



STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Op basis van de analyse van de bestaande toestand en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het plangebied worden de essentiële elementen geselecteerd voor opname in het verordenende gedeelte van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Dit verordenende gedeelte bestaat uit een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

De stedenbouwkundige voorschriften worden in een tabel weergegeven. De eerste kolom bevat de verordenende stedenbouwkundige voorschriften. De tweede kolom geeft waar nodig toelichting bij de tweede kolom en is niet verordenend.

Binnen het plangebied van voorliggend RUP blijven de bepalingen van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen -nr. 1 én leefkwaliteit meergezinswoningen- van kracht, voor zover voorliggende stedenbouwkundige voorschriften van dit RUP over het betreffende aspect geen uitspraak doen en de bepalingen van de verordening niet strijdig zijn met andere bepalingen van dit RUP.

ARTIKEL 1: ALGEMENE BEPALINGEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>1.1 Ambitie- en kwaliteitsniveau</p> <p>De herontwikkeling van de site Suikerfabriek is een strategisch project in het stedelijk gebied beleid dat voor het kleinstedelijk gebied Veurne is vooropgesteld.</p> <p>Algemeen geldt dat de ontwikkeling in dit gebied een voorbeeld moet zijn van een herontwikkeling van een verlaten bedrijfssite tot een hoogwaardig, vooruitstrevend en kwaliteitsvol nieuw stadsdeel. De geheel eigen en sterke identiteit van de site, de aard en kwaliteit van het aanbod op zich, de verweving van verschillende functies op het terrein en de sterke samenhang met de omgeving moeten zorgen voor een aanbod en omgevingskwaliteit die uniek zijn in de regio. Door deze uniciteit en voorbeeldfunctie moet dit gebied een sterke aantrekkingskracht krijgen ten opzichte van andere mogelijke vestigingslocaties voor gezinnen en bedrijven in de regio. Tegelijkertijd moet dit project hierdoor de bekendheid en aantrekkelijkheid van Veurne als geheel versterken, zowel voor bewoners, bedrijven als bezoekers.</p> <p>Deze ambitie is veelzijdig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een bijkomend aantrekkelijk aanbod aan woonmogelijkheden en ruimte voor nieuwe bedrijvigheid creëren; • behouden en de versterken van unieke natuurwaarden in het stedelijk gebied; • het beeld van de binnenstad verbeteren door een afgesloten, verlaten bedrijfssite tot nieuw stadsdeel te ontwikkelen; • het functioneren en de aantrekkelijkheid van het kleinstedelijk gebied Veurne als voorzieningencentrum, woonomgeving, tewerkstellingspool en toeristisch-recreatief knooppunt verbeteren door de ruimtelijke samenhang tussen binnenstad, stationsomgeving, Lovaart en bedrijventerrein Veurne I zowel visueel als functioneel te verbinden, nieuwe bewoners en activiteiten vlak bij het centrum en 	<p>1.1 Het ambitie- en kwaliteitsniveau kan niet worden gevat in kwantificeerbare stedenbouwkundige voorschriften. Bovendien moet de nodige flexibiliteit worden geboden om gedurende de vrij lange en gefaseerde ontwikkelingstermijn in te kunnen spelen op nieuwe kwalitatieve woonbehoeften en –tendenzen wat betreft typologie en gebruik van woonruimten, nieuwe architecturale vormen, nieuwe bouwtechnieken, enzovoort, en is het niet wenselijk dat te rigide voorschriften dit verhinderen.</p> <p>Tegelijkertijd moet gedurende de gehele ontwikkelingstermijn het vooropgestelde ambitie- en kwaliteitsniveau worden gehandhaafd. Dit betekent dat nieuwe voorstellen steeds aan dit ambitie- en kwaliteitsniveau moeten worden getoetst en mee in overweging moeten worden genomen bij het beoordelen van vergunningsaanvragen.</p> <p>De kwaliteitsaspecten inzake een landschappelijk geheel en de inbedding van woningen, bedrijven en het recreatief gebruik moeten onder andere blijken uit (1) het behoud of (her)aanleg van taluds die het bekkenlandschap versterken, (2) de samenhang qua inrichting van deze taluds, bekkens en het park door (gedeeltelijk) gebruik van gelijkaardige beplanting en (3) de visuele relatie met dit landschap vanuit leefruimten (in woningen) en kantoorvergader- en personeelsruimten (in bedrijven) in de gebouwen die palen aan de zone voor natuur of de centrale park-as.</p> <p>De gestelde ambitie- en kwaliteitselementen worden gehanteerd als beleidsmatig gewenste ontwikkeling bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van een vergunningsaanvraag overeenkomst art. 4.3.1. §2 2° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.</p> <p>De vergunningverlenende overheid kan zich hiertoe laten bijstaan door een kwaliteitsteam dat in alle onafhankelijkheid vergunningsaanvragen kan beoordelen ten opzichte van het voorop gestelde ambitie- en kwaliteitsniveau. Het kwaliteitsteam wordt samengesteld met deskundigen op het vlak van architectuur, landschapsarchitectuur, stedenbouw en ruimtelijke planning en omvat minstens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, • een vertegenwoordiger van de GECORO, • een vertegenwoordiger van de Provincie, • een vertegenwoordiger van de WVI; • een intern of extern ruimtelijk architect, planner, stedenbouwkundige of landschapsarchitect, naargelang de aard van de aanvraag (bouwproject, publieke ruimte of groengebied).

