

Een nieuwe visie op bouwen in Ranst.

Ranst is een landelijke gemeente met enkele duidelijke kernen. Ook eigen aan die kernen is dat die duidelijk opgesloten zit tussen open ruimte. We merken een sterke ontwikkeling bij de bouwaanvragen. Niet alleen eengezinswoningen, maar ook grotere projecten, dikwijls met meergezinswoningen. De demografische evolutie van de laatste periode is gestadig stijgend, maar niet explosief.

	Ranst												
1 januari	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aantal inwoners	17.725	17.827	17.948	18.061	18.124	18.253	18.424	18.463	18.581	18.607	18.696	18.856	18.981
Groei (2005=100)	100,0	100,6	101,3	101,9	102,3	103,0	103,9	104,2	104,8	105,0	105,5	106,4	107,1

Bron: Gemeentemonitor.

Anderzijds merken we ook op dat de leeftijdsstructuur van de bevolking doorheen de afgelopen periode wel evolueert. Vooral de stijging van het aandeel 65+ ers (potentie tot kleiner wonen) is aanzienlijk, de groep 20 tot 64 jarigen (potentie voor gezinsvorming met kinderen) kent een tragere groei.

	Ranst												
1 januari	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aantal inwoners (0-19j)	4.315	4.284	4.253	4.204	4.199	4.123	4.097	4.068	4.022	3.916	3.926	3.922	3.888
Groei (2005=100)	100,0	99,3	98,6	97,4	97,3	95,6	94,9	94,3	93,2	90,8	91,0	90,9	90,1
Aantal inwoners (20-64j)	10.733	10.813	10.911	10.988	10.988	11.075	11.183	11.114	11.157	11.161	11.138	11.188	11.222
Groei (2005=100)	100,0	100,7	101,7	102,4	102,4	103,2	104,2	103,5	104,0	104,0	103,8	104,2	104,6
Aantal inwoners (65j en ouder)	2.677	2.730	2.784	2.869	2.937	3.055	3.144	3.281	3.402	3.530	3.632	3.746	3.871
Groei (2005=100)	100,0	102,0	104,0	107,2	109,7	114,1	117,4	122,6	127,1	131,9	135,7	139,9	144,6

Bron: Gemeentemonitor.

Dit document weerspiegelt niet in eerste orde de visie op de ruimtelijke benutting in Ranst en de keuzes die het nieuwe bestuur daarin wenst te maken, dan wel de kwalitatieve, normatieve visie hoe die ruimtelijke invulling gerealiseerd dient te worden.

Daarvoor wordt een beroep gedaan op de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, die de Vlaamse Regering goedkeurde op 20 juli 2018. Deze strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van voornamelijk beleidsopties op het vlak van Omgeving op lange termijn, met name de strategische doelstellingen.

Hierin worden ook 10 kernkwaliteiten van de woonomgeving weergegeven, die samen moeten gezien worden met de verdichting die noodzakelijk is om het aantal gevraagde woningen in Vlaanderen te kunnen realiseren. Deze kernkwaliteiten bepalen de waarde van het project; niet enkel in aantal woningen, maar zeker ook in leefomgevingskwaliteit. Omdat de ruimte schaars is, streven we naar een duurzame ontwikkeling.

Dit richtlijnenkader, houdende de 10 kernkwaliteiten, regelt een aantal aspecten die de goede plaatselijke aanleg en ruimtelijke kwaliteit moeten helpen garanderen.

Elk ingediend bouwproject moet bij voorkeur op voorhand besproken zijn met de gemeentelijke diensten. Na dit overleg stipuleert de beschrijvende nota bij voorkeur hoe er voldaan wordt aan of gestreefd wordt naar deze kernkwaliteiten. Het is zeker niet zo dat alle punten die aangehaald worden, moeten worden toegepast om te kunnen spreken van een duurzaam bouwproject. Dit richtlijnenkader heeft in de eerste plaats als doel om een volledig overzicht en voldoende voorbeelden te geven.

Bouwen betekent immers keuzes maken. Uiteraard mogen ook eigen initiatieven aangehaald worden om de 10 kernkwaliteiten te behalen. Het doel is ook transparantie te bieden aangaande de kwalitatieve en normatieve eisen die het bestuur aan een nieuw bouwproject wenst op te leggen en zoveel mogelijk willekeur uit te sluiten.

Hiervoor zal de vergunningverlenende overheid elke aanvraag toetsen aan de kernkwaliteiten, de goede ruimtelijke ordening en goede plaatselijke aanleg en zal ze een aanvraag die hiermee in strijd wordt geacht, ook indien deze voldoet aan de voorstellen die gedaan worden in dit richtlijnenkader, steeds gemotiveerd kunnen weigeren.

Omdat de uitdaging in dit kader vooral een kwalitatieve uitdaging is, pleiten we voor het consulteren van externe deskundigen, wiens taak het zal zijn zo objectief mogelijk te waken bij projectaanvragen over de toepassing van de kwaliteitsrichtlijnen die verder in deze tekst volgen.

Hierbij moet gedacht worden aan mensen uit de vakgebieden: stedenbouw, architectuur, kunstgeschiedenis, landschapsarchitectuur, etc. Deze deskundigen kunnen aangeduid worden door de gemeente of binnen een intergemeentelijke samenwerkingsovereenkomst en hebben de taak de Gemeentelijke Omgevingsambtenaar en de schepen van ruimtelijke ordening, alsook het college van burgemeester en schepenen bij te staan in de beoordeling van de complexere omgevingsvergunningsaanvragen of in het geval het opportuun geacht wordt af te wijken van de visie. De aanvrager zelf kan ook beroep doen op experts naar keuze, voor zover deze hun taak objectief kunnen uitvoeren.

Het moge duidelijk zijn dat 'grotere' of 'complexere' projecten, voorlopig gedefiniëerd als aanvragen voor nieuwbouw- en grondige renovatieprojecten die verder gaan dan 2 bouwlagen of grotere grondinnames dan normaal of specifiek ruimtegebruik beogen, vooral onderwerp van bespreking kunnen vormen, zonder daarom kleinere projecten uit te sluiten. Elke ontwikkeling waarbij het aantal woningen vermeerdert (behalve het bouwen van 1 particuliere woning) kan aanzien worden als 'ontwikkeling'.

Dit document is samengesteld op basis van 10 kwaliteitswaarden.
Per kwaliteitswaarde komen telkens aan bod:

- Waarde
- Overweging
- Bespreking
- Te hanteren richtlijnen

SAMENVATTING KWALITEITSWAARDEN

1. Gedeeld en meervoudig gebruik van ruimte
2. Degelijkheid en aanpasbaarheid
3. Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving
4. Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
5. Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit
6. Klimaatbestendigheid
7. Energetische aspecten
8. Gezondheid
9. Inclusief samenleven
10. Economische vitaliteit

1) Gedeeld en meervoudig gebruik van ruimte

Overweging

Binnen de gemeente wordt gestreefd naar het zorgvuldig omspringen met beschikbare ruimte.
Dit houdt ook in dat in bouwprojecten – van welke omvang ook – een functioneel gemeenschappelijk gebruik door meerdere gezinstypen op een eenvoudige manier mogelijk wordt gemaakt.

Bespreking

Meerdere gebruikers kunnen tegelijkertijd of op verschillende momenten gebruik maken van de ruimte. Zo kan een specifieke ruimte gebruikt worden voor verschillende activiteiten, door verschillende doelgroepen. Gemeenschappelijke inrichting draagt bij aan gedeeld en meervoudig gebruik door toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals verweving, medegebruik en gebruik door meerdere doelgroepen.

Het ontwerp moet rekening houden met mogelijke aanpassingen in de toekomst voor ander en/of gedeeld gebruik (zie verder).

