van het aandeel bebouwing en verharding. Door het bebouwd programma sterker te bundelen, kan een noemenswaardig deel van de onbebouwde ruimte langs de waterlopen gevrijwaard blijven. Verder is het ook wenselijk om bij de plaatsing van de gebouwen en infrastructuur maximaal rekening te houden met de watergevoeligheid van de projectgrond. Nieuwe bebouwing wordt best zoveel mogelijk vermeden op die delen die vandaag al een waterproblematiek kennen.

Het voorgaande impliceert dat er puntsgewijs hogere dichtheden dan gemiddeld in de omliggende wijken kunnen voorkomen op delen van percelen die niet of minder

watergevoelig zijn. Deze worden op hun beurt echter dan weer gecompenseerd door het grote aandeel onbebouwde ruimte op de watergevoelige gronden. De gemiddelde dichtheid van het gebied als geheel moet verenigbaar blijven met de gemiddelde dichtheid van de omliggende woonwijken.

Onderstaande figuur geeft weer waar deze onbebouwde gebieden zich bevinden langsheen de waterloop. Dit zijn zonder meer aandachtsgebieden in het kader van de globale waterhuishouding binnen de woonkern. Dit betekent echter niet dat de hiervoor omschreven ambitie m.b.t. ruimte voor water beperkt dient te worden tot deze gebieden. Als er bestaande bebouwde gebieden herontwikkeld worden, is het wenselijk om dit te doen volgens dezelfde principes en de waterlopen opnieuw meer ruimte te geven.



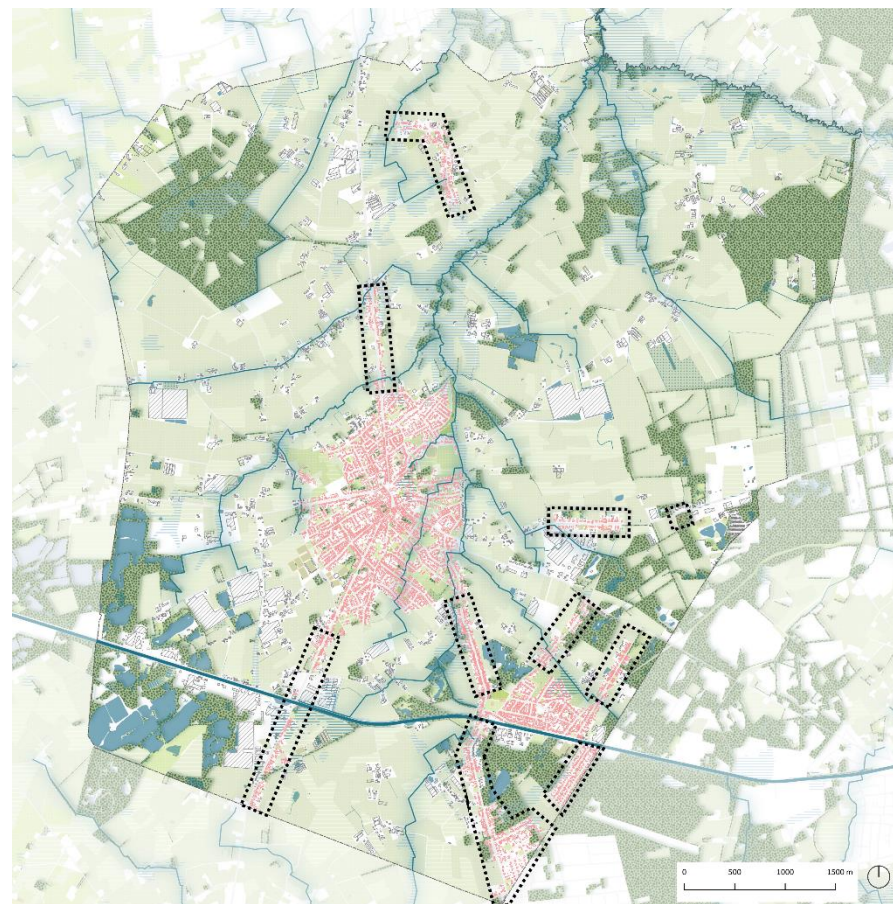
Figuur 63: aandachtsgebieden langsheen de waterlopen

Woonlinten & woonbossen

Zoals eerder aangegeven, is de open ruimte rondom de woonkernen een essentieel onderdeel van het landelijke DNA van Rijkvorsel. De gemeente vindt het ontzettend belangrijk om deze open ruimte met al haar kwaliteiten zoveel mogelijk te koesteren.

Uitlopers van het woongebied in de vorm van woonlinten en woonbossen snijden in het landschap in. Op deze plekken staat de kwaliteit van de open ruimte onder druk. Hier is een belangrijke winst te boeken op aspecten van de beleving van de landelijkheid en het verkleinen van de barrièrewerking voor fauna.

Het is de ambitie om op deze plekken op langere termijn de open ruimte terug meer te gaan versterken. Het opzet is om deze woonomgevingen te gaan vrijwaren van verdichting om zo mogelijke toekomstige opportuniteiten in functie van het landschap niet te gaan hypothekeren.



Figuur 64: situering woonlinten en woonbossen

3.1.2 Levendige woonkernen op mensenmaat

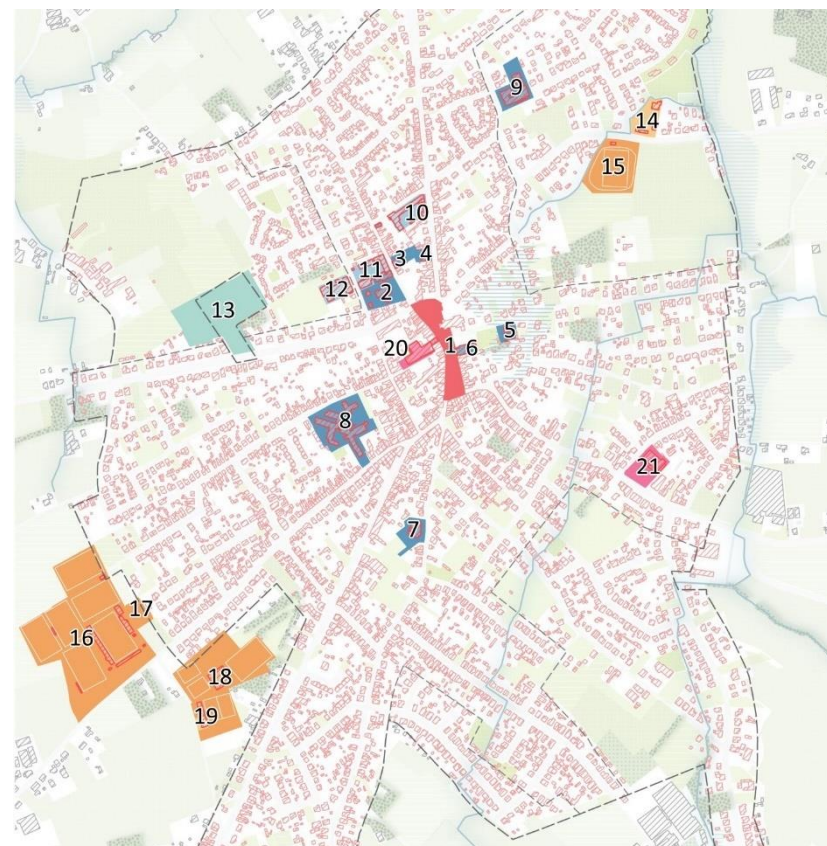
Inzetten op een levendig en bruisende woonkern

Rijkevorsel heeft in haar hoofdkern een mooi aanbod aan voorzieningen op maat van het dorp. De belangrijkste concentratie van handel, diensten en horeca situeert zich in het historische dorpshart (rondom het dorpsplein en de uitlopers ervan). Het aanbod is in eerste instantie gericht op de lokale bevolking. De voornaamste publieke voorzieningen (i.e. gemeentehuis, bibliotheek, scholen, politiekantoor, etc.) situeren zich eveneens redelijk centraal in de kern. Deze liggen alle in een compacte krans omheen het dorpshart. Sport- en recreatiefuncties zijn meer perifeer gelegen in de overgang naar de open ruimte (i.c. in twee van de groene lobben – zie Figuur 65).

Het voorzieningenapparaat in Rijkevorsel is dus aantrekkelijk, divers en bovendien ook goed gelegen in de dorpskern. Dit vormt zonder meer een pluspunt dat de levendigheid en de attractiviteit van de woonkern vergroot. Het behoud van dit aanbod van centrumfuncties – in het bijzonder de commerciële voorzieningen – staat echter onder druk. Mensen nemen snel de wagen om buiten het dorp te winkelen. Daarnaast heeft ook e-commerce sterk aan belang gewonnen. Dit alles vormt een bedreiging voor de lokale centrumvoorzieningen in de dorpskern.

Om de levensvatbaarheid van het lokale handelsapparaat te kunnen veiligstellen, is het nodig om voor deze centrumfuncties een goede voedingsbodem te creëren. Dit kan door in het ruimtelijk woonbeleid op volgende zaken in te zetten:

- Verder verdichten moet vooral in het dorpshart gebeuren, in de onmiddellijke nabijheid het lokale handelsapparaat. Door meer mensen nabij de centrumvoorzieningen te huisvesten, vergroot het financiële draagvlak voor deze functies. Mensen die op wandel- of fietsafstand van het handelscentrum wonen, zullen sneller geneigd zijn om zich naar deze centraal gelegen voorzieningen te begeven om hun inkopen te doen of horeca te bezoeken. Kernversterking is dus cruciaal om een bruisend dorpsleven te kunnen waarborgen. Dit principe zit al vervat in het woonomgevingsplan, maar kan op bepaalde vlakken mogelijk nog verder worden aangescherpt.
- Om verplaatsing van en naar deze zaken op een duurzame en veilige manier te kunnen laten gebeuren, is het aangewezen om werk te maken van een fijnmazig netwerk voor traag verkeer die de verschillende sites en de omliggende woonwijken met elkaar connecteert. Dit wordt in wat volgt, meer in detail geduid.



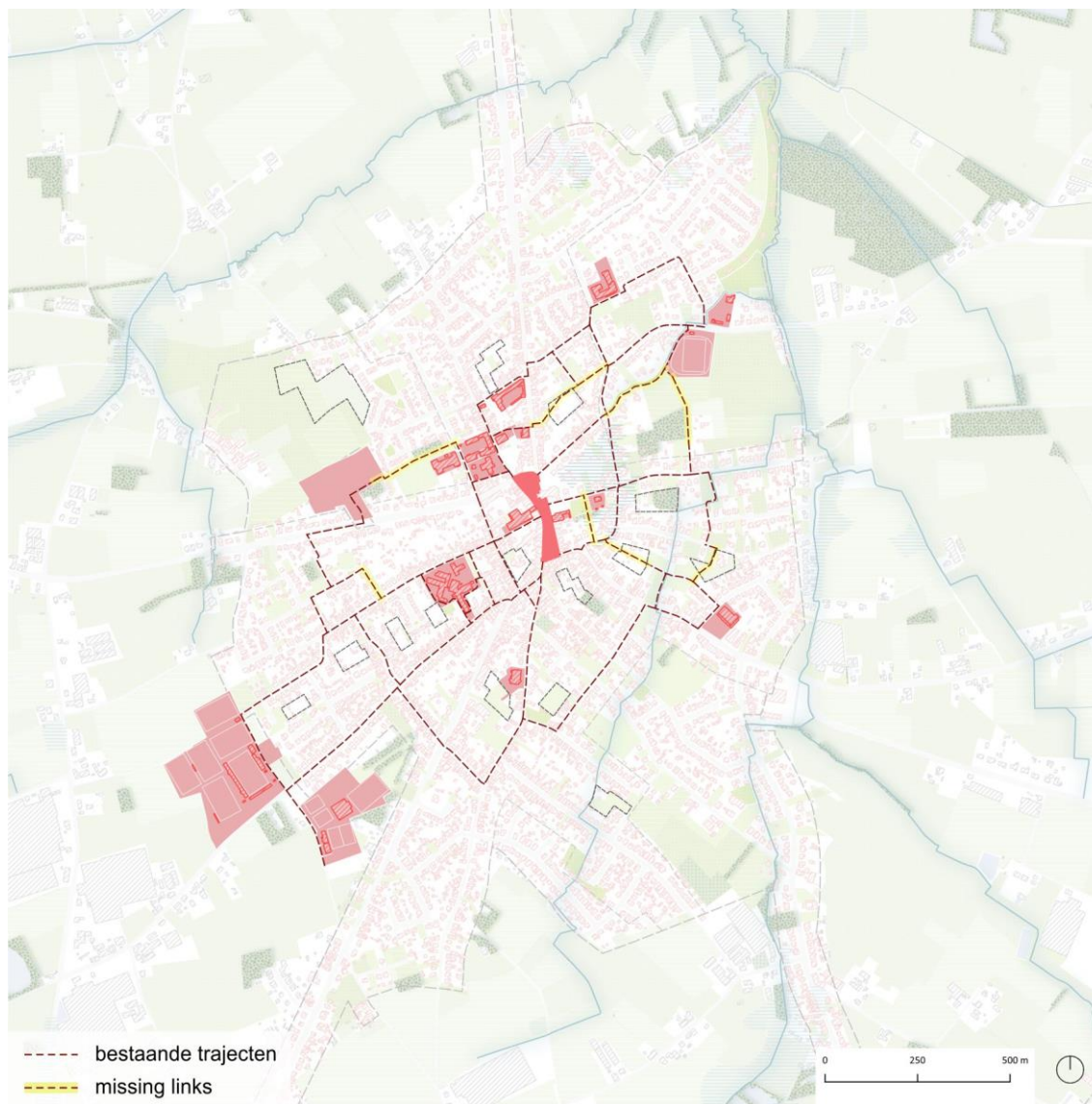
Handelscentrum	1. Handelscentrum	12. Kleuterschool Het Moleke
Publieke diensten	2. Gemeentehuis	13. Begraafplaats
School	3. IBO Kinderclub	14. Jeugdlokaal
Begraafplaats	4. Bibliotheek	15. Sportterrein Bevelstraat
Jeugdvoorzieningen	5. Politie	16. Voetbal KFC Zwarte Leeuw
Sportvoorzieningen	6. Oude Pastorij	17. TTK Rijkevorsel en skateterrein
Supermarkt	7. Brandweer	18. Sportvoorzieningen De Valk
	8. OCMW + WZC Prinsenhof	19. Jeugdhuis De Wauwel
	9. WZC Den Brem	20. Carrefour
	10. Basisschool De Wegwijzer	21. Lidl
	11. Sint-Lucia school	

Figuur 65: voorzieningen in de woonkern Rijkevorsel

Uitbouw van een fijnmazig netwerk voor traag verkeer

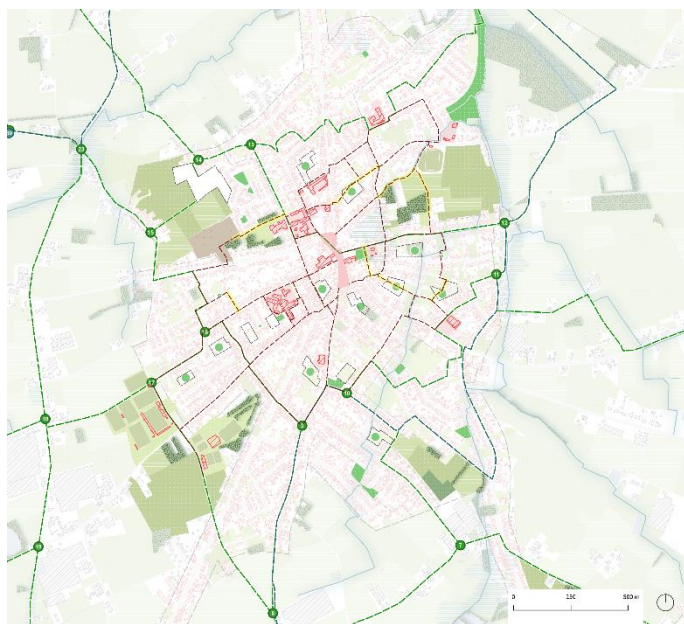
Zoals aangegeven in het voorgaande, wenst de gemeente in te zetten op de uitbouw van een fijnmazig en performant netwerk voor traag verkeer. Deze moet de verschillende woonwijken/woonstraten, centrumvoorzieningen, gemeenschapsfuncties en recreatieve voorzieningen met elkaar in verbinding brengen. Het netwerk wordt zoveel mogelijk voorzien op rustige wegen of langs doorsteken die enkel toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers.

Op Figuur 66 wordt weergegeven hoe dit netwerk er concreet zou kunnen uitzien. Er wordt aangegeven welke bestaande wegen en/of paden ingeschakeld kunnen worden in dit netwerk. Daarnaast wordt gesignaleerd waar er nog missing links zijn die van betekenis kunnen zijn in het netwerk. Voor een aantal van deze missing links kan de gemeente initiatief nemen om deze zelf te realiseren (bijv. trajecten op gronden met een publieke functie). Verschillende missing links zijn gelegen in gebieden waar nog verdichtings- of inbreidingsprojecten mogelijk zijn. Bij toekomstige initiatieven op deze locaties, kan men dit dan als een randvoorwaarde meegeven waar verplicht aan voldaan moet worden. Deze trage wegen zorgen ook voor de doorwaardbaarheid van het project zelf.

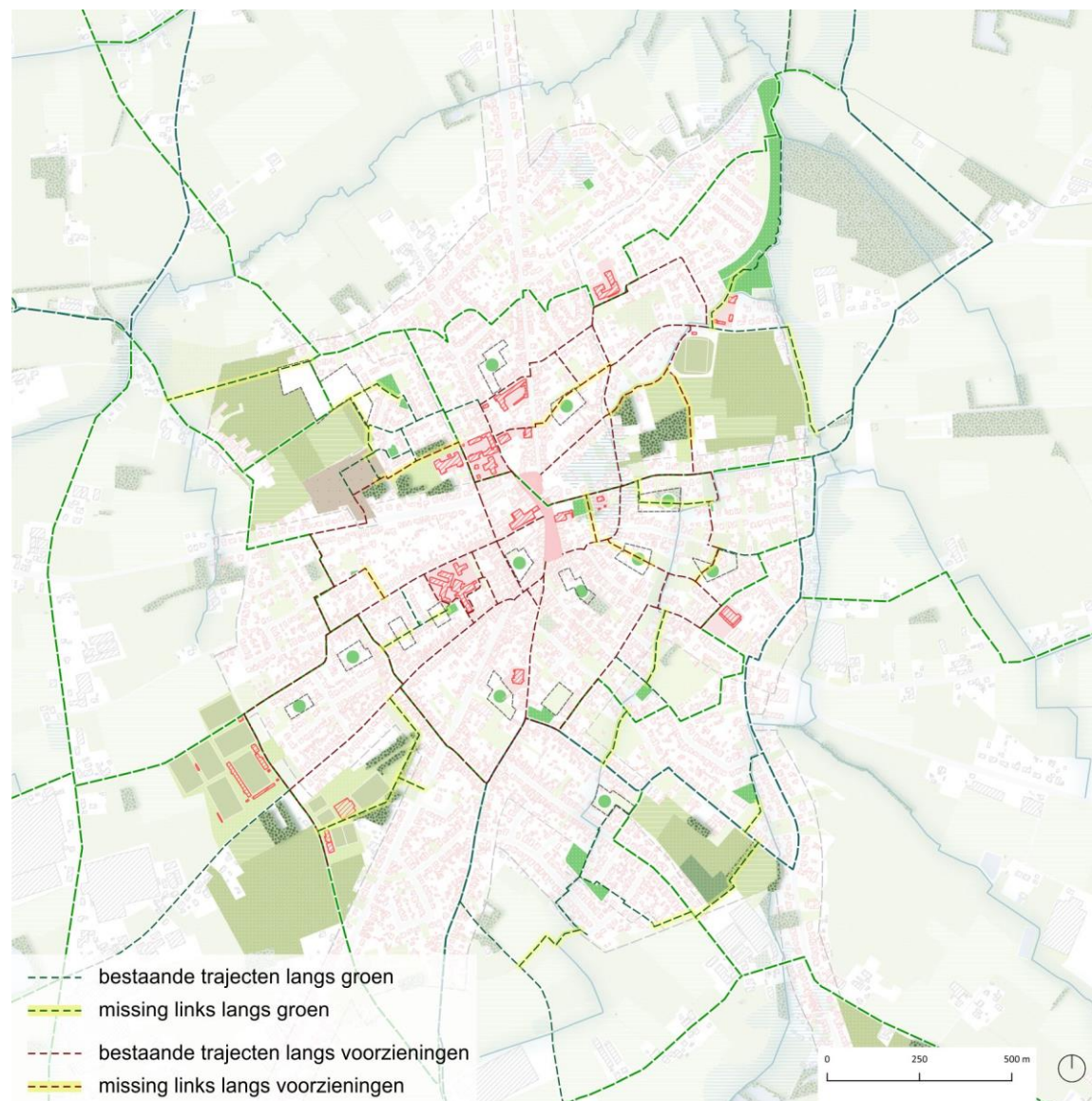


Figuur 66: fijnmazig netwerk voor traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen in de kern Rijkvorsel

Het bovenvermelde netwerk voor traag verkeer kan nog verder worden uitgebreid. Naast connecties te leggen tussen de voornaamste centrumvoorzieningen, is het eveneens zinvol om het aanwezige groen en de open ruimte vlotter bereikbaar te maken voor de inwoners van Rijkvorsel. Binnen de woonkern kan dit door connecties te realiseren met het buurt- en woongroen dat verspreid ligt in het woonweefsel (zie ook Figuur 68) of door trajecten te voorzien langs waterlopen en/of groenstructuren die deze blauwgroene structuren opnieuw zichtbaar en beleefbaar maken. Daarnaast kunnen er ook zinvolle verbindingen gelegd worden naar de omliggende open ruimte. Deze trajecten kunnen worden voorzien langs landschappelijk aantrekkelijke passages en aansluiting zoeken met bestaande fiets- en wandelroutes (zoals bijv. het fietsknooppuntennetwerk).



Figuur 67: netwerk voorzieningen + bestaande fiets- en wandelroutes



Figuur 68: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen voornaamste voorzieningen en groen in de kern Rijkvorsel

Ook in Sint-Jozef kan vanuit eenzelfde logica gewerkt worden aan de uitbouw van een samenhangend netwerk voor traag verkeer. In deze kern wordt het netwerk evenwel vooral voorzien om de publieke voorzieningen in de woonkern te connecteren en sterke relaties uit te bouwen tussen het woonweefsel en het omliggende groen. Aangezien Sint-Jozef zeer beperkt is in omvang en het voorzieningenniveau naar alle waarschijnlijkheid niet al te sterk meer zal groeien, speelt het netwerk hier minder een rol als hefboom voor een versterking van het plaatselijke voorzieningenniveau.