ARTIKEL 1: ALGEMENE BEPALINGEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>de stationsomgeving aan te trekken, een natuurpark te creëren dat functioneert op het niveau van het kleinstedelijk gebied en dit gebied aan te haken op de bestaande recreatieve routes.</p> <p>Om dit te bewerkstelligen moet niet alleen een ruimte-aanbod worden voorzien, maar ook een hoog kwaliteitsniveau worden voorop gesteld en worden gehandhaafd tijdens de ontwikkeling van het gebied.</p> <p>Volgende kwaliteitsaspecten zijn hierbij het uitgangspunt en randvoorwaarde stellend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het gebied moet worden ontwikkeld als één landschappelijk geheel dat een unieke identiteit en omgevingskwaliteit aan het gebied geeft en refereert aan het landschap van de decantatiebekkens van de voormalige suikerfabriek en tegelijkertijd aansluiting vindt bij de schaal van de binnenstad en stationsomgeving enerzijds en het bestaande bedrijventerrein anderzijds. • In dit landschap wordt bewoning, bij het wonen horende voorzieningen, bedrijven, recreatief medegebruik op verschillende schaal- en intensiteitsniveaus en natte natuurlijke biotopen op zo een manier samengebracht dat een verweving van deze functies ontstaat, zonder dat ze elkaar in hun functioneren hinderen. • Dit landschap moet een groen karakter hebben, in verschillende gradaties van recreatief gebruik (park) en natuur. • De woningen, bedrijven en het recreatief gebruik moeten waar mogelijk op zo een manier in dit landschap worden ingebed en architecturaal worden uitgewerkt, dat bewoners, werknemers en recreanten zich onderdeel voelen van dit unieke landschap. • Tegelijkertijd moet een ruimtelijk kwaliteitsvolle overgang worden gecreëerd naar het omgevende stedelijke weefsel en de stationsomgeving, het bestaande bedrijventerrein en het omgevende fiets- en wandelnetwerk. 	<p>Indien de inhoud van de aanvraag dit vereist kan het kwaliteitsteam zich, op eigen vraag of op vraag van Stad Veurne, ad hoc laten bijstaan door bijkomende experts, bijvoorbeeld op het vlak van ecologie, waterhuishouding, mobiliteit... .</p> <p>Vaste leden van het kwaliteitsteam of bijkomende experts die op één of andere manier betrokken partij zijn bij de uitwerking van een concreet projectvoorstel, kunnen niet als lid van het kwaliteitsteam fungeren bij de bespreking van het betreffende projectvoorstel of de betreffende vergunningsaanvraag. Zij worden vervangen door een andere deskundige met vergelijkbare expertise.</p> <p>De overlegmomenten van het kwaliteitsteam kan worden bijgewoond met vertegenwoordigers van het college van burgemeester en schepenen of door de bouwheer/ ontwikkelaar als waarnemers. Zij hebben geen raadgevende stem.</p> <p>De doelstelling van het kwaliteitsteam is tweeledig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mogelijkheid voor de ontwerper(s) om in de ontwerpfase het kwaliteitsteam als klankbord aan te spreken in een samenwerkingsverband. • Advies verlenen aan de overheid bij de beoordeling van aanvraagdossier tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning. <p>Rekening houdend met de doelstelling van het kwaliteitsteam en de impact van stedenbouwkundige handelingen op de nagestreefde kwaliteit zal minstens bij volgende vergunningsaanvragen het advies van het kwaliteitsteam bij het vergunningendossier worden toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bij een verkavelingsaanvraag of wijziging van verkaveling die een ingrijpende wijziging inhoudt ten opzichte van een eerder verleende verkavelingsvergunning • bij een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor nieuwbouw – zijnde eerste bebouwing op het betreffende perceel - buiten een goedgekeurde verkaveling • bij een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, of daarmee gelijkgestelde aanvraag, voor inrichting van de centrale parkzone, het natuurgebied of het openbaar domein.

ARTIKEL 1: ALGEMENE BEPALINGEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<ul style="list-style-type: none"> • De publieke ruimte wordt als ontmoetingsruimte benaderd die op verschillende schaalniveaus functioneert (stad/wijk/straat) en in samenhang wordt ontwikkeld. De straten worden maximaal autoluw ingericht zodat ze een recreatief- en verblijfskarakter hebben. • Zowel de gebouwen, de private buitenruimten als de publieke ruimten moeten aantrekkelijk zijn, in hoogwaardige eigentijdse architectuur en vormgeving zijn ontworpen en aangelegd zijn in kwaliteitsvolle materialen. • Elk deelproject moet bijdragen tot de gewenste realisatie van de site als één samenhangend geheel maar tegelijkertijd een afgewerkt geheel vormen in een kwaliteitsvolle omgeving. <p>Naast een toetsing aan de bijzondere bepalingen in navolgende voorschriften, zal elke vergunningsaanvraag aan dit ambitie- en kwaliteitsniveau worden getoetst en mee op basis hiervan worden beoordeeld.</p> <p>1.2 Duurzaamheidsaspecten Volgende principes gelden mee als afwegingskader bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening bij vergunningsaanvragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het bewerkstelligen van een duurzaam mobiliteitsbeleid; • het zuinig omgaan met water; • een eco-efficiënt beheer van het natuurgebied. 	<p>Op bovenstaande selectie bestaat volgende uitzondering:</p> <p>Indien een bovenvermeld geval tot stand komt via een prijsvraag voor ontwerp, een offerteaanvraag, <u>onderhandelingsprocedure</u> of gelijkaardige procedure naar promotor/ontwerper, waarbij de visie en opzet van het masterplan als uitgangspunt geldt, kwaliteits- en duurzaamheidscriteria gelden en een aanzienlijke weging krijgen bij de beoordeling en minimum 1 vertegenwoordiger uit het kwaliteitsteam zetelt in de beoordelingsjury, dan moet het project niet worden voorgelegd aan het kwaliteitsteam.</p> <p>Noot: op vandaag loopt een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking, met het oog op een Publiek Private Samenwerking tussen WVI en een Private Partner en dit voor de realisatie van een woonproject met bijhorend openbaar domein. De Beoordelingscommissie bestaat uit twee vertegenwoordigers van het Stadsbestuur, een vertegenwoordiger van de Provincie (Ir. architect - RP), twee externe experts en verschillende vertegenwoordigers van WVI.</p> <p>In het bestek wordt het masterplan als uitgangspunt vermeld en ligt de klemtoon -ook qua puntenweging- op duurzaamheid (15%) en kwaliteit (35%).</p> <p>Er is m.a.w. voldaan aan de bovenvermelde uitzondering voor deze procedure.</p> <p>Om tot een onderbouwde besluitvorming door de vergunningverlenende overheid te kunnen komen, moet het advies van het kwaliteitsteam gevoegd worden bij het aanvraagdossier en maakt het er integraal deel van uit. Dit zal door de vergunningverlenende overheid, in het kader van de inhoudelijke behandeling van het dossier, bij het indienen van de aanvraag of daarna, als toe te voegen dossierstuk worden gevraagd, overeenkomstig art. 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of art. 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een verkavelingsvergunning. Dit advies zal eveneens integraal deel uitmaken van de besluitvorming.</p> <p>1.2 Duurzaamheidsaspecten Deze duurzaamheidsprincipes worden gehanteerd bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van een vergunningsaanvraag: Het STOP-principe vormt de leidraad in een duurzaam mobiliteitsbeleid. STOP-principe staat voor prioriteit aan Stappers, Trappers, Openbaarvervoer. Pas daarna komt Privaat (auto-)vervoer. Het principe moet voor een vlotte, veilige verkeerscirculatie zorgen. Pas als de eerste drie alternatieven onmogelijk zijn, is het gebruik van</p>