Het gemeenschappelijk gebruik zorgt niet enkel voor een efficiënter ruimtegebruik, maar zorgt ook voor minder consumptie, minder afval, een doordacht gebruik en een betere ontmoetingsmogelijkheid tussen de bewoners/gebruikers.

Polyvalente ruimten

Dit zijn ruimten die niet ontworpen zijn in functie van een specifiek gebruik, maar die verschillende vormen van activiteit toelaten zonder dat de ruimte fundamenteel hoeft te worden aangepast.

Dergelijke polyvalente ruimten zijn multi-inzetbaar al vanaf de eerste ingebruikname. Een divers gebruik moet kunnen worden ondergebracht in diezelfde ruimte met een bepaalde infrastructuur.

Het moet mogelijk zijn om een functie op een eenvoudige manier te kunnen wijzigen.

Gemeenschappelijke ruimte

De mogelijkheid om een gemeenschappelijke ruimte in te richten binnen of buiten de woning(en) versterkt het sociaal weefsel.

Tevens is het gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen ruimtebesparend, omdat dan niet meer elke woning deze apart hoeft te voorzien.

Gemeenschappelijke ruimtes kunnen naargelang de nood bijvoorbeeld gebruikt worden als vergaderzaal, ontmoetingsruimte, speelruimte, atelier, wasplaats, berging, kantoorruimte, logeerplek, thuishkantoor, fietsenstalling, parking,...

Gemeenschappelijk gebruik

Deelsystemen voor wagens, maar ook voor (tuin)gereedschap, fietsen, energievoorziening of verwarming kunnen een belangrijke meerwaarde zijn bij een ontwikkeling. Het voorzien of faciliteren van deze mogelijkheden zijn een belangrijk aandachtspunt, alsook de zorg dat de fietsenstalling en parkeerplaatsen uitgerust kunnen worden met laadpunten voor elektrische voertuigen.

Ruimte voor publiek gebruik

Bij bouwprojecten wordt gestimuleerd dat gemeenschappelijke ruimte zo worden ingericht dat deze kan bijdragen tot het gemeenschappelijk leven in de wijk. Bepaalde voorzieningen, zoals buitenruimten, parkings en sport/speelinfrastructuur kunnen – wanneer een breder gebruik wordt vastgesteld – in de openbare ruimte worden opgenomen wegens een kwalitatieve meerwaarde voor de gemeenschap.

Het is aangewezen dat afspraken bestaan en op papier gezet worden rond de opvolging van de gemeenschappelijke delen, qua onderhoud en beheer (bv. via syndicus).

Richtlijn

- Elke projectaanvraag omschrijft (voorziet) in welke mate rekening wordt gehouden met deze waarde.
- Elke projectaanvraag dient bij het ontwerp rekening te houden met:
 - mogelijkheden tot polyvalent gebruik van binnen- en buitenruimte in de verdere toekomst
 - gemeenschappelijke ruimte voor alle bewoners van het complex
 - ruimte voor mogelijk publiek gebruik in functie van de buurtknoten

2) Degelijkheid en aanpasbaarheid

Overweging

Nieuwe constructies, gebouwen en inrichtingen van de ruimte moeten flexibel inzetbaar en/of eenvoudig aanpasbaar zijn voor veranderende maatschappelijke noden. De inrichting draagt bij aan de robuustheid en de aanpasbaarheid door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals structuurversterking, hergebruik, tijdelijk en omkeerbaar gebruik van de ruimte. Ook gerecycleerde of recycleerbare materialen kunnen gebruikt worden.

Bespreking

Duurzaamheid start met een goed begrip van de specifieke condities van de site en hoe het ontwerp hiermee omgaat (oriëntatie, natuurlijke condities,...). Voor de site zelf zijn zowel de inpassing in de omgeving als ook de nabijheid tot allerlei voorzieningen cruciaal. Een duurzaam project is een robuust project met een lange levenstermijn en is tevens aanpasbaar aan nieuwe gebruikers. Ook bepaalde soorten van tijdelijk gebruik kunnen bekeken worden. Tijdelijk uitbreiden van het woonvolume (bvb. containerwoning, tiny house,...) moet beantwoorden aan een maatschappelijke nood en mag de goede ruimtelijke ordening niet in het gedrang brengen.

Veranderingsgericht bouwen (ook wel dynamisch bouwen genoemd) kan een sleutelrol spelen in het verlagen van de milieu-impact van het project. Door te anticiperen op toekomstige aanpassingen is het mogelijk om met minder vervuilende en minder materiaal-intensieve verbouwingswerken te voldoen aan de steeds veranderende noden en eisen van de individuele gebruikers en de maatschappij.

Een woning die vlot kan worden omgevormd tot een integraal toegankelijke woning (in het kader van levenslang wonen) is een pluspunt. De woningen moeten door relatief eenvoudige aanpassingen kunnen (blijven) voldoen aan specifieke en veranderende behoeften van de huidige en toekomstige bewoners.

Een woning wordt duurzamer als het ruimtegebruik variabel is en kan inspelen op verschillende leefstijlen, beroepscategorieën, wijzigende gezinssamenstellingen,.. Een woning moet bruikbaar blijven in de tijd en zijn economische waarde kunnen behouden. Bij de uitwerking van elk project moeten alle mogelijkheden onderzocht worden om tot een flexibele invulling te komen (een geëigende basisconstructie, een open plan, gemakkelijk aanpasbare technische installaties, lichte wandconstructies, enz.).

Aanpasbare demonteerbare gebouwen en constructies verkleinen bovendien de kans op leegstand en verkommering wanneer een gebouw niet meer aan de actuele noden voldoet.

Wanneer het bovendien mogelijk is om gebouwelementen te demonteren en recycleren – of, nog beter, te hergebruiken – kunnen heel wat materiaalkringlopen gesloten worden.

Metselwerk kan zo uitgevoerd worden dat de (bak)stenen recycleerbaar zijn.

Tweedehands componenten, afkomstig van binnen of buiten de bouwsector (bvb. granulaten), kunnen in een gelijkaardige functie of in een andere functie hergebruikt worden als structurele elementen. Er moet wel over gewaakt worden dat het hergebruikte materiaal/product het kwaliteitsniveau voor de bouw haalt en het gebruik ervan geen neveneffecten veroorzaakt (bijvoorbeeld stoffen die vrijkomen die nefast zijn voor de gezondheid).

Een verstandige materiaalkeuze heeft ook te maken met bouwtechnische kwaliteiten. Een groendak kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat het platte dak minder snel slijt en moet vervangen worden.

Maar evenzeer moet een materiaal voldoen aan welbepaalde milieutechnische en gezondheidseisen. De impact op mens en omgeving moet zo laag mogelijk liggen. Daarom moet gestreefd worden naar een materiaalzuinig bouwontwerp. Bij voorkeur wordt gekozen voor hergebruik van materialen en

voor gezonde, milieuverantwoorde materialen uit onuitputtelijke grondstoffen die na hun levensloop nog een tweede leven kunnen leiden. Gebruik van bouw materiaal dat bestaat uit (quasi) onuitputtelijke natuurlijke basisgrondstoffen, zonder of met zo weinig mogelijk chemische toevoegstoffen, zonder zware milieubelasting en zonder schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid verdienen de voorkeur. Synthetische (petrochemische) grondstoffen moeten zo veel mogelijk vermeden worden.

Door een weloverwogen materiaalkeuze en bouwwijze kan ook de afvalstroom tot een minimum gebracht worden.

Door bijvoorbeeld het gebruik van verwijderbare tussenwanden kunnen grotere ruimtes later opnieuw ingedeeld worden om aan de veranderende noden wat bestemming en gebruik betreft, te kunnen voldoen. Verplaatsbare wanden kunnen ruimtes naargelang de behoefte continu aanpassen. Ook voor de buitenruimte zijn verwijderbare (erf)scheidingen nuttig.

