

Provincie
Arrondissement
Stad
Dossiernr:

Limburg
Tongeren
Bilzen
07267.12A

19 januari 2009

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Woonwagenvak"

Toelichtingsnota – stedenbouwkundige voorschriften

Opdrachtgever:

Stad Bilzen

Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen



Libost-Groep nv. Ontwerp- en adviesbureau

Vestiging Hasselt
Herckenrodesingel 101 3500 Hasselt
tel: 011/26.08.70 fax: 011/26.08.80
email: infra@libost-groep.com

afdeling ruimtelijke planning

Vestiging Vlaams Brabant
Domeinstraat 11A 3010 Kessel-Lo
tel: 016/89.34.40 - fax: 016/89.57.83
email: vlaamsbrabant@libost-groep.com

Revisie	Opmerking	Datum
A	Aanzet voorontwerp	19 november 2007
B	Voorontwerp	14 december 2007
C	Voorontwerp plenair overleg	28 april 2008
D	Ontwerp voorlopige vaststelling	10 juni 2008
E	Openbaar onderzoek	14 juli 2008
F	Definitieve vaststelling	19 januari 2009

	Naam	Handtekening	datum
Opgemaakt Ruimtelijke planner	Arch.ass./stbk. An Jamers		19 januari 2009
Geverifieerd projectleider	I.ar./stbk. Lotte Poncelet		19 januari 2009
Vrijgegeven afdelingshoofd	I.ar. /stbk. Peter Govaerts		19 januari 2009

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Woonwagenpark"

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad om gevoegd te worden in de beraadslaging in zitting van 8 juli 2008.

De secretaris,

De burgemeester,

Kristien Schoofs

Johan Sauwens

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van: 9 augustus 2008 tot en met 7 oktober 2008.

De secretaris,

De burgemeester,

Kristien Schoofs

Johan Sauwens

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad om gevoegd te worden in de beraadslaging in zitting van 3 februari 2009.

De secretaris,

De burgemeester,

Kristien Schoofs

Johan Sauwens

Inhoudsopgave

TITEL I: TOELICHTINGSNOTA6

1 Inleiding.....6

 1.1 Aanleiding tot de opmaak van het uitvoeringsplan6

 1.2 Geografische situering6

2 Ter uitvoering van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Stad Bilzen (B.S. 7 juli 2006)7

 2.1 Richtinggevende bepalingen GRS Bilzen7

 2.2 Bindende bepalingen GRS Bilzen7

3 Bestaande feitelijke en juridische toestand.....8

 3.1 Bestaande juridische toestand.....8

 3.212

 3.3 Bestaande feitelijke toestand.....13

 3.3.1 Bebouwingsstructuur.....16

 3.3.2 Groenstructuur.....16

 3.3.3 Verkeersstructuur16

 3.4 Fotoreportage17

4 Knelpunten en potenties.....18

 4.1 Knelpunten – bedreigingen.....18

 4.2 Potenties – kansen18

5 Gewenste Ruimtelijke Structuur.....19

 5.1 Visie19

 5.2 Doelstellingen19

6 Inrichtingsschets.....20

 6.1 Woonwagens rond centraal plein.....20

7 Watertoets.....20

 7.1 Decreet IWB20

 7.2 Beoordeling20

 7.3 Watertoetskaarten.....20

 7.3.1 Risicozones voor overstromingen20

 7.3.2 Erosiegevoelige gebieden20

 7.3.3 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden20

 7.3.4 Hellingenkaart.....20

 7.3.5 Infiltratiegevoelige bodems.....20

 7.3.6 Overstromingsgevoelige gebieden.....20

 7.3.7 Winterbeddingskaart20

8 Veiligheidsrapportering20

9 Ruimtebalans20

10 Lijst met op te heffen voorschriften binnen de grenzen van het RUP20

TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN.....20

1 Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones20

 Artikel 1. Zone voor residentieel woonwagenterrein.....20

Artikel 2. Buffer (overdruk).....	20
Artikel 3. Toegang (indicatieve aanduiding in overdruk)	20
Artikel 4. Verbinding voor langzaam verkeer (indicatieve aanduiding in overdruk).....	20
Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan.....	8
Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen	8
Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Landschapsatlas	8
Kaart 4: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen	8
Kaart 5: Bestaande feitelijke toestand: Topografische kaart.....	13
Kaart 6: Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto.....	13
Figuur 1: Geografische situering van het plangebied.....	6
Figuur 2: Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte 1: kleinstedelijk gebied Bilzen	7
Figuur 3: Synthese bestaande feitelijke toestand op meso-niveau	16
Figuur 4: Risicozones voor overstromingen (bron: GIS-Vlaanderen)	20

TOELICHTINGSNOTA

TITEL I: TOELICHTINGSNOTA

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT DE OPMAAK VAN HET UITVOERINGSPLAN

In de bindende bepalingen van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Bilzen wordt opgenomen dat er een RUP dient opgemaakt te worden voor het oprichten van een woonwagenterrein.