ARTIKEL 1: ALGEMENE BEPALINGEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>1.3 Werken en constructies in functie van openbaar nut en milieutechnische ingrepen</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van openbaar nut en milieutechnische ingrepen kunnen in alle zones toegelaten worden, voor zover de hoofdbestemming niet in gedrang komt en de schaal en de bouwkenmerken (inplanting, gabariet en materiaalgebruik) ervan geen afbreuk doen aan de kwaliteit van de betreffende bestemmingszone.</p>	<p>de auto te verantwoorden. Voorrang voor voet- en fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer wordt bewerkstelligd door onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none">• inrichting van het openbaar domein; het gemotoriseerd verkeer is ondergeschikt aan de voetgangers en fietsers; binnen deze principes kan het verkeer gemengd worden in de wegzate;• voldoende en functionele langzaam verkeersverbindingen (qua bruikbaarheid en afstand) doorheen het gebied, naar het centrum en het bestaand en geplande route- en padennetwerk in de omgeving, en naar de stationsomgeving (als openbaar vervoersknooppunt).• door een aangepast parkeerbeleid en qua nabijheid bevoordeelde stallingsplaatsen voor fietsen t.o.v. parkeervoorzieningen voor auto's. <p>Het zuinig omgaan met water moet onder andere blijken uit toepassing van het concept van vasthouden-bergen-afvoeren, waarbij prioriteit moet uitgaan naar hergebruik van hemelwater, vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer.</p> <p>De eco-efficiëntie moet onder andere blijken uit volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none">• het gebruik van streekeigen vegetaties voor de groenaanleg in de publieke ruimten;• de extensieve beheermogelijkheden van groenaanleg. <p>Deze duurzaamheidsprincipes worden gehanteerd bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van een vergunningsaanvraag overeenkomst art. 4.3.1. §2 1° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, in het bijzonder de inachtneming van de doelstellingen van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>Om tot een onderbouwde besluitvorming door de vergunningverlenende overheid te kunnen komen, kan de vergunningverlenende overheid, in het kader van de inhoudelijke behandeling van het dossier, bij het indienen van de aanvraag of daarna, bijkomende bij te voegen dossierstukken vragen, overeenkomstig art. 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of art. 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een verkavelingsvergunning.</p>

ARTIKEL 2. FIETSPAD

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>2.1. Bestemming</p> <p>De fietspaden zijn bestemd voor recreatief en functioneel gebruik door zachte weggebruikers.</p> <p>Aansluitend zijn straatmeubilair en nutsvoorzieningen in functie van het normaal functioneren van het fietspad toegelaten.</p> <p>2.2. Inrichting</p> <p>Het betreft een symbolische aanduiding. De tracés zijn vrij te kiezen voor zover dit de functionaliteit niet schaadt. De aansluitpunten op de bestaande wegenis zijn aangeduid op het grafisch plan en liggen vast.</p> <p>De nuttige breedte is over de volledige lengte minimaal 3 meter. De inrichting moet functioneel zijn voor fiets- en wandelverkeer en beantwoorden aan het STOP-principe.</p> <p>Bij de inrichting moet lichtverstoring van de natuurfunctie in de zone voor natuur worden voorkomen door aangepaste verlichting.</p> <p>Het tracé en de aanleg moeten kaderen in een inrichtingsstudie voor het fietspad gelegen tussen de spoorweg en het kruispunt Werkplaatsstraat-Vaartstraat.</p> <p>De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het fietspad zich verhoudt tot en inpast in de reeds</p>	<p>Categorie van gebiedsaanduiding: overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</p> <p>Het betreft een stukje van een noordzuidgerichte verbinding tussen het fietspad langs het spoor (Veurne – Avekapelle) en het fietspad aan de Vaartstraat. Deze verbinding is onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk.</p> <p>Het fietspad kan worden voorzien op uitzonderlijk gebruik door gemotoriseerd verkeer voor het onderhoud van het park/natuurgebied, en voor hulpdiensten.</p> <p>Onder straatmeubilair en nutsvoorzieningen wordt o.a. verstaan: verlichting, zitbanken, vuilbakken, bewegwijzering, fietsbeugels enzovoort.</p> <p>De nuttige breedte betreft enkel het fietspad zelf, exclusief bermen, goten enzovoort. Om functioneel te zijn moet onder andere aandacht worden besteed aan het gezamenlijk gebruik door wandelaars en fietsers, de begaanbaarheid berijdbaarheid (monoliet verharding) en de (sociale) veiligheid (verlichting). In functie van de veiligheid kan in de aanleg best een onderscheid tussen een fietsstrook en voetgangersstrook worden gesuggereerd. Kruisingen met wegenis binnen het plangebied dienen zo te worden aangelegd en ingericht dat fiets- en wandelverkeer op een veilige manier voorrang krijgt op het kruisende wegverkeer. De fietsas spoorweg – Vaartstraat kan aan de voet van het talud, op of ingesneden in de taluds van de landschapskamers worden gelegd, voor zover de situering en inkleding past binnen een natuurinrichtingsplan. De aansluitingen op de bestaande wegenis moeten gelijkvloers zijn. Hellingen moeten steeds befietsbaar zijn. Een helling van 4% geldt in principe als maximum.</p>