Tijdens de ontwerpfase dient men al zo veel mogelijk rekening te houden met (technische) uitbreidingen. Zo kunnen dragende elementen overgedimensioneerd worden. Ofwel kan er voor gezorgd worden dat ze gemakkelijk aangepast en/of verstevigd kunnen worden. Het bundelen van de technische leidingen (water, elektriciteit, data) en ze toegankelijk maken voor wijzigingen is vaak onontbeerlijk.

Ook kunnen bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages een andere invulling krijgen zoals bvb. als fietsenberging, atelier of opslagplaats, op het moment dat het aantal wagens per gezin zou dalen.

Door groene parkeervakken of parkeerstroken aan te leggen kan worden ingespeeld op een variërende parkeerbehoefte en worden aanpassingswerken vermeden bij een daling van de parkeerbehoefte.

Richtlijn.

- In de beschrijvende nota wordt bij voorkeur een inventaris van gebruikte materialen en het mogelijke hergebruik ervan toegevoegd
- In het dossier moet de visie worden weergegeven die verder gaat dan het oorspronkelijke ontwerp, door aan te geven in welke mate toekomstig ander gebruik mogelijk wordt gemaakt.

3) Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving

Overweging

Elk project moet op maat gemaakt worden van de locatie. De inrichting van de ruimte is aangepast aan haar omgeving door in een stedenbouwkundig en landschapsontwerp te voorzien. Het ontwerp draagt bij aan het gebruik van proportionele volumes, gepaste materialen en het voorzien in groen, uitzichten en een goede balans en overgang tussen private en publieke ruimte. De inrichting sluit aan op de kenmerken van de omgeving en de reeds aanwezige bebouwing, door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals maatwerk en identiteit, draagkracht en proportionaliteit.

Bespreking

Bij voorkeur worden nieuwe ontwikkelingen gepland op gronden die gelegen zijn binnen de dorpskernen. Daarbuiten zijn grotere ontwikkelingen enkel gewenst op gronden die op korte afstand van de basisvoorzieningen (winkels, openbaar vervoer, basisschool, diensten) liggen of een goede multimodale bereikbaarheid hebben. Op die manier kunnen levendige woonkernen ontstaan en worden 'slaapdorpen' vermeden.

Om de impact van de projecten op de draagkracht van de omgeving te kunnen aftoetsen, kan het nuttig zijn om deze ook vast te leggen in cijfers. Woningdichtheid (aantal woningen/ha), bevolkingsdichtheid en V/T kunnen belangrijke maatstaven zijn om vergelijkingen te kunnen maken. Voor een landelijke gemeente mag de woningdichtheid geen stedelijke waarden aannemen, waardoor alle projecten die meer dan 25 woningen/ha inhouden hiervoor een goede motivering moeten geven en aantonen dat de bebouwing zo compact mogelijk gebeurt zonder dat onnodig verhard wordt.

We willen als landelijke gemeente de kleinschalige ritmiek van het dorp beschermen en versterken, ook al worden er soms grotere meergezinswoningen gebouwd. Dit kan gebeuren door bijvoorbeeld het verticaal onderverdelen van de voorgevels met uitsprongen, gebruik van verschillende materialen, hoogteverschillen, doorzichten, raamcomposities, meerdere ingangen, verschillende dakvormen, originele baksteenverbanden, lijsten of plinten, integratie van groen,...

Compacter bouwen kan ook betekenen dat eventueel hoger gebouwd kan worden dan de traditionele 2 bouwlagen met dakvolume. De discussie over het aantal bouwlagen mag de kwaliteit van het bouwproject niet in de weg staan, maar een afwijking moet wel goed gemotiveerd worden. Het behoud van de ecologische waarde van een perceel begint immers met een vermindering van het intensief ruimtegebruik of beperkt grondbeslag. Dit betekent dat er zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan. Bouwvolumes staan in verhouding tot de open ruimte die ze vrijwaren en zijn steeds afhankelijk van hun ligging (bijvoorbeeld in de dorpskern, aan belangrijke landschappen,...). Er wordt in dergelijk geval meer gerealiseerd op één plek, waardoor er plaats overblijft voor groene ruimte.

De uitsprongen uit het hellende dakvlak (de zogenaamde 'dakkapellen') dienen zich te beperken tot 2/3 van de gevelbreedte om de kleinschaligheid te benadrukken. Anders wordt dit aanzien als een bijkomende traditionele bouwlaag. Bij aaneengesloten bebouwing moeten de constructieve elementen die uitspringen uit het hellende dakvlak, 1 meter van de zijdelingse perceelsgrenzen verwijderd blijven. Het gevelvlak van de dakkapel mag niet doorlopen in het gevelvlak van het hoofdvolume. De kroonlijst van het hoofdvolume moet doorlopen. Anders wordt de dakkapel(len) aanzien als een bijkomende traditionele bouwlaag.

Kleine percelen betekenen niet per definitie minder open of groene ruimte. Bouwen in hogere dichtheden betekent dikwijls dat de private groene ruimte verminderd kan worden en vervangen worden door gemeenschappelijk en beter benut groen. Deze collectieve buitenruimte wordt ingericht

als verblijfsruimte en mag niet uitsluitend ingenomen zijn voor andere doeleinden, zoals bovengrondse parkeerplaatsen of fietsenstallingen. Deze ruimte dient door de ontwikkelaar ingericht te worden.

Private buitenruimte is nog steeds mogelijk en zelfs nuttig om de woonkwaliteit te verhogen, maar wordt in ieder geval aangevuld met collectieve ruimte. Omheinen van de private grond gebeurt hoofdzakelijk met natuurlijke erfscheidingen – liefst onder ooghoogte – om het grotere geheel visueel te ondersteunen en sociaal contact mogelijk te maken.

Voor de belevingswaarde en sociale veiligheid van de straat en het openbaar domein in het algemeen is het belangrijk dat er voldoende contact is tussen publiek en privaat domein. ‘Blinde vlekken’ in de voorgevels moeten vermeden worden en er moet voldoende beglazing gelijkvloers voorzien worden. Er dient extra aandacht te gaan naar de relatie tussen private, collectieve en publieke buitenruimte. De buitenruimte moet uitnodigen tot ontmoeting.

Het gebouw wordt ingeplant op een gepaste afstand van de terreingrenzen, rekening houdend met het bouwprofiel van de omringende bouwwerken, met het eigen bouwprofiel en met de blijvende bezonning van de naastliggende terreinen. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogte moet rekening gehouden worden met de impact op die bezonning van de aanpalende tuinen (en/of leefruimtes). Voor vrijstaande en halfopen bebouwing die gebouwd wordt langs de straatkant mag de afstand van een hoofdgebouw tot de zijdelingse perceelsgrenzen niet kleiner zijn dan 3 meter (uitgezonderd langs de kant van de gemene muur). Door het hanteren van deze minimale afstand van de perceelsgrens ontstaan er geen onbereikbare zijgevels en niet onderhoudbare restgebieden. Ook is vanuit de ramen in de zijgevels niet rechtstreeks en onmiddellijk zicht op het naastliggende perceel. De afstand van 3 meter volstaat bovendien om een volwaardige doorgang langs het hoofdvolume (bijvoorbeeld doorgang voor fietsen, wagen, vuilnis, ...) te voorzien, waarbij ook steeds een zekere groenstructuur langs het perceel kan behouden worden.

Bij ontwikkelingen in binnengebieden wordt er minstens 10 meter afstand gehouden tot de perceelsgrenzen om de inkijk in de aanpalende percelen (tuinen en woningen) te beperken.