In het GRS werden twee mogelijke locaties voorgedragen:

- geïntegreerd op het industrieterrein Genk-Zuid, ter hoogte van de Deense Wijerstraat,
- binnen de door de provincie voorgestelde afbakening van het kleinstedelijk gebied: terrein tussen Intercompost en de E313.

De stad heeft op verschillende locaties pogingen ondernomen om een woonwagenterrein in te planten:

- De locatie aan de Grensstraat (een perceel dat eigendom is van de stad Genk, doch op Bilzers grondgebied ligt) was een mogelijkheid. Deze locatie kwam in aanmerking vóór de opmaak van het GRS. Hiervoor is door de stad Genk een bouwaanvraag ingediend, doch bij het openbaar onderzoek waren er meer dan 1000 bezwaarschriften (1079 om precies te zijn). Uiteindelijk werd voor deze locatie een weigering door stedenbouw afgeleverd op 12 oktober 2005, waardoor deze piste definitief verlaten moest worden.
- Een tweede locatie was op het industrieterrein van Genk Zuid, aan het einde van de Deense Wijerstraat. Deze locatie werd ook opgenomen in het ontwerp GRS als mogelijke locatie, doch dit is bij de definitieve goedkeuring van het GRS uitgesloten door de Bestendige Deputatie. In het besluit van de BD dd. 21-06-2006 over de goedkeuring van het GRS werd de mogelijke inplantingsplaats van een woonwagenterrein op het regionaal bedrijventerrein Genk-Zuid uitgesloten. Het regionaal bedrijventerrein Genk-Zuid is onderdeel van het Economisch Netwerk Albertkanaal en van strategisch belang binnen dit Vlaams project. Het is daarom niet wenselijk om hier een woonwagenterrein in te planten.
- Hierdoor bleef in het GRS nog maar één locatie over, namelijk deze aan de Eikaart. Voor deze locatie heeft de stad Bilzen een tijdelijke vergunning aangevraagd op 1 juni 2006 (een definitieve vergunning kon niet aangevraagd worden omdat het terrein in een niet-geëigende zone lag). Door stedenbouw werd een weigering afgeleverd op 22 december 2006.

Omdat een 7-tal woonwagens vanuit Genk dringend geherlocaliseerd moesten worden, is er ondanks het feit dat er geen stedenbouwkundige vergunning was, toch met de meest dringende werken begonnen om deze mensen een enigszins leefbaar onderkomen te geven. De werken bestonden uit het verharden van een deel van het terrein met kiezelverharding, zodat de woonwagens een droge en stevige ondergrond hadden om op geplaatst te worden¹. Verder werd ook gestart met het aanleggen van een aantal nutsvoorzieningen, zodat de bewoners zouden kunnen beschikken over elektriciteit en stromend water. Omdat er nog geen sanitaire cellen gebouwd werden, werd er voorlopig een sanitaire wagen geïnstalleerd om aan de meest dringende noden te voldoen.

Er werd geen PV opgemaakt voor deze werken; ze worden gedoogd door het Vlaams Gewest omdat de locatie in het GRS opgenomen is als locatie voor de inrichting van een woonwagenterrein en de procedure voor de opmaak van het RUP lopende is.

1.2 GEOGRAFISCHE SITUERING

Het plangebied beslaat 0,7 ha en situeert zich op ongeveer 2 km ten zuidwesten van de stadskern van Bilzen. De autosnelweg E313 grenst aan het plangebied in het zuidwesten en vormt tevens de grens met de gemeente Hoeselt.

Figuur 1: Geografische situering van het plangebied



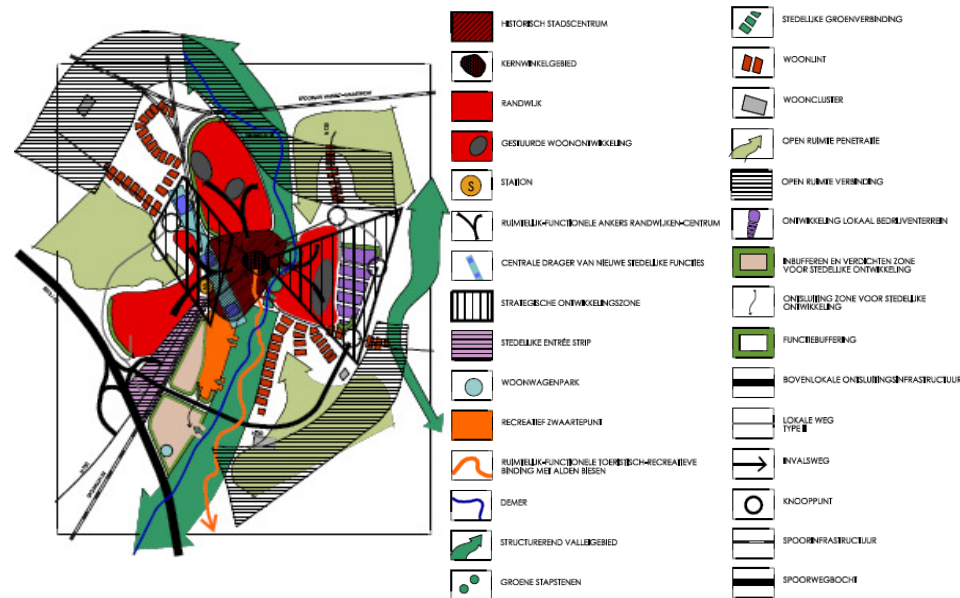
¹ In de structuurschets is te zien dat de bestaande (tijdelijke) weg voor een deel gelegen is op het tracé van de nieuwe, definitieve weg zodat deze verharding als fundering kan dienen bij de aanleg van de nieuwe weg.