- | | |
|---|--|
| Publieke diensten | 1. Aster Berkhof bibliotheek en museum |
| School | 2. Parochiezaal Sint-Jozef |
| Begraafplaats | 3. Kinderclub Sint-Jozef |
| Sportvoorzieningen | 4. Basisschool Het Kompas |
| | 5. Begraafplaats |
| | 6. FC Sint-Jozef SK |
| | 7. Herontwikkeling site Sas |

Figuur 69: voorzieningen in de woonkern Sint-Jozef



Figuur 70: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen in de kern Sint-Jozef



Figuur 71: fijnmazig netwerk traag verkeer tussen de voornaamste voorzieningen en groen in de kern Sint-Jozef

3.1.3 Behoud en versterken van dorps karakter

Rijkevorsel is een kleinschalig en landelijk dorp. Het dorps karakter van de gemeente is iets dat het bestuur en de inwoners van Rijkevorsel nauw aan het hart ligt. Wonen in Rijkevorsel staat garant voor wonen in een rustige en vertrouwde omgeving op mensenmaat. Het dorpsleven wordt in belangrijke mate bepaald door de lokale gemeenschap en de activiteiten die zich in het dorp ontplooiën. Maar het is vanzelfsprekend dat ook de ruimtelijke setting van cruciaal belang is voor de dorps manier van leven.

Het dorps karakter van de gemeente staat vandaag echter onder druk. In de voorbije decennia is het woonweefsel van het dorp zeer sterk veranderd. Enerzijds heeft groei en verdichting in het dorps hart al duidelijk zijn sporen nagelaten. In het straatbeeld verschijnen meer en meer appartementsgebouwen. Grondgebonden rijwoningen in het centrum worden afgebroken en ingeruild voor deze appartementen, terwijl net deze meer kleinschalige bebouwing cruciaal is voor de identiteit en het vertrouwde beeld van het dorp. Anderzijds zien we ook dat het dorp steeds verder is uitgedeind en qua omvang aanzienlijk is gegroeid. Waar het hoofddorp vroeger een compacte en herkenbare entiteit was (zie bijv. op Figuur 72), heeft de naoorlogse verkavelingswoede grote delen van de waardevolle open ruimte omheen het dorp ingelijfd. De band tussen het eigenlijke dorps hart en haar landelijke omgeving is hierdoor verzwakt. De gerealiseerde verkavelingen nemen vandaag veel meer ruimte in dan het oorspronkelijke dorp, terwijl de dorps kwaliteiten en de eigenheid die men zo waardeert in de historische kern vaak ontbreken in deze meer recente wijken.

De gemeente wil naar de toekomst in haar ruimtelijk beleid sterk waken over het dorps karakter van haar kernen. Rijkevorsel wil uitdrukkelijk een dorp op mensenmaat blijven. Het is belangrijk dat toekomstige ontwikkelingen rekening houden met de eigenheid en de schaal van het dorp. Kernversterking mag geen bedreiging vormen voor het dorp, maar moet net een middel zijn om de dorps kwaliteiten van Rijkevorsel verder te versterken.



Figuur 72: historische structuur - topografische kaart NGI 1939³¹

³¹ Bron: cartesius.be

Erfgoed koesteren

Rijkevorsel is een erfgoed gemeente. Het belang van erfgoed voor de identiteit van het dorp kan niet voldoende onderstreept worden. In eerste instantie zijn de beeldbepalende gebouwen van Rijkevorsel de gebouwen die opgenomen zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Niets sluit echter uit dat de inventaris van het Bouwkundig Erfgoed op basis van lokale kennis of nieuw onderzoek aangevuld kan worden met een gemeentelijke lijst die minimaal wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

Het gemeentebestuur wenst maximaal in te zetten op het behoud van gebouwen met erfgoedwaarde. Behoud van deze panden zal erg bepalend zijn voor de ruimtelijke identiteit van de dorpskern. De gemeente staat dan ook negatief tegen elke ondoordachte vorm van afbraak. Om het behoud van deze markante gebouwen te faciliteren, is er bij het bestuur ook de bereidheid om zich soepeler op te stellen bij projectaanvragen m.b.t. erfgoed. Op de courante regels kunnen er gerichte uitzonderingen worden toegestaan indien aangetoond wordt dat deze nodig zijn om de architecturale en/of erfgoedkundige waarde van deze gebouwen te kunnen veiligstellen.

Recent werd door Erfgoed Noorderkempen een waardering uitgewerkt voor de gebouwen die opgenomen zijn op de inventaris voor waardevol erfgoed. Deze biedt aan het gemeentebestuur al een eerste houvast om te kunnen inschatten welke panden en/of specifieke elementen van groot belang zijn om te behouden. Voor het beoordelen van vergunningsplichtige handelingen aan beeldbepalende gebouwen kan het gemeentebestuur in bepaalde gevallen ook projectspecifiek externe expertise inroepen (bijv. Erfgoed Noorderkempen, de heemkundige kring actief in de gemeente,...) Deze externen worden bij voorkeur vanaf het prille begin betrokken in het proces.



Figuur 73: selectie van een aantal gebouwen met erfgoedwaarde

Dorpse maat en architectuur

Zoals eerder aangegeven, komt het dorpse straatbeeld meer en meer in het gedrang door een golf van ontwikkelingen in de voorbije decennia. In het bijzonder de sterke verappartementisering vormt in dit kader een bedreiging. Het merendeel van de grotere appartementen veroorzaakt een schaalbreuk met het bestaande woonweefsel. Door dominante volumes te bouwen die niet ingeschaald worden in de “dorpse” context verdwijnt de “dorpse” schaal en ritme. De identiteit en eigenheid van Rijkevorsel gaat zo stilaan verloren.

De gemeente wenst dat toekomstige ontwikkelingen rekening houden met de kenmerken van het dorpse woonweefsel. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich op een kwaliteitsvolle wijze in de dorpse context inpassen. Een dorp bestaat uit een mix van bouwvolumes. In grote lijnen zijn deze vrij kleinschalig, met her en der grotere accenten. Het dorps weefsel is speels en niet monotoon. Deze wisselende maten zijn sterk bepalend voor het karakter en de kleinschaligheid van het dorp.

Het komt er dus op aan om naar de toekomst vooral te bouwen volgens de intrinsieke logica van het dorpse bebouwingsweefsel. Dit vormt in het bijzonder een aandachtspunt in het centrumgebied van de woonkernen, waar de rijke en kleinschalige bebouwing nog in belangrijke mate aanwezig is. Figuur 74 en Figuur 75 geven weer waar de bebouwing in de (historische) dorpskernen nog gekenmerkt wordt door een dorps karakter en schaal.

In een later onderdeel van deze studie worden een aantal spelregels aangereikt om te komen tot een dorpse architectuur en straatbeeld (bij het luik ‘maatwerk’ in 3.2). Deze zijn zonder meer relevant bij grotere projecten en meergezinswoningen, maar zijn eveneens toepasbaar bij kleine projecten (bijv. nieuwe rijwoning) of ingrepen bij bestaande gebouwen.



Figuur 74: waardering dorps straatbeeld kern Rijkevorsel*

* De analyse is in hoofdzaak gebeurd voor het centrumgebied cf. het woonomgevingsplan.



Figuur 75: waardering dorps straatbeeld kern Sint-Jozef

3.1.4 Duurzame mobiliteit in de woonkernen

Mobiliteit speelt een cruciale rol in de leefbaarheid van de woonkernen. De ruimtelijke ordening van de voorbije decennia heeft een sterke auto-afhankelijkheid teweeg gebracht. Er zijn veel woonwijken en woningen gerealiseerd op een grotere afstand van het dorpshart. Daarnaast is de inrichting van het openbaar domein op veel plaatsen in belangrijke mate afgestemd op het autoverkeer. Mensen nemen hierdoor snel de wagen om zich te verplaatsen, ook voor kortere afstanden die in principe vlot met de fiets zouden kunnen gebeuren.

Het hoeft geen betoog dat druk autoverkeer nefast is voor de woon- en verblijfskwaliteit in de woonkernen. Een grote verkeersdruk is nadelig voor de beleving en voor de verkeersveiligheid in het dorp. Ook voor de luchtkwaliteit en het klimaat is het negatief dat de auto zo prominent aanwezig is in de woonkernen. Om de leefbaarheid van het woonweefsel in Rijkvorsel te vergroten, is het belangrijk om het autogebruik in de kernen in de mate van het mogelijke terug te dringen. Hiervoor moet werk gemaakt worden van een modal shift. Effectief meer mensen op de fiets krijgen is cruciaal, zeker in Rijkvorsel, waar alle bestemmingen en voorzieningen op fietsafstand liggen, en ook omliggende gemeenten op een haalbare (e-)fietsafstand liggen. Voor de gemeente is er een duidelijke taak weggelegd om hier in haar ruimtelijke beleid op in te spelen.

Dorpskernen op maat van de trage weggebruiker

Compacte dorpskern

Het verplaatsingsgedrag van mensen, hangt sterk samen met de afstand die men moet overbruggen. Compacte dorpskernen vormen een belangrijke sleutel om duurzame mobiliteit te kunnen stimuleren. Deze hebben als voordeel dat de woonplaats van een grote groep mensen op korte afstand gelegen is van de voornaamste voorzieningen in de kern.

Een verdere groei van de dorpskernen moet dus vooral gebeuren vanuit een kernversterkende logica. Door bijkomende wooneenheden maximaal te oriënteren in de woonkern op wandel- of fietsafstand van handel en voorzieningen, wordt de kans verhoogd op het gebruik van trage vervoersmodi voor het afleggen van korte afstanden. Toekomstige ontwikkelingen moeten dus bijdragen aan de uitbouw van een ruimtelijk compacte kern. Dit is niet enkel van belang om een levendige dorpskern te kunnen

waarborgen (zie ook punt 3.1.2), maar evenzeer cruciaal om een impact te hebben op het verplaatsingsgedrag van de (toekomstige) inwoners.

Fijnmazig netwerk voor traag verkeer

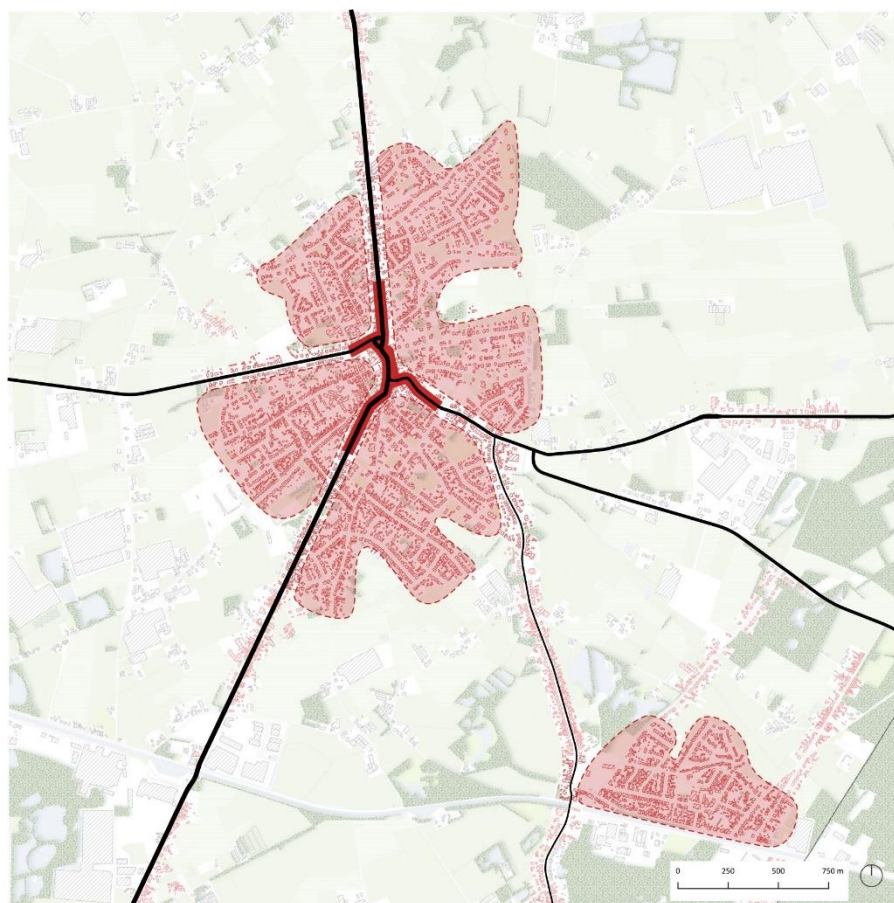
Naast in te zetten op kernversterking, is het ook belangrijk om verplaatsingen te voet of met de fiets goed te faciliteren. De uitbouw van een fijnmazig netwerk voor traag verkeer zoals eerder beschreven in dit document (zie punt 3.1.2), kan in dit kader sterk bijdragen tot de gewenste modal shift.

Verkeersluw woonweefsel

Rijkvorsel heeft een aantal belangrijke verkeersassen die de gemeente verbinden met de omliggende gemeenten en met het hogere wegennet. Deze verbindingswegen zijn nodig om een goede bereikbaarheid van de gemeente te kunnen garanderen. Op deze wegen moet er plaats zijn voor doorgaand autoverkeer en kan de weginrichting hierop worden afgestemd.

Door het doorgaand verkeer te concentreren op de verbindingssassen, kan de verkeersdruk in de overige delen van het woonweefsel maximaal beperkt worden. Hier moet ernaar gestreefd worden om te komen tot verkeersluwe buurten waar vooral de trage weggebruiker veel bewegingsvrijheid krijgt. Vooral bij nieuwe inbreidingsprojecten is het van belang dat deze ambitie een goede doorvertaling krijgt. Nieuwe woonontwikkelingen in binnengebieden moeten maximaal worden opgevat als verkeersluwe woonomgevingen. In deze projecten wordt de trage weggebruiker vooropgesteld in het globale concept van de ontwikkeling en in het ontwerp van de openbare ruimte.

Een aantal verbindingswegen doorkruisen het dorpshart van de woonkern Rijkvorsel. Om de aanwezigheid van deze verbindingen te kunnen verzoenen met de ambitie om tot een attractief en leefbaar dorpscentrum te komen, is het aangewezen om in deze doortochten door het centrum de verbindingfunctie plaatselijk ondergeschikt te maken. Op deze segmenten moet de verblijfsfunctie primeren. Bij de inrichting van het openbaar domein moet de klemtoon in eerste instantie liggen op het realiseren van een kwaliteitsvolle en aangename publieke ruimte met veel ruimte voor beleving en ontmoeting. Deze opzet kan verder bekeken worden na de aanleg van de westelijke omleidingsweg.



- verbindingswegen
- doortocht dorpshart - weginrichting waarbij verblijfsfunctie primeert
- verkeersluw woonweefsel

Figuur 76: mobiliteit - dorpskernen op maat van de trage weggebruiker

Aandacht voor duurzame vervoersmodi op projectniveau

Ook op schaal van een individueel project is er een belangrijke winst te boeken in functie van duurzame mobiliteit op maat. Bij nieuwe woonprojecten is het wenselijk om maatregelen te introduceren die duurzaam verplaatsingsgedrag kunnen stimuleren. Elk project ongeacht de schaal – zij het een individuele woning, meergezinswoning of een ruimer woonproject met verschillende woonentiteiten – biedt hiertoe specifieke kansen. Uiteraard zijn de opportuniteiten bij grotere projecten meestal wel groter dan bij de kleinere projecten.

Het mobiliteitsprofiel van een project kan verkleind worden door in te zetten op o.a.:

- kwalitatieve en voldoende fietsvoorzieningen
- vormen van deelgebruik (autodelen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, deelfietsen, ...) in het bijzonder bij woningen in of nabij het dorpscentrum
- een voldoende hoog comfortniveau van uitrustingen en/of inrichtingen voor voetgangers en fietsers
- ...

Bij elk individueel project met een zekere omvang is het ook nodig om te bekijken hoe het kan project bijdragen aan de globale mobiliteitsambitie voor de woonkernen (zie voorgaande punt 'Dorpskernen op maat van de trage weggebruiker'). Zo is het van belang dat de ontsluiting van individuele projecten wordt afgestemd op bestaande congestieproblematieken (bijv. beperken van aantal nieuwe ontsluitingspunten op invalswegen) en dat nieuwe projecten geen maasverkleining betekenen voor gemotoriseerd verkeer (cf. ambitie verkeersluwe wijken). Indien een project kansen biedt voor de uitbouw van een waardevolle doorsteek voor traag verkeer, dan dient men hier in het ontwerp op in te spelen.

3.1.5 Levensloopbestendige kern

Aangepast woonaanbod voor ouderen

In de demografische prognoses van Statistiek Vlaanderen is duidelijk naar voor gekomen dat de vergrijzing zich sterk zal laten voelen in Rijkevorsel (zie ook 2.1.2). In de komende jaren (periode tot 2035), zet de groei van de oudere bevolking zich gestaag door binnen de gemeente; bij de jongeren en de beroepsactieve bevolking blijft het bevolkingsaantal daarentegen redelijk stabiel.

Om de maatschappelijke uitdaging van vergrijzing te kunnen opvangen, is het nodig om werk te maken van een aangepast woonaanbod voor de ouderen binnen de gemeente. Bij het scherpstellen van de groeiopgave (cf. punt 2.3.2.2), werd reeds aangekaart dat een capaciteitsvergroting in de gespecialiseerde seniorenhuisvesting (woonzorgcentra, assistentiewoningen, etc.) nodig is. De site van het Prinsenhof kan door haar centrale ligging en het verdichtingspotentieel hierin een strategische rol spelen. Maar het is evenzeer van belang om in het ruimtelijk woonbeleid ook oog te hebben voor de groep senioren die minder zorgbehoevend is. Om deze groep te kunnen voorhelpen, komt het erop aan om ook in het 'reguliere' woonaanbod binnen de kernen erover te waken dat er voldoende woningen zijn waar men probleemloos ouder in kan worden. Ook 'gewone' woningbouwprojecten zullen dus mee moeten bijdragen aan het 'levenslang wonen' door het creëren van een aanbod aan rolstoelaangepaste en/of rolstoelaanpasbare woningen. Op deze manier wordt er naast woonzorgcentra ingezet op integratie van de zorgbehoevende inwoners in het bestaande woon- en sociale weefsel (duurzaam sociaal principe).

Met oog op zolang mogelijk zelfstandig thuis wonen, lenen de meer centrale woonomgevingen zich er het best toe om maximaal in te zetten op levenslang wonen. Voor ouderen is het immers – meer nog dan bij de rest van de bevolking – zonder meer een meerwaarde om kort bij de centrumvoorzieningen te wonen midden in het rijke sociale weefsel van het dorp. Toch wordt ook in andere woonomgevingen levenslang wonen aangemoedigd. Zo kunnen ouderen – indien gewenst – blijven wonen in hun eigen buurt én in een aangepaste woning, al dan niet met zorg door naasten of vanuit het professioneel circuit.



Figuur 77: voorbeeld van aangepaste woning³²

³² Bron: VMSW, Ontwerpleidraad sociale woningbouw

Inclusieve woonomgevingen

In de levensloopbestendige kernen, vormt niet enkel de vergrijzing een aandachtspunt. Levensbestendig wonen houdt in dat inwoners op elk moment in hun leven in de eigen gemeente een woning moeten kunnen vinden die past bij hun persoonlijke situatie. De woonnoden wijzigen immers niet enkel met het vorderen van de leeftijd, maar kunnen ook door persoonlijke omstandigheden veranderen.

Om hier een antwoord op te bieden, is het belangrijk dat woonomgevingen zoveel mogelijk 'inclusief' zijn - i.e. woonomgevingen en wijken die toegankelijk zijn voor iedereen, met oog voor de grote diversiteit van haar (huidige en toekomstige) bewoners en de verschillende financiële mogelijkheden van de diverse groepen in de samenleving. Door een brede waaier van diverse woontypologieën te voorzien in de gemeente, wordt deze inclusiviteit nagestreefd.

In deze context kan er ook gewezen worden op de meerwaarde van nieuwe woonvormen, en in het bijzonder de woonprojecten die beschouwd kunnen worden als een vorm van gemeenschappelijk wonen. Collectieve woonvormen – zoals cohousing – zijn een aanleiding tot sterke buurtschappen waar burens elkaar helpen. Bovendien heeft deze woonvorm de potentie om het ruimtelijk rendement en de woonkwaliteit – delen van luxe – van een site te verhogen. Indien een project een bepaalde woonfunctie gemeenschappelijk voorziet, zal er minder nood zijn om deze functie in de private woning volwaardig in te vullen (bijv. gemeenschappelijke tuin, logeerkamers, wasplaats, etc.).



Figuur 78: voorbeelden van collectieve woonprojecten³³

³³ Boven: cohousing Clementswijk te Sint-Niklaas (www.bouwaanvlaanderen.be)

Onder: cohousing Meeren te Olen (www.heem.be)

3.1.6 Energie & warmtetransitie i.f.v. klimaatrobuuste kernen

Werken aan klimaat gebeurt steeds sectoroverschrijdend en op verschillende facetten. In deze beleidsvisie wordt gefocust op de ruimtelijke facetten van woonontwikkelingen, zonder allesomvattend te willen zijn. In de voorgaande hoofdstukken werd reeds gefocust op behoud van water en waterlopen en duurzame mobiliteit. In dit luikje willen we vooral kort stilstaan bij de kansen en mogelijkheden om bij de verdere uitbouw van de kernen in te zetten op duurzame energie.

Het is de bedoeling om via nieuwe projecten de transitie naar duurzame energie in te luiden. Europa, België, Vlaanderen, Kempen en de gemeente streven naar een ambitieuze energiestatus voor nieuwbouwprojecten. Onder de vlag van het IOK-streekproject Kempen2030 ondertekende Rijkvorschel samen met de andere 28 Kempense gemeentes het Burgemeestersconvenant. De gemeente Rijkvorschel gaat op die manier een sterk engagement aan om de CO₂-uitstoot drastisch te reduceren. In de Kempen is ongeveer 50% van de CO₂ uitstoot op conto van huishoudens en de tertiaire sector, waarvan het grootste deel afkomstig van gebouwenverwarming.

Door het zoeken naar de beste bouwvorm (met zo weinig mogelijk warmteverliesoppervlakten), een goede zonnewering en een gunstige oriëntatie kan het energieverbruik sterk gereduceerd worden zonder meerkost. Maar ook na verbetering van de gebouwschil, zal finaal voor het restverbruik een duurzaam alternatief moeten gevonden worden. De energie die dan nog nodig is, wordt bij voorkeur hernieuwbaar ingevuld.

Bij de transitie van fossiel naar hernieuwbaar komen zowel individuele als collectieve warmteconcepten (warmtenetten) in beeld. Waar de warmtevraag voldoende geconcentreerd is, kan een collectief concept de meest aangewezen oplossing zijn. Collectieve warmtesystemen onder de vorm van warmtenetten zijn hierin geen doel op zich maar in de juiste ruimtelijke context kunnen ze wel de meest kostenoptimale transitie-strategie zijn. Een warmtenet heeft het voordeel dat snel en flexibel kan geschakeld

³⁴ Hierbij werden 2 sleutelwaarden gehanteerd: vanaf een verbruik >3 MWh/m²/j (rood) is een warmtenet kansrijk, tussen 1,8 en 3 MWh/m²/j (oranje) is de haalbaarheid afhankelijk van de context. Waar de warmtedichtheid te laag is kan alsnog in samenspraak met gemeente en ontwikkelaar onderzocht worden of ontwerpmatige optimalisatie mogelijk is om de kritische ondergrens te bereiken.

worden naar de meest geschikte hernieuwbare bron voor een groot aantal vragers tegelijk. In de praktijk begint een warmtenet vaak vanuit een groepering of clustering van kleinere bouwstenen rond 'cruciale warmtevragers' of specifieke opportuniteiten (warmteclusters). Waar collectieve warmteconcepten niet haalbaar en/of wenselijk zijn, moet de transitie op een andere manier ingevuld worden. Maar ook daar kunnen alternatieve oplossingen meerwaarde bieden. Systemen op basis van een ondiepe geothermie (KWO of BEO) bijvoorbeeld hebben een beter rendement dan lucht-water-systemen. Indien de ruimtelijke condities hiervoor geschikt zijn, kunnen ze een interessante optie zijn.