Richtlijn

- Nieuwe ontwikkelingen gebeuren bij voorkeur op gronden die op korte afstand van de basisvoorzieningen (winkels, openbaar vervoer, basisschool, diensten) liggen of een goede multimodale bereikbaarheid hebben.
- De inrichting van de naar buiten gerichte private ruimte (o.a. verhardingen) maakt deel uit van de voorbespreking en de aanvraag.
- Bij grotere projecten dient collectieve buitenruimte te worden ingericht als verblijfsruimte en mag deze niet uitsluitend ingenomen zijn voor andere doeleinden, zoals bovengrondse parkeerplaatsen of fietsenstallingen. Deze ruimte dient door de ontwikkelaar ingericht te worden. Private buitenruimte wordt bij voorkeur beperkt ten gunste van collectieve ruimte.
- Projecten waarbij het aantal voorgestelde bouwlagen in verhouding met de bestaande omgeving groter is, moeten steeds voorbesproken worden met de gemeentelijke diensten.
- De afstanden tot de perceelsgrenzen moet voldoende groot zijn om de inkijk naar de aanpalende percelen te kunnen beperken en de bezonning niet overmatig te hinderen.
- Bij grotere projecten moet het ontwerp elementen bevatten die de landelijkheid en het kleinschalig uitzicht van het project kunnen benadrukken.

4) Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap

Overweging

De inrichting van de ruimte gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed en de karakteristieken van het landschap en zet in op een sterke identiteit door voort te bouwen op cultuurhistorische waarden. Inrichting draagt bij aan de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals (historische) gebiedskenmerken en beleving.

Bespreking

Sommige onderdelen van onze omgeving zijn zo kwetsbaar dat ze niet meer hersteld kunnen worden als ze verdwijnen en moeten daarom maximaal beschermd worden, zodat ook de volgende generaties er van kunnen genieten.

De vergunningverlenende overheid kan een gemeentelijke inventaris opstellen die bestaande waardevolle natuurlijke, cultuurhistorische of landschappelijke elementen op het terrein aanduidt als maximaal door de ontwikkelaar te behouden of beschermen en/of in de verkaveling of ontwikkeling te integreren of bevorderen elementen. Het kan ook gaan om ruimtelijk structurerende of biologisch waardevolle elementen, zoals (onder meer) voetwegen, waardevolle bomen, bomenrijen, bermen, hagen, houtkanten, aarden wallen, dijken, poelen, waterpartijen, bronnen, kwelzones, grachten, greppels, veldkapellen, bruggen, poorten, muren of dergelijke.

Als in oorsprong landelijke en groene gemeente willen wij dit kenmerk zo goed mogelijk behouden en uitspelen. De bestaande open ruimte moet zo veel mogelijk gevrijwaard worden.

Om ook bij de doorgang door de woonomgeving de verwijzing naar de groene gemeente te kunnen maken, moeten de voortuinen zo groen mogelijk gehouden worden. Er zijn geen vergunningsplichtige constructies in de voortuinstrook toegelaten. Ook verhardingen in de voortuinstrook (behalve de strikt noodzakelijke toegangen tot de woning) zijn vergunningsplichtig en worden slechts toegelaten wanneer ze maximaal 50% van de oppervlakte van de voortuin beslagen.

Het overwelfen of inbuizen van bestaande grachten kan enkel na gedocumenteerde motivatie.

Enkel bij bestaande gesloten bebouwingen zonder achteringang kunnen kleine overdekte fietsenstallingen onder bepaalde voorwaarden vergund worden in de voortuinstrook, voor zover dit niet strijdig is met andere wetgeving. Hierbij zijn de beperkte omvang en de groene inpassing een belangrijk aandachtspunt.

Richtlijn

- Panden die opgenomen zijn in de (gemeentelijke) inventaris bouwkundig erfgoed moeten in de mate van het mogelijke behouden blijven.
- In de voortuinstrook mogen enkel de strikt noodzakelijke verhardingen voor toegangen en opritten aangelegd worden en van vergunning vrijgestelde aanhorigheden zoals brievenbussen. Minstens 50% van de voortuinstrook moet met groene beplanting aangelegd en onderhouden worden.

5) Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit

Overweging

De inrichting van de ruimte versterkt de ecologische samenhang en biodiversiteit en tast de kwaliteit van de bodem niet aan. De inrichting van de ruimte draagt bij tot de versterking van het groenblauw netwerk. De inrichting draagt bij aan de biodiversiteit en de bodemkwaliteit door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals multifunctionaliteit, het versterken van de draagkracht en het ecologisch functioneren. Ook kleine groene plekken kunnen een belangrijke meerwaarde vormen in een project.

Bespreking

Groendaken dragen bij tot de biodiversiteit, de waterhuishouding en hebben een isolerend effect. Alle nieuwe daken bij nieuwbouw, uitbreiding of ingrijpende verbouwing met een helling van minder dan 15° worden bij voorkeur voorzien van een groendak. De structuur van het gebouw en de dakbedekking moeten zodanig zijn dat hierop een groendak kan worden voorzien.

Ook groene gevels kunnen bijdragen aan de ecologische waarde van het project en kunnen in het plan worden opgenomen.

Groene rustpunten vormen immers een belangrijke factor in de leefkwaliteit.

Het bouwen van woningen in ecologisch waardevolle gebieden moet vermeden worden. De voorkeur gaat uit naar het bebouwen van percelen met een lage ecologische waarde en in reeds bebouwde gebieden, waarbij het principe van kernverdichting wordt gevolgd.

Waterlopen dienen als onderdeel van een openbare ruimte in de verkaveling of ontwikkeling geïntegreerd te worden. Indien op het terrein een waterloop voorkomt die als een ruimtelijk structurerend element in de verkaveling of ontwikkeling te beschouwen is, dient deze als open waterloop behouden te worden. De waterloop kan niet afgeschaft of ingebuisd worden om de verkaveling of ontwikkeling te realiseren, ongeacht de categorie waartoe de waterloop behoort. Enkel zeer beperkte overwelvingen en verlegging van de waterloop kunnen worden toegestaan.

Bij elke nieuwe ontwikkeling is het aangewezen het dossier aan te vullen met een inventaris en een plan van de bestaande bomen, waterpartijen en struikgewassen. Tijdens de werffase worden waardevolle natuurlijke elementen en bomen fysiek afgeschermd. Bij beschadiging worden nieuwe bomen van gelijkaardige grootte en inplant aangeplant.

Een groenplan omschrijft de beoogde aanleg van de buitenruimte, inclusief de planten die voorzien zijn. Dit moet een mengeling van lage en hogere beplanting zijn en bij voorkeur streekeigen. Oog voor een pesticidenvrij ontwerp is een pluspunt net als soortbescherming en plaats voor dieren om zich te huisvesten.

Tropisch hout wordt best vermeden, tenzij er geen alternatief voorhanden is. Voorzie voor tropisch hout en voor plaatmateriaal zoals OSB-platen hout met het FSC-label (Forest Stewardship Council). Het FSC-label duidt op houtproducten die afkomstig zijn uit verantwoord beheerde bossen (zie ook www.fsc.be).

Richtlijn.

- Bij elk dossier beschrijft de nota bij voorkeur hoe het bestaande groen en water wordt geïntegreerd in de ontwikkeling. In een groenplan wordt omschreven hoe de biodiversiteit wordt bewaakt.
- Bij de aanleg worden alle platte daken bij voorkeur voorzien van een groendak.
- De bebouwde en verharde oppervlakte wordt zoveel mogelijk beperkt.

6) Klimaatbestendigheid

Overweging

De inrichting van de ruimte vermindert bij een duurzaam project de specifieke klimaatgevoeligheden (hittestress, overstromingsrisico,...) van de plek (adaptatie). Bepaalde ingrepen kunnen de watergevoeligheid van het gebied verbeteren en het overstromingsrisico verminderen. Inrichting draagt bij aan klimaatbestendigheid van de ruimte door toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals multifunctionaliteit, verhardingsbeperking en veerkrachtig inrichten.