2 TER UITVOERING VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN STAD BILZEN (B.S. 7 JULI 2006)

2.1 RICHTINGGEVENDE BEPALINGEN GRS BILZEN

Het plangebied situeert zich in deelruimte 1 "kleinstedelijk gebied Bilzen". Algemeen kan gesteld worden dat het kleinstedelijk gebied Bilzen als belangrijkste pool met regionale uitstraling moet versterkt worden. Een doorgedreven stedelijk beleid op alle fronten, gestoeld op duurzaamheid, leefbaarheid en kwaliteit, moet deze visie waarmaken.

Figuur 2: Gewenste ruimtelijke structuur deelruimte 1: kleinstedelijk gebied Bilzen



Het plangebied leunt aan bij KMO-zone "Eikaert" die ontwikkeld zal worden als zone voor stedelijke ontwikkeling. Het verdichten van de onderbenutte terreinen en het verbeteren van de (interne) verkeerscirculatie creëert nieuwe ontwikkelingsperspectieven en versterkt het imago en de uitstraling van de stedelijke ontwikkelingszone. Het is de bedoeling om, naast de bestaande bedrijvigheid, ook stedelijke functies toe te laten, die mee kunnen profiteren van de goede ligging binnen

het kleinstedelijk gebied en van de goede bereikbaarheid. De nieuwe functies mogen echter niet kernverzwakkend werken en de impact op het mobiliteitsgebeuren dient functiegericht benaderd te worden. Deze zone wordt momenteel reeds direct ontsloten via de ringstructuur (N700) en sluit aan op de E313.

De impact van de bedrijvigheid op het omliggend weefsel dient geminimaliseerd te worden zodat men komt tot een betere integratie in de omgeving.

2.2 BINDENDE BEPALINGEN GRS BILZEN

De bindende bepalingen bevatten de beleidsbeslissingen die worden afgeleid uit het richtinggevend gedeelte van het structuurplan en waartoe het gemeentelijk beleid zich engageert om ze uit te voeren.

- De gemeente selecteert de herkenbare deelruimten waaronder het kleinstedelijk gebied Bilzen;
- De gemeente selecteert een terrein aan Intercompost langs de Eikaart als een mogelijke locatie voor de inplanting van een woonwagenterrein;
- De gemeente selecteert onder andere de KMO-zones 'Eikaert' en 'Intercompost' als zones voor stedelijke ontwikkeling.
- In bepaling 22 wordt beslist tot opstellen van een RUP voor het op te richten woonwagenterrein. Indien de Provincie de bestemmingswijziging nog niet geregeld heeft met de PRUP voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Bilzen gaat de gemeente over tot het opstellen van een RUP voor het woonwagenterrein.

3 BESTAANDE FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND

3.1 BESTAANDE JURIDISCHE TOESTAND

In dit hoofdstuk wordt de planningscontext betreffende de relevante juridische documenten en de ruimtelijke en sectorale beleidsdocumenten voor het plangebied beschreven. Deze vormen de (al dan niet juridische) randvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied.

JURIDISCHE DOCUMENTEN	
Gewestplan	Volgens het gewestplan St. Truiden - Tongeren, K.B. 05-04-1977, is het plangebied gelegen in zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, in het oosten grenzend aan natuurgebied (Demervallei) en in het zuidwesten begrensd door de bestaande autosnelweg E313.
Zie kaart 1 p. 12	
Ruimtelijk uitvoeringsplannen	/
Bijzonder plan van aanleg	/
Planologisch/Stedenbouwkundig attest	/
Beschermden monumenten, landschappen en dorpsgezichten	/
Landschapsatlas	Het plangebied ligt in de relictzone "bovenlopen van de Demer" en in het traditioneel landschap "boomgaardgebied van Tongeren-Borgloon". Het gebied kenmerkt zich door een sterk golvend landschap dat door valleien en oude bosjes een halfgesloten karakter krijgt. Het plangebied grenst in het zuidwesten aan de ankerplaats "landcommanderij Alden Biesen"
Biologische waarderingskaart	Het plangebied wordt geklasseerd als biologisch minder waardevol. Het wordt omringd door gebieden die biologisch waardevol (populierenaanplant, resterende KLE...) en biologisch zeer waardevol (eurotroof moerasbos en -struweel) zijn.
Afbakening Ven-gebieden	Het plangebied grenst in het zuidoosten aan VEN-gebied "bovenloop Demer en Winterbeek". Op 31/10/2003 werd dit gebied opgetekend als grote eenheid natuur.
MER-plicht	/
Inbreuken tegen de stedenbouw wetgeving	/
Habitat- en vogelrichtlijngebieden	Het plangebied grenst in het zuidoosten aan het habitatrichtlijngebied "Jekervallei en bovenloop van de Demervallei". Het habitatrichtlijngebied beslaat 633 ha.
Voorkooprecht	n.v.t.