Een eerste indicator voor de kansrijkheid van collectieve oplossingen is analyse van de lineaire warmtedichtheid op basis van de open data van de Fluvius-jaarverbruiksgegevens op straatniveau (zie Figuur 79)³⁴. Voor Rijkvorschel blijkt uit de beschikbare data dat de zones (woonweefsel) met een relatief hoge lineaire warmtedichtheid eerder beperkt zijn en dat wellicht de focus zal komen te liggen op een clusteraanpak om kleinschalige clusters te hefbomen en op die manier de transitie te versnellen en efficiënter te maken. Het gemeentelijk patrimonium kan hierbij een belangrijke katalysator zijn.

Om geen kansen te missen om de transitie naar hernieuwbaar in te zetten moet daarom stevast ten gronde bekeken worden wat het optimale warmteconcept is, eventueel met linken naar de omgeving. Er dient stevast voorzien te worden in een duurzaam systeem, d.w.z. op basis van hernieuwbare energie met maximale energetische efficiëntie en inzet van best beschikbare technieken. Het eenvoudig opleggen van een verbod op aardgas leidt immers niet automatisch tot de meest efficiënte oplossing aan minimale maatschappelijke kost. Een niet gestuurd model leidt immers vaak tot (goedkope) individuele oplossingen met lucht-water warmtepomp. Hiervan is de investeringskost weliswaar het laagst maar in termen van 'total cost of ownership' (TCO)³⁵ en seizoensrendement is dit voor grotere projecten vaak niet de beste keuze. Het loont bijgevolg de moeite naar alternatieve oplossingen te kijken, zowel collectief

³⁵ De Total Cost of Ownership (de levensduurcyclus) is het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf en het bezit van een product of dienst gedurende de hele levenscyclus/gebruikscyclus.

als individueel, met een lagere TCO en een beter rendement³⁶. Daarbij kunnen eventueel ook synergieën opgepikt worden met de omgeving. Hierbij speelt tevens het belang van het detecteren van een potentieel voor een collectieve oplossing als bouwsteen voor een toekomstig modernet. Waar wenselijk kan de gemeente aansturen op collectieve oplossingen met de omgeving.

Toekomstige wensbeelden of strategische keuzes zijn mee sturend voor de wijze waarop de warmtetransitie kan plaatsvinden. Bovendien zorgt clustering van de warmtevraag, waar mogelijk en nuttig, dat nieuwe technologie ineens op grote schaal kan geïntroduceerd worden. Zo kan snel maatschappelijke meerwaarde gecreëerd worden.



Figuur 79: lineaire warmtedichtheid in de kern Rijkvorsel (2018)

³⁶ Bij afweging van alternatieven dient uiteraard meegenomen te worden in hoeverre opgelegde maatregelen een of ander nadeel voor de ontwikkelaar zouden opleveren (bijvoorbeeld op vlak van EPB).

3.2 Maatwerk op projectniveau

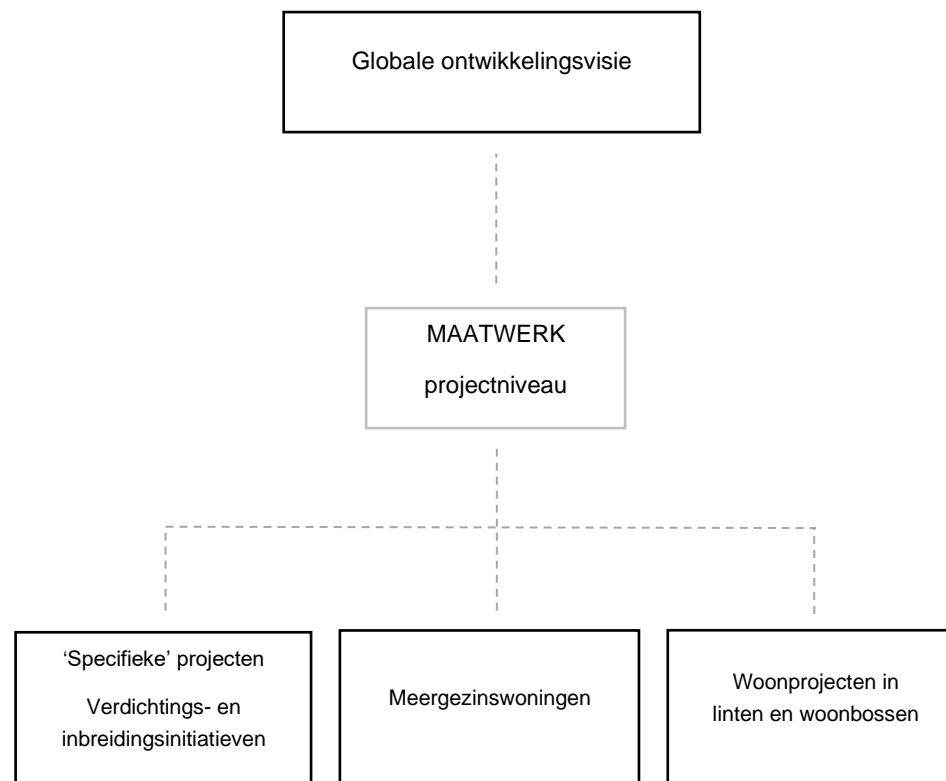
In het voorgaande deel werd er een globale ontwikkelingsvisie voor het woonweefsel en de twee woonkernen in het bijzonder vooropgesteld. In het voorliggende luik willen we in beeld brengen hoe deze ontwikkelingsvisie kan doorwerken in individuele projecten. Dit luik moet de gemeente in staat stellen om maatwerk op projectniveau te leveren.

Er wordt hierbij vooral gefocust op een aantal types van projecten, meer bepaald de projecten die de grootste impact hebben in het woonweefsel en/of die een cruciale rol spelen om het globale ruimtelijk wensbeeld voor de woonkernen te kunnen waarmaken. Vaak zijn het ook net deze projecten die minder evident zijn om te behandelen in de vergunningspraktijk. Het is belangrijk om voor deze projecten goede handvaten aan te reiken zodat de beoordeling en/of het aansturen ervan op een kwalitatieve en correcte manier kan gebeuren.

Binnen dit hoofdstuk zal er gewerkt worden rond drie type projecten:

- ‘specifieke’ projecten – verdichtings- en inbreidingsinitiatieven (bijv. ontwikkeling binnengebieden)
- meergezinswoningen
- woonprojecten in de gebieden buiten de woonkernen (linten en woonbossen)

Voor deze projecttypes worden er aanbevelingen gedaan over hoe het huidige stedenbouwkundige kader (i.e. woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek) kan worden bijgestuurd op basis van de inzichten van de groeianalyse en het ruimtelijk wensbeeld voor de woonkernen.



3.2.1 'Specifieke' projecten - verdichtingsinitiatieven

3.2.1.1 Kansen voor verdichting en inbreiding op de juiste locatie

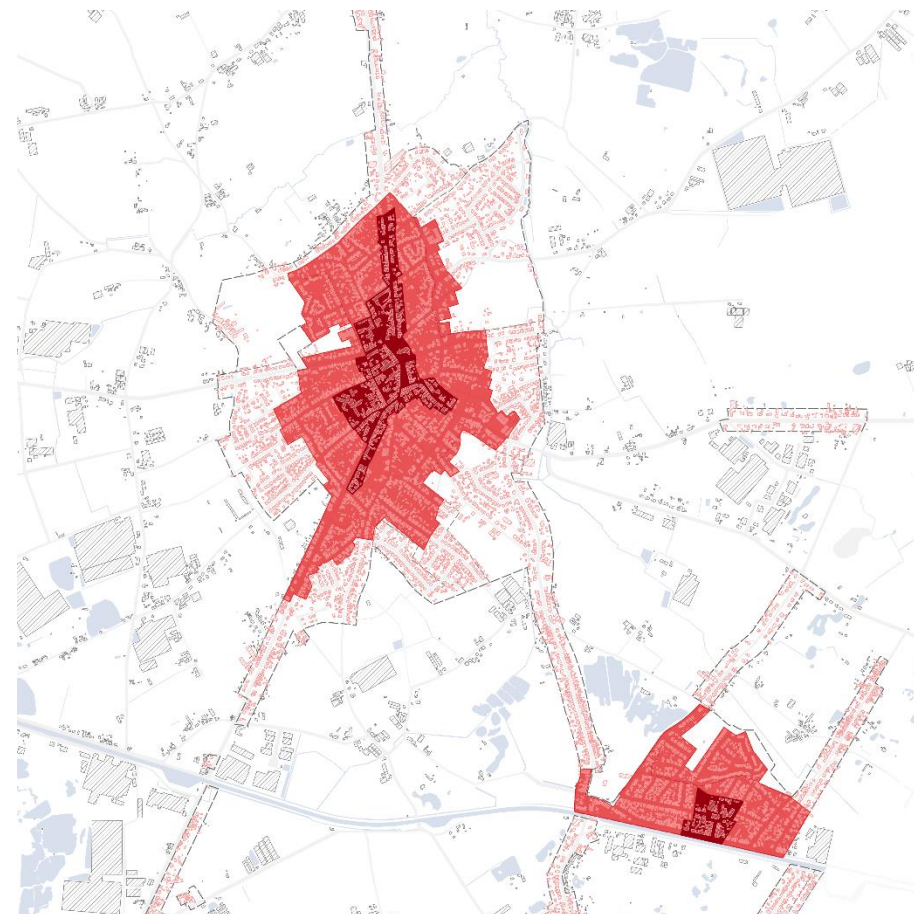
Uit de analyse van de groeiopgave is duidelijk naar voor gekomen dat het ruimtelijk groeipotentieel aanzienlijk hoger ligt dan de verwachte groei (zie hoofdstuk 2). De bouwvoorraad in de gemeente is bijna twee tot drie keer groter dan de woningbehoefte (tot 2035). In principe is het aanbod in de geplande projecten en langs de uitgeruste wegen al voldoende om antwoord te kunnen bieden op de behoefte. Dit betekent dat verdichtings- en inbreidingsprojecten in theorie niet nodig zijn om in de groeivraag te voldoen.

Het voorgaande houdt echter niet in dat er binnen de gemeente volledig halt moet worden toegevoerd aan verdichtings- of inbreidingsinitiatieven. Wel noopt het ertoe om doordacht en omzichtig om te gaan met dit type van projecten. Het moet de ambitie zijn om vooral kansen te bieden aan projecten die bijdragen aan de uitbouw van sterke en duurzame woonkernen. Het komt er dus op aan om verdere verdichtingsinitiatieven te kaderen binnen een kernversterkende opzet. Dit vraagt in eerste instantie om de mogelijkheden en de kansen te differentiëren op basis van de ligging. Daarnaast is het ook zaak om de verdichtingsvragen te gaan inzetten als een middel om meer kwaliteit te genereren binnen de woonkernen (zie verder bij punt 3.2.1.2).

Verdichting faciliteren nabij het centrum

Om het ruimtelijk kernenbeleid in het teken te zetten van kernversterking, wordt ervoor geopteerd om vooral mogelijkheden tot verdichting te bieden nabij het centrum van de kernen. Om een levendige en aantrekkelijke kern te realiseren, wil de gemeente bijkomende groei vooral faciliteren kort bij de centrumvoorzieningen in de gemeente. Voor Rijkvorschel betekent dit concreet dat er vooral verdichtingsinitiatieven gewenst zijn in de delen die in het woonomgevingsplan (en later ook in de aanzet tot het RUP) afgebakend zijn als 'centrumgebied' en 'woonwijken'. Deze delen van de kernen worden weerhouden als groeipolen waar de verdere uitbouw van het woonaanbod prioritair moet worden voorzien en waar 'specifieke' inbreidingsprojecten dus kansen krijgen.

Buiten deze groeipolen is verdichting minder wenselijk. In deze gebieden wordt dus een rem gezet op verdere verdichting door de mogelijkheden hiertoe te beperken.



Figuur 80: groeipolen met kansen voor verdichtings- en inbreidingsprojecten

Woningdichtheden op maat van dorpskern Rijkervorsel

Binnen de groeipolen worden er kansen geboden voor verdichtings- en inbreidingsprojecten. Het is wel belangrijk dat deze inpasbaar zijn in de omgeving en op maat zijn van het dorp. De woningdichtheid van een project is hierin een essentiële factor. Het bepalen van de toegestane woningdichtheid is echter geen gemakkelijke evenwichts-oefening. Enerzijds moet er rekening gehouden worden met de draagkracht en het dorps karakter van de omgeving. Vanuit deze optiek is het wenselijk om met maxima te werken die ervoor moeten zorgen het project inpasbaar blijft en qua ruimtelijke impact beheersbaar blijft. Anderzijds is het echter niet aangewezen dat de kostbare ruimte die nog ter beschikking is in de groeipolen opgesoupeerd wordt door ontwikkelingen met een te lage densiteit. Dit zou voorbij gaan aan de ambitie om te werken aan een kernversterkend verhaal. Het verdichtings- en inbreidingspotentieel moet strategisch worden aangewend en dus op een weloverwogen manier worden ingezet om toe te werken naar compacte en levendige dorpskernen.

Richtdichtheden voor in de groeipolen

Rekening houdend met het voorgaande, wordt er voor geopteerd om volgende richtdichtheden te hanteren in het centrumgebied en in de woonwijken:

- centrumgebied: tussen de 25 wo/ha en 35 wo/ha
- woonwijken: tussen de 15 wo/ha en 25 wo/ha

Deze dichtheden zijn – in samenhang met de kwaliteitseisen die naar voor geschoven worden (zie verder in punt 3.2.1.2) – verenigbaar met de draagkracht en de eigenheid van de buurten, en beletten tegelijk dat gebieden met een te lage woningdichtheid worden ingevuld.

Woningdichtheid én ruimtelijke kwaliteit

Het sturen van de woningdichtheid is geen doel op zich. Het moet vooral beschouwd worden als een middel om de goede inpasbaarheid van een project te kunnen waarborgen. Dit betekent niet dat een project dat in lijn ligt met de vooropgestelde dichtheden sowieso verenigbaar is met een omgeving. Het is essentieel om te onderstrepen dat projecten niet enkel afgetoetst worden op dit kwantitatieve criterium, maar dat er ook steeds een beoordeling zal gebeuren vanuit een kwalitatieve insteek.

Gerichte mogelijkheden voor 'specifieke' projecten buiten de groeipolen

Zoals aangegeven in het voorgaande, wil de gemeente een verdere groei maximaal opvangen binnen de 'groeipolen' in de woonkernen (i.e. centrumgebieden en woonwijken). Door hier prioriteit te geven aan verdichtings- en inbreidingsprojecten wil Rijkervorsel de woonkernen verder laten groeien volgens een kernversterkende logica. Buiten de groeipolen is de ontwikkeling van binnengebieden of andere inbreidingsprojecten niet wenselijk.

Het voorgaande houdt evenwel niet in dat het kader voor 'specifieke' projecten in de 'randwijken' volledig achterwege gelaten kan worden. De meer flexibele spelregels voor 'specifieke' projecten blijven sowieso in bepaalde gevallen nodig:

- Vooreerst is een aangepast kader vereist voor projectaanvragen buiten de woon-sfeer. Projecten met een andere hoofdfunctie dan 'wonen' zijn veelal moeilijker inpasbaar in de courant gehanteerde bouwprofielen (bijv. projecten met als hoofdfunctie gemeenschapsvoorzieningen, socio-culturele voorzieningen en/of recreatieve voorzieningen).
- De gemeente wil eveneens een soepeler kader aanreiken voor woonprojecten die voorzien worden in gebouwen of op sites met erfgoedwaarde. Zoals eerder aangehaald in het rapport, is het behoud van erfgoed erg belangrijk in functie van de identiteit van het dorp (zie hoofdstuk 3.1.3). In deze gevallen moet er vooral ruimte zijn om de bebouwingsmogelijkheden goed te kunnen afstemmen op de eigenheid van het gebouw en/of de site.

Voor dit type projecten wordt er dus een regeling voorzien die minder stringent is dan de spelregels voor de 'reguliere' woonprojecten. Voor deze projecten zullen wel niet dezelfde kwaliteitseisen worden vooropgesteld als voor de verdichtings- en inbreidingsprojecten in de groeipolen (zie verder in hoofdstuk 3.2.1.2). Hier zullen andere regels voor moeten worden uitgewerkt afgestemd op het type project.

AANBEVELINGEN

- Verdichtingsinitiatieven worden enkel gefaciliteerd in de ‘centrumwijken’ en ‘woonwijken’. Deze zones worden beschouwd als de groeipolen binnen de woonkernen in Rijkevorsel.
- De woningdichtheden van ‘specifieke’ woonprojecten dienen verenigbaar te zijn met de draagkracht en de eigenheid van de woonomgevingen. Volgende richtdichtheden worden gehanteerd:
 - Centrumgebied: minimum 25 en maximum 35 woningen per ha
 - Woonwijken: minimum 15 en maximum 25 woningen per ha
- Buiten de groeipolen zijn verdichtingsinitiatieven niet wenselijk. Er worden via het meer flexibel kader van de ‘specifieke’ aanvragen wel mogelijkheden geboden aan projecten met een andere hoofdfunctie dan wonen (bijv. gemeenschapsvoorzieningen, socio-culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen) of projecten die betrekking hebben op gebouwen of sites met erfgoedwaarde.

3.2.1.2 Hoge inzet op kwaliteit

In het voorgaande punt werd het belang aangekaart van een doordacht locatiebeleid voor verdichtings- en inbreidingsinitiatieven. Het is van belang om hierin voldoende selectief te zijn en vooral kansen te bieden op plekken die bijdragen aan de uitbouw van sterke en levendige dorpskernen.

Maar ook op vlak van kwaliteit mag de lat hoog genoeg worden gelegd. Zoals eerder gesteld, zijn verdichtings- en inbreidingsprojecten strikt gezien niet nodig om een passend antwoord te bieden op de verdere groei van de bevolking. Voor de gemeente is het om deze reden belangrijk dat dergelijke projecten niet louter bijkomende woonentiteiten voorzien. Deze projecten moeten vooral een betekenisvolle bijdrage leveren aan het bestaande woonweefsel en aangewend worden als hefboom voor een kwaliteitsverbetering binnen de dorpskernen.

In het woonomgevingsplan waren er voor ‘specifieke’ woonprojecten al diverse bepalingen opgenomen waaraan nieuwe ontwikkelingen moesten voldoen. Rekening houdend met het feit dat verdichtingsinitiatieven nu in eerste instantie een meerwaarde voor het dorp moeten opleveren (i.p.v. een kwantitatieve uitbreiding van het aanbod), mag men de verwachtingen qua kwaliteit op bepaalde vlakken naar een nog hoger ambitieniveau tillen. De gemeente wil dat ‘specifieke’ projecten naar de toekomst zoveel mogelijk inspelen op opportuniteiten om de woonkernen nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Daarnaast liggen er in deze projecten vaak ook uitgelezen kansen om een antwoord te bieden aan specifieke noden die aan het licht zijn gekomen in de analyse van de groeiopgave (zie hoofdstuk 2).

In wat volgt, wordt vanuit een aantal thematische invalshoeken bekeken op welke vlakken het actuele stedenbouwkundig kader voor verdichtingsinitiatieven (i.e. ‘specifieke’ projectaanvragen cf. het woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek) kan worden aangevuld of bijgestuurd. Bij elk (deel)thema wordt ook telkens een bevattelijk overzicht gegeven van mogelijke elementen die men kan meenemen en integreren in het toekomstige vergunningenbeleid (grijze kaders met ‘aanbevelingen’ of ontwerprichtlijnen).

Groen en landschap

Vergroten van aanbod aan woongroen

In de globale ontwikkelingsvisie voor de kernen werd reeds aangekaart dat ruimere woonontwikkelingen en inbreidingsprojecten mogelijkheden met zich meebrengen om het groenaandeel binnen de woonkernen te vergroten (zie punt 3.1.1). Dit vormt een pijler in de ambitie om het landelijke en groene karakter binnen de dorpskernen te versterken. Bijkomend beleefbaar groen is steeds een meerwaarde voor de buurt. Het behoud van onbebouwde groene ruimte zal ook essentieel zijn om klimaatrobuuste kernen te kunnen uitbouwen, waarin men pro-actief maatregelen treft om hittestress tegen te gaan en wateroverlast te vermijden. Het is in dit opzicht belangrijk dat men deze kansen ook effectief aangrijpt.

In het woonomgevingsplan werd het voorzien van een publiek toegankelijke en auto-vrije groenzone of pleinruimte al als randvoorwaarde meegegeven voor alle 'specifieke' projectaanvragen. In alle woonomgevingen moest deze een omvang van minimum 10% van het projectgebied hebben. In het centrumgebied kan deze bestaan uit een pleinzone. In de woonwijken en randwijken moest deze in de vorm van een groenzone gerealiseerd worden. Er werd ook een vrijstelling op het voorzien van deze publieke ruimte voorzien indien er in de directe omgeving al een dergelijk plein of groenruimte aanwezig was. In het centrumgebied wordt men vrijgesteld als er een dergelijke zone aanwezig is op een loopafstand van 100 m. Voor de overige zones bedraagt deze loopafstand 200 m.

Rekening houdend met het gegeven dat er geen kwantitatieve verdichtingsopgave is in Rijkvorschel en met de ambitie om het groene en landelijke karakter te versterken, wil de gemeente de lat hoger leggen voor wat betreft het creëren van woon- en/of buurtgroen in de woonkernen. Nieuwe ruimere woonontwikkelingen moeten zonder meer op dit vlak een meerwaarde met zich meebrengen. De huidige richtlijnen van het woonomgevingsplan kunnen hiertoe op een aantal vlakken worden aangescherpt:

- In het centrumgebied is het volgens het woonomgevingsplan niet verplicht om de publiek toegankelijke en auto-vrije zone als een groenruimte in te richten. Hier bestaat ook de mogelijkheid om dit te doen in de vorm van een verhard plein. Gelet



Figuur 81: voorbeelden van projecten waarin een nieuwe groenruimte wordt gecreëerd³⁷

³⁷ Boven: Sociale Woningen, Zemst, rob mols Architecten (foto © Anja Van Eetveldt)

Onder: Woonfabriek Hogeweg, Erembodegem, 2DVV architecten (foto © Tim van de Velde)

op de algemene vergroenings- en klimaatambitie, lijkt het aangewezen om ook in deze zones te streven naar publieke ruimten met een groen karakter en een beperkte verhardingsgraad.

- De **ondergrens voor de groenruimten** kan verhoogd worden van 10% naar 20%. Op deze manier bouwt men sterkere garanties in dat de groenruimten ook effectief een meerwaarde zullen betekenen voor de buurt.

Het verhogen van de minimale oppervlakte aan groen is zeker ook van belang in de woonomgevingen buiten het centrumgebied. Het ontwikkelen van binnengebieden zal in deze omgevingen vooral strategische waarde hebben door het voorzien van bijkomend woon- en buurtgroen en door bij te dragen aan de uitbouw van een netwerk voor traag verkeer.