Bespreking

De aanleg van een groendak mag de bouwheer er niet van weerhouden zonnepanelen te plaatsen of het regenwater op te vangen en te hergebruiken. Beide toepassingen zijn gelijktijdig mogelijk, mits de juiste aanleg.

Bij elke nieuwe ontwikkeling moet het dossier bij voorkeur aangevuld worden met een beschrijving van de bestaande waterhuishouding en de gevolgen van het project op deze waterhuishouding. Bouwen in overstromingsgevoelig gebied moet vermeden worden. Bijkomend moet een gedetailleerd afwateringsplan voor het ontworpen project met aanduiding van de waterbuffering toegevoegd worden.

Doordacht en zuinig omspringen met water is de regel. Er zijn verschillende systemen die dit toelaten, zoals waterbesparende kranen en toestellen. Dit zorgt tevens voor een grote kostenbesparing voor de bewoners.

Nuttig hergebruik van regenwater voor bijvoorbeeld het spoelen van toiletten, het sproeien van de tuin of het wassen van de wagen blijft steeds de voorkeur wegdragen boven het simpelweg afvoeren van het overtollige regenwater. Pas in tweede instantie – wanneer de hemelwaterput vol is – kan het overtollige regenwater afgevoerd worden naar een infiltratievoorziening op het eigen terrein. Bij voorkeur wordt een natuurlijk infiltratiesysteem voorzien (wadi of infiltratieveld).

In veel gevallen is het opvangen van hemelwater onvoldoende om in alle behoeftes te voorzien waarbij drinkwaterkwaliteit niet vereist is. Er kan zelfs geopteerd worden om grijs water te hergebruiken. Grijs water is licht verontreinigd afvalwater afkomstig van wasmachine, bad/douche en kranen. Grijs water kan na zuivering hergebruikt worden voor het toilet, de was en de tuin. Voor de zuivering zijn verschillende systemen mogelijk, gaande van compacte technische installaties tot extensieve technieken op basis van planten (bv. rietvelden).

Het gebruik van opgepompt grondwater is niet aangewezen.

Het hitte-eilandeffect kan worden beperkt of teruggedrongen door bijvoorbeeld het plaatsen van vegetatie, het aanbrengen van waterpartijen, het gebruik van reflecterende materialen en/of het beperken van warmte-absorberende materialen en kleuren.

Verhardingen zijn alle bodembedekkingsmaterialen en -behandelingswijzen die op de bodem worden aangebracht en die in de meeste gevallen het grondoppervlak hard en minder waterdoorlatend maken; hierbij horen ook dolomiet, grastegels, rubberen matten, klinkers, kasseien,... Verhardingen mogen niet overgedimensioneerd zijn.

Alle verhardingen worden bij voorkeur uitgevoerd in waterdoorlatende materialen of kleinschalige materialen met brede voeg. Ook de fundering moet waterdoorlatend zijn bij het gebruik van dergelijke

materialen. Er wordt immers gestreefd naar natuurlijke infiltratie op het eigen terrein. Hiervan kan enkel afgeweken worden omwille van milieutechnische redenen of stabiliteitsredenen.

Hoogstammige bomen hebben een belangrijke meerwaarde wat betreft temperatuurbeheersing en CO₂-opname. Zij mogen niet zomaar verwijderd worden en dienen steeds vervangen te worden (indien mogelijk opnieuw door hoogstammige bomen). Het voorzien van nieuwe hoogstammige bomen in het project is een pluspunt.

Mobiliteit zorgt wereldwijd voor 13,1% van de uitstoot aan broeikasgassen. De druk van het overheersende autoverkeer weegt op het vlak van veiligheid, gezondheid, leefbaarheid, autonomie van kinderen, ouderen,... Het toenemende autoverkeer komt daarbij paradoxaal genoeg steeds minder tegemoet aan de mobiliteitsbehoeftes omwille van de stijgende congestie. De nood aan een grondige omslag naar een duurzame mobiliteit (sociaal, ecologisch en economisch) is al langer erkend. Duurzame mobiliteit wordt dikwijls samengebond tot het volgende principe: er wordt voorrang gegeven aan de voetgangers (Stappers), fietsers (Trappers) en collectief vervoer (Openbaar vervoer). Pas daarna komt Privé-vervoer (auto). Kiezen voor een goed bereikbare bouwplaats is de eerste en meest doorslaggevende maatregel, die wordt beoordeeld voor fietsers, stappers en het openbaar vervoer. Er moet benadrukt worden dat de bewoners eerst de fiets moeten 'tegenkomen' en pas nadien de auto. Hierdoor wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

Richtlijn

- Klimaatbestendigheid is het uitgangspunt bij elke bouwaanvraag, waarbij rekening gehouden wordt met o.a. de waterhuishouding, verhardingen en groenaanleg.
- De inrichting bewaart maximaal de onverharde toestand en omschrijft de toekomstige interne en externe waterhuishouding.
- Verhardingen worden zo veel mogelijk beperkt.
- Voor grotere projecten wordt bij voorkeur een uitgewerkt groenplan en mobiliteitsplan opgemaakt.

7) Energetische aspecten

Overweging

Door het bewust kiezen van bepaalde bouwvormen, oriëntatie en materialen, zorgt men voor minder energieverbruik en kan er dus energieneutraal gebouwd en geleefd worden, zonder in te boeten aan comfort. De inrichting draagt bij aan energiezuinigheid door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals energieneutraal bouwen en leven. De inrichting van de ruimte gaat uit van de klimaatdoelstellingen. De productie, opslag en distributie van hernieuwbare energie moet geoptimaliseerd worden.

Bespreking

Energie besparen begint niet bij het plaatsen van zonnepanelen op het dak van je woning, maar bij het beperken van de energiebehoefte. Het (ver)bouwen van een energiezuinige woning begint bij het ontwerp en een goede bouwschil: zorg voor een energiezuinige basis, de rest volgt wel. Meer comfort met minder energie, dat is het streefdoel. Basisprincipe is de 'trias energetica':

Stap 1: voorkom onnodig energiegebruik

Stap 2: gebruik hernieuwbare energiebronnen

Stap 3: gebruik eindige energiebronnen optimaal

Rationeel energiegebruik begint bij het beperken van de energiebehoefte. Zorg al van in de fase van de haalbaarheidsstudie voor een energiezuinige basis, zowel voor nieuwbouw als voor verbouwingen.

Voorzie een zo efficiënt mogelijk isolatiepakket in de verschillende bouwdelen. Streef naar passiefhuiswaarden. Compact bouwen betekent meestal ook energiezuiniger bouwen. Er moet gestreefd worden naar CO₂-neutraliteit.

Warmtewinst door natuurlijke bronnen dient optimaal ingezet te worden. Het voorzien van zonnepanelen, zonneboiler of warmtepomp wordt sterk aangeraden. Bij grotere ontwikkelingen wordt bij voorkeur gewerkt met een collectief energie- of verwarmingssysteem. Beschikbare restwarmte in de omgeving (industriële afvalwarmte, warmte van een naburig datacentrum) mag als een hernieuwbare bron beschouwd worden.