ARTIKEL 2. FIETSPAD

VERORDENEND

stedenbouwkundige voorschriften

gerealiseerde en nog te ontwikkelen delen van het natuurpark en/of bedrijventerrein.

De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning voor het fietspad. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.

2.3. Beheer

Het noordzuidgerichte fietspad spoorweg – Vaartstraat kan in twee fases worden gerealiseerd, telkens van de aansluiting op het bestaande openbaar domein (Werkplaatsstraat/Vaartstraat of het fietspad naar Avekapelle langs het spoor) tot aan het centrale oostwestgerichte fietspad. De betreffende delen worden tegelijk met de aansluitende parkkamers in de zone voor natuur gerealiseerd.

Na de realisatie van het fietspad wordt deze overgedragen aan de Stad Veurne, die het beheer ervan voor haar rekening zal nemen.

TOELICHTEND

toelichting en visie

De realisatie van de zone voor natuur is gekoppeld aan de realisatie van de aanpalende woonontwikkeling of bedrijfsontwikkeling. Afhankelijk van de fasering van deze ontwikkelingen kan eerst het noordelijke deel, dan wel het zuidelijke deel van het fietspad worden gerealiseerd.

ARTIKEL 3. ZONE VOOR NATUUR

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>3.1. Bestemming</p> <p>Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu. Recreatief medegebruik is een ongeschikte functie.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden zijn toegelaten.</p> <p>Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur gericht op het al dan niet toegankelijk maken van het gebied voor educatief en recreatief medegebruik is toegelaten. Deze kleinschalige infrastructuur is beperkt tot het aanleggen, inrichten of uitrusten van paden voor niet-gemotoriseerd verkeer. Verlichting is niet toegestaan.</p> <p>3.2. Inrichting</p> <p>De zone voor natuur betreft één aaneengesloten geheel met de aangrenzende natuurzone Suikerfabriek.</p> <p>De zone wordt een natuurgebied met streekeigen groen, gericht op het behoud en herstel van de natuurlijke, inheemse vegetaties. Bij aanleg en beheer moet de verscheidenheid aan habitats worden behouden en versterkt, binnen het algemene landschapsbeeld.</p> <p>De zone moet worden in stand gehouden of worden heraangelegd als halfopen landschap van vochtig grasland en struikgewas.</p>	<p>Categorie van gebiedsaanduiding: natuur en reservaat</p> <p>Tot het 'uitrusten van paden' behoort ook: bewegwijzering, infoborden, zitbanken, vogelobservatiepunt, enzovoort. Het afsluiten van deze paden blijft mogelijk, zodat delen van het natuurgebied (al dan niet tijdelijk) volledig ontoegankelijk zijn i.f.v. het natuurbeheer. Deze bepaling geldt enkel voor andere paden dan de fietspaden aangeduid in overdruk (art. 2). De bepalingen van art. 2 blijven ook in de zone voor natuur van kracht.</p>

ARTIKEL 3. ZONE VOOR NATUUR

VERORDENEND

stedenbouwkundige voorschriften

De taluds palend aan de zone voor bedrijvigheid moeten worden aangelegd onder de vorm van een talud van minstens 2m ten opzichte van het maaiveld van het bedrijventerrein (Nijverheidsstraat).

Aanplant van hoogstammige bomen is niet toegelaten.

Afsluitingen zijn niet toegestaan, behalve sobere paal- en draadafsluitingen die volledig in de groenaanleg zijn geïntegreerd.

Bij eventuele verharding van paden moeten waterdoorlatende materialen worden gebruikt. Het verplicht gebruik van waterdoorlatende materialen bij verharding geldt voor alle andere paden dan de fietspaden aangeduid in overdruk (art. 2).

3.3. Beheer

De taluds aansluitend op de bebouwbare deelzones moeten worden aangelegd voorafgaand of ten laatste tegelijkertijd met de aanleg van de bebouwing die er aan paalt.

Het gebied kent een extensief maaibeheer.

TOELICHTEND

toelichting en visie

Deze zone maakt de overgang van de spoorweg naar het landschappelijk geheel van bekkens met taluds en moerasgebieden, waar het na te streven beeld een rietvegetatie afgewisseld met zones van open water is. Dat beeld refereert aan het landschap van de voormalige decantatiebekkens van de suikerfabriek.



Foto's van de zone tussen spoor en site Suikerfabriek - grasland met vochtige milieus en struikgewas (wilg en meidoorn).