Om ervoor te zorgen dat er vooral groenruimten bijkomen met een hoge gebruiks- en belevingswaarde, kan men overwegen om in deze woonomgevingen naast een minimaal procentueel aandeel, ook een absolute ondergrens te hanteren. Door bijvoorbeeld een minimale oppervlakte van 0,1 ha voorop te stellen, kan men waarborgen dat de nieuwe groenruimten samenhangend en robuust zijn en een structurele meerwaarde bieden binnen de kern. Men kan op deze manier ook vermijden dat men de ontwikkeling van gebieden opdeelt in verschillende fases waarbinnen men telkens een groenruimte met beperkte omvang voorziet (zoals dit bijvoorbeeld gebeurd is bij de ontwikkeling van de Zoggebeekweg).

- Groenruimten moeten op een **doordachte en strategische locatie** worden voorzien in het project. Het is belangrijk dat deze binnen het project een centrale rol krijgen, maar evenzeer is aan te bevelen om de ligging zoveel mogelijk af te stemmen op de groenblauwe structuur van de omgeving en deze waar mogelijk te versterken. Woonprojecten die bijvoorbeeld aansluiten op een waterloop en haar valleigebied, dienen hierop in te spelen. Er moet ingezet worden op een maximaal behoud of een versterking van de onbebouwde ruimte langsheen deze beekvalleien. Daarnaast moet het ook de ambitie zijn om deze ruimten op te vatten als kwaliteitsvolle groenruimten die voor de inwoners van het dorp toegankelijk en beleefbaar zijn. Een ander voorbeeld zijn projectgebieden die aansluiten op een gebied met bestaande of potentiële hoge natuurwaarden. In deze gevallen is het wenselijk dat de groene buitenruimte binnen het projectgebied hier zo veel mogelijk bij

aansluit en belangrijke natuurwaarden toevoegt, zowel wat betreft de oppervlakte als wat betreft de biodiversiteit.

- Indien het projectgebied bestaande **natuurwaarden** (zowel waardevolle vegetatie als fauna) en/of **structurende landschappelijke elementen** omvat, gaat de inrichting van het projectgebied uit van een maximaal behoud hiervan. Indien dit de ontwikkeling van het projectgebied in de weg staat, wordt in eerste instantie de bouwopgave van het project in vraag gesteld. Slechts in tweede instantie wordt voorzien in volwaardige en kwalitatieve alternatieven. Het kappen van hoogstammige bomen en het ontbossen van het terrein moet tot een minimum beperkt blijven.

AANBEVELINGEN

- De publieke groene en autoluwe ruimte heeft een oppervlakte van minimum 20% van het projectgebied. In de woonwijken wordt aanvullend ook een absolute ondergrens van 0,1 ha gehanteerd.
- In de centrumgebieden wordt de publieke ruimte ook zoveel mogelijk opgevat als een ruimte met groen karakter.
- Geen mogelijkheden tot vrijstelling voorzien op het creëren van een publieke groenzone. Zeker in de zones buiten het centrumgebied schuilt hierin immers in belangrijke mate de strategische rol van het project.
- De groenruimte moet ontwikkeld worden als een samenhangend en aaneengesloten geheel.
- De ligging van de groenruimte is strategisch en wordt afgestemd op de positie binnen de groenblauwe structuur van de ruime omgeving (bijv. gelegen aan waterloop, aansluitend op open ruimte, ...).
- Het openbaar domein wordt zo ingericht dat een duurzaam en ecologisch beheer mogelijk is.
- In collectieve groenzones moet ingezet worden op de aanplanting van hoogstammige inheemse en standplaatsgeschikte bomen. Het aantal, de plaatsing en de soort wordt afgestemd op de plaatselijke context.

Bebouwing

Nieuwe bebouwing afgestemd op de omgeving

In het woonomgevingsplan werd reeds het accent gelegd op de integratie in de bestaande bebouwde omgeving. In de stedenbouwkundige richtlijnen wordt zo het belang benadrukt van een goede contextuele inpassing. Dit moet waarborgen dat er geen privacy- of schaduwhinder gecreëerd wordt naar de omwonenden. Daarnaast houdt dit ook in dat er in de ruimtelijke visievorming voor een gebied rekening gehouden moet worden met potentiële bouw mogelijkheden in de omgeving (bijv. het niet hypothekeren van bouw mogelijkheden van aanliggende diepe tuinzones).

Een aspect dat mogelijk nog wat onderbelicht is bij de richtlijnen voor de specifieke projectaanvragen, is de **manier van bouwen**. Hier werd in het woonomgevingsplan bewust niet op ingegaan om voldoende speelruimte te geven om hier creatief mee aan de slag te gaan. Niettemin vormt dit een zeer belangrijk aspect binnen het thema 'behoud en versterken van het dorps karakter'. Om deze reden lijkt het aangewezen om hier binnen de richtlijnen toch een zekere houvast voor aan te bieden.

De schaal en de korrel van de bebouwing moet verenigbaar zijn met de omgeving. Dit principe betekent niet dat nieuwe bebouwing volledig identiek moet zijn aan de omliggende bestaande bebouwing. Er zijn tal van bebouwingstypen en -configuraties die ruimtelijk inpasbaar zijn in het bestaande weefsel. Dit maakt het moeilijk om hier een welomlijnd en uniform kader rond uit te werken. Flexibiliteit is een vereiste om kwaliteit en maatwerk voldoende kansen te kunnen geven.

In de wijken buiten het centrumgebied verdient het alleszins de voorkeur om eerder te opteren voor meer compacte bebouwingsvormen dan die in het bestaande weefsel. Dit creëert immers meer kansen om een strategische groenruimte met voldoende body te realiseren (zie voorgaande punt). Binnen een project kan het ook perfect aanvaardbaar zijn dat er plaatselijk een forser volume wordt voorzien op voorwaarde dat er een doordachte overgang is ten opzichte van de omliggende bebouwing. Het is wel te allen tijde de bedoeling dat de bebouwing niet volledig clasht met het bestaande woonweefsel. Het is van belang om op een creatieve en kwaliteitsvolle manier de dorpse schaal te waarborgen en aansluiting te zoeken met de omliggende bebouwing in het dorp.



Figuur 82: voorbeeld van geschakelde bebouwing op maat van dorp³⁸

³⁸ Erfwoningen, Oudernaarde, ectv architecten (foto © Filip Dujarding)

Om de 'dorpse maat' van Rijkevorsel aan te houden, wenst het bestuur de maximale hoogte van de gebouwen alleszins te beperken tot drie bouwlagen. Deze hoogte contrasteert niet te sterk met de schaal van het bestaande woonweefsel in het dorp. Bij deze hoogte is er ook nog visueel en auditief contact mogelijk is tussen de woning en een publieke/gemeenschappelijke buitenruimte. Bovendien mogen minderjarige kinderen (in principe) geen lift alleen gebruiken. Een hoogte van drie verdiepingen kan je nog met de trap overbruggen.

Het vastleggen van deze maximale hoogte, betekent niet dat bebouwing met drie volwaardige bouwlagen zomaar overal en ten allen tijde wordt toegestaan. Hogere gebouwen moeten kwalitatief worden vormgegeven en op een goede wijze worden ingepast in het woonweefsel. Dit is een kwalitatieve vereiste die geval per geval beoordeeld wordt.

AANBEVELINGEN

- Nieuwe bebouwing in specifieke projecten moet qua schaal en korrel verenigbaar zijn met de omgeving.



Figuur 83: voorbeeld van een forser volume dat kwalitatief ingepast is en refereert naar de voormalige ambachtelijke invulling van de site³⁹

³⁹ Brouwerijsite Meer, Hoogstraten, AID architecten (foto © Emma Van Zundert / Zeger Dox)

Erfgoed

Zoals aangegeven in de globale ontwikkelingsvisie, is het erfgoed binnen de woonkernen ontzettend belangrijk voor de eigenheid en de identiteit van het dorp. Het gaat daarbij in eerste instantie om beschermde gebouwen en gebouwen op de inventaris van bouwkundig erfgoed, maar het kan evenzeer slaan op minder opvallende panden die wel een ondersteunende rol vervullen in het dorpse straatbeeld.

In sommige projectgebieden kan er erfgoed aanwezig zijn binnen de projectcontour of aansluitend op het gebied. Het is wenselijk dat er in het ontwerp ingespeeld wordt op deze erfgoedwaarden. De ruimtelijke configuratie moet goed afgestemd worden op deze waardevolle gebouwen. Het is niet de bedoeling dat deze 'verdrongen' worden door de nieuwe bebouwing. Voor gebouwen die in onbruik zijn geraakt of waar een nieuwe invulling zich opdringt, kan een ruimer project de katalysator zijn om een kwalitatieve herbestemming in gang te zetten.

In het woonomgevingsplan werd er in de woon- en in de randwijken de integratie van waardevolle gebouwen met erfgoedwaarde al gestimuleerd. Dit werd gedaan door een hogere woningdichtheid toe te staan (+1 wo/ha bij integratie van een waardevol pand). Naar de toekomst is het wenselijk om de integratie van gebouwen met erfgoedwaarde gewoonweg als een basisvereiste te voorzien. Als er binnen een project kansen of opportuniteiten zijn om erfgoed een waardevolle plaats of invulling te geven, dan moet hierop worden ingespeeld.

Bij projecten met erfgoed is het niet altijd goed mogelijk om volledig te voldoen aan al de andere stedenbouwkundige randvoorwaarden. Om het behoud van erfgoed te faciliteren, is er bij het bestuur de bereidheid om zich soepeler op te stellen bij de beoordeling van deze projecten. Er kunnen op maat van het project gerichte afwijkingen worden toegestaan indien deze nodig zijn voor de haalbaarheid en het welslagen van project.

Deskundige partijen met expertise omtrent erfgoed zoals Erfgoed Noorderkempen kunnen mogelijk ingeschakeld worden voor advies of pro-actieve begeleiding van projecten waar erfgoed een rol speelt. Met de waardering die Erfgoed Noorderkempen heeft uitgewerkt voor de gebouwen op de inventaris is er alvast een uitermate bruikbare bron beschikbaar die aangeeft hoe waardevol een gebouw is en ook aandachtspunten voor toekomstige ingrepen aan het gebouw aanreikt.



Figuur 84: project met integratie van gebouwen met erfgoedwaarde⁴⁰

AANBEVELINGEN

- Waardevol erfgoed binnen een projectgebied moet steeds in de mate van het mogelijke behouden blijven en op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd worden binnen het globale concept van het overkoepelende project.
- In elk project moet er ook aandacht uitgaan naar mogelijke relaties met waardevol erfgoed in de omgeving (ruimtelijk, visueel of functioneel). Waar zich kansrijke opportuniteiten aandienen om erfgoed te betrekken en te valoriseren, is het aan te bevelen om dit te doen.
- In functie van het behoud van waardevol erfgoed kunnen er op maat van het project gerichte uitzonderingen worden toegestaan op de overige randvoorwaarden die voor 'specifieke' projecten van toepassing zijn in zoverre deze nodig zijn voor de haalbaarheid en het welslagen van het project.

⁴⁰ Buurschap De Blokskens, Zandhoven, Happel Cornelisse Verhoeven Architecten (foto © Karin Borghouts)

Mobiliteit

Ontsluiting en inpassing in het verkeersnetwerk

In de globale ontwikkelingsvisie is duidelijk het belang onderstreept om sterk in te zetten op 'trage mobiliteit'. Voor korte afstanden is het nodig dat inwoners hun verplaatsingen meer met de fiets of te voet doen. Het centrum van Rijkevorsel kampt nu reeds met congestieproblemen. Een verdere groei van het aantal inwoners zal het aantal verplaatsingen sowieso doen toenemen. Het is belangrijk om in dit kader verder te werken aan het realiseren van een modal shift.

Bij ruimere projectontwikkelingen is het essentieel om volop in te zetten op deze ambitie. Hier is er de kans om duurzame mobiliteit van bij de start te integreren en te faciliteren. In het woonomgevingsplan zijn hiertoe al een aantal handvaten ingebouwd. Zo wordt gesteld dat nieuwe projectontwikkelingen niet mogen leiden tot een maasverkleining van het wegennet voor gemotoriseerd verkeer. Ook wordt al benadrukt dat er in het project ingezet moet worden op voorzieningen in functie van de bereikbaarheid en een veilige doorstroming voor fietsers en voetgangers door bestaande trage verbindingen maximaal te behouden en nieuwe waardevolle verbindingen toe te voegen waar er hier kansen toe zijn. Op dit laatste werd ingespeeld door dit te belonen met een verhoging van de toegestane woningdichtheid (+ 1 wo/ha bij het voorzien van en bijkomende fiets- en wandelverbinding).

De aftoetsing van de groeiopgave op vlak van mobiliteit (zie hoofdstuk 2.3.3) sterkt de gemeente in deze keuze. Bovenstaande maatregelen moeten sowieso blijvend gehanteerd worden in het ruimtelijke beleid. Ook hier zijn er echter kansen om de ambities op vlak van duurzame mobiliteit nog scherper te stellen. Dit kan door op volgende elementen in te zetten:

- Nieuwe woonontwikkelingen in binnengebieden moeten maximaal worden opgevat als **verkeersluwe woonomgevingen**. De trage weggebruiker wordt vooropgesteld in het globale concept van de ontwikkeling en in het ontwerp van de openbare ruimte. De auto moet niet totaal geweerd worden uit het project, maar het gebruikscomfort van de wagen is van ondergeschikt belang. De lat mag op dit vlak redelijk hoog gelegd worden.



Figuur 85: voorbeelden van verkeersluwe inrichting op maat van trage weggebruiker⁴¹

⁴¹ Boven: Lijnmolenpark, Gent, Omgeving (bron foto: rapport 'Ontwerpen van toekomstbestendige en gezonde woonomgevingen, Departement Omgeving)

Onder: Project Boechout Midden, Boechout, diverse ontwerpers (foto © Stijn Bollaert)

Voor de delen van het woonproject die toegankelijk zijn voor auto's, gebeurt de inrichting volgens de principes van "Fix the mix". Het centrale uitgangspunt daarbij is dat bij de inrichting en organisatie van het openbaar domein veilig en prettig verblijven primeert op (gemotoriseerd) verplaatsen. Dit kan door ingrepen op vlak van verkeerscirculatie, maar evenzeer door in de aanleg van de infrastructuur hier oog voor te hebben (bijv. beperken straatbreedte, inrichting als woonerf, alternatief wegenisontwerp gericht op de trage weggebruiker zoals karrensporen, etc.).

Bij het ontwerp van de woonontwikkeling moet er wel te allen tijde rekening worden gehouden met de eisen en normen m.b.t. de toegankelijkheid van hulpdiensten en afvalophaling. Om dit te kunnen waarborgen, is het bij twijfel aangewezen om in de ontwerpfase advies te vragen aan de betrokken partijen (brandweer, IOK afvalbeheer, ...).

- In het ruimtelijk wensbeeld wordt de ambitie geformuleerd om werk te maken van een **samenhangend en performant netwerk voor traag verkeer**. Naast de bereikbaarheid van de handel en voorzieningen in het centrumgebied, wordt ook ingezet op het verhogen van de bereikbaarheid van meer decentraal gelegen voorzieningen op fiets- of wandelafstand. Ontwikkelingen dienen bij te dragen tot dit alternatief netwerk.

Eerder in deze studie werd reeds in beeld gebracht hoe dit netwerk er concreet zou kunnen uitzien. Er werd ook aangekaart waar er nog waardevolle missing links zijn. Als er in een projectgebied kansen zijn om deze ontbrekende schakels of andere zinvolle verbindingen te voorzien, moet er in het ontwerp hier op worden ingespeeld. Waar dit in het woonomgevingsplan nog louter gestimuleerd werd via een beloningsmechanisme (d.m.v. een verhoging van de toegestane woningdichtheid), kan dit naar de toekomst standaard als stedenbouwkundige last worden opgelegd.

De inbedding van de trage verbindingen in het ontwerp vormt ook een aandachtspunt. Men kan meer mensen ertoe aanzetten om verplaatsingen te voet of met de fiets af te leggen als het gebruikscomfort en de belevingswaarde van de route groot is. Waar mogelijk moeten deze dus gekoppeld worden aan aantrekkelijk openbaar domein of publiek toegankelijke buitenruimten (bijv. routes langs de te realiseren groenruimten of andere kwalitatieve ontmoetingsplekken in het project).

- Zoals gesteld, zijn er in de dorpskern van Rijkevorsel een aantal assen waar nu al veel congestie is. Het is niet wenselijk dat er grootschalige ontwikkelingen met bijkomende rechtstreekse toegangen voor auto's op deze assen komen. Hier moet er nagegaan worden of een alternatieve ontsluiting van het project mogelijk is.



Figuur 86: kernmaatregelen van een woonwijk volgens de Fix the Mix principes⁴²

AANBEVELINGEN

- Elke nieuwe woonontwikkeling met nieuw openbaar domein moet worden opgevat als een verkeersluwe woonomgeving. De inrichting en ontsluiting zet in op toepassing van het STOP-principe en de principes van "Fix the Mix". De trage weggebruiker wordt vooropgesteld in het ontwerp van de openbare ruimte.
- Bestaande verbindingen voor traag verkeer worden behouden (al dan niet met verlegging van het tracé). Indien er binnen het project een waardevolle nieuwe verbinding gerealiseerd kan worden (cf. gewenst netwerk traag verkeer of een andere zinvolle trage verbinding), dient het project dit in het ontwerp te integreren.
- Op de verbindingssassen door de kern worden nieuwe erfontsluitingen of aantakkingen vermeden. Hier moet er worden nagegaan of een alternatieve ontsluiting mogelijk is.

⁴² Bron: Rapport Fix the Mix!, Fietsberaad, 2018

Parkeren

Parkeren en autostalling zijn een sleutelfactor in het streven naar een meer duurzame mobiliteit en het realiseren van de modal shift. De wijze waarop dit wordt ingericht in een project kan een zeer grote impact hebben op de ruimtelijke kwaliteit en de verblijfskwaliteit van het project en haar omgeving.

Voor wat het **autoparkeren** betreft, is het wenselijk dat de impact ervan op de ruimte en de verkeersleefbaarheid zoveel mogelijk beperkt wordt. Dit kan door het parkeren zoveel mogelijk te clusteren – al dan niet ondergronds – en door de parkeerplaatsen bij voorkeur te voorzien aan de randen van het woonproject. Het ruimtebeslag van de ontsluitingsinfrastructuur kan op deze manier worden ingeperkt. Daarnaast zullen er ook meer kansen zijn om delen van het project autovrij of autoluw te gaan inrichten. De gemiddelde aanvaardbare loopafstand van woning tot parkeerplaats bedraagt tussen de 100 en 200 meter. De aanvaardbare loopafstand wordt mede bepaald door de beleving en het gebruikskomfort van de route tussen de woning en de parkeerplaats.

In de richtlijnen van het woonomgevingsplan wordt al op dit principe ingezet. Hierin staat dat in het centrumgebied en in de woonwijken minimum 50% van de parkeerplaatsen collectief moet worden ingericht. Dit lijkt een goede ondergrens voor collectief parkeren, die ook binnen het toekomstige stedenbouwkundig kader (i.e. RUP en/of verordening) gehanteerd kan worden. Het is echter ook een valabele optie om de ambitie hierin nog hoger te stellen.

Om duurzame mobiliteit binnen de woonkern bijkomend te stimuleren kunnen voor het parkeren nog een aantal bijkomende richtlijnen van betekenis zijn voor 'specifieke' woonprojecten:

- Zoals aangegeven in het voorgaande, is het niet enkel van belang dat het parkeren collectief wordt georganiseerd. Het is ook wenselijk om de parkeerclusters zoveel mogelijk aan de randen nabij het bestaande openbaar domein te organiseren. Op deze manier kan de projectsite zelf zoveel mogelijk gevrijwaard worden van gemotoriseerd verkeer. Verder is het ook wenselijk om de parkeerclusters in aantal te beperken, zonder in te boeten aan een comfortabele wandelafstand van de woning tot de parking.

- Parkeerclusters die bovengronds worden ingericht, moeten op een kwaliteitsvolle wijze worden ingebed in het project. Dit kan door deze met opgaand groen in te kleden of door ze te betrekken in het bebouwingsconcept.

Aangezien parkeerhavens in bepaalde gevallen ook betrekking hebben op sporadisch parkeren kan hier over een multifunctioneel karakter nagedacht worden (bijvoorbeeld functie als speelruimte als er niet geparkeerd wordt). Het is ook aangegeven om collectieve parkeerplaatsen zo in en dat een her- en nevenbestemming mogelijk blijft.



Figuur 87: voorbeeld van overdekte parkeercluster in woonproject⁴³

AANBEVELINGEN

- Minimum 50% van de parkeervoorzieningen binnen het project wordt collectief georganiseerd.
- De collectieve parkeerclusters worden zoveel mogelijk aan de randen van het project voorzien. Ze dienen alleszins op een comfortabele wandelafstand van de woning te liggen.
- Bovengrondse parkeerclusters moeten op een kwalitatieve wijze worden ingebed in het project.

⁴³ Schaerdeke, Lo-Reninge, Architectenbureau Bart Dehaene (foto © Dieter Van Caneghem)

Ook naar het **fietsparkeren** moet er binnen nieuwe inbreidingsprojecten voldoende aandacht uitgaan. Om een duurzame mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat er voldoende ruimte wordt voorzien voor het kwalitatief stallen van fietsen en dat deze fietsenstallingen vlot bereikbaar zijn. Het comfort waarmee fietsen uit de stallingen gehaald kunnen worden, moet voldoende hoog liggen. Dit houdt onder meer in dat overdekte stalplaatsen zich bevinden op een vlot en veilig bereikbare, gelijkvloerse locatie zo dicht mogelijk bij de woningen. De fietsenstalling moet op een eenvoudige manier vanuit de openbare weg of vanuit de woning bereikbaar zijn. Een goed doordachte inplanting van de fietsenberging is cruciaal.

Zoals gesteld, is het belangrijk dat de trage weggebruiker centraal gesteld wordt in het ontwerp voor de woonontwikkeling. In het woonconcept moet de fietsgebruiker op een comfortabele manier bediend worden. Dit houdt onder meer in dat fietsenstallingen 'dichter bij de deur' voorzien moeten worden dan autostalplaatsen. Hierbij kunnen er meerdere, kleinere fietsstalplaatsen voorzien worden terwijl autoparkeerplaatsen eerder gebundeld worden en dus verder van sommige woningen gelegen zijn. Zowel individuele (per woning) als collectieve stalling kan een valabele keuze zijn.

Het aantal fietsstalplaatsen wordt afgestemd op het woonprogramma. Als richtcijfer kan men vooropstellen om minimum 1 fietsstalplaats per hoofdkussen te voorzien. In de fietsenstallingen moet er ook ruimte geboden worden aan buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen, fietskarren,... Deze worden bij voorkeur ingericht in collectieve stalplaatsen zodat deze niet vast hangen aan één woning, maar de hele bewonersgroep van het project kunnen bedienen. Minimum 10% van het fietsaanbod dient voor deze grotere fietsmodellen geschikt te zijn.

Tot slot is het ook nodig om een aanbod voor bezoekers te voorzien. Deze fietsstalplaatsen worden bij voorkeur in collectieve en vrij toegankelijke fietsenstallingen voorzien. Als richtcijfer wordt vooropgesteld om minstens 1 fietsstalplaats per 3 woonegelegenheden extra te voorzien voor eventuele bezoekers.