De oriëntatie van de woningen kan een belangrijke invloed hebben op het energiepeil en het wooncomfort. Dit kan meegenomen worden in de beoordeling van het project. Door woningen en/of daken goed te oriënteren naar de zon, kan maximaal gebruik gemaakt worden van zonnewarmte bij de verwarming van een woning. Door de leefruimte goed te oriënteren kan deze ook gratis genieten van de lichtinval. Hierdoor wordt de behoefte aan kunstverlichting gereduceerd. Door te zorgen voor goed geïsoleerde woningen, kan het energieverbruik verder beperkt worden, waardoor ook de luchtverontreiniging (en de verwarmingskost) zal teruggedrongen worden. Een groendak isoleert extra goed en houdt de woning warm in de winter en koel in de zomer. Zonneweringen kunnen slim geplaatst worden. Zo is er ook geen koelinstallatie noodzakelijk. Ook het materiaal- en kleurgebruik kan een invloed hebben op de energetische aspecten. Zo'n milieuvriendelijke maatregelen gaan hand in hand met het optimaal gebruik van de ruimte. Zo is een rijwoning of gestapelde woning altijd energiezuiniger dan een vrijstaande woning omdat het warmteverlies door buitenmuren veel kleiner is.

De verlichting van de gebouwen en de publieke (buiten)ruimten wordt opgevat met oog op het beperken van het energiegebruik (duurzaamheidsprincipes) en het voorkomen van lichtpollutie.

Richtlijn

- Elke bouwaanvraag omschrijft hoe rationeel energiegebruik optimaal wordt toegepast in de bouwvorm, de oriëntatie, gebruikte materialen en energieverbruik.
- Voor elke nieuwbouw, herbouw of grondige verbouwing moet het E-peil voldoen aan de geldende normen.

8) Gezondheid

Overweging

Blootstelling aan luchtvervuiling en geluidhinder moet zo veel mogelijk vermeden worden om gezondheidsrisico's te beperken. De inrichting draagt bij aan gezondheid door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals veiligheid en mogelijkheid tot bewegen en spelen. Door een locatie meer beweeg- en speelvriendelijk in te richten kan de ruimte ook intenser beleefd worden.

Bespreking

Groendaken zorgen voor een filtering van het fijn stof en zijn dus ook in dit hoofdstuk een belangrijke maatregel.

Ook voor de woningen zelf moet nagegaan worden of deze het nodige comfort en levenskwaliteit bieden.

Voor de leefruimtes worden geen minimale oppervlaktes voorzien. Immers bij gemeenschappelijk en collectief gebruik van bepaalde ruimtes zoals berging, wasruimte, ontmoetingszaal, speelruimte,... kunnen de private wooneenheden compacter uitgevoerd worden zonder dat aan leefcomfort ingeboet wordt. Integendeel, dergelijk collectief gebruik kan de leefkwaliteit zelfs ten goede komen en het project in waarde doen stijgen.

De leefbaarheid van een woning wordt o.a. beïnvloed door het akoestisch comfort: hierbij wordt vooral het beperken van geluidshinder bedoeld, zowel van aanpalende ruimtes/panden als van omgevingsgeluiden (autoverkeer, treinverkeer). Er kunnen bvb. akoestische roosters geplaatst worden. Het indelen van de woningen en het plaatsen van gebouwen of bomen kan ook een belangrijke invloed op het akoestisch comfort hebben. Het gebruiken van geluidsabsorberende materialen kan er voor zorgen dat er binnen het project 'stille zones' (zowel binnen als buiten) kunnen worden gecreëerd waar mensen tot rust kunnen komen.

(Gemeenschappelijke) moestuinen kunnen zorgen voor biologische en milieuvriendelijk geteelde voedingsgewassen.

In grotere projecten kan ook een eigen 'afvalsorteerstraat' voorzien worden na overleg met de gemeentelijke diensten.

Voor de (materiaal)keuze van een septische put kan rekening gehouden worden met bereikbaarheid en inhoud (inhoud in overeenstemming met het aantal bewoners). Bij meerdere perceelsgebonden woningen die tegelijkertijd worden opgetrokken, wordt elke woning best voorzien van een aparte septische put. Bij meergezinswoningen met gemeenschappelijke delen kan een gemeenschappelijke septische put voorzien worden. Vermijd geurhinder door het voorzien van de verluchting van de septische put en de standleidingen op voldoende afstand van (dak)ramen, ramen van burens, afvoeren van dampkappen en andere verluchtungsmonden. De aansluitingen van de riolering worden altijd gedaan overeenkomstig de bepalingen van de betrokken rioolbeheerder .

Richtlijnen

- Bij een aanvraag voor het opsplitsen van een bestaande woning met een verhoging van het aantal woonegelegenheden, het samenvoegen van twee of meer woningen met verhoging van het aantal woonegelegenheden, het herbouwen van een bestaande woning, de nieuwbouw van woningen en het omvormen van een gebouw tot woonegelegenheden gelden volgende normen voor de inrichting van nieuwe woonegelegenheden als minimale woonkwaliteit:

- De vrije hoogte tussen de vloer en plafond van de woonkamer, de keuken en de slaapkamer mag niet lager zijn dan 2,40 meter. Bij leefruimtes onder schuin dak moet de helft van de kamer een plafond hebben dat hoger is dan 2,40 meter. De vrije hoogte van lokalen in de woning heeft immers een grote invloed op de bruikbaarheid en de ruimtelijkheid van de lokalen.
- De aanwezigheid van voldoende natuurlijk licht is erg bepalend voor het woonklimaat. De woonkamer, de keuken en de slaapkamer(s) moeten het daglicht ontvangen.
- De leefruimten en slaapruimten moeten voorzien zijn van voldoende verluchtingsmogelijkheden.
- De site dient vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers en fietsers.
- Elke meergezinswoning beschikt over een afzonderlijke (gemeenschappelijke) ruimte voor opslag van huisvuil en afvalsortering, die voldoende groot is en verlucht wordt, zodat de bewoners de gescheiden afvalsortering volgens de geldende regels kunnen opslaan. De minimale vloeroppervlakte bedraagt 1 m² per woongelegenheden in een meergezinswoning. Ook bij ontwikkelingen met groepswoningbouw moet voldoende ruimte voor afvalsortering en -berging voorzien worden. Bij voorkeur wordt ook een compostplaats voorzien in de tuin.
- Bouwplaatsen dienen aangesloten te worden op een waterzuiveringsinfrastructuur overeenkomstig het goedgekeurde zoneringsplan (riolering of IBA, bij voorkeur collectief)
- Het is verplicht om gescheiden afvoerleidingen voor hemelwater en afvalwater te voorzien, zelfs als de bouwplaats nog niet over een gescheiden rioleringstelsel beschikt.
- Bij het ontwikkelen van een project moeten er wel de nodige veiligheidsmaatregelen genomen worden. Omwille van brandweertechnische eisen moet rekening gehouden worden met volgende bepalingen:
 - De horizontale afstand tussen de tegenover elkaar liggende gevels van twee woningen bedraagt minimum 6 meter. Een zekere afstand tussen de gebouwen zorgt bovendien voor een betere luchtcirculatie en afvoer van vervuilende stoffen.
 - Elke woning moet steeds via een openbare of privé-weg bereikbaar zijn. De wegconstructie moet ongeacht de weersomstandigheden toelaten dat in de nabijheid van de woning de opstelling en de bediening van het materiaal voor brandbestrijding en redding gemakkelijk uitvoerbaar is.
 - Er kan afgeweken van de vorige paragrafen door de vergunningverlenende overheid na een eensluidend advies van de brandweer.

9) Inclusief samenleven

Overweging

De inrichting van de ruimte geeft alle groepen in de samenleving toegang tot een comfortabele woning, groen, publieke ruimte en basisvoorzieningen. De inrichting draagt bij aan inclusief samenleven door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals toegankelijkheid en doelgroepgeschiktheid.