Libost-Groep nv. ontwerp- en adviesbureau

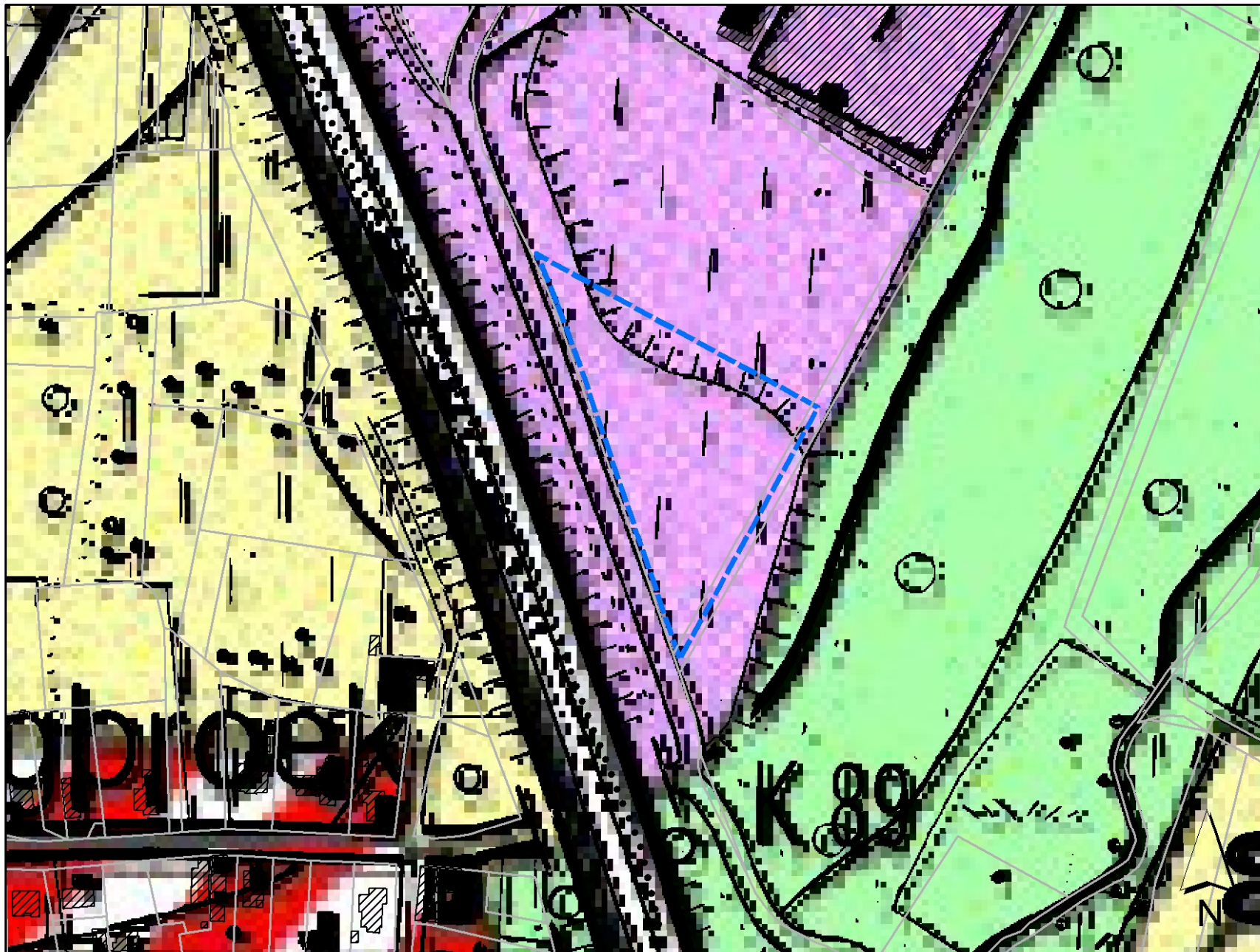
JURIDISCHE DOCUMENTEN	
Milieuvergunning	/
Verkavelingsvergunningen	/
Atlas der buurtwegen	/
Passende beoordeling	De opmaak van een passende beoordeling bleek, na contact van de milieuambtenaar van de stad Bilzen met ANB, niet noodzakelijk omdat het woonwagenpark territoriaal niet in het habitatrichtlijngebied gelegen is. Bovendien is het terrein niet bebost en moet er dus ook niet gekapt worden met alle vergunningen en compensatie die daarbij horen.
Waterwinningsgebieden	Geen

[Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan](#)

[Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen](#)





[Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Landschapsatlas](#)

[Kaart 4: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen](#)



Bron: gewestplan OC GIS Vlaanderen, Achtergrond: rasterversie van de topografische kaarten uitgegeven tussen 1978 en 1999 door het NGI en kadastraal verzamelplan 8