De bepalingen van art. 2 blijven ook in de zone voor natuur van kracht.

Onder 'bebouwbare deelzones' wordt hier verstaan: zone voor wonen en zone voor bedrijvigheid. Onder 'ten laatste tegelijkertijd met' wordt verstaan dat de inrichting van de natuurzone dient te gebeuren ten laatste het eerstvolgende plantseizoen volgend op de realisatie van de wegenis voor woonontwikkeling in een segment van de zone voor wonen (art. 4) dat er aan grenst of het bouwrijp maken voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein in een deel van het bedrijventerrein dat er aan grenst.

Extensief maaibeheer: één- of tweejaarlijkse maaibeurten met afvoer van het maaisel zijn de aangewezen maar niet uitsluitende beheersvorm.

ARTIKEL 4. ZONE VOOR WONEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>4.1. Bestemming</p> <p>Het gebied is bestemd voor wonen en aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen, bijhorende nutsvoorzieningen, openbare groene ruimten en verharde ruimten, interne wegenis, parkeergelegenheden, fietsers- en voetgangersverbindingen.</p> <p>Enkel kleinschalige aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen ingepast in en horend bij het woonvolume, met een maximale vloeroppervlakte van 120 m² zijn toegelaten. Bedrijvigheid, hotels, sterk bezoekersverkeer genererende activiteiten zijn niet toegelaten.</p> <p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten.</p> <p>Naast de handelingen die gericht zijn op de verwezenlijking van de bestemming, kunnen ook handelingen worden vergund die gericht zijn op het sociaal-culturele of recreatieve medegebruik, voor zover ze door hun beperkte impact de verwezenlijking van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen.</p> <p>Voor niet van vergunningsplicht vrijgestelde handelingen die verbonden zijn met occasionele of hoogdynamische sociaal-culturele of recreatieve activiteiten, kan slechts een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning/omgevingsvergunning worden afgeleverd, of een stedenbouwkundige vergunning/omgevingsvergunning onder de voorwaarde dat de betrokken handelingen slechts gedurende een specifieke periode of op bepaalde momenten aanwezig kunnen zijn.</p> <p>Sociaal-culturele of recreatieve activiteiten waarvan de inrichtingen onderworpen zijn aan de milieuvergunningsplicht, kunnen slechts op occasionele basis worden toegestaan.</p>	<p>Categorie van gebiedsaanduiding: wonen</p> <p>Onder 'aan het wonen verwante activiteiten en voorzieningen' worden hier verstaan: reca, kleinschalige diensten en handel, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socioculturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen.</p> <p>Reca en kleinschalige handel zijn hier dus toegelaten, in tegenstelling tot het bestemmingsvoorschrift van de aangrenzende deelzone 'wonen in woningkamer' van het PRUP Suikerfabriek. Hotels zijn niet toegelaten.</p> <p>Een restaurant en/of café en/of buurtbakker/buurtslager/... ter hoogte van bijvoorbeeld de overweg Rodestraat is zowel ruimtelijk als socio-economisch haalbaar. Het draagt bij tot het concept van een 'levendige wijk'.</p> <p>Om verkeers- en parkeerdruk te vermijden en een rustig woonklimaat te bewerkstelligen worden geen sterk (bezoekers)verkeer genererende activiteiten of activiteiten met een andere dynamiek dan het gangbare dagritme van een woonfunctie in het gebied toegelaten.</p> <p>Gelet op de lange doorlooptijd van het project, moeten tijdelijke invullingen of recreatief medegebruik ook mogelijk zijn (kinderboerderij, openlucht activiteiten, volkstuinen) in afwachting van de definitieve invulling.</p> <p>Aanvullend aan art. 4.4.4. VCRO wordt in de verordenende voorschriften vermeld dat in de zone voor wonen, naast de handelingen die gericht zijn op de verwezenlijking van de bestemming, ook handelingen kunnen worden vergund die gericht zijn op het sociaal-culturele of recreatieve medegebruik, voor zover ze door hun beperkte impact de verwezenlijking van de algemene bestemming niet in het gedrang brengen.</p>

ARTIKEL 4. ZONE VOOR WONEN

VERORDENEND

stedenbouwkundige voorschriften

4.2. Inrichting

Naast een toetsing aan de bijzondere bepalingen in navolgende voorschriften zal elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning ook worden beoordeeld rekening houdend met de doelstellingen van dit plan, de goede plaatselijke ruimtelijk ordening en de nagestreefde beeldkwaliteit en sfeer, rekening houdend met:

- de harmonische inpassing t.o.v. de aanpalende bebouwing en niet-bebouwde ruimtes;
- de architecturale kwaliteit en esthetiek, vooral wat betreft de na te streven samenhang in vormfamilie en het kleurenpallet;
- de sociale controle van het publieke domein, de hinderaspecten ten opzichte van en de privacy van bewoners in en om het plangebied, en de gebruikelijke comforteisen;
- de doorwaadbaarheid van het geheel van de bouwzone met paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, met in het bijzonder de relatie naar het station en het centrale park.

De woningdichtheid dient, samengeteld met deze van het PRUP Suikerfabriek, een gezamenlijke **minimale dichtheid van 30 woningen/ha** te halen.

De woonzone wordt ontwikkeld in relatie met de **bouwblokken binnen woningkamers** van het PRUP Suikerfabriek en de spoorweg. De daar voorziene **woningkamers** -opgedeeld door middel van groene taluds - kunnen worden doorgetrokken tot aan het fietspad. De taluds kunnen enkel worden onderbroken voor de noodzakelijke toegangen naar de kamer (wegontsluiting, voetwegels). Per kamer zijn maximum één aantakking doorheen een talud naar de interne wegenis voor autoverkeer en maximum twee doorbrekingen door voetwegels mogelijk.