Bespreking

Een integraal toegankelijke leefomgeving, fysiek en mentaal, is een basisrecht, en vormt de sleutel tot een volwaardige maatschappelijke integratie en participatie van iedereen. Integrale toegankelijkheid van de leefomgeving betekent dat alle voorzieningen, gebouwen en open ruimten effectief bereikbaar, begrijpelijk, toegankelijk en bruikbaar zijn voor iedereen. Iedereen moet deze bovendien op een onafhankelijke en gelijkwaardige manier kunnen gebruiken.

Bij een ontwikkeling is een diversiteit in het woonaanbod gewenst. Onder diversiteit verstaan we woningen met een variatie van 2-3-4-5 slaapkamers, maar ook typologische variaties zoals kangoeroewoningen, assistentiewoningen, levenslang wonen, starterswoningen,... Alle soorten gezinsvormen moeten een plaats kunnen krijgen. Het voorzien van een aantal sociale woningen is een pluspunt.

In elke ontwikkeling van meer dan 5 eengezinswoningen dient er voldoende groenruimte voorzien te worden als openbare of gemeenschappelijk ontmoetingsruimte en/of speelruimte.

De publieke ruimten moeten zowel door bewoners als door bezoekers als veilig ervaren worden. Een sterke visuele relatie tussen de activiteiten in de gebouwen en de openbare ruimte verhoogt de betrokkenheid en de sociale controle.

In onze gemeente is mobiliteit een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe ontwikkelingen moeten goed bereikbaar zijn via verschillende modi en bovendien de reeds aanwezige woonkernen niet overmatig belasten wat verkeer betreft.

Groepsparkeerders genieten de voorkeur bij grotere ontwikkelingen. Parkeren wordt liefst opgelost vanaf de toegang van de site en dicht bij de openbare weg, zodat de woonomgeving zelf zo veel mogelijk autoluw kan gemaakt worden. Parkeren voor bewoners gebeurt dan bij voorkeur ondergronds. Inname van openbare parkeerterrein moet worden vermeden, ook voor bezoekers. Het parkeren moet zo veel mogelijk uit het straatbeeld verdwijnen.

Maaiveldparkeren los van de woonvolumes gebeurt bij voorkeur geclusterd in groepen van minimum 5 plaatsen met maximale groene integratie. Autodelende initiatieven kunnen extra parkeerterrein beperken. Bewonersparkeren kan eventueel onder carports met minimale verticale ondersteuning (transparantie) en terugspringend ten opzichte van de voorgevels zodat zij geen prominente plaats innemen in het straatbeeld. Garageboxen zijn niet aangewezen, omdat deze in de praktijk dikwijls andere functies (bijvoorbeeld berging) krijgen.

Indien het niet mogelijk is de vereiste parkeerplaatsen op het bouwperceel zelf in te richten, kan toch een omgevingsvergunning worden afgegeven wanneer de aanvrager het bewijs levert dat hij op een ander perceel, gelegen binnen een wandelafstand van 200 meter (te rekenen van deur tot parkeerplaats) de nodige eigen parkeerplaatsen kan en zal laten aanleggen of bouwen. Deze afstand tussen woning en parkeerplaats kan zelfs het fietsen of te voet gaan stimuleren, maar moet wel realistisch blijven. Het parkeren mag nooit afgewenteld worden op de reeds bestaande publieke ruimte (bijvoorbeeld op straat). De parkeerdruk heeft immers een negatieve impact op leefbaarheid van de buurt. Daarom gaat de voorkeur, na ondergronds parkeren, uit naar geclusterd parkeren.

Onverminderd de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning kan de vergunningverlenende overheid vragen om het aanvraagdossier voor nieuwbouw of verbouwingswerken aan te vullen met een mobiliteitseffectenrapport voor de projecten met een sterke impact op de mobiliteit.

De vereisten waaraan dit rapport moet voldoen, zijn vastgelegd in de bijlage 1 gevoegd bij deze richtlijnen.

In smalle straten kan de vergunningverlenende overheid de uitsprongen beperken of volledig verbieden. Smalle straten zijn straten waar de tegenoverliggende voorgevelbouwlijnen zich op 8 meter of minder van elkaar bevinden of kunnen bevinden.

Een goed project is een gedragen project, dat vooraf is afgetoetst bij en gecommuniceerd naar de burens. Hiermee worden bouwheer en architect gestimuleerd om een open communicatie te voeren over de invloed van het project op de omgeving en kan het zo misschien zelfs voorzien in de lokale behoeften van de buurt.

Richtlijn

- De woningcomplexen moeten overeenkomstig de geldende wetgeving voldoende toegankelijk zijn en beschikken bij aparte woongelegenheden gespreid over meer dan 2 bouwlagen over een lift.
- De gemeenschappelijke ruimtes moeten toegankelijk zijn voor mensen met een beperking of voor kinderwagens.
- Gesloten garages die buiten het volume van de woning vallen worden niet toegestaan.
- Bij het bouwen van een eengezinswoning wordt getracht een fietsenberging te voorzien.
- Iedere nieuwe meergezinswoning of groepswoningbouwproject, ongeacht het aantal woongelegenheden, beschikt over een afzonderlijke, voldoende ruime (gemeenschappelijke) bergruimte voor fietsen. De (gemeenschappelijke) bergruimte voor fietsen moet vanaf de openbare weg en vanuit de woningen goed toegankelijk zijn.
- Tot op een hoogte van 2,50 meter boven het peil van het trottoir of van de openbare weg mogen geen constructieve elementen uitspringen voorbij de rooilijn.
- Boven deze hoogte mogen constructieve elementen maximum 60 cm uitspringen voorbij de rooilijn, en moeten zij minimum 60 cm (horizontaal gemeten) van de trottoirrand verwijderd blijven.
- Bij aaneengesloten bebouwing moeten de constructieve elementen die uitspringen voorbij de rooilijn, minstens 60 cm van de zijdelingse perceelsgrenzen verwijderd blijven.
- Elke woning moet voldoende parkeerplaatsen ter beschikking hebben. Het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is, dient gemotiveerd te worden in de aanvraag, waarbij kan rekening gehouden worden met ligging, type van de woning(en), doelgroep, deelsystemen, nabijheid van openbaar vervoer,...
- Elk groter woningcomplex voorziet voldoende (bij voorkeur ondergrondse) parkeerruimte voor alle voertuigen; in tweede orde wordt geöpteerd voor bovengrondse geclusterde parkeerruimte, met uitrusting voor opladen van elektrische fietsen en auto's.
- Voor grotere projecten wordt bij voorkeur een communicatie naar en met de buurt opgestart.

10) Economische vitaliteit

Overweging

De inrichting draagt bij aan de economische vitaliteit door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals ontwikkelingsmogelijkheden voor economische sectoren.

Bespreking

De mogelijkheid om een economische functie uit te oefenen in de woning heeft gunstige effecten op onder andere de mobiliteit, het buurtleven, professionele mogelijkheden,... Het veronderstelt een ruimte die ofwel autonoom vanaf de straat bereikbaar is, ofwel enkel via een gemeenschappelijke circulatie is te bereiken.

Er kunnen in elk project dat op korte afstand van de dorpskernen gelegen is en voldoende bereikbaar is via andere modi dan de wagen mogelijkheden gecreëerd worden voor ondernemerschap (diensten, vrije beroepen, zelfstandigen, horeca, ateliers, seminarieruimtes, kantoren, handel, gemeenschapsvoorzieningen, recreatie, moestuinieren,...). De inrichting van de ruimte zowel binnen als buiten de gebouwen kan voorzien in een toegankelijkheid voor het economisch functioneren. Monofunctionaliteit moet zo veel mogelijk vermeden worden.

Uiteraard moeten vervuilende en hinderlijke activiteiten vermeden worden binnen de leefomgeving.

Richtlijn

- In een woonzone worden alleen economische activiteiten vergund die aansluiten bij woonbehoeften en geen hinder veroorzaken naar de leefomgeving.
- Voldoende parkeerplaatsen dienen bij inplanting te worden voorzien.