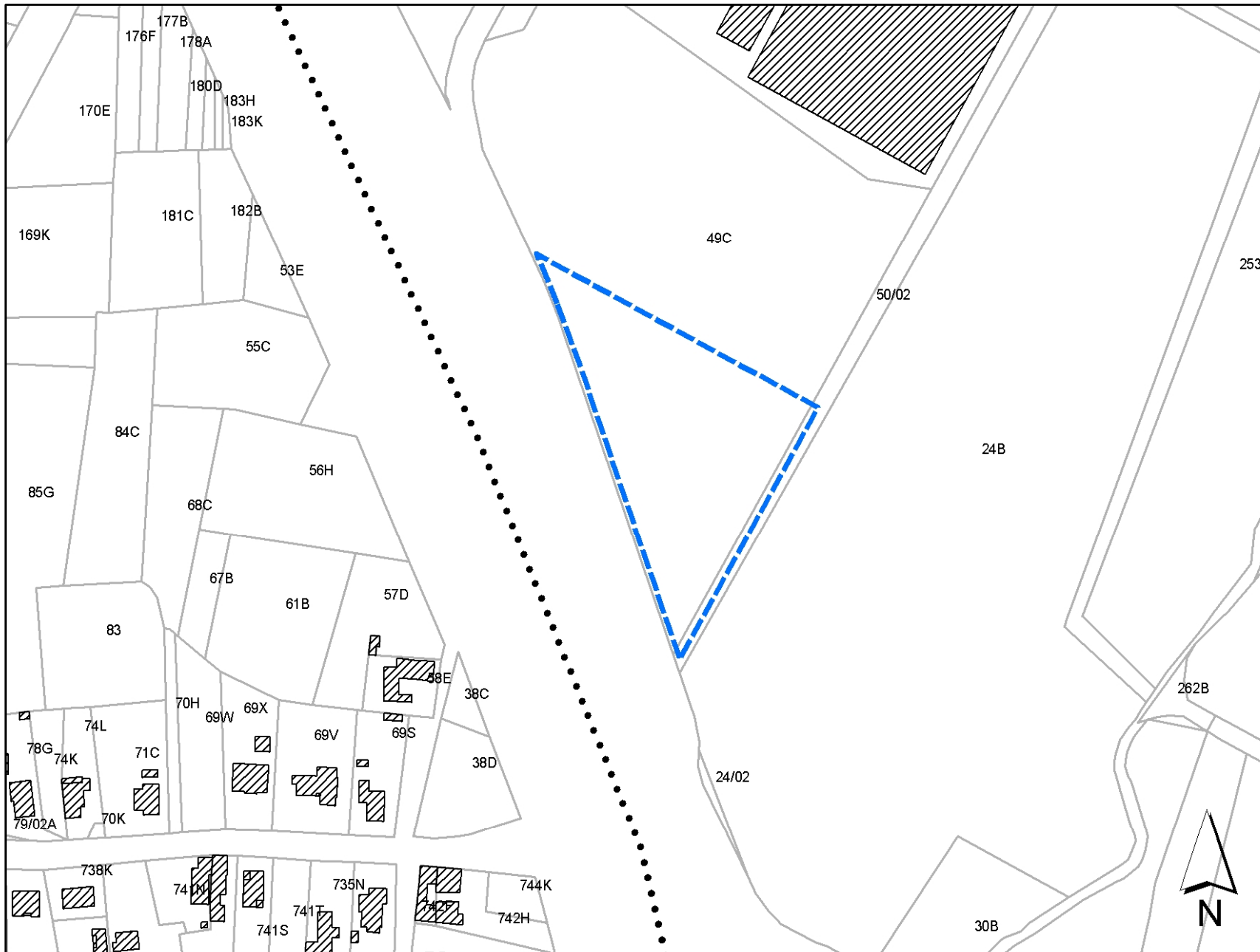
Legende

-  grens RUP
-  gemeentegrens Bilzen
-  kadastrale percelen
-  kadastrale gebouwen

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
Kaart 1: Bestaande juridische toestand: Gewestplan

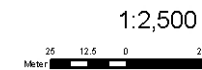


Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
 Opdrachthouder: Libost Groep NV
 Projectleider: Lotte Poncelet
 Tekening: ECR
 Bestand: BT01A-07267.12.mxd
 Dossiernr.: 07267/12
 Kaartnr.: 1







Bron: kadastraal verzamelplan & percelenplan CMCD 2006 AAPD

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
Kaart 2: Bestaande juridische toestand: Kadastrale percelen