Figuur 88: voorbeeld van gebundelde fietsenstalling geïntegreerd in de bebouwing⁴⁴

AANBEVELINGEN

- Er worden voldoende kwalitatieve en vlot toegankelijke fietsenstalplaatsen kort bij de woningen voorzien. Richtinggevend wordt er 1 fietsstalplaats per hoofdkussen voorzien.
- In de fietsenstallingen moet er ook ruimte geboden worden aan buitenmaatse fietsen (richtcijfer 10% van het totale aanbod).
- In het project moeten er fietsstalplaatsen voor bezoekers worden voorzien. Richtinggevend wordt er minstens 1 fietsstalplaats per 3 woonegelegenheden voorzien.

⁴⁴ Woonproject Kastorwegel, Waregem, Ar-tuur architectenbureau (foto © Klaas Verdu)

Gevarieerde woonomgeving

In woonprojecten met een bepaalde omvang (bijv. vanaf 10 wooneenheden), is het aangewezen om te streven naar een **gevarieerd woonaanbod**. Een duurzaam woonproject is aanpasbaar en flexibel in de tijd: het houdt rekening met een omgeving en een maatschappij die voortdurend in ontwikkeling zijn. Gezinsstellingen wijzigen, er is een toenemende vergrijzing, er is meer en meer behoefte aan levensloopbestendige woningen en meer aandacht voor zorgbehoevenden. Een aanbod aan verschillende types en groottes van woningen vormt de beste garantie dat er voor iedereen wel een geschikte woning te vinden is, zowel vandaag als in de toekomst.

Het is aangewezen om in de woonprojecten in te spelen op de specifieke noden die de gemeente heeft. Naast een meer klassiek aanbod van veelal ruimere eengezinswoningen, is het dus ook zinvol om in elk project ook woningen te voorzien afgestemd op de doelgroepen waar in de komende jaren vooral een verdere groei van verwacht wordt. Uit de demografische prognoses is naar voor gekomen dat die groei zich vooral situeert in het segment van kleinere huishoudens en senioren (zie 2.1.2).

Zoals eerder aangehaald in de globale ontwikkelingsvisie, is het zinvol om in dit kader ook open te staan voor **nieuwe woonvormen**, en in het bijzonder woonprojecten die beschouwd kunnen worden als een vorm van gemeenschappelijk wonen. Het delen of collectief organiseren van bepaalde faciliteiten of woonfuncties, verhoogt het ruimtelijk rendement en kan vaak leiden tot grotere winsten voor de gemeenschap (bijv. minder bebouwing en verharding, sterkere sociale samenhang, etc.).

In bepaalde gevallen kan het een meerwaarde zijn om woningen te **verweven met andere functies**. Een mix van functies en activiteiten zorgt voor levendigheid, verscherpt contacten en het samenhangsgevoel. Welke functies gepast zijn, is afhankelijk van de projectsite en haar context. Alleszins is het aan te bevelen om bij (zeer) grote woonprojecten (bijv. woonprojecten vanaf 20 wooneenheden) en/of projecten in de meer centraal gelegen delen van de kern (centrumgebied en wijken die erop aansluiten) af te wegen of functieverweving een meerwaarde kan betekenen voor de omgeving en/of het dorp. Dit kan desgewenst dan als randvoorwaarde voor het project worden meegegeven aan de ontwikkelaar.



Figuur 89: voorbeeld van woonproject met gevarieerd woonaanbod⁴⁵

AANBEVELINGEN

- In de ‘specifieke’ projecten moet vanaf een bepaalde omvang (bijv. vanaf 10 wooneenheden) een gevarieerd woonaanbod met een evenwichtige mix van woningtypes en woninggroottes voorzien worden. Een invulling met één uniforme woningtypologie is niet wenselijk.
- Binnen ‘specifieke’ projecten kunnen er kansen geboden worden aan nieuwe woonvormen.
- Er dient bij (zeer) grote woonprojecten (bijv. vanaf 20 wooneenheden) onderzocht te worden of functieverweving op maat van het project en haar omgeving een meerwaarde kan betekenen.

⁴⁵ Hogeweg, Sint-Amandsberg, Architectenbureau Bart Dehaene (foto © Filip Dujardin)

Water

Een duurzame waterhuishouding is binnen elk project van uitermate groot belang. Dit is met de tijd steeds duidelijker geworden. Meer en meer gaan we geconfronteerd worden met periodes van extreme droogte en extreme buien. Nog spaarzaam en slimmer omgaan met het beschikbare water en de beschikbare ruimte voor water is noodzakelijk. Dit werd ook al uitgesproken in het hoofdstuk met de globale ontwikkelingsvisie, meer bepaald in het luik m.b.t. behoud en versterken van landelijkheid en groen.

In het woonomgevingsplan werden er in deze context reeds diverse aandachtspunten geformuleerd. Zo wordt bij de 'specifieke' aanvragen gesteld dat elk project maatregelen moet treffen in functie van een duurzame waterhuishouding, waarbij o.a. volgende zaken van belang zijn:

- de afwezigheid en het vermijden van een overstromingsrisico
- het afvoeren van overtollig hemel- en afvalwater in een volledig gescheiden stelsel
- de huishouding van het hemelwater gebeurt binnen de grenzen van de specifieke aanvraag tenzij bij technische onmogelijkheid

Bouwen afgestemd op het fysisch systeem

Het lijkt zinvol om het belang van om een **goede afstemming van het project en het fysisch systeem** nog sterker te benadrukken. Elke nieuwe woonontwikkeling moet goed rekening houden met de fysische kenmerken van de projectlocatie (zoals de bodemeigenschappen, infiltratiegevoeligheid, etc.) en de eventuele rol van de projectlocatie binnen de groenblauwe structuur van de ruime omgeving. Dit vormt in het bijzonder een aandachtspunt voor projecten die voorzien worden in (onbebouwde) gebieden langsheen de waterlopen (zie ook bij de globale ontwikkelingsvisie cf. punt 3.1.1) of nabij of zelfs in watergevoelig gebied. Zoals eerder aangehaald, wordt bouwen in deze gebieden niet volledig uitgesloten, maar is het wel aangewezen om dit op een aangepaste manier te doen:

⁴⁶ Een mogelijk geval waarin dit aan de orde kan zijn, is de herontwikkeling van een bestaande bebouwde omgeving in watergevoelig gebied. In dit geval zijn er mogelijk al woningen vergund in watergevoelig gebied. Als men de toegekende bouwrechten wil behouden, kan het in die gevallen soms nodig zijn dat er soms ook nog in zekere mate op watergevoelige gronden gebouwd kan worden.

- Het bouwprogramma wordt afgestemd op de watergevoeligheid van de projectgrond. In eerste instantie wordt er gestreefd naar het beperken van bebouwing en verharding. In tweede instantie wordt het bebouwd programma maximaal gebundeld, zodat zoveel mogelijk onbebouwde ruimte gevrijwaard kan blijven. Bij de inplanting van de gebouwen en/of infrastructuur wordt maximaal rekening gehouden met de fysische kenmerken van de projectgrond. Nieuwe bebouwing wordt best zoveel mogelijk vermeden op die delen die vandaag al een waterproblematiek kennen. Als sluitstuk kunnen er ook technische maatregelen getroffen om overstromingsrisico's uit te sluiten (bijv. pompput, overstroombare kelder, etc.).
- Indien lagergelegen en/of natte bodems met hoge grondwaterstanden aanwezig zijn binnen het projectgebied, wordt de inname van deze bodems tot een minimum herleid om het sponseffect voor de omgeving niet significant aan te tasten. Ook het definitieve bodemgebruik dient hierop aangepast te zijn om te vermijden dat ontwatering of drainage als noodzakelijk wordt ervaren. Ingenomen ruimte voor water wordt voldoende gecompenseerd. Indien infiltratiegevoelige bodems aanwezig zijn binnen het projectgebied wordt de afdekking ervan tot een minimum herleid om de infiltratie en de voeding van de grondwatertafel maximaal te behouden.
- Zoals aangehaald in het voorgaande punt, is het niet aangewezen om bebouwing of verharding te voorzien in watergevoelig gebied. Indien er om bepaalde redenen toch uitzonderlijk nieuwe bebouwing voorzien wordt in overstromingsgevoelig gebied⁴⁶, is het essentieel dat de principes van overstromingsveilig bouwen en wonen worden toegepast.⁴⁷ Dit houdt onder meer in dat er rekening gehouden moet worden met volgende principes:
 - bouw waterveilig (i.e. in het ontwerp van het gebouw al anticiperen op mogelijke overstromingen)
 - bewaar en herstel de ruimte voor water (i.e. het overstroombare volume en de oppervlakte op het terrein moet ook na realisatie van het gebouw hetzelfde zijn)

⁴⁷ Meer gedetailleerde informatie over overstromingsveilig bouwen kan men terugvinden op de website van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid: <https://www.integraalwaterbeleid.be/nl/beleidsinstrumenten/overstromingsveilig-bouwen-en-wonen>

Duurzame waterhuishouding als integraal onderdeel van het ontwerp

In het voorgaande punt werd gefocust op het belang van een doordachte invulling en inrichting bij projecten in watergevoelig gebied of in valleigebied. Een goede afstemming op de fysieke kenmerken is evenwel iets dat in alle gebieden een aandachtspunt vormt. Daarnaast is het in elk project ook nodig om ‘water’ in een bredere zin op een goede manier te integreren binnen het ontwerp. De ladder van Lansink moet sturend zijn bij de uitwerking en beoordeling van projecten. Deze geeft aan welke maatregelen te verkiezen zijn inzake de verwerking van hemelwater en is verankerd in de regelgeving die betrekking heeft op het ontwerp en de aanleg van rioleringen. Volgens de ladder van Lansink moet er in volgorde van belang ingezet worden op volgende aspecten:

- Inzetten op het beperken van afvloeien
- Inzetten op hergebruik
- Inzetten op infiltratie
- Inzetten op buffering
- Vertraagd afvoeren naar een hemelwaterlichaam of een RWA-riolering

Collectieve inrichtingen i.f.v. waterhuishouding

In de meeste gevallen verdient het de voorkeur om specifieke inrichtingen i.f.v. de opvang, buffering en infiltratie van hemelwater collectief te organiseren. Vaak maakt dit het mogelijk om deze inrichtingen efficiënter en compacter te organiseren. Bovendien ontstaan er zo ook kansen om ze te koppelen aan publieke ruimte. Water kan op deze manier geïntegreerd worden in de groenaanleg en uitgespeeld worden als een kwalitatief belevingselement. De keuze voor collectieve oplossingen leidt tot slot meestal ook tot samenhangende en robuuste inrichtingen die bij een doordachte en natuurvriendelijke inrichting een bijdrage kunnen leveren aan het verhogen van de biodiversiteit.



Figuur 90: voorbeeld van collectieve infiltratiezone in woonproject⁴⁸

AANBEVELINGEN

- De projectuitwerking moet afgestemd zijn op de fysieke kenmerken van de projectlocatie en de eventuele rol van de projectlocatie binnen de groenblauwe structuur van de ruime omgeving.
- Indien er om bepaalde redenen uitzonderlijk toch gebouwd wordt in overstromingsgevoelig gebied, moeten de gebouwen in het project strikt voldoen aan de principes van overstromingsveilig bouwen en wonen.
- De principes van de ladder van Lansink staan centraal bij de uitwerking van de projectsite.
- Binnen een project worden inrichtingen i.f.v. opvang, buffering en infiltratie van hemelwater maximaal collectief en bovengronds georganiseerd en op een kwalitatieve wijze geïntegreerd in een (semi-)publieke ruimte.

⁴⁸ Wijkpark Het Klooster, Zoersel, Stramien & LV Architecten (foto © Liesbet Goetschalckx)

Afval

In woonprojecten is het vanaf een bepaalde omvang zinvol om **afvalinzameling en -ophaling collectief te organiseren**. Dit is geen doel op zich, maar creëert wel heel wat kansen om een aangename en verkeersluwe woonomgeving te realiseren. Individuele afvalophaling maakt het noodzakelijk dat de vuilniswagens tot aan de woning moet kunnen rijden. Dit heeft dus implicaties op de ontsluitingsstructuur van een project. Er zal hierdoor meer wegenis en verharding nodig zijn, die bovendien ook gedimensioneerd moet zijn op maat van de vuilniswagens. Collectieve afvalpunten aan de randen van een project kunnen daarentegen ervoor zorgen dat de vuilniswagen niet binnen de gehele woonontwikkeling moet kunnen circuleren. Het kan dus een middel zijn om het ruimtebeslag van de infrastructuur te beperken en het verkeersluwe karakter van de woonomgeving te vergroten.

Collectieve afvalpunten kunnen zowel bovengronds als in ondergrondse systemen voorzien worden. Collectieve ondergrondse afvalcontainers zijn pas zinvol bij projecten vanaf 30 wooneenheden; vanaf 50 wooneenheden is het i.f.v. een duurzaam en efficiënt afvalbeleid sowieso te verkiezen. Bij projecten met een beperktere omvang kunnen één of meerdere bovengrondse collectieve afvalpunten mogelijk een oplossing bieden. In beide gevallen dient er alleszins op te worden toegezien dat de afvalpunten op een aanvaardbare loopafstand van alle woningen gelegen zijn (bij voorkeur niet meer dan 100 m in loopafstand, gemeten van de voordeur tot de dichtstbijzijnde container), dat de mogelijke hinder naar omwonenden tot een minimum beperkt blijft, en dat de afvalpunten zodanig gepositioneerd worden dat deze vlot bereikbaar zijn voor de afvalophalers.⁴⁹

⁴⁹ Voor meer gedetailleerde inrichtingsbepalingen voor sorteerstraatjes met ondergrondse afvalcontainers of bovengrondse collectieve afvalpunten, kan men zich informeren bij IOK afvalbeheer. In het kader van Atelier Ruimte Kempen zijn er in de modeldocumenten binnen het thema 'functionele woonomgevingen' ook heel wat



Figuur 91: voorbeeld van ondergrondse afvalcontainers⁵⁰

AANBEVELINGEN

- Er dient bij elk project op basis van het programma en de specifieke context onderzocht te worden of het collectief organiseren van afvalinzameling en -ophaling een meerwaarde kan bieden.

praktische richtlijnen opgenomen m.b.t. de inrichting en organisatie van collectieve afvalinzameling en -berging. Dit is terug te vinden op atellerruimtekempen.be.

⁵⁰ Bron: Het Laatste Nieuws (foto © Peter Vanderveken)

Energie

In de globale ontwikkelingsvisie is duidelijk het belang onderstreept om sterk in te zetten op de transitie naar een optimale duurzame energiehuishouding.

Nieuwe projecten zijn daarin uitermate belangrijke bouwstenen. Hier kunnen vanaf de ontwerpfase cruciale stappen gezet worden om de energievraag te beperken en de shift naar hernieuwbaar optimaal te maken. Door in een vroege fase de juiste keuzes te maken wordt het eenvoudiger om dit te doen aan een zo laag mogelijke maatschappelijke kost.

De Vlaamse regelgeving voorziet op dit vlak energienormen voor gebouwen via de zogenaamde EPB-eisen. Onderstaande richtlijnen dienen te worden gelezen ter ondersteuning van deze EPB-eisen en in het bijzonder waar locatiekeuze, ontwerp en inrichting hiertoe in een vroege fase kunnen bijdragen.

Energievraag beperken

Door het zoeken naar de optimale bouwvormen (met zo weinig mogelijk warmte-verliesoppervlakten), een gunstige oriëntatie en een goede zonnewering kan het energieverbruik alvast sterk gereduceerd worden.

Een eenvoudige manier om warmteverliezen te beperken is de verhouding buiten-schil t.o.v. het binnenvolume laag te houden, d.w.z. compact bouwen.

Een duurzaam project vaart verder wel bij een oriëntatiebewust ontwerp. Oriëntatiebewust bouwen betekent maximaal gebruik maken van de energie aanwezig in natuurlijk zonlicht zonder het gebruik van speciale apparatuur (= passief gebruik). Aandachtspunt daarbij is dat oververhitting (tijdens de zomerperiode) vermeden wordt. Een zuidelijke oriëntatie van de grootste glaspartijen blijkt daarbij het meest effectief. In tweede orde kunnen beplantingen, oversteken, luifels, e.a. ook een bijdrage leveren.

⁵¹ Eenvoudige individuele systemen zoals lucht-lucht en lucht-water warmtepomp zijn vaak goedkoper qua investering maar duurder op termijn door een hogere energievraag met bijgevolg een hogere TCO. De hogere

Resterende warmtevraag duurzaam en efficiënt invullen

Maar ook na optimalisatie van het ontwerp om de energievraag te beperken, zal de resterende energievraag van een project zo efficiënt mogelijk ingevuld moeten worden, op basis van hernieuwbare bronnen. In lijn met het Energiedecreet kunnen geen nieuwe individuele aardgasansluitingen worden voorzien in grote projecten. Ook bij kleinere projecten of nieuwe individuele woningen is dit het uitgangspunt en dient afwijking hiervan grondig gemotiveerd.

Er dient voorzien te worden in een duurzaam systeem, d.w.z. op basis van hernieuwbare energie met maximale energetische efficiëntie en inzet van de best beschikbare technieken.

Een collectieve aanpak als uitgangspunt in grotere projecten

Voor projecten met meerdere gebouwen of (woon)eenheden verdient een collectieve oplossing de voorkeur tenzij dit technisch/financieel niet haalbaar is. Voor grotere projecten is collectief alvast de norm.

Waar dit een meerwaarde biedt, kan de gemeente aangeven om ook potentiële synergiën met de omgeving in beeld te brengen (restwarmte, opschaling, toekomstig warmtenet,...). Collectieve warmtevoorziening opent immers meer mogelijkheden voor andere technieken, vaak met een hoger energetisch rendement en een lagere kost (in TCO benadering).⁵¹ Ook de flexibiliteit om te schakelen naar nieuwe technieken in de toekomst wordt groter. Zo scoren systemen met een geothermische warmtepomp (KWO, BEO) beter dan de 'klassieke' lucht-water of lucht-lucht warmtepomp. Ook het kunnen aansluiten op een groter collectief warmtenet heeft deze voordelen.

Op aangeven van het gemeentebestuur kan een collectief systeem verplicht worden indien uit de afweging blijkt dat een warmtecluster op deze locatie mogelijk en wenselijk is.

energievraag veroorzaakt tevens ook een grotere (elektrische) energie-afhankelijkheid. Door collectieve oplossingen vermindert bovendien de druk op het elektriciteitsnet en de vraag naar hernieuwbare productie.

In elk geval dient voor gebouwen bestaande uit meerdere entiteiten (groepswoonbouw, cohousingprojecten, assistentiewoningen, appartementen, ...) te worden voorzien in een gemeenschappelijke technische ruimte voor collectieve warmtevoorziening en bijhorende leidingschachten waarop elke eenheid kan aansluiten. De bedoelde technische ruimte voor collectieve warmtevoorziening moet zo gesitueerd en ontworpen zijn dat de ruimte wat betreft inplanting, afmetingen en uitrustingsgraad kan aangewend worden in functie van collectieve oplossingen.

Met het oog op het integreren van een collectief systeem in een project met meerdere gebouwen kan het ook raadzaam zijn een gemeenschappelijk gebouw (bvb. fietsenberging, overdekte autostaanplaatsen) te voorzien met technische ruimte voor de collectieve warmteoplossing.

Aansluiten op een bestaand warmtenet indien mogelijk

Op aangeven van het gemeentebestuur kan aansluiting van een individuele of collectieve ontwikkeling op een bestaand warmtenet verplicht worden.

AANBEVELINGEN

- De energievraag in het project wordt beperkt door te streven naar optimale bouwvormen en door oriëntatiebewust ontwerp (zonder dat de ruimtelijke inpasbaarheid van het ontwerp in het gedrang komt).
- Er dient binnen het project voorzien te worden in een duurzaam systeem op basis van hernieuwbare energie.
- In grotere projecten moet een collectieve oplossing voorzien worden tenzij dit technisch of financieel niet haalbaar is.
- In gebouwen bestaande uit meerdere woonentiteiten dient te worden voorzien in een gemeenschappelijke technische ruimte voor collectieve warmtevoorziening en bijhorende leidingschachten waarop elke eenheid kan aansluiten.
- Met het oog op het integreren van een collectief systeem in een project met meerdere gebouwen kan het ook raadzaam zijn een gemeenschappelijk gebouw (bvb. fietsenberging, overdekte autostaanplaatsen) te voorzien met technische ruimte voor de collectieve warmteoplossing.

3.2.2 Meergezinswoningen

In het woonomgevingsplan worden in het centrumgebied mogelijkheden geboden voor meergezinswoningen. Door de sterke verappartementisering komt het dorpse straatbeeld meer en meer onder druk te staan. Inzetten op de beeldkwaliteit van deze woontypologie is van essentieel belang. Door te forse bouwvolumes die niet ingeschaald zijn in de dorpse context komt het draagvlak voor dergelijke woontypologieën binnen het dorp immers op de helling te staan.

Uit de analyse blijkt dat het potentieel bijkomend aanbod door toedoen van meergezinswoningen en tweegezinswoningen ingeschat wordt op 141 entiteiten bij een voorzichtige inschatting. Bij een meer ambitieuze raming loopt dit zelfs op tot 368 entiteiten. Dit bedraagt respectievelijk 31,5% en 82,3% van de totale woonbehoefte tot 2035. Een te sterke en snelle groei van de woontypologie zou de draagkracht van de woonkern onder druk kunnen zetten. Echter is deze woontypologie met oog op de bevolkingsprognose niet geheel ongewenst. Het biedt mogelijks een antwoord op de woonnoden van de bijkomende huishoudens, i.c. 1- en 2 persoonshuishoudens en veelal 65-plussers. Het aantal huishoudens met 3 of meer leden blijft stabiel. De bijkomende meergezinswoningen zijn wenselijk op voorwaarde dat ze effectief bijdragen aan het creëren van geschikte huisvesting voor de doelgroep.

Bij gebrek aan woonkwaliteit zal deze woonvorm geen valabel alternatief vormen voor de veelal te groot geworden grondgebonden eengezinswoning. In kader van het toekomstig kernversterkend beleid, is het zonder meer van belang verder in te zetten op de ruimtelijke kwaliteit van de individuele projecten. Deze woonvorm moet qua wooncomfort een evenwaardig alternatief kunnen zijn voor de klassieke grondgebonden eengezinswoning. De uitdaging is om de kwaliteiten van een woonbuurt met grondgebonden woningen door te vertalen naar deze gestapelde typologie. Ook hier moet wonen een voldoende hoge preffactor hebben. Deze 'luxe' hoeft niet volledig individueel per woning te worden ingevuld, maar kan veelal ook tot stand komen door woonvormen met meer gedeelde ruimten. In het woonomgevingsplan worden een heel aantal kwaliteitseisen belicht zoals aandacht voor privacy, een functionele oplossing voor afval, bemeubelbaarheid van een woning, streven naar een ruimtelijk gevoel met voldoende zonlicht, ... Deze kunnen op bepaalde vlakken nog verder worden aangevuld. Zeker voor wat betreft de groene buitenruimte lijkt dit op zijn minst aan de orde.