BIJKOMENDE LASTEN EN VOORWAARDEN

Om de openbare wegenis voldoende breed te kunnen maken en alle voorzieningen te kunnen aanleggen, kan het noodzakelijk zijn om het openbaar domein ('rooilijn') te verbreden. Voor gemeentelijke wegen in en naar de woonkernen wordt standaard een breedte van 12 of 13 meter voorzien. De grond binnen deze 'ontworpen rooilijn' moet aan de gemeente overgedragen worden op eerste verzoek.

Volgende aanvragen zullen vrijgesteld worden van het opleggen van de gratis grondafstand:

- Meldingen of gelijkwaardig (bv. veranda tot 40m², verbouwingen van individuele appartementen in een meergezinswoning voor zover de aanvrager niet beschikt over alle aandelen in de mede-eigendom)
- In principe van vergunning vrijgestelde handelingen (bv. oprichten van carports kleiner dan 40m², houten tuinhuisen kleiner dan 40m², zwembaden, siervijvers, verhardingen tot 40m², schuilhok tot 40m², zonnepanelen, erfscheidingen)
- Gevelwijzigingen zonder volumevermeerdering (incl. plaatsen van isolatie)
- Reclameborden
- Kappen van enkele bomen
- Bestemmingswijziging zonder verbouwingswerken of vermeerdering van het aantal woongelegenheden
- Beperkte dakkapellen en veluxen
- Slopen van gebouwen en constructies

Voor grotere opbrengst-dossiers, namelijk meergezinswoningen en groepswoningbouw vanaf 3 woongelegenheden en verkavelingen zullen de kosten betaald worden door de aanvrager. In de andere gevallen door het gemeentebestuur.

Toepassingsgebied

De krachtlijnen in de visie zijn behoudens andersluidende bepalingen van toepassing op het volledig grondgebied van de gemeente Ranst, voor zover de goedgekeurde plannen van aanleg (BPA's), ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) en/of niet vervallen verkavelingen geen afwijkende voorschriften terzake bevatten.

Deze richtlijnen zijn niet van toepassing indien ze strijdig zijn met hogere vigerende wetgeving.

Afwijkingen op de richtlijnen kunnen enkel toegestaan worden door de vergunningverlenende overheid op gemotiveerd besluit en na overleg met de gemeentelijke diensten. Uit de motivering en het onderzoek dat eraan voorafgaat, dient te blijken dat de beoogde minimale woonkwaliteit door de afwijking niet geschaad wordt.

BIJLAGE: INHOUDELIJKE VEREISTEN VOOR EEN MOBILITEITSEFFECTENRAPPORT

Een mobiliteitseffectenrapport bevat de volgende onderdelen :

1. Beschrijving van het huidig bereikbaarheidsprofiel

Beschrijving van hoe de site, waar het bouwproject wordt ingeplant, momenteel bereikbaar is en dit zowel voor de auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger. Daarbij worden de knelpunten inzake bereikbaarheid en de verkeersintensiteit op de toeleidende wegen en kruispunten in kaart gebracht.

2. Verkeersgeneratie

Een beschrijving van de verkeersgeneratie van de site aan hoeveel verkeer deze site door het bouwproject bijkomend zal aantrekken. Dit geldt zowel voor personenverkeer als voor goederenverkeer (indien toepasselijk). Deze gegevens moeten voor het personenverkeer worden gespecificeerd naar werknemers en bezoekers en naar spits- en dalperioden.

De maatgevende momenten (ontwerpdag, ontwerpuur) moeten worden beschreven. Bij de bepaling van de ontwerpdag en het ontwerpuur zijn een aantal elementen van wezenlijk belang: in eerste instantie vormen de mobiliteitseffecten van het project altijd een surplus, ze komen bovenop de bestaande verkeersintensiteiten op de huidige verkeersinfrastructuur. M.a.w. bij het bepalen van de gevolgen van een dergelijk project moet telkens worden nagegaan in hoeverre de piek- en dalperiodes ervan (al dan niet) corresponderen met het gewone dagelijkse verkeer, dat evenzeer piek- en dalperiodes kent; wat de invloed van het project zelf betreft kan voor het ontwerpuur in de piek niet éénduidig één enkel tijdstip worden aangeduid, omdat er een uitgesproken verschil is in de pieken van het toekomstig verkeer en die voor het wegvrijdend verkeer. M.a.w. er moet zowel voor het toekomstig als het vertrekkend verkeer een aparte spitsperiode worden onderzocht, per rijrichting; indien nodig moet er een onderscheid gemaakt worden tussen reguliere en uitzonderlijke pieken n.a.v. speciale evenementen; het bouwproject zelf kan, zoals eerder beschreven, een aantal onderdelen omvatten die naar verkeersgeneratie en –attractie verschillend van aard zijn. Bovendien kan het voorkomen dat de verschillende bestanddelen zelf ook verschillende piekmomenten kennen t.o.v. elkaar. Op basis van de aanduidingen van ontwerpdag en -uur wordt de verkeersgeneratie bepaald.

3. Keuze van de vervoerswijze

In de berekening van de keuze van vervoerswijze wordt het aantal verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerswijzen en dit volgens beredeneerde aannames. Ook hier moet – indien van toepassing – een onderscheid gemaakt worden naar de verschillende onderdelen van het project toe.

4. Te verwachten effecten op het vlak van verkeer

De verwachte mobiliteit als gevolg van het project geeft aanleiding tot een bepaalde wegvak- en lijnbelasting en een bepaalde parkeerbehoefte. Deze belastingen en de parkeerbehoefte (zie ook punt 6) moeten getoetst worden aan de toekomstige capaciteiten en ruimtelijke mogelijkheden. Er moet expliciet nagegaan worden waar er problemen dreigen te ontstaan qua capaciteit in het netwerk.

Ook de impact op de verkeersleefbaarheid in de (woon)omgeving van het project moet worden nagegaan.

Op basis van dit onderzoek, wordt het ontsluitingsconcept voor de site vastgelegd. Wanneer bijv. kruispunten dreigen vast te lopen, zal men hier expliciet onderzoeken en gedetailleerd weergeven welke maatregelen dienen te worden genomen om de berekende impact te milderen dan wel weg te werken (bijv. voorstel van andere kruispuntindeling, voorstel van andere lichtenregeling).

Er moet worden aangegeven wanneer blijkt dat de impact zodanig is, dat op geen enkele manier de verkeersimpact aanvaardbaar kan worden gehouden.

5. Parkeren

Een raming van de parkeerbehoefte voor het bouwproject moet worden opgemaakt, opgesplitst naar de verschillende functies en rekening houdend met het feit dat pieken veroorzaakt door verschillende activiteiten mogelijk kunnen samenvallen. Ook de behoefte aan fietsstallingen wordt hier berekend.

6. Duurzaamheidstoets

In deze toets zal worden nagegaan welke maatregelen de bouwheer zal nemen, opdat het gebruik van de duurzame vervoerswijzen zou toenemen. Enkele mogelijkheden zijn (naargelang het project): verbeteren van de fietsverbindingen, autoluw maken van de site, inbandige fietsaccommodatie, inleggen van een shuttle naar knooppunten van openbaar vervoer, opzetten van een carpoolcampagne, deelwagensysteem, enz...

7. Sensitiviteitstoets

In deze laatste fase wordt aangegeven welke de gevolgen kunnen zijn van de variaties in aannames (bijv. andere verdeling spits/dal, andere verdeling van herkomst van het verkeer). Bedoeling is om na te gaan of variaties in aannames, alsnog zorgen voor een ander beeld qua belastingen en zo de oorspronkelijke resultaten van de mobiliteitseffectenrapport kunnen vertekenen.