TOELICHTEND

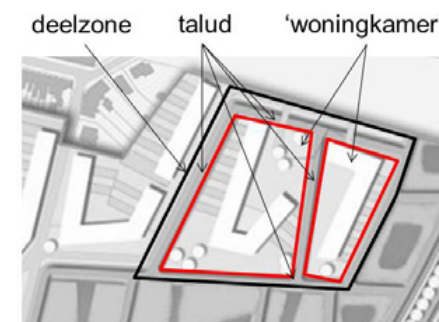
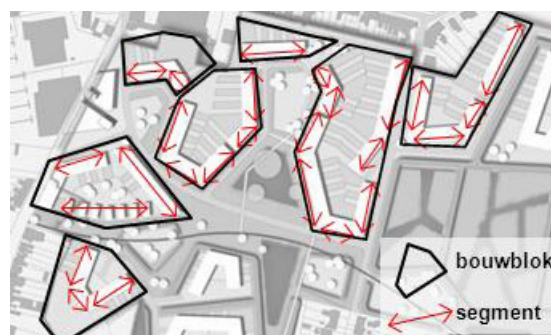
toelichting en visie

De stedenbouwkundige krachtlijnen en beeldkwaliteitsbepalingen van het masterplan gelden als richtinggevend afwegingskader. Onder andere volgende aspecten zullen meespelen in de beoordeling: de plaatsing van de bebouwing, de verhouding tussen bouwhoogte en de schaal van de (private) gemeenschappelijke buitenruimte en van de publieke buitenruimte, bouwhoogte, dakvorm, bouwdiepte, opbouw van het gebouvvolume, gevelritmiek, materiaal- en kleurgebruik, architectuurtaal, situering en oriëntatie van de woonruimten, de oppervlakte van de woningen, dichtheid en functionaliteit van een trage wegennetwerk doorheen het woonweefsel.

De architecturale samenhang moet groter zijn naarmate het schaalniveau kleiner wordt.

Het **masterplan** geldt als richtinggevend afwegingskader, dat ook de nagestreefde schaal en vormgeving van de bouwblokken aangeeft. Dit masterplan is summier beschreven in de toelichtingsnota van dit RUP..

Binnen de lopende PPS-procedure voor de woonontwikkeling Suikerfabriek ligt de woningdichtheid voor het in de markt te plaatsen Projectgebied (12.5 ha) hoger dan 30 woningen/ha. In dit Projectgebied is de volledige nog te realiseren parkzone (3.6 ha) inbegrepen. Een lagere woningdichtheid voor de zone voor wonen (art.4) is hier verantwoord rekening houdend met de beperkte breedte van de zone, de waarschijnlijkheid van een wijkontsluitingsweg en de reeds hoge woningdichtheid in de aangrenzende woonontwikkeling PPS Suikerfabriek.



ARTIKEL 4. ZONE VOOR WONEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>De bebouwing die paalt aan de spoorweg is maximum 4 bouwlagen hoog over een maximale bouwdiepte van 20 meter op het gelijkvloers en 14 meter op de verdiepingen. De overige gebouwen zijn maximaal 3 bouwlagen hoog. De dakvorm is verplicht plat.</p> <p>Binnen het woonproject moet een mix in het woonaanbod worden voorzien qua type en grootte van de woongelegenheden en dit in relatie met de ontwikkeling binnen het PRUP Suikerfabriek.</p> <p>Minstens 50% van het woonaanbod heeft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • louter gemeenschappelijke parkeerplaatsen voor het gehele bouwblok (geen individuele autostelplaatsen of garage op eigen kavel), op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in het bouwblok en de woningkamer; • een gemeenschappelijke buitenruimten die wordt aangelegd in functie van het stimuleren van gemeenschappelijk gebruik en van contact tussen de bewoners. <p>De grootte per woongelegenschap kan variëren van min. 70m² tot max. 240m². Enkel voor woonprojecten voor specifieke doelgroepen kan de minimale grootte worden verlaagd in functie van toepasselijke reglementering ter zake.</p> <p>Elke woongelegenschap moet beschikken over een eigen (niet-publieke) buitenruimte (individueel of gemeenschappelijk) onder de vorm van een individuele tuin, individueel terras, gemeenschappelijke tuin of gemeenschappelijke buitenruimte. De afmetingen en oppervlakte moeten functioneel zijn.</p>	<p>Het aantal woningkamers is in het masterplan indicatief aangegeven, min. 2 en max. 3 kamers in de deelzone aan het spoor.</p> <p>De bouwlijn wordt niet hard vastgelegd als een verplichte voorbouwlijn, ook binnen eenzelfde bouwvolume kunnen verspringingen en onderbrekingen in het gevelvlak. Het geheel van de gevelvlakken in een segment van een bouwblok moet wel bijdragen tot de ervaring van een aaneengesloten bebouwde wand in één lijn.</p> <p>Langs de spoorweg zijn 4 bouwlagen toegelaten over een maximale bouwdiepte (resp. 20 en 14 meter, cfr. stedenbouwkundige verordening nr.1). Deze 4 bouwlagen zijn ruimtelijk verantwoord gezien geen schaduw hinder naar naburige percelen toe en deze qua schaal aansluiting vinden bij de gerealiseerde meergezinswoningen langs de Rodestraat/spoorweg.</p> <p>Er moet worden voorzien in een mix van woningaanbod gericht op verschillende soorten gezinnen (grote/kleine, jong/ouder, met/zonder kinderen) en verschillende prijsklassen (incl. sociale woningen en bescheiden woonaanbod, zoals bedoeld in het decreet grond- en pandenbeleid). Tweede verblijven zijn niet gewenst. Grondgebonden woningen hebben een directe toegang naar een private buitenruimte op maaiveldniveau, gestapelde woningen omvatten appartementsbouw maar ook mengvormen van grondgebonden en niet-grondgebonden woongelegenheden gecombineerd op één bouwkveld met één of meerdere bouwlagen per woning en met individuele of gemeenschappelijke toegang.</p> <p>Overeenkomstig de ambitie om een woonaanbod te creëren dat vrij uniek is in de regio, wordt een woonaanbod gecreëerd dat maximaal inspeelt op de kwaliteiten van de site zelf en op nieuwe samenlevingsvormen (groeps wonen, (informeel) zorgwonen, wonen in meervoud...) met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het wonen in en met uitzicht op het unieke landschap van bekkens en groene taluds; • woontypologieën die spontane contacten en gemeenschappelijke activiteiten stimuleren door een gemeenschappelijke kwaliteitsvolle (grotendeels) autovrije buitenruimte. <p>De oppervlakte betreft de privatieve bruto-vloeroppervlakte (inclusief binnen- en buitenmuren). Kelders en zolderruimten die niet als woonruimten dienst doen, garages en gemeenschappelijke</p>