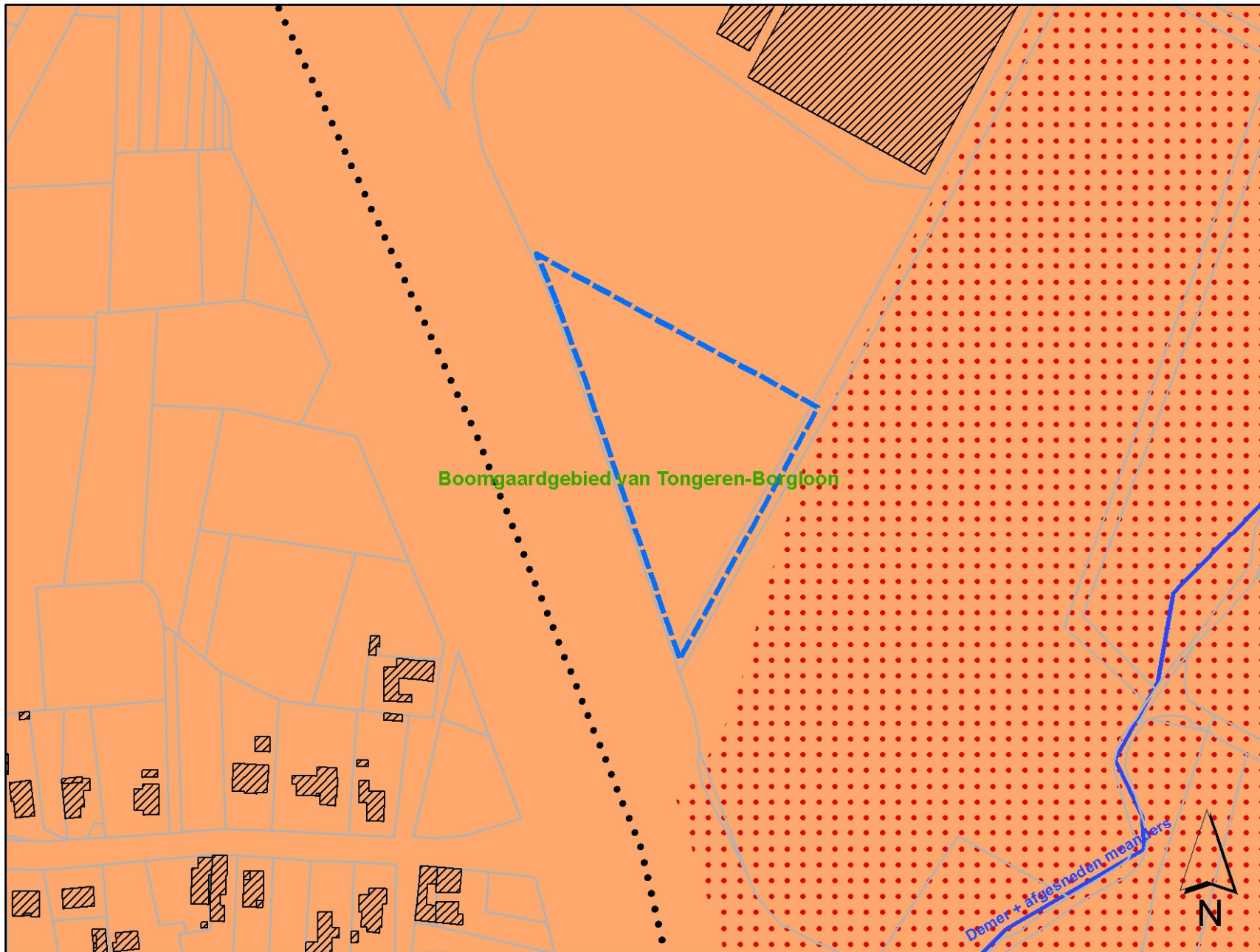


Legende

-  grens RUP
-  gemeentegrens Bilzen
-  kadastrale gebouwen
-  kadastrale percelen

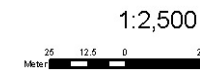


Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
 Opdrachthouder: Libost Groep NV
 Projectleider: Lotte Poncelet
 Tekening: ECR
 Bestand: BT01A-07267.12.mxd
 Dossiernr.: 07267/12
 Kaartnr.: 2



Bron: Landschap atlas GIS Vlaanderen. Achtergrond: kadastraal verzamelpunten & perceelplan CMCD 2006 AAPD

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
Kaart 3: Bestaande juridische toestand: Landschap atlas