Naast het verhogen van de lat op vlak van contextuele inpassing en woonkwaliteit, dient er tot slot binnen een project gewaakt te worden over de bijkomende 'stromen' die dergelijke typologie met zich meebrengt:

- Mobiliteit:
Om de mobiliteitsimpact die gepaard gaat met dergelijke vormen van verdichten beheersbaar te houden, zijn milderende maatregelen noodzakelijk. De aard en de omvang van deze maatregelen zijn afhankelijk van de schaal van het project.
- Water:
Meergezinswoningen hebben veelal een hogere bebouwings- en verhardingsgraad dan een eengezinswoning. Dit heeft impact op het hemelwater en de verwerking hiervan op het perceel. Doordachte randvoorwaarden kunnen de impact hiervan beperken.
- Energie:
Het is wenselijk om bij woonontwikkelingen met een zekere densiteit te bekijken hoe de energievraag optimaal georganiseerd kan worden. Net als bij de verdichtings- en inbreidingsinitiatieven die in het vorige hoofdstuk aan bod zijn gekomen, zijn er hier ook bij de meergezinswoningen vaak kansen om het energieluik op een efficiënte en duurzame manier te organiseren.

In wat volgt wordt belicht op welke vlakken de richtlijnen voor meergezinswoningen kunnen worden bijgestuurd en/of aangevuld om ervoor te zorgen dat deze zich beter inpassen in het woonweefsel en voldoende woonkwaliteit kunnen waarborgen.

Opmerking m.b.t. erfgoed

Ook hier is het nodig om voor erfgoed gerichte uitzonderingen toe te staan. Bij projecten met erfgoed zal het immers niet altijd goed mogelijk zijn om te voldoen aan al de randvoorwaarden die aan meergezinswoningen gesteld worden (bijv. richtlijnen m.b.t. buitenruimte, fiets- en autoparkeren, etc.). Om het behoud van erfgoed te faciliteren, is er bij het bestuur de bereidheid om zich soepeler op te stellen en gerichte afwijkingen toe te staan mits deze nodig zijn om een project te kunnen verzoenen met de erfgoedkundige en/of architecturale waarde van het gebouw.

3.2.2.1 Dorpse maat en architectuur

In de globale ontwikkelingsvisie voor het dorp werd reeds aangegeven dat het dorpse straatbeeld meer en meer onder druk is komen te staan door de sterke verappartementisering. Het merendeel van de grotere appartementen veroorzaakt een schaalbreuk met het bestaande woonweefsel. Door dominante volumes te bouwen die niet ingeschaald worden in de “dorpse” context verdwijnt de “dorpse” schaal en ritme. De identiteit en eigenheid van Rijkevorsel gaat zo stilaan verloren. Straten (met een aangesloten gevelbeeld) putten hun stedenbouwkundige kwaliteit voornamelijk uit de harmonie van de gebouwen onderling. Historisch bestaat een dorp uit figuranten (“dorpse” woonhuizen) en hoofdrolspelers (functies/ voorzieningen en woningen van notabelen en dorpse functies zoals raadhuis, apotheek, ...). De architectuur was hierop afgestemd. Zo zijn de woningen van de notabelen veel rijker uitgewerkt. In de recente geschiedenis is het accent verschoven van ‘dorpse massa’ naar een aaneenschakeling van opzichzelfstaande gebouwen - van harmonie naar contrast. Het is wenselijk om terug op zoek te gaan naar harmonie binnen de verscheidenheid.

Het woonomgevingsplan trachtte de inpasbaarheid te garanderen door te wijzen op de noodzaak van het landelijk kleinschalig karakter én de architecturale uitstraling van een eengezinswoning op te leggen. Dit werd niet verder doorvertaald in concrete richtlijnen.

Ook in de toekomst wenst de gemeente dat toekomstige ontwikkelingen rekening houden met de kenmerken van het dorpse woonweefsel. Nieuwe ontwikkelingen moeten zich op een kwaliteitsvolle wijze in de dorpse context inpassen. De eerste richtlijnen van het woonomgevingsplan worden verder geconcretiseerd en zullen een bredere waaier van dorpse elementen benoemen. Naast een kritische houding ten aanzien van afbraak van waardevolle en beeldbepalende gebouwen, worden ook ontwerpprincipes naar voor geschoven voor nieuwbouwprojecten.

Het komt er dus op aan om naar de toekomst vooral te bouwen volgens de intrinsieke logica van het dorpse bebouwingsweefsel. Enerzijds vormt dit in het bijzonder een aandachtspunt in het centrumgebied van de woonkernen, waar de rijke en kleinschalige bebouwing nog in belangrijke mate aanwezig is. Anderzijds vormt dit een aandachtspunt in de overgangszone tussen het historische dorpshart en het omliggende verkavelingsweefsel waarbij een meergezinswoning moet worden afgestemd op de schaal en de korrel van een eengezinswoning. De in de studie aangereikte spelregels om te komen tot een dorpse architectuur en straatbeeld zijn zonder meer relevant bij grotere projecten en meergezinswoningen, maar zijn eveneens toepasbaar bij kleine projecten (bijv. nieuwe rijwoning) of ingrepen bij bestaande gebouwen.

Naast het bebouwde weefsel draagt ook de groene ruimte bij tot het afstemmen van het gebouw op mensenmaat. Gevelgroen en tuinen dragen bij aan het dorpskarakter.



Figuur 92: historisch beeld Vaartstraat St.-Jozef, Rijkevorsel⁵²

⁵² Bron foto: Archief Heemkundige Kring van Rijkevorsel

Dorps ritme en korrel

De bestaande perceelstructuur vertelt veel over het ontstaan van het dorp. Deze fijnmazige perceelstructuur is typerend voor het dorp. De bestaande percelering wordt bij voorkeur behouden. Indien meerdere percelen worden samengevoegd, wordt het ritme en de korrel van de ‘historische percelering’ op een leesbare manier doorvertaald in het ontwerp.

Er wordt bij voorkeur ingezet op kleinschalige meergezinswoningen. Grootschalige meergezinswoningen kunnen een verstoring van de dorps schaal met zich meebrengen; bij eengezinswoningen en kleinschalige meergezinswoningen is dit risico veel kleiner. Naast het ruimtelijk voorkomen met een “dorpse” korrel heeft dit ook een belangrijke sociale component. Door het aantal wooneenheden per toegangsdeur te beperken wordt de kans op sociale cohesie binnen een gebouw versterkt.

Kleinschaligheid en ontwerpen op maat van het dorp, wordt niet enkel bepaald door de maat van het gehele gebouw. Ook projecten met een brede afwijkende gevelbreedte kunnen zodanig ontworpen worden dat ze zich inpassen in de “dorpse” context. Dit heeft te maken met de detaillering van de gevels en het opdelen van het gebouw in meerdere traveeën met een eigen voordeur,... Bovengrondse delen van grotere projecten kunnen zich onderscheiden t.o.v. elkaar door bijv. een variatie in kroonlijsthoogte, materiaalgebruik, architecturale uitwerking, inplanting, dakvorm, ... Bovendien hebben de onderlinge delen een eigen goed leesbare toegang tot het openbaar domein. Het komt er dus op aan om aansluiting te zoeken met de dorps korrel van het bestaande weefsel. Achter de gevels of onder de gebouwen kan men loskomen van deze korrel. Zo kunnen de verschillende delen van een meer omvangrijk appartementscomplex wel een ondergrondse parking delen.

In de uitwerking van hoekpercelen en wachtgevels dient gezocht te worden naar passende bouwprofielen. Beide zijden zijn volwaardige ‘voorgevels’.



Figuur 93: voorbeeld van meergezinswoningen met respect voor dorps ritme en korrel⁵³

⁵³ Project Albertstraat, Beerse, Areal architecten

Gevelgeleding en volumetrie

Gevelordening

Dorpse bebouwing wordt veelal gekenmerkt door een eenvoudige gevelgeleding. In het merendeel van de gevallen kennen de façades een verticale opzet met een goed evenwicht tussen open en gesloten geveldelen. Het is wenselijk dat deze eenvoudige en evenwichtige gevelordening ook bij (grotere) meergezinswoningen goed gerespecteerd wordt.

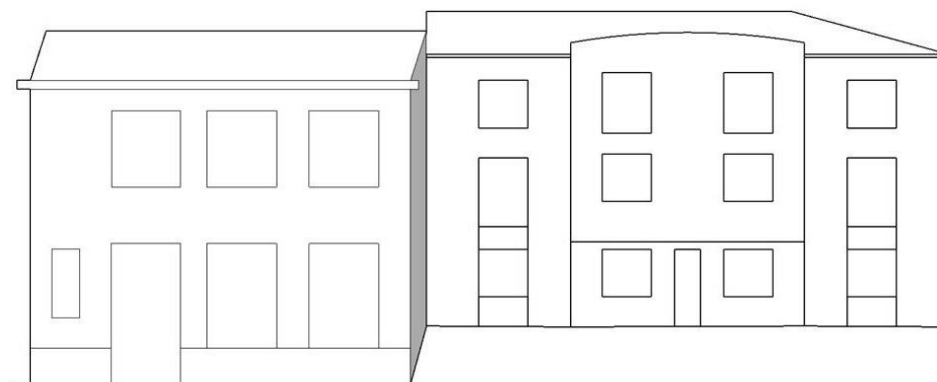
Om de leesbaarheid van de gevels niet te verstoren is het van belang om aan straatzijde te streven naar voldoende samenhang en rust in het gevel- en dakvlak. Dit vertaalt zich onder meer in gevels en daken zonder ondoordachte uitsprongen en/of insprongen. Beperkte in- en uitsprongen zijn toegestaan ter ondersteuning van de gevelcompositie, zoals een erker boven de toegang tot een woning, een uitsnijding voor het accentueren van een entree, etc.. Deze zijn echter nooit ingegeven vanuit de maximalisatie van de ontwikkelbare oppervlakte, maar fungeren puur als architecturale accenten die op een subtiele manier voor variatie in het gebouw en in het straatbeeld kunnen zorgen.

Gevelopeningen of in- of uitsprongen die doorlopen over meerdere verdiepingen zijn evenmin wenselijk. Deze verstoren bijna steeds de samenhang en de leesbaarheid van de gevel, en vormen meestal ook een breuk met de dorpse maat van het woonweefsel.

Technische installaties ontsieren het straatbeeld. De zichtbaarheid van dergelijke installaties vanuit het openbaar domein is niet wenselijk.

Eenvoudige en heldere gebouwstructuur

Een dorpse woning is opgebouwd uit een hogere gelijkvloerse verdieping (de zogenaamde 'plint'), bovenliggende verdieping(en) en een dak. Een goed geaccentueerde kroonlijst maakt de overgang tussen de onderbouw en het dak zichtbaar. Een doordachte verhouding tussen deze lagen draagt bij tot een kwalitatieve gevel.



Links: leesbare en open gevelgeleding

Rechts: complexe en moeilijk leesbare gevelgeleding

Figuur 94: eigen verwerking van gevelbeeld ter hoogte van de Bochtenstraat

Levendige plint

Rijkvorschel wenst in te zetten op het behoud van het dorp op mensenmaat. De architectuur moet bijdragen tot een levendige straat, sociale cohesie en sociale controle. Een goed ontworpen gelijkvloerse verdieping – plint – moet een kwalitatieve overgang naar de publieke ruimte – straat of plein – garanderen. Deze is in belangrijke mate bepalend voor hoe het gebouw op straatniveau ervaren wordt, en vormt een cruciale component voor de levendigheid van een straat. Volgende ontwerpprincipes kunnen bijdragen om te komen tot een goede en attractieve plint:

– Levendige plint:

Op het gelijkvloers van elk gebouw moet minstens één levendige functie aan straatzijde zitten, zoals een leef-, handels-, kantoor- of horecaruimte. Dit zorgt ervoor dat er regelmatig contact is tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat. Uitsluitend slaapkamers of bergruimten creëren geen ‘leven’ aan de straatwand. Om een goede overgang tussen de publieke en private ruimte te kunnen waarborgen en privacyconflicten te vermijden, kan de vloerpas van het gelijkvloers lichtjes hoger voorzien worden dan het niveau van het trottoir. Ook groen kan ingezet worden om een gradiënt tussen binnen en buiten te realiseren.

– Accenturen van de plint:

De plint van het gebouw dient in de globale gevelopbouw in het oog te springen. Het kan geaccentueerd worden door grote horizontale gevellinten, een aangepaste gevelverdeling, architecturale accenten of detaillering, gevelgroen, etc. De plint is bij voorkeur ook hoger dan de bovenliggende verdieping(en). De gevelopbouw van de verdieping(en) mag de plint zeker niet overschaduwen.

– Een geaccentueerde toegang:

De toegang tot het gebouw is goed leesbaar en herkenbaar. Dit kan bekomen worden door architecturale accenten in gevel, luifel, nis, ...

– Toegangen tot parking ondergeschikt en geïntegreerd in de architectuur:

Toegangen tot garages mogen niet dominant zijn. Ze moeten op een kwaliteitsvolle wijze worden geïntegreerd in de architectuur van het gebouw. Louter een doorgang naar een achterliggende parking is niet wenselijk. De toegang wordt afgewerkt met een kwalitatieve afsluiting (bijv. hekwerk, poort, etc.) die vormelijk aansluit bij de

rest van de plint. Een reeks van garagepoorten in de straat moet vermeden worden; dit is zonder meer nadelig voor de levendigheid van de straat.

– Materialisatie:

Kwalitatieve materialisatie met een rijke detaillering en reliëfrijke gevels dragen bij tot een aangename plint. Hier wordt later in dit hoofdstuk nog verder op ingegaan.



1. Teruggesprongen gevel zorgt voor een goede subtiele privacy gradiënt – drempelruimte
2. Garagepoort is geïntegreerd in de architectuur
3. Variatie in bestrating markeert subtiel de drempelruimte

Figuur 95: voorbeelden van levendige en kwaliteitsvolle plinten ⁵⁴

⁵⁴ Foto linksboven: Woonproject Hogeweg, Gent, ECTV architecten
Foto linksonder: 8 doorzonwoningen, Turnhout, AID architecten

Foto rechts: Leeuwendeld, Weesp LEVS architecten

Dakvolume

Het dakvolume moet in verhouding staan met de onderliggende verdiepingen.

Voor de leesbaarheid van het gebouw is het wenselijk dat het dak steeds duidelijk als dakvolume te onderscheiden is. Dit wordt gerealiseerd door een duidelijke (niet-onderbroken) kroonlijst, eventueel geaccentueerd door een dak- of bakgoot.

Zadeldaken vormen de uitgangspositie. Andere dakvolumes zijn aanvaardbaar mits ze in het dakenlandschap inpasbaar zijn.

Materialisatie

Het materiaalgebruik zet in op samenhang en harmonie in plaats van contrast. Dit dient niet te leiden tot 'saaie' architectuur. Een interessante gevel wordt gecreëerd door architecturale accenten, zoals diepere raamvlakken, reliëf in metselwerk en detaillering op kleine schaal, rollagen boven de raamopeningen, dorpels, ...

Binnen het straatbeeld wordt gezocht naar terugkerende elementen, zoals gevelmaterialen, raamopeningen, ... Kwaliteitsvolle projecten zoeken naar interessante manieren om in het materiaalgebruik aansluiting te zoeken bij het bestaande (authentieke) dorpse weefsel.

In het algemeen wordt gepleit voor duurzame materialen die kwalitatief verouderen. Bij voorkeur zijn ze streekeigen. Het toepassen van lokaal geproduceerde materialen is niet alleen vanuit duurzaamheidsoverwegingen een interessante keuze, maar vormt ook een middel om in het materiaalgebruik in te spelen op de eigenheid van het dorp en de herkenbaarheid binnen de dorpskern te vergroten.



1. Detaillering van de gevel door wisselend metselverband accentkleuren in portiek en raamopeningen, betonnen luifel, etc.
2. Baksteenarchitectuur waarbij het getande muurvlak en bijhorende schaduwwerking zorgt voor een wijzigende gevel doorheen de dag

Figuur 96: voorbeelden van interessante materialisatie⁵⁵

⁵⁵ Foto links: Westveld, Sint-Amandsberg, Architectenbureau Bart Dehaene (foto © Filip Dujardin)

Foto rechts: Brouwerijsite, Meer, AID architecten (foto © Emma Van Zundert / Zeger Dox)

AANBEVELINGEN

Meergezinswoningen dienen zich op een kwalitatieve wijze in te passen in het dorps straatbeeld. Dit dient een doorvertaling te krijgen in de korrel, gevelgeleding, volumetrie en materialisatie van het gebouw.

Dit vertaalt zich o.a. door in onderstaande ontwerpprincipes:

- Het dorps ritme in de straat wordt gerespecteerd. Dit kan door de maat van de oorspronkelijke percelering in grootte-orde aan te houden, door kleinschalige meergezinswoningen te realiseren of door grootschalige projecten vormelijk en organisatorisch uit te werken in kleinschalige componenten.
- Bovengrondse delen van grootschalige projecten onderscheiden zich duidelijk t.o.v. elkaar door een variatie in kroonlijsthoogte, materiaalgebruik, architecturale uitwerking, dakvorm, inplanting en/of individuele toegangen.
- Het aantal wooneenheden per voordeur blijft beperkt.
- De gevelordening van het gebouw is eenvoudig en wordt getypeerd door een verticale opzet met een evenwichtige verdeling tussen open en gesloten geveldelen.
- De gelijkvloerse verdieping van het gebouw wordt opgevat als een levendige plint. Op het gelijkvloers van elk gebouw moet hiertoe minstens één levendige functie aan straatzijde zitten, zoals een leef-, handels-, kantoor- of horecaruimte. De plint is bij voorkeur hoger dan de bovenliggende verdieping(en) en wordt in de architectuur geaccentueerd.
- Het dakvolume moet in verhouding staan met de onderliggende verdiepingen. Deze moet visueel ondergeschikt zijn tot de rest van de gevel.
- Het materiaalgebruik zet in op samenhang en harmonie in plaats van contrast. Er wordt gewerkt met duurzame materialen die kwalitatief verouderen.



Figuur 97: historische foto Hoek te Rijkevorsel⁵⁶

⁵⁶ Bron foto: Archief Heemkundige Kring van Rijkevorsel

3.2.2.2 Meerwaarde in functie van een levensloopbestendige kern

Levenslang wonen - rolstoelaanpasbaar bouwen

Zoals eerder aangehaald, moet de groeivraag in Rijkvorschel niet enkel gezien worden als een kwantitatieve opgave. Verdere verdichting moet vooral ingezet worden als een middel om meer kwaliteit te genereren binnen het dorp en een gepast antwoord te bieden aan de specifieke (woon)noden die er zijn.

De gemeente wenst dat elk verdichtingsproject een maatschappelijke meerwaarde met zich meebrengt. Bij (nieuwe) meergezinswoningen kan er ook een bijdrage geleverd worden aan de ambitie om te komen tot een levensloopbestendige kern (cf. hoofdstuk 3.1.5). Dit kan door binnen elk appartementsgebouw te voorzien in een aanbod van rolstoelaangepaste of -aanpasbare woningen. Zo wordt het nieuwe woonpatrimonium afgestemd op de doelgroepen waar in de komende jaren vooral een verdere groei van verwacht wordt. Uit de demografische prognoses is immers naar voor gekomen dat die groei zich vooral situeert in het segment van kleinere huishoudens en senioren (zie hoofdstuk 2.1.2).

In het woonomgevingsplan wordt de meerwaarde van meergezinswoningen voor de realisatie van sociaal duurzame woonkernen al erkend en benoemd. Zo moet minimaal 1/3de van de woonegelegenheden binnen een meergezinswoning worden ingericht als rolstoelaanpasbare of rolstoelaangepaste woning.

Met het oog op de verouderende bevolking wenst het gemeentebestuur in de toekomst nog sterker de kaart te trekken van levenslang wonen door:

- het creëren van rolstoelaanpasbare- en aangepaste woningen aan te moedigen bij alle vormen van twee- en meergezinswoningen
- bij nieuwbouw van meergezinswoningen de norm van aanpasbare- en aangepaste woningen op te trekken tot 50% aanpasbare wooneenheden

Bij de doorvertaling naar een verordenend kader is een afwijkingsbepaling voor sociale woningbouw wenselijk. De gewenste woontypologie binnen nieuwe projecten wordt steeds in nauw overleg met het gemeentebestuur bepaald. Daarenboven zijn sociale woonactoren verbonden aan toewijzingsreglementen. Hierdoor worden rolstoelaangepaste woningen verplicht verhuurd aan personen met een beperking. Dit strookt niet steeds met de echte precaire noden op de wachtlijst.



Figuur 98: voorbeeld van een drie generatie huis⁵⁷

⁵⁷ Drie generatie huis, Amsterdam, BETA (foto © Ossip van Duivenbode)

Sociale mix

Het inzetten op patrimonium afgestemd op de demografische prognose mag echter geen mantra worden om enkel in te zetten op kleine één- en tweeslaapkamerappartementen. Het is wenselijk dat ook binnen meergezinswoningen een gediversifieerd aanbod wordt uitgewerkt. Dit houdt in dat er een mix van appartementstypes en -groottes gerealiseerd wordt en dat er aandacht is voor verschillende doelgroepen.

Een voorbeeld van een woningtype waar vandaag nog minder op wordt ingezet, zijn de gezinsvriendelijke appartementen. Niet enkel grondgebonden woningen zijn als woonvorm geschikt voor gezinnen; appartementen kunnen dit ook zijn op voorwaarde dat ze goed ontworpen en functioneel zijn voor een gezin. Een gezinsvriendelijk appartement heeft o.a. meer bergruimte, bredere gangen, ruimere leefruimte en keuken, etc. Idealiter is dit dan nog in combinatie met een grotere (groene) buitenruimte op het maaiveld. Door dit type van appartementen te voorzien, kunnen gezinnen die graag in het hart van het dorp wonen ook een gepaste woonst vinden. Dit type combineert een centrale ligging in het dorp met vergelijkbare kwaliteiten en comfort als een grondgebonden woning buiten het centrum.

In het woonomgevingsplan werden reeds richtlijnen opgenomen om te voorkomen dat projecten enkel inzetten op zeer kleine wooneenheden. Dit werd gedaan door een gemiddelde bewoonbare oppervlakte vast te leggen op 100 m². Dit betekent dat een kleiner appartement moet gecompenseerd worden door één of meerdere grotere wooneenheden.

In de toekomst wenst het gemeentebestuur verder in te zetten op een inclusieve woonomgeving door in projecten in te zetten op een sociale mix. Het type wooneenheid en de verhouding van de verschillende types staat in verhouding met de grootte en het type van project.



Figuur 99: voorbeeld project met goede sociale mix⁵⁸

AANBEVELINGEN

- Minimaal de helft van het totaal aantal wooneenheden binnen nieuwe meergezinswoningen moet bestaan uit rolstoelaangepaste en/of rolstoelaanpasbare woningen. Projecten van de sociale woonactoren of projecten niet gelegen op wandelafstand van handel en diensten kunnen worden vrijgesteld van deze verplichting.
- In meergezinswoningen wordt een sociale mix nagestreefd.