ARTIKEL 4. ZONE VOOR WONEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>Parkeeraanbod: per woongelegenheid moet minstens 1,2 parkeerplaatsen worden voorzien. Op het openbaar domein kunnen parkeerplaatsen voor bezoekers worden gerealiseerd, met een maximum van 0,15 parkeerplaatsen per woongelegenheid die wordt voorzien.</p> <p>Elke woongelegenheid moet daarnaast over voldoende fietsenberging beschikken, privaat of gemeenschappelijk, overeenkomstig volgende normen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • met plaats voor minstens 1 fiets per slaapruiimte; • en plaats voor minstens 2 fietsen per woongelegenheid. <p>De fietsenberging kan ingericht worden in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de garage; • een afzonderlijke ruimte binnen het bouwvolume; • de tuin die bereikbaar is zonder door de woning te moeten gaan via een zogenaamd kruiwagenpad); • een gemeenschappelijke ruimte op maaiveldniveau; • de (half)ondergrondse parkeergarage. <p>De woonontwikkelingen worden rechtstreeks of via interne wegenis binnen de zone voor wonen ontsloten naar de Rodestraat en/of Brikkerijstraat.</p>	<p>ruimten in appartementsgebouwen of in gestapelde woningen worden niet meegerekend. Omwille van reglementering (bijvoorbeeld inzake subsidie of objectieven inzake sociaal of bescheiden wonen) kunnen in bouwprojecten voor specifieke doelgroepen zoals senioren-/serviceflats of delen van sociale woningbouwprojecten kleinere woongelegenheden worden voorzien dan 70m². Daarbij moet door de toepasselijke reglementering en/of beheer duidelijk zijn dat deze woongelegenheden louter als hoofdverblijfplaats zullen dienen.</p> <p>Indicatief worden volgende afmetingen voor private buitenruimten vooropgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • grootte van private tuinen: minstens 60m² per woongelegenheid, of 30m² private tuin per woongelegenheid indien de woningen ook kunnen beschikken over een gemeenschappelijke buitenruimte in het bouwblok; • individuele tuinen of gemeenschappelijke tuinen zijn minstens 6m diep; • grootte van de individuele terrassen: minstens 6m²; • individuele terrassen hebben een minimale breedte of diepte van 2,40m; • grootte van gemeenschappelijke buitenruimte van een woonproject: minstens 6m² per woongelegenheid die grenst aan de gemeenschappelijke buitenruimte (exclusief zones voor parkeren en verkeerscirculatie). <p>Minstens 1,2 parkeerplaatsen per woning zijn voorzien omdat sommige gezinnen over meer dan één auto beschikken. Meer parkeerplaatsen zijn mogelijk in functie van het autobezit van de beoogde aan te trekken gezinnen en het voorkomen van parkeerdruk op het openbaar domein, in de zone voor park of in de omgeving van het plangebied. De parkeerplaatsen op het openbaar domein worden beperkt tot bezoekersparkeren a rato van 0,15 plaatsen per woongelegenheid. Parkeren in de zone voor park moet te allen tijde worden voorkomen.</p> <p>Bij elke vergunningsaanvraag die aanleiding geeft tot een lager of hoger aandeel parkeerplaatsen, moet worden aangetoond hoe – binnen de bepalingen van dit RUP en de richtinggevende principes van het masterplan – de parkeernorm zal worden gehandhaafd op het geheel van de ontwikkeling van dezelfde ontwikkelaar(s) of eigenaars(s) binnen het plangebied, of in ontwikkelingen van andere initiatiefnemers binnen het plangebied, mits hiertoe een schriftelijke bevestiging van die initiatiefnemer/eigenaar wordt toegevoegd.</p>