Legende

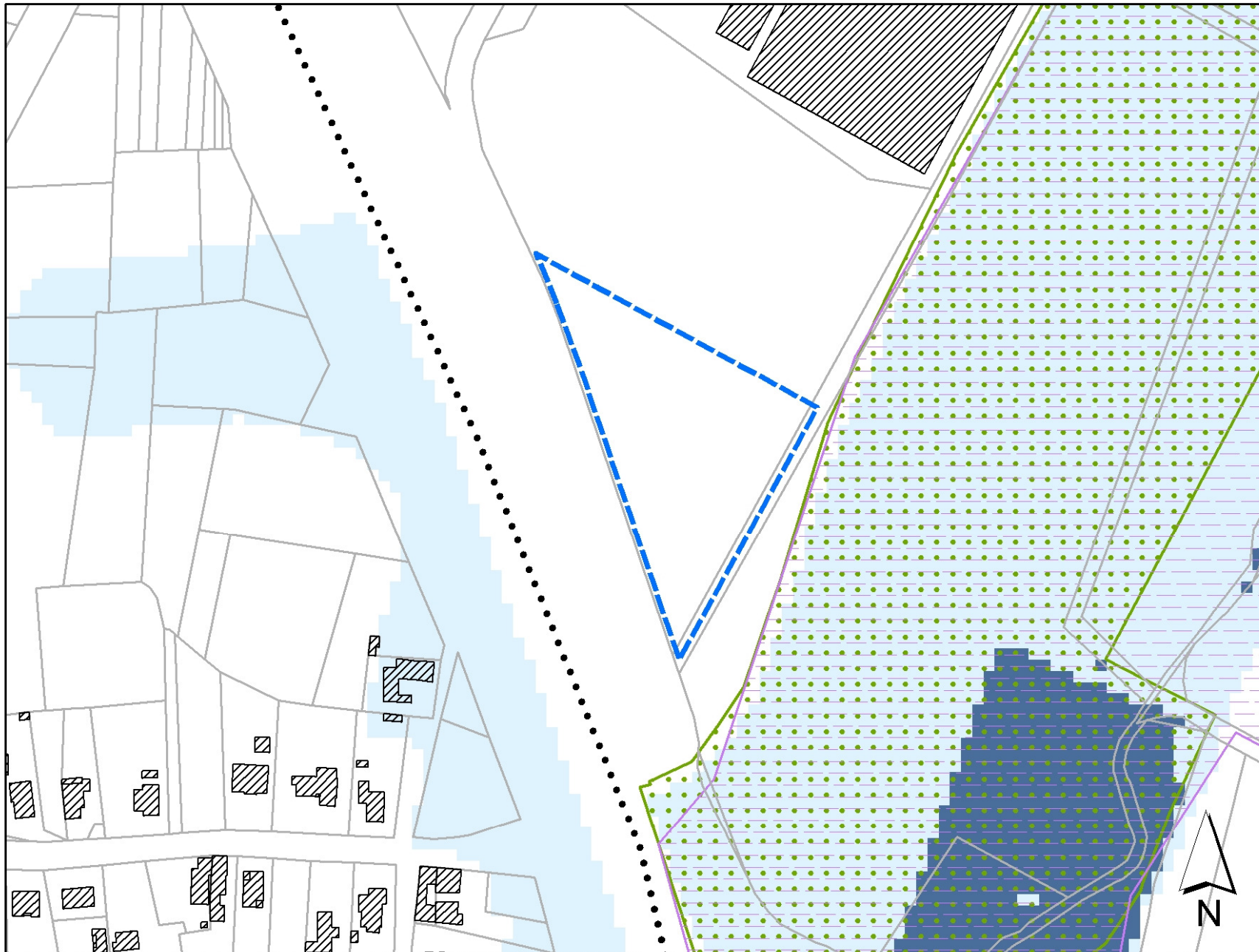
-  grens RUP
-  gemeentegrens Bilzen
-  kadastrale gebouwen
-  kadastrale percelen
-  lijnrelict
-  relictzone: Bovenloop van de Demer
-  ankerplaats: Landcommanderij Alden Biesen
-  traditioneel landschap

Volgende elementen zijn niet aanwezig in het studiegebied:

puntrelict

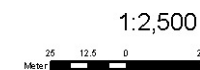


Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
Opdrachthouder: Libost Groep NV
Projectleider: Lotte Poncelet
Tekening: ECR
Bestand: BT01A-07267.12.mxd
Dossiernr.: 07267/12
Kaartnr.: 3



Bron: Digitale vectoriële bestanden van de speciale beschermingszones in Vlaanderen in uitvoering van de Europese richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn) en 79/403/EEG (Vogelrichtlijn), respectievelijk toestand 04/05/01 en 17/07/00, op schaal 1/10.000, opgemaakt door het MVG, LIN, ANIMAL, NATUUR. Afbakening ven-gebieden en Beschermd erfgoed GIS Vlaanderen. Waternoetskaarten, AGIV & CIW. Digitale vectoriële versie van de contouren van de Bijzondere plannen van Aanleg van Vlaanderen, toestand 01/08/99, voor gebruik op schaal 1/10.000, opgemaakt door het MVG, LIN, AROHM, Afdeling Ruimtelijke Planning. Achtergrond: kadastraal verzamelpunten & percelenplan CMCD 2006 AAPD

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
Kaart 4: Bestaande juridische toestand: Overige bepalingen



Legende

- grens RUP
- gemeentegrens Bilzen
- kadastrale gebouwen
- kadastrale percelen
- habitatrichtlijngebied
- vengebied
- overstromingsgevoelige gebieden:**
- Effectief overstromingsgevoelig
- Mogelijk overstromingsgevoelig

Volgende elementen zijn niet aanwezig in het studiegebied:

- vogelrichtlijngebied
- beschermd landschap
- beschermd dorp- of stadsgezicht
- bestaand BPA
- bestaand RUP