⁵⁸ Tuinwoningen en kantoor, Antwerpen, Collectief Noord, Antwerpen (foto © Brecht Van Maele)

3.2.2.3 Groen en buitenruimte

In het verleden heeft Vlaanderen in de Vlaamse groennorm niet bindende groennormen uitgezet. Deze hebben enerzijds betrekking op de aanwezigheid van een bepaald type van groen binnen een straal van de woning. Zo wordt voor woon- en buurtgroen een maximale afstand van respectievelijk 150 m en 400 m naar voorgeschoven. Anderzijds wordt een minimale oppervlakte per inwoner naar gehanteerd van. 10m² / inwoner voor gemeenten gelegen in het buitengebied.⁵⁹

In de globale ontwikkelingsvisie voor de woonkernen, werd de noodzaak aan bijkomend woongroen reeds toegelicht. Indien de analyse van het aanwezige en potentiële woon- en buurtgroen uitgezet wordt voor het centrumgebied komt de afwezigheid hiervan in het uiterste noorden van het centrumgebied naar voor. Zeker in zulke gebieden – waar er een structureel tekort is aan woon- en buurtgroen – is het aangewezen om zo mogelijk binnen het project zelf in te spelen op dit tekort door voldoende en kwalitatief (privaat) groen te voorzien.

Zoals eerder aangehaald in dit hoofdstuk moet een voldoende hoge woonkwaliteit van een meergezinswoning ervoor zorgen dat het appartement een volwaardig alternatief is voor de grondgebonden woning. Voldoende kwalitatieve buitenruimte is één van deze succesfactoren. Elke woongelegenheden moet beschikken over voldoende buitenruimte waarbij de oppervlakte van deze buitenruimte in verhouding staat tot het aantal bewoners.

In het woonomgevingsplan werd ingezet op de aanwezigheid van een private buitenruimte waarvan de minimale oppervlakte gelijk is aan of groter is dan minimum 10% van de bruto vloeroppervlakte van de woning. Privacyhinder, relatie met de leefvertrekken en de minimale diepte van het terras zijn hierin opgenomen als randvoorwaarden.

Er worden geen groennormen opgelegd, noch wordt er een groenterreinindex toegepast in het woonomgevingsplan.

⁵⁹ Cijfergegevens uit MIRA S 2000

Functieniveau	Maximumafstand	Minimumareaal
Woongroen	< 150 m	100 m ²
Buurtgroen	< 400 m	> 0,2 ha
Wijgroen	< 800 m	> 10 ha
Stadsdeelgroen	< 1600 m	> 30 ha
Stadsgroen	< 3200 m	> 60 ha
Stadsbos	< 5000 m	> 200 ha

Referentiekader voor bereikbare groene ruimten (Van Herzele et al., 2000).

Stedelijke categorie	Oppervlakte groen per inwoner
Grootstedelijk gebied	30 m ² /inwoner
Regionaal stedelijk gebied	25 m ² /inwoner
Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	20 m ² /inwoner
Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	15 m ² /inwoner
Buitengebied	10 m ² /inwoner

Tabel 37: afstands- en oppervlaktenormen in de Vlaamse groennormen (bron: MIRA S-2000)

Ook in de toekomst zal in eerste instantie worden ingezet op een **kwalitatieve private buitenruimte**. Aanvullend op het woonomgevingsplan wordt opgelegd dat de buitenruimte niet louter noord georiënteerd mag zijn.

In functie van sociale mix lijkt het raadzaam om de gelijkvloerse verdiepingen te voorzien van een grotere buitenruimte. Het lijkt zinvol om de minimale gelijkvloerse buitenruimte op te trekken van minimaal 10% van de vloeroppervlakte naar 30%. Hiervan kan worden afgeweken indien aansluitend op deze ruimte een kwalitatieve gedeelde buitenruimte wordt voorzien.

Zoals reeds aangegeven is het – zeker bij gebrek aan woongroen op wandelafstand van het project – zinvol om de private buitenruimte aan te vullen met een **gedeelde private groenruimte** (bijv. à rato van 10 m² per potentiële bewoners). De gedeelde buitenruimte wordt vormgegeven als een kwalitatieve verblijfs- en ontmoetingsruimte en krijgt een centrale plaats binnen het ontwerp. De bereikbaarheid bepaalt de bruikbaarheid van deze collectieve ruimte. De gedeelde groene ruimte dient (via een collectieve binnenruimte) eenvoudig bereikbaar te zijn voor alle woningen. Naast kansen voor verblijven en ontmoeten, biedt dergelijke collectieve ruimte kansen voor het bovengronds infiltreren van water, het aanplanten van hoogstammig groen, etc.

Om bij te dragen tot bovenstaande doelstellingen is het van belang dat deze gedeelde private buitenruimte voldoende groot en robuust is en effectief een meerwaarde biedt voor de bewoners van het project. Een dergelijke groenzone lijkt met andere woorden pas zinvol vanaf een bepaalde schaal (bijv. vanaf 12 bewoners). In andere gevallen, lijkt het zinnvoller om deze ruimte alsnog in te nemen bij de gelijkvloerse verdiepingen. In bepaalde gevallen kan een kleinere gedeelde buitenruimte mogelijk wel een meerwaarde bieden en dus een valabele optie zijn:

- bij gebrek aan beschikbaar woongroen in de omgeving;
- indien de groenruimte ruimtelijk geschakeld kan worden in een breder netwerk van groenruimten (bijv. als de gedeelde buitenruimte grenst aan een netwerk van trage wegen) of kan bijdragen tot de beleving van het openbaar domein (zoals bijv. bij het project gelegen op de hoek van de Sint-Lenaartsesteenweg - Emiel Van Roeystraat).



Figuur 100: voorbeeld van gedeelde private buitenruimte⁶⁰

AANBEVELINGEN

- Verscherpen van de kwaliteitseisen van de private buitenruimte:
 - Aansturen op zongerichte oriëntatie van de buitenruimten
 - De minimale vloeroppervlakte voor gelijkvloerse appartementen wordt opgetrokken van 10% naar 30% van de bewoonbare vloeroppervlakte.
- Introduceren van een gedeelde private groene ruimte vanaf een bepaalde omvang van meergezinswoningen (bijv. vanaf 12 bewoners/hoofdkussens).

⁶⁰ Meergezinswoning Zandvoortsestraat, Oudenburg, ampe.trybou architecten (foto © Dennis De Smet)

3.2.2.4 Mobiliteit

In de globale ontwikkelingsvisie wordt het inzetten op meer duurzame mobiliteit naar voorgeschoven als antwoord op de verkeersleefbaarheid en de congestieproblematiek. Net zoals bij de specifieke projecten (zie punt 3.2.1) is er ook bij het ontwikkelen van meergezinswoningen de kans om vanaf het begin de kaart te trekken van duurzame mobiliteit.

Fiets

Op niveau van individuele projecten kan deze ambitie geconcretiseerd worden door aan de fiets een meer prominente plaats te geven binnen het ontwerp, en meer specifiek door een kwalitatieve organisatie van het fietsparkeren. De fiets moet een gemakkelijker en meer comfortabel alternatief zijn dan de auto – zeker voor korte afstanden.

Het is belangrijk dat er voldoende ruimte wordt voorzien voor het kwalitatief stallen van fietsen en dat deze fietsenstallingen vlot bereikbaar zijn. Het comfort waarmee fietsen uit de stallingen gehaald kunnen worden, moet voldoende hoog liggen. Dit houdt onder meer in dat overdekte stalplaatsen zich bevinden op een vlot en veilig bereikbare, gelijkvloerse locatie zo dicht mogelijk bij de woningen. De fietsstalling moet op een eenvoudige manier vanuit de openbare weg of vanuit de woning bereikbaar zijn. Een goed doordachte inplanting van de fietsenberging is cruciaal.

In het woonomgevingsplan werd hier vorm aan gegeven door in te zetten op voldoende fietsstalplaatsen in functie van de bewoners, à rato van 1 fiets per hoofdkussen. Voor de afmetingen worden de richtlijnen uit het vademecum fietsvoorzieningen (Mobiël Vlaanderen) gehanteerd. Deze fietsstalplaats moet cf. het woonomgevingsplan voorzien worden op maaiveldniveau en is zonder obstakel goed bereikbaar vanaf het openbaar domein.

In het woonomgevingsplan werd reeds een stevige basis gelegd voor het stimuleren van het fietsgebruik. Aanvullend op het woonomgevingsplan kunnen volgende aspecten de trappers verder ondersteunen:

- Het inrichten van de overdekte fietsenstalling in de onmiddellijke omgeving van de woning. De fietsstalplaatsen worden op het maaiveldniveau voorzien, tenzij dit de levendigheid van de plint in het gedrang zou brengen (bijv. bij smalle panden). Indien de fietsstalplaatsen ondergronds gerealiseerd worden, moeten deze via een

goed toegankelijke helling, een trap met fietsgoot of een aangepaste lift (niet via de gewone lift) bereikbaar zijn.

- Bij projecten met meergezinswoningen is er behoefte aan bijkomende kwalitatieve stalplaatsen voor bezoekers. Vanaf een bepaalde schaal (voorbeeld vanaf 6 wooneenheden) moet dit op een structurele basis worden voorzien. Deze fietsstalplaatsen worden bij voorkeur in collectieve en vrij toegankelijke fietsenstallingen voorzien (al dan niet op het openbaar domein). Als richtcijfer wordt vooropgesteld om minstens 1 fietsstalplaats per 3 wooneenheden extra te voorzien voor eventuele bezoekers.
- Het is aangewezen om een diversiteit aan fietsstalplaatsen te voorzien. In het fietsparkeeraanbod moet er ook ruimte geboden worden aan buitenmaatse fietsen zoals bakfietsen, fietskarren,... Deze worden bij voorkeur ingericht in collectieve stalplaatsen zodat deze niet vasthangen aan één woning, maar de hele bewonersgroep van het project kunnen bedienen. Minimum 10% van het fietsaanbod dient voor deze grotere fietsmodellen geschikt te zijn.
- Alle bewoners hebben toegang tot een elektrisch oplaadpunt voor hun fiets, hetzij individueel, hetzij collectief.

AANBEVELINGEN

Het fietsgebruik wordt maximaal gestimuleerd door de fiets een meer prominente plaats te geven in het ontwerp. De fiets moet een gemakkelijker en een meer comfortabel alternatief zijn dan de auto:

- Er worden voldoende kwalitatieve en vlot toegankelijke fietsenstalplaatsen kort bij de woningen voorzien. Richtinggevend wordt er 1 fietsstalplaats per hoofdkussen voorzien.
- In de fietsenstalling moet er ook ruimte geboden worden aan buitenmaatse fietsen (richtcijfer 10% van het totale aanbod).
- In een meergezinswoning met 6 of meer wooneenheden moeten er fietsstalplaatsen voor bezoekers worden voorzien (al dan niet op openbaar domein). Richtinggevend wordt er min. 1 stalplaats per 3 wooneenheden voorzien.
- Alle bewoners hebben toegang tot een elektrisch oplaadpunt voor hun fiets, hetzij individueel, hetzij collectief.

Auto

Met betrekking tot de wagen is het wenselijk de impact van de geparkeerde wagens binnen het projectgebied en op het openbaar domein te beperken. Dit gebeurt door het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de kwaliteit hiervan op eigen terrein te sturen.

Wat het parkeeraanbod betreft, wordt de **parkeernorm** die vandaag gehanteerd wordt voor meergezinswoningen cf. het woonomgevingsplan behouden. Dit betekent dat er 1,5 parkeerplaatsen per wooneenheid voorzien moet worden (behoudens bepaalde uitzonderingen).

Parkeren heeft een groot **ruimtebeslag** binnen een project. Vanaf een bepaalde schaal is de impact van het aantal parkeerplaatsen op de bovengrondse ruimte te groot en dient deze gemilderd te worden door het parkeren ondergronds te organiseren of door de noodzaak aan parkeren bij te sturen (verminderen van aantal wooneenheden, inzetten op deelwagens, ...). Het volledig ondergronds brengen van wagens is echter niet wenselijk. Zo zijn parkeerplaatsen voorbehouden voor bezoekers of voor een deelwagen – al dan niet in een open systeem – bij voorkeur bovengronds.

In het woonomgevingsplan is bij meergezinswoningen als richtlijn voorzien dat er vanaf een parkeerbehoefte van minstens 9 autostaanplaatsen, minimum 2/3^{de} van de parkeerplaatsen ondergronds moeten worden aangelegd. Rekening houdende met de parkeerratio gehanteerd in het woonomgevingsplan (1,5 pp per meergezinswoning) wil dit zeggen dat dit in principe geldt vanaf 6 wooneenheden. Deze regel wordt in het toekomstig beleid aangehouden.

Ondanks het feit dat de grondinname op de gelijkvloerse verdieping door het ondergronds parkeren sterk wordt beperkt, is de kwaliteit van de 'onbebouwde ruimte' boven een ondergrondse kelder niet gelijk aan deze op 'volle grond'. Zo biedt de ruimte boven een parkeerkoffer geen ruimte aan opgaand groen, noch aan waterinfiltratie. De ondergrondse parkeerkelder wordt om deze reden maximaal voorzien onder het bebouwde volume en in uitbreiding hierop de terrassen van de gelijkvloerse verdieping met een totale maximale diepte van 30 m.

Slechts in uitzonderlijke gevallen (bijvoorbeeld bij moeilijke perceelsconfiguratie, noodzakelijke afstemming op de ondergrond, ...) kan een ruimere ondergrondse kelder

worden toegestaan. Echter moet eerst onderzocht worden of het aantal parkeerplaatsen (ruimte) niet kan gereduceerd worden (verminderen van aantal wooneenheden, inzetten op deelwagens, ...). Het behoud van voldoende ruimte voor water en opgaand groen bepaalt mede of de draagkracht van het perceel hierdoor al dan niet overschreden wordt.

Ook bij het ontwerp van een ondergrondse parkeerkelder is extra aandacht nodig voor het **gebruikscomfort van de ondergrondse parkeerkelder**. Zo niet zal ook hier de parkeerdruk van het project afgewend worden op het openbaar domein. In het woonomgevingsplan werd reeds aandacht geschonken aan de maximale hellingsbaan en de maatvoering van de parkeerplaatsen. Andere aanbevelingen zijn:

- Elektrische laadmogelijkheden voorzien voor auto's in de parkeerkelder.
- Een minimale vrije hoogte opleggen i.f.v. voldoende gebruikscomfort (min. 2,30 m).
- Het vlot toegankelijk maken van de ondergrondse verdieping en dit minimaal vanuit de bovenliggende verdiepingen. Bij grootschalige projecten en/of gecombineerde programma's kan het bovendien wenselijk zijn om de parkeerkelder rechtstreeks te ontsluiten en dit via minstens één (externe) voetgangerstoegang.

AANBEVELINGEN

- Behoud parkeernorm van 1,5 pp per wooneenheid cf. het woonomgevingsplan.
- De richtlijn uit het woonomgevingsplan om vanaf 9 parkeerplaatsen of meer, minstens 2/3^{de} van de parkeerplaatsen ondergronds in te richten, blijft behouden (i.f.v. het beperken van het ruimtebeslag van het parkeren).
- De ondergrondse parking wordt zo compact mogelijk georganiseerd en maximaal voorzien onder de bebouwing. De diepte van de parkeerkelder bedraagt maximum 30 m.
- Om het gebruikscomfort van de ondergrondse parking te vergroten, kunnen aanvullend op de reeds voorziene randvoorwaarden cf. het woonomgevingsplan nog volgende aanvullingen gebeuren:
 - Elektrische laadmogelijkheden voor auto's voorzien in de parkeergarage
 - Minimale vrije hoogte van 2,30 m
 - Vlotte toegang tot de parking voorzien

3.2.2.5 Water

Meer en meer worden we geconfronteerd met periodes van extreme droogte en extreme buien. Ook ingrepen op schaal van de meergezinswoningen kunnen een concrete impact hebben op het watersysteem. Deze kunnen gemilderd worden door de principes van de ladder van Lansink maximaal te hanteren. Deze zet in volgorde van belang in op volgende aspecten:

- Inzetten op het beperken van afvloeien
- Inzetten op hergebruik
- Inzetten op infiltratie
- Inzetten op buffering
- Vertraagd afvoeren naar een hemelwaterlichaam of een RWA-riolering.

Door compact te bouwen en de verhardingsgraad te beperken zet men in op de eerste doelstelling ‘beperken van afvloeien’. Een tweede stap is het streven naar een **maximaal hergebruik**. Dit kan door elke wooneenheid in een meergezinswoning aan te sluiten op een voldoende groot gedimensioneerde hemelwaterput. Een ander aandachtspunt is dat het hergebruik structureel is (het ganse jaar door) zoals voor het spoelen van een toilet, voor het bedienen van de wasmachine,... Een buitenkraantje valt hier dus niet onder. Bij nieuwbouw of herbouw van een meergezinswoning zou men aanvullend op de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, elk appartement verplicht kunnen voorzien van één aftappunt van de pompinstallatie die aangesloten is op de hemelwaterput voor de spoeling van een toilet.

Een **goede infiltratie** is noodzakelijk om de grondwatertafel aan te vullen en zowel droogteperiodes te overbruggen als overstromingen te voorkomen. Infiltratievoorzieningen worden maximaal bovengronds ingericht en op een kwalitatieve wijze geïntegreerd in de buitenaanleg. Dit maakt een visuele controle op de werking mogelijk. Bijkomstig biedt het mogelijkheden i.f.v. beleving en biodiversiteit. De bodem van de infiltratievoorziening wordt aangelegd boven de gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand.

⁶¹ Blauwe daken zijn daken die speciaal ontworpen zijn om zo veel mogelijk water te bergen en/of bufferen. Dat levert twee voordelen op: bij intense buien fungeren ze als buffer en verminderen ze de druk op de rioleringen en bij lange periodes van droogte zijn het nuttige spaarbekkens.

Voor verhardingen moet ernaar gestreefd worden deze maximaal uit te voeren in de vorm van waterdoorlatende verhardingen i.p.v. gesloten verhardingen. Dit wordt heeft tot doel om regenwater zo veel mogelijk ter plaatse te laten infiltreren.

Ook het maximaal inzetten op **groendaken** (of zelfs blauwe daken⁶¹) vormt een middel om de waterhuishouding van positief te beïnvloeden door de daken een bufferende werking toe te kennen. In het woonomgevingsplan werd er al op aangestuurd om platte daken waar mogelijk als groendak uit te voeren. Het is wenselijk om dit ook in het verordenend instrumentarium als maatregel te behouden.

AANBEVELINGEN

- Bij een nieuwbouw meergezinswoning wordt verplicht voorzien dat elke wooneenheid in het gebouw een aftappunt heeft die het gebruik van het opgevangen hemelwater in de hemelwaterput mogelijk maakt.
- Infiltratievoorzieningen worden maximaal bovengronds aangelegd en op een kwalitatieve manier geïntegreerd in de buitenaanleg.
- Verhardingen worden maximaal uitgevoerd als waterdoorlatende verhardingen.
- Platte daken worden maximaal uitgevoerd als groendak, tenzij het voor andere doeleinden gebruikt wordt (bijv. dakraam, terras, zonnepanelen, etc.).

3.2.2.6 Energie

Net als bij grotere verdichtings- of inbreidingsinitiatieven, is het bij meergezinswoningen aan te bevelen om een doordachte en duurzame oplossing te voorzien voor de energievraag in het project. De mogelijke maatregelen situeren zich hier evenwel enkel op gebouwniveau. Voor meer gedetailleerde duiding hieromtrent, wordt verwezen naar het hoofdstuk terzake bij de 'specifieke' projecten – verdichtingsinitiatieven (zie punt 3.2.1.2).

AANBEVELINGEN

- Er dient binnen het project voorzien te worden in een duurzaam systeem op basis van hernieuwbare energie.
- In het gebouw dient te worden voorzien in een gemeenschappelijke technische ruimte voor collectieve warmtevoorziening en bijhorende leidingschachten waarop elke eenheid kan aansluiten.

3.2.3 Linten en woonbossen

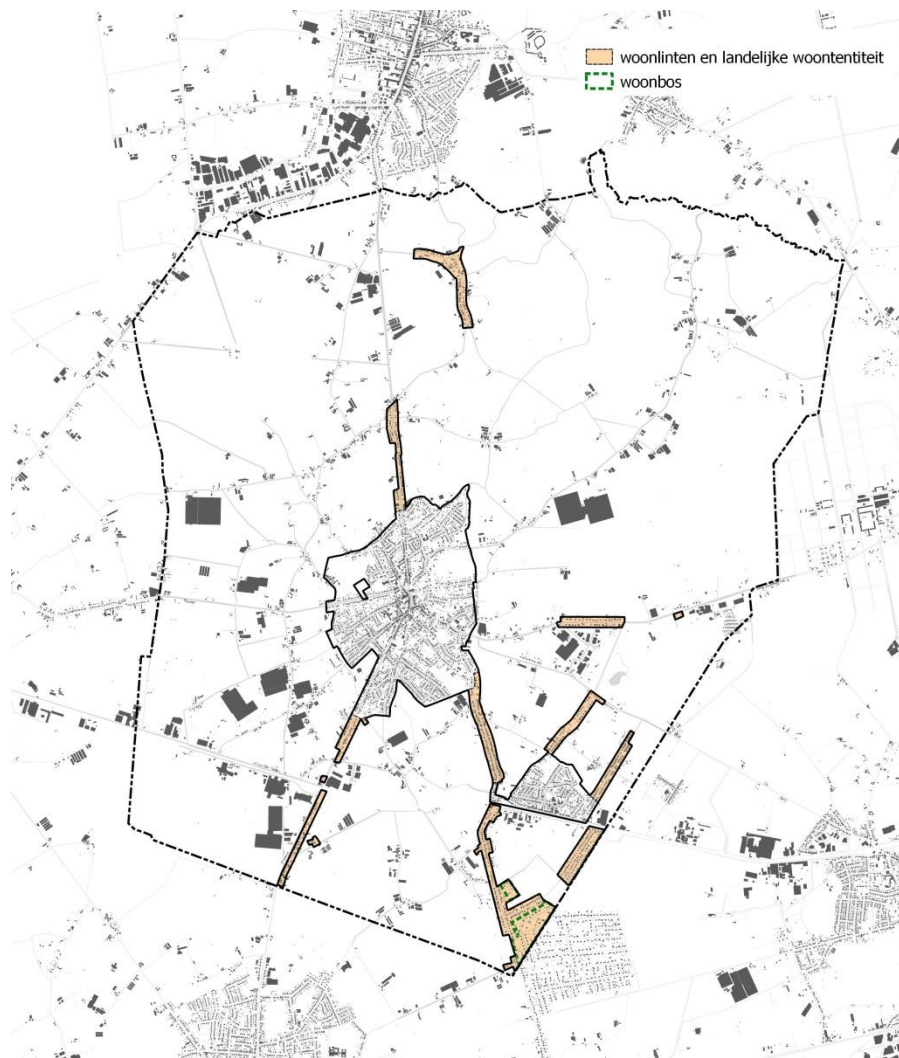
Zoals aangegeven in de globale ontwikkelingsvisie, wil het gemeentebestuur de verdere groei naar de toekomst zoveel mogelijk opvangen binnen de woonkernen in de gemeente. Nieuwe woonontwikkelingen worden maximaal voorzien nabij het centrum en de bijhorende voorzieningen. Het is uitdrukkelijk de ambitie van de gemeente om de groeiopgave van Rijkvorsel in te zetten in functie van de uitbouw van levendige en duurzame woonkernen.