ARTIKEL 4. ZONE VOOR WONEN

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>4.3. Beheer</p> <p>De woonontwikkeling moet worden gekaderd in een globale inrichtingsstudie. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De inrichtingsstudie biedt inzicht in hoe de woonontwikkeling architecturaal en stedenbouwkundig past binnen de bestaande en nog te realiseren bouwblokken, hoe de relatie is met het gerealiseerd of nog te realiseren natuurpark, de ontsluitingswegen en netwerk van trage wegen, hoe aan het gestelde (verhoudingen in) woonaanbod wordt voorzien, hoe de menging van woningtypes is, hoe aan de gestelde parkeernormen wordt voldaan, hoe het STOP-principe invulling krijgt en hoe het principe van het zuinig omgaan met water wordt toegepast.</p> <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van een verkavelingsvergunning of een stedenbouwkundige vergunning/omgevingsvergunning voor eerste bebouwing. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>	<p>Binnen de woonzone zijn bijkomende lokale wegen mogelijk voor de ontsluiting van de woningen en garages naar het bestaande wegennet.</p> <p>4.3. Beheer</p> <p>Bij de vergunningsaanvraag voor verkaveling of nieuwbouw buiten een goedgekeurde verkaveling wordt een globale inrichtingsstudie voor de Suikerfabriek gevoegd. Dit is niet nodig bij heropbouw van eerder gerealiseerde woningen, tenzij de nieuwe invulling een verandering inhoudt ten opzichte van de gestelde criteria.</p> <p>Onder andere volgende aspecten zullen meespelen in de beoordeling:</p> <ul style="list-style-type: none">• (1) de schaal en vorm van bouwblokken en het geheel van het woonweefsel;• (2) de harmonische inpassing t.o.v. de aanpalende bebouwing en niet-bebouwde ruimtes o.a. wat betreft de architecturale kwaliteit en esthetiek (samenhang in vormfamilie en het kleuren-pallet in het bouwblok en elk bouwsegment van een bouwblok);• (3) de zichtrelaties vanuit de woning en private buitenruimte op het natuurgebied;• (4) de sociale controle op het publieke domein;• (5) de hinderaspecten ten opzichte van en de privacy van bewoners in en om het plangebied;• (6) de gebruikelijke wooncomforteisen;• (7) de mix van woningtypes qua doelgroep en betaalbaarheid;• (8) de doorwaadbaarheid van het geheel van de bouwzone met paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, met in het bijzonder de relatie naar het station en het centrale park;• (9) de bruikbaarheid en kwaliteit van de (private) gemeenschappelijke en publieke buitenruimten;• (10) de duurzame omgang met water;• (11) het verkeersluwe karakter van de wegenis, enzovoort.

ARTIKEL 5. WIJKVERZAMELWEG

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>5.1. Bestemming</p> <p>Dit gebied is bestemd voor aan te leggen ontsluitingswegen en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die wegen en aanhorigheden.</p> <p>Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p> <p>5.2. Inrichting</p> <p>De dimensionering en inrichting van de wegen wordt afgestemd op hun functie. De wegenis in en aan de zones voor wonen zijn lokale wijkverzamelwegen die het louter plaatselijk verkeer verzamelen naar het bestaande wegennet.</p> <p>Ze worden overeenkomstig het STOP-principe ingericht waarbij een menging van verkeerssoorten voorop wordt gesteld. De locatie van de ontsluitingsweg wordt indicatief op het verordenend grafisch plan aangegeven. Deze locatie is niet bindend, in zoverre dat de ontsluitingsweg binnen de onderliggende bestemmingszone worden gesitueerd, geen kruisingen met het fietspad worden gecreëerd en wordt aangesloten op het bestaande wegennet, de Rodestraat en/of Brikkerijstraat.</p>	<p>Categorie van gebiedsaanduiding: overdruk (symbolisch)</p> <p>Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen.</p> <p>Alle werken van natuurtechnische milieubouw kunnen gerealiseerd worden. Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot milieuvriendelijke oplossingen voor ruimtelijke ingrepen.</p> <p>De indicatieve aanduiding sluit niet uit dat nog bijkomende wegenis wordt gerealiseerd binnen de zone voor wonen (art. 4). Binnen de zone voor natuur (art. 3) is de wijkverzamelweg (art.5) niet toegelaten.</p> <p>STOP-principe staat voor prioriteit aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer. Pas daarna komt Privaat (auto-)vervoer. Het principe moet voor een vlotte, veilige verkeerscirculatie zorgen. Voorrang voor Voet- en fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer wordt bewerkstelligd door onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none">• inrichting waarbij het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is aan de voetgangers en fietsers; binnen deze principes kan het verkeer gemengd worden in de wegzate• inrichting die toelaat dat deze wegen door openbaar vervoer kunnen worden gebruikt.

ARTIKEL 6. OVERDRUK BOUWVRIJE STROOK LANGSHEEN HET SPOORLICHAAM

VERORDENEND stedenbouwkundige voorschriften	TOELICHTEND toelichting en visie
<p>6.1. Inrichting</p> <p>Deze zone dient vrij van bebouwing en verharding te zijn, met uitzondering van spoorgebonden constructies.</p> <p>Deze zone is 4 meter breed, gemeten vanaf de grens van het plangebied en wordt als groenzone ingericht waarbij bomen uitgesloten zijn.</p> <p>6.2. Beheer</p> <p>Deze groenzone kan extensief beheerd worden in functie van de beoogde (natuur)waarden.</p>	<p>Categorie van gebiedsaanduiding: overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</p> <p>Algemeen vraagt Infrabel een 10 meter brede bouwvrije strook langsheen het spoorlichaam. Het spoorlichaam wordt begrensd bij gelijkgrondse ligging door het dienstpad.</p> <p>Ook de wijkontsluitingsweg (art.5) voor de woonzone (art.4) wordt als een definitieve constructie aanzien en dient buiten de 10 meter zone vanaf het dienstpad te vallen. Verder dient er op het vlak van beplantingen (bomen) steeds voldaan te worden aan de weg op de spoorwegpolitie.</p> <p>Ook binnen de zone voor natuur (art.3) dient een overdruk ingetekend te worden van 10 meter vanaf het dienstpad.</p> <p>Tussen het dienstpad en de grens van het plangebied ligt nog een fietspad (bovenlokaal functioneel) op gronden van de NMBS, wat maakt dat de eigenlijke breedte van de overdrukzone binnen het plangebied 4 meter bedraagt.</p>