Het voorgaande houdt ook in dat de gemeente een rem wil zetten op een verdere verdichting buiten de woonkernen. Bijkomende groei is hier niet wenselijk. Dit druist immers in tegen het principe van kernversterking. Bovendien zou een verdere verdichting van deze delen nadelig zijn voor de open ruimte, terwijl de gemeente deze open ruimte buiten de woonkernen net terug wil versterken.

Het is nodig om het huidige stedenbouwkundige beleid vanuit deze optiek kritisch onder de loep te nemen. In het woonomgevingsplan zijn een aantal van de woonlinten, zoals Stevennekens, nog vervat in de zone 'landschapsrand kern'. In deze zone heeft een perceel voor het bouwen van een vrijstaande eengezinswoning een minimale breedte van 13,00 m. Tweegezinswoningen zijn reeds aanvaardbaar vanaf 18,00 m. Voor de woonlinten gelegen in de zone 'landelijk woonlint' volgens het woonomgevingsplan bedragen deze minimale afstanden respectievelijk 15,00 m en 30,00 m. Perceelsopsplitsingen zijn volgens het woonomgevingsplan niet toegestaan in woonbos. Verdichten blijft hier mogelijk door de inrichting van tweegezinswoningen.

De vooropgestelde richtlijnen zorgen ervoor dat, ondanks de excentrische ligging ten opzichte van handel en voorzieningen, er nog een groot ontwikkelingspotentieel aanwezig blijft in deze gebieden. Exemplarisch is het verdichtingspotentieel van Hoge Heideweg. Dit bedraagt circa 5,6 % van de totale geschatte woonbehoefte van Rijkvorsel tegen 2035.

Verdichten in woonlinten en woonbossen is niet wenselijk. De projecten dragen niet bij tot de beoogde kernversterking. Bovendien hebben deze gebieden veelal een grotere ecologische waarde, hebben ze een rol in de beheersing van de overstromings- en droogteproblematiek en dragen ze bij tot de groene en landschappelijke beleving van Rijkvorsel.



Figuur 101: situering woonlinten en woonbos in Rijkvorsel

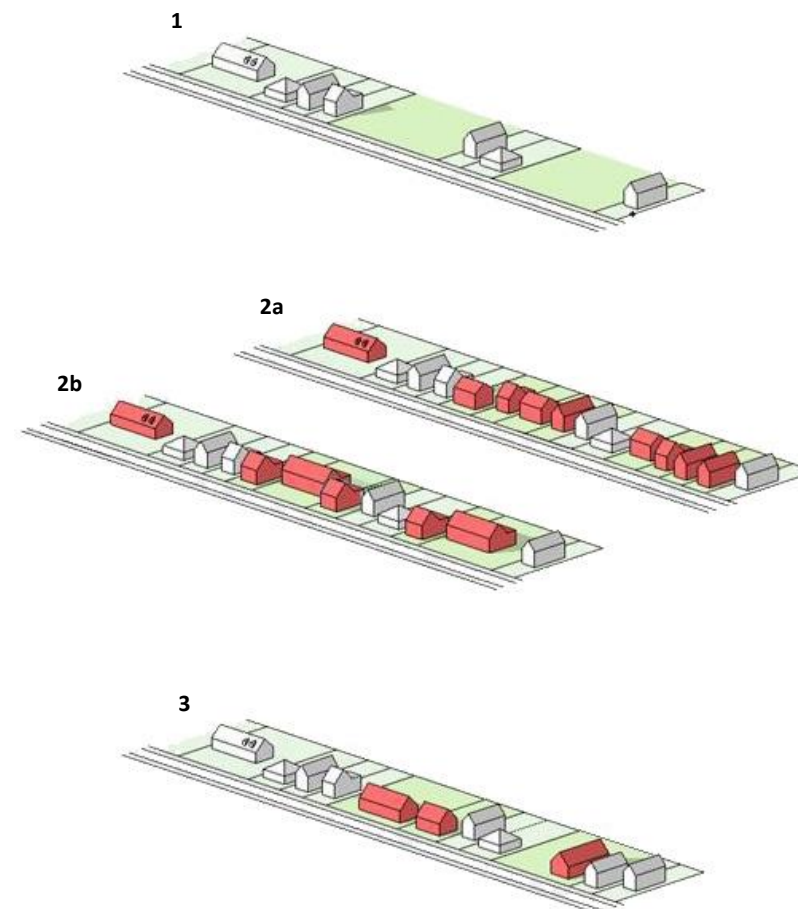
Rem op verdere verdichting

In het woonomgevingsplan worden niet alle linten op een uniforme wijze benaderd. Sommige linten zijn ingedeeld als 'landschappelijk woonlint', terwijl andere deel uitmaken van de 'landschapsrand kern'. In deze laatste groep gelden dezelfde richtlijnen als in de 'randwijken' met een aantal bijkomende randvoorwaarden i.f.v. een goede overgang naar het omliggende landschap. Ondanks de landschappelijke randvoorwaarden, kan in de 'landschapsrand kern' echter even sterk verdicht worden als in de zone 'randwijken'.

Uit de globale ontwikkelingsvisie komen er geen argumenten naar voor om het bestaande verdichtingsbeleid in deze linten aan te houden. Sterker nog, het creëren van bijkomende wooneenheden op deze afgelegen percelen dient zo sterk mogelijk te worden afgeremd. De druk op de kwaliteit van de open ruimte mag niet verder toenemen. In deze zin lijkt het wenselijk om **alle woonlinten op een eenzelfde wijze te benaderen**. De categorie 'landschapsrand kern' wordt in deze linten niet weerhouden.

Ook de richtlijnen binnen de woonlinten genereren ongewenste ontwikkelingsdruk. In deze gebieden zijn er in het verleden te sterke kansen geboden om verder te verdichten. Om de ontwikkelingsdruk op deze gebieden te laten afnemen, zullen de **minimale perceelbreedtes** worden bijgesteld. Deze worden verhoogd tot een absoluut minimum van 20,00 m en 30,00 m in respectievelijk woonlinten en woonbossen.

Ook de **mogelijkheden voor tweegezinswoningen** worden bijgesteld. Tweegezinswoningen in woonlinten kunnen enkel als alternatief voor het opsplitsen van een breed perceel in twee kavels voor een eengezinswoning. Dit biedt mogelijkheden om de bebouwing compacter te organiseren en bredere groene kijkvensters naar het landschap te realiseren, maar geeft op geen enkele wijze aanleiding tot een hogere woondichtheid. De minimale perceelsbreedte voor een tweegezinswoning bedraagt 40,00 m. Dit komt overeen met tweemaal de minimale breedte van een perceel voor een eengezinswoning op deze locatie. In 'woonbos' wordt ervoor gekozen om tweegezinswoningen volledig uit te sluiten.



1. Voorbeeld van een woonlint met een aantal onbebouwde percelen
2. Opvulling woonlint cf. woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek
2a – invulling cf. 'landschapsrand kern': + 11 WE (4 TGW waarvan één opdeling van bestaande woning en 4 EGW)
2b – invulling cf. 'woonlint': + 8 WE (3 TWG waarvan één opdeling van bestaande woning en 3 EGW)
3. Opvulling volgens gewijzigde visie + 5 WE (2 TGW en 1 EGW)

Figuur 102: bijsturing mogelijkheden verdere invulling van woonlint

Landschappelijke beleving in de woonlinten

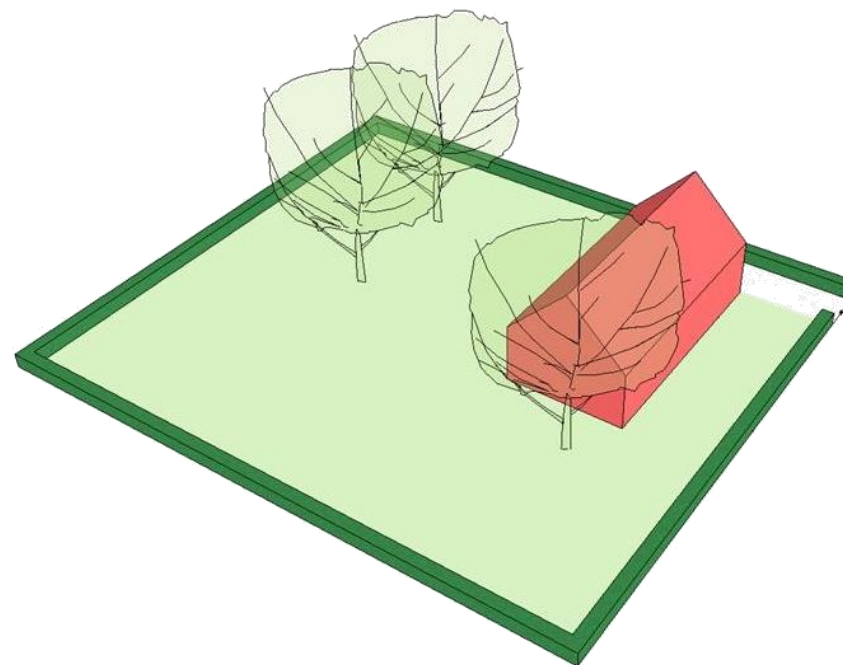
In de voorgaande paragraaf werd de minimale perceelsbreedte opgetrokken in functie van het beperken van de groeipotenties buiten de woonkernen. Deze grotere perceelsbreedtes mogen geenszins aanleiding geven tot het creëren van grotere bouwvolumes. Hierdoor verkleinen de kijkvensters naar het landschap en vergroot de barrièrewerking voor fauna.

Om de landschappelijke impact van de woonlinten te milderen, wordt ervoor gekozen om in de **breedte van de bebouwing te beperken**. De totale bouwbreedte van het gebouw mag niet meer dan 2/3^{de} van de perceelsbreedte bedragen. Samen met de randvoorwaarden die reeds voorzien zijn in het woonomgevingsplan (zoals het behoud van minstens één onbebouwde zijtuinstrook, uitsluiten van visueel gesloten afsluitingen, aangepast materiaalgebruik voor constructies op de grens met de open ruimte, etc.), zal dit ervoor zorgen dat het landschap minder verstoord wordt en sterker beleefbaar is .

Beperken van kansen voor aan wonen verwante functies

Sterk verkeersgenererende functies of functies met een grote dynamiek zijn niet wenselijk buiten de groeipolen. In het woonomgevingsplan worden alle aan wonen verwante functies uitgesloten in de 'landschappelijke woonlinten'. Doordat het woonomgevingsplan geen verordenend instrument is, kunnen hier vandaag nog steeds beperkte aan het wonen verwante functies plaatsvinden zoals omschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen.

Ook in de toekomst wenst het gemeentebestuur laag dynamische activiteiten zonder een sterke verkeersgeneratie te behouden.



- Bouwbreedte max. 2/3de van perceelsbreedte
- Bouwvrij houden zijtuinstrook
- Groene afsluitingen
- Aangepast materiaalgebruik

Figuur 103: illustratief voorbeeld met toepassing van principes i.f.v. landschappelijke beleving in de woonlinten

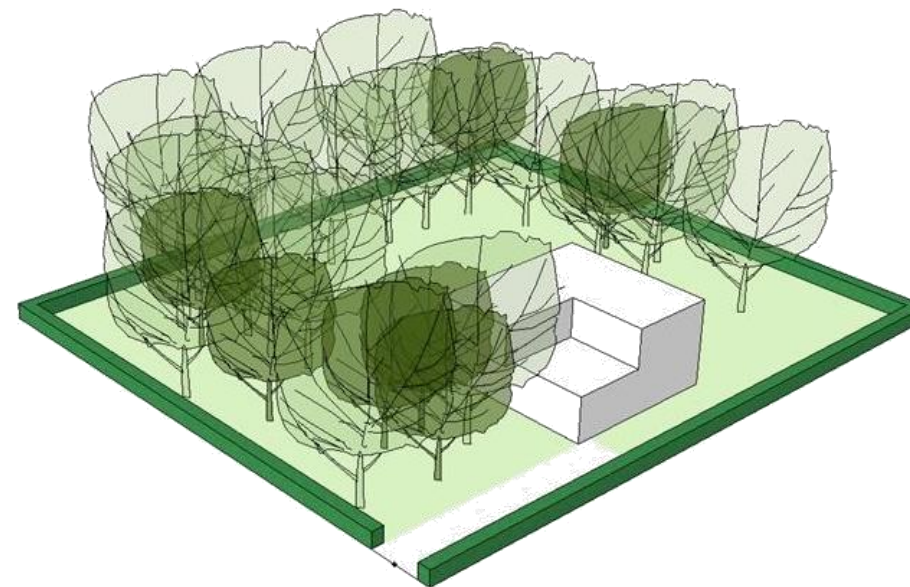
Behoud van bebost karakter in woonbos

Aan het zuidelijke uiteinde van de gemeente ligt een geïsoleerde woonfragment op de grens met Beerse. Het betreft een woonbos tussen de kern Sint-Jozef en Vlimmeren (Beerse). Het grootste deel van dit geheel situeert zich op het grondgebied van Beerse. Kenmerkend zijn de grote omvang van de kavels en het beboste karakter van de verkaveling.

Het groen karakter is een bijzondere kwaliteit van deze woonomgeving en is ook bepalend voor de identiteit van deze wijk. Het beboste karakter komt de laatste jaren echter meer en meer onder druk te staan. Het groene karakter van het woonbos verdwijnt geleidelijk aan. De terreinen in het woonbos worden verder uitverkaveld en het hoogstammig groen op de woonpercelen wordt meer en meer gerooid.

Om het groene karakter van deze buurt maximaal te kunnen behouden, wordt in eerste instantie verdere verdichting op deze locatie afgeremd. Dit wordt gedaan door een striktere ondergrens te hanteren om percelen te mogen opsplitsen en door in deze omgeving geen mogelijkheden te bieden voor tweegezinswoningen (zie eerder bij punt 'rem op verdichting'). Aanvullend kunnen er ook randvoorwaarden ingebouwd worden die op een meer directe manier inzetten op het behoud van het groene karakter. Concreete mogelijkheden hiertoe zijn:

- Elk woonperceel moet bijdragen aan het groene karakter van het woonbos. Minimum 50% van de perceelsoppervlakte moet door hoogstammig groen ingenomen te zijn. Op percelen waar er in de bestaande toestand minder hoogstammig groen aanwezig is, wordt de aanplant van nieuwe bomen gestimuleerd. Dit kan bij een vergunningsaanvraag als voorwaarde worden opgenomen.
- Waardevolle bomen op de woonpercelen moeten zoveel mogelijk behouden blijven. De inplanting van de gebouwen wordt hier maximaal op afgestemd (i.e. bebouwing niet voorzien op delen met te waardevolle bomen).
- Het aandeel aan bebouwing en verhardingen per perceel wordt beperkt in oppervlakte. Dit mag maximum 25% van het perceel in beslag nemen. De bebouwing en verhardingen moeten ook zoveel mogelijk geclusterd worden.



- Min. 50% van de perceelsoppervlakte is bezet met hoogstammige bomen
- Behoud van waardevolle hoogstammige bomen (donkergroene bomen op figuur)
- Max. 25% van het perceel is verhard en/of bebouwd

Figuur 104: illustratief voorbeeld met toepassing principes 'woonbos'

3.2.4 Doorkijk naar het stedenbouwkundig instrumentarium

Ruimtelijk uitvoeringsplan en verordening

In de voorgaande punten van hoofdstuk 3, werd er voor een aantal type projecten bekeken op welke vlakken het richtinggevend kader van het woonomgevingsplan mogelijk kan worden bijgestuurd of aangevuld. Het doel was om de richtlijnen beter af te stemmen op de eigenheid en de draagkracht van Rijkvorschel, en om sterkere garanties in te bouwen om te komen tot projecten met een hoge ruimtelijke kwaliteit. De uitgewerkte voorstellen bieden een basis om – samen met het reeds bestaande woonomgevingsplan en richtlijnenhandboek – de vertaalslag te kunnen maken naar het RUP woonomgevingen en de algemene stedenbouwkundige verordening.

Bij de doorvertaling naar het verordenend instrumentarium, zal bekeken worden welke bepalingen best in het RUP worden opgenomen, en welke beter verwerkt worden in de stedenbouwkundige verordening. De meer gebiedsspecifieke elementen, zoals de gehanteerde woningdichtheid, gebouwtypologie of woontypologie, worden het best verwerkt in het ruimtelijk uitvoeringsplan. De elementen die eerder generiek van aard zijn en algemeen toepasbaar zijn in de gemeente zijn dan weer beter op hun plaats in de verordening. Het gaat dan bijvoorbeeld om aspecten m.b.t. woonkwaliteit, parkeren, etc. Ook zeer gedetailleerde bepalingen zoals de gewenste bouwprofielen lijken beter in de verordening opgenomen te worden. Dit instrument is immers iets wendbaarder dan een RUP. Mochten er op termijn bijsturingen nodig blijken, dan kan een verordening relatief eenvoudig worden herzien. De procedure voor een verordening is veel korter dan die van een RUP.

Alleszins lijkt het in beide instrumenten aangewezen om aan te sturen op zuinigheid in gebruik van verordenende voorschriften. Het is vooral van belang om de meest essentiële zaken juridisch te verankeren. Dit zal er voor zorgen dat het RUP en de verordening zo ‘future proof’ mogelijk zijn. Voor bepaalde aspecten is het cruciaal om de nodige flexibiliteit in te bouwen. Er dient zonder meer vermeden te worden dat er een te stringent keurslijf wordt gecreëerd dat – ondanks alle goede bedoelingen – kwaliteitsvolle projecten uitsluit.

⁶² De Kwaliteitskamer Kempen is een onafhankelijk adviesorgaan dat door de gemeenten in het werkingsgebied van IOK bij complexe projecten kan worden ingeschakeld. Meer informatie over de precieze werking en organisatie van deze kwaliteitskamer is terug te vinden op <https://atelierruimtekempen.be/kwaliteitskamer/>.

Flankerende instrumenten

Ruimtelijke kwaliteit kan niet geheel gevat worden in richtlijnen of stedenbouwkundige voorschriften. Een project moet “dorpse” kwaliteit toevoegen en een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde opleveren. Om dit op een kwalitatieve en een geobjectiveerde wijze te beoordelen en voor de ontwikkelaar/bouwheer een vlot vergunningsproces te faciliteren is er een noodzaak aan flankerende maatregelen.

Ondersteuning bij complexe projecten – kwaliteitskamer

De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP en de verordening zullen naar de toekomst fungeren als hoofdkader voor de beoordeling van vergunningsaanvragen binnen het woonweefsel in de gemeente. De meest essentiële zaken om tot een goede ruimtelijke ordening te komen, worden hierin geregeld. Zoals aangehaald in het voorgaande, is het evenwel niet mogelijk om ruimtelijke kwaliteit volledig te vatten in volledig sluitende of normatieve bepalingen. Voor bepaalde aspecten worden er in de voorschriften wel handvaten voor de beoordeling aangereikt, maar zal een kwalitatieve aftoetsing op maat van het project nodig blijven.

Voor projecten die een grote impact, een hoge complexiteit of een bijzondere functie hebben, kan het om deze reden zinvol zijn om externe expertise te betrekken. Een kwaliteitskamer (bijv. de Kwaliteitskamer Kempen⁶²) kan bijvoorbeeld een mogelijke partner zijn bij de begeleiding en/of beoordeling van dergelijke grootschalige en/of complexe projecten. De kwaliteitskamer levert een onafhankelijk advies in functie van het waarborgen van de ruimtelijke en architecturale kwaliteit.

Er kan ad hoc bekeken worden of de kwaliteitskamer voor een bepaald project ingeschakeld kan worden, maar het is evenzeer mogelijk om in een reglement vast te leggen voor welk type projecten er beroep wordt gedaan op deze externe advisering (bijv. voor omvangrijke projecten cf. de ‘specifieke’ aanvragen).

Uitwerken van een draaiboek voor grote projecten

De complexiteit van omvangrijke woonontwikkelingen (bijv. de verdichtings- en inbreidingsprojecten cf. punt 3.2.1) heeft baat bij een duidelijk en transparant vergunningstraject, inclusief voortraject. Kwaliteit staat voorop en dit bouw je samen op met alle betrokken partners. Dankzij constructieve gesprekken kunnen projecten extra kwaliteit opnemen.

In dit licht kan het zinvol zijn om binnen de gemeente een draaiboek uit te werken dat het precieze verloop van het vergunningstraject uitschets.⁶³ Een dergelijk draaiboek ondersteunt de omgevingsambtenaar en andere betrokkenen van de gemeente om beter in dialoog te gaan met de aanvrager en ontwerper van een (woon-)project. Door het hanteren van zo'n draaiboek, kan het ontwerpproces voorafgaand aan de vergunningsaanvraag goed opgevolgd worden door al de betrokken partijen. Het draaiboek omvat praktische informatie voor de aanvrager van een project en toont de verschillende stappen die hij met de gemeente moet doorlopen tijdens het ontwerpproces. Per stap wordt er weergegeven wanneer er overleg georganiseerd moet worden, wanneer er tussentijdse adviezen en beslissingen genomen worden en welke informatie en documenten of plannen er van de aanvrager verwacht worden.

De ervaring leert dat een aantal gesprekken cruciaal zijn. Door een goede projectopvolging en een goede communicatie, kan men sneller tot een kwalitatief en gedragen ontwerp komen:

- Stap 1: Analyse van de locatie + projectambitie
- Stap 2: Ontwerpvisie en structuurschets – volumestudie
- Stap 3: Voorontwerp en definitief ontwerp

Het aantal overlegmomenten en het aantal ontwerpaanpassingen is afhankelijk van de schaal en complexiteit van het projectvoorstel, van het correct doorlopen van de verschillende stappen en de kwaliteit van de ontwerpvoorstellen.

⁶³ Vanuit Atelier Ruimte Kempen werd een model draaiboek uitgewerkt dat een basis kan bieden of ter inspiratie kan dienen om een draaiboek op maat van de gemeente op te stellen. Dit is terug te vinden bij de modeldocumenten op de website <https://atelierruimtekempen.be>.

De aanvrager van een (woon)project dient steeds de nodige informatie aan te leveren aan de gemeente tijdens het ontwerpproces, voorafgaand aan de vergunningsaanvraag. Deze informatie maakt het voor de gemeente mogelijk om het ontwerpvoorstel van bij de start goed op te volgen, te bespreken en te adviseren. Het hanteren van de checklist voorkomt tevens dat er specifieke aspecten die een invloed kunnen hebben op het ontwerp, over het hoofd worden gezien.

Door het uitwerken van een draaiboek voor vergunningsaanvragen worden de verwachtingen tussen de partners goed gedefinieerd.

Eenduidig kader voor stedenbouwkundige lasten

Het Departement Omgeving wil met gemeenten aan de slag voor de uitrol van de strategische visie over het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en ondersteunt daarom pilootprojecten BRV. De pilootprojecten zijn ingedeeld in verschillende thema's. Een van de thema's werkt met stedenbouwkundige lasten rond een rechtstreekse doorwerking van beleidsdoelstellingen in omgevingsvergunningen⁶⁴.

Ook in Rijkvorschel zou een gemeentelijk beleid rond de inzet van lasten de realisatie van de beleidsambitie zoals geformuleerd in de globale visie in de toekomst mogelijks kunnen ondersteunen (o.m. het realiseren van kwalitatieve en gemengde leefomgevingen, de groenblauwe dooradering, ...).

⁶⁴ Meer informatie over dit pilootproject is terug te vinden op de website <https://omgeving.vlaanderen.be/piloot-groep-brv-stedenbouwkundige-lasten>.