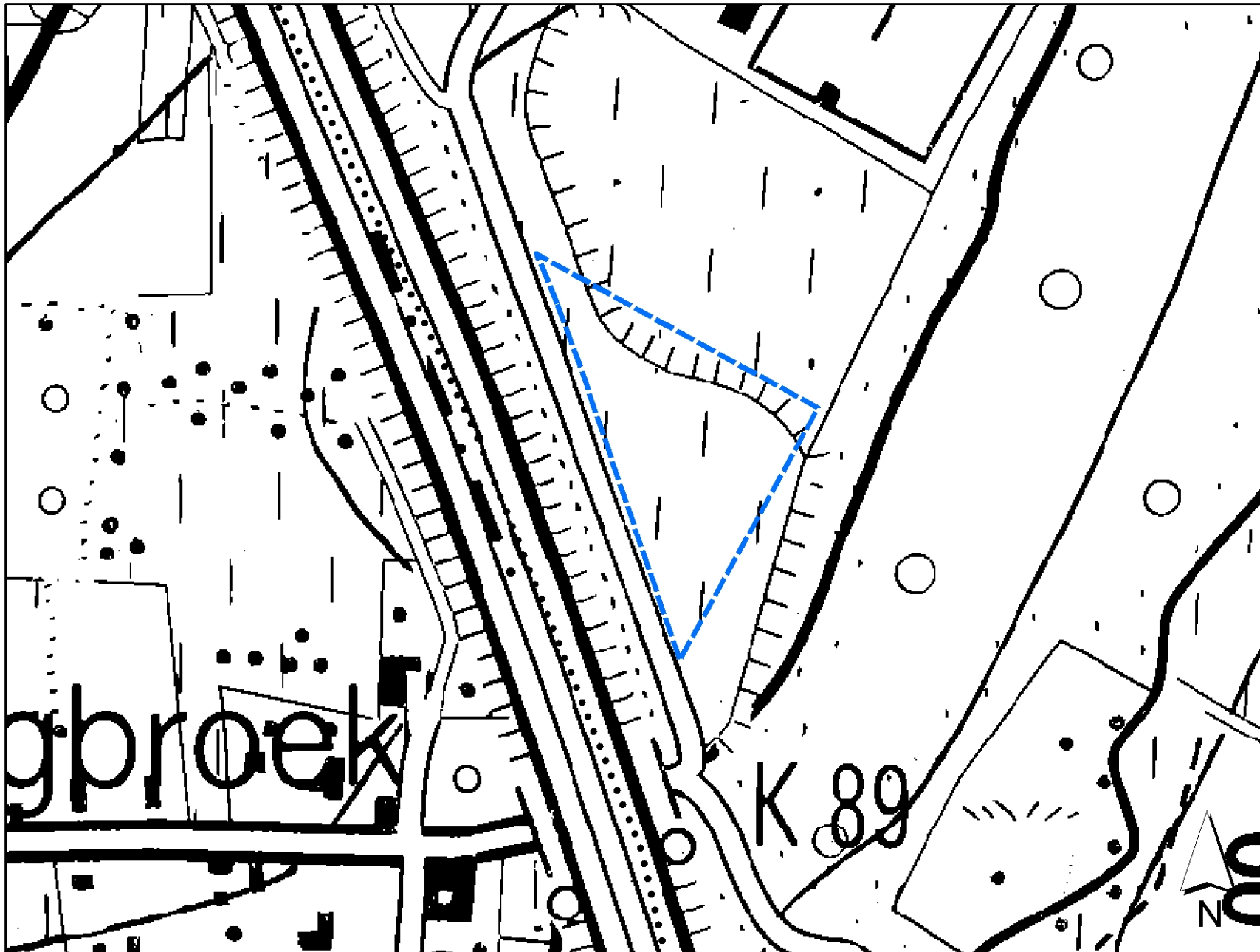


Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
 Opdrachthouder: Libost Groep NV
 Projectleider: Lotte Poncet
 Tekening: ECR
 Bestand: BT01A-07267.12.mxd
 Dossiernr.: 07267/12
 Kaartnr.: 4

3.3 BESTAANDE FEITELIJKE TOESTAND

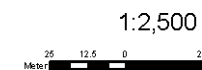
Kaart 5: Bestaande feitelijke toestand: Topografische kaart

Kaart 6: Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto





Bron: Landschapssatlas GIS Vlaanderen. Achtergrond: kadastraal verzamelpunten & perceelplan CMCD 2006 AAPD

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
 Kaart 5: Bestaande feitelijke toestand: Topografische kaart



Legende

-  grens RUP
-  gemeentegrens Bilzen



Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
 Opdrachthouder: Libost Groep NV
 Projectleider: Lotte Poncelet
 Tekening: ECR
 Bestand: BT01A-07267.12.mxd
 Dossiernr.: 07267/12
 Kaartnr.: 5



Bron: Landschapssatlas GIS Vlaanderen. Achtergrond: kadastraal verzamelpunten & percelenplan CMCD 2006 AAPD

Gemeentelijk RUP "Woonwagenpark"
Kaart 6: Bestaande feitelijke toestand: Orthofoto



Legende
 grens RUP
 gemeentegrens Bilzen



Opdrachtgever: gemeentebestuur Bilzen
Opdrachthouder: Libost Groep NV
Projectleider: Lotte Poncellet
Tekening: ECR
Bestand: BT01A-07267.12.mxd
Dossiernr.: 07267/12
Kaartnr.: 6

3.3.1 Bebouwingsstructuur

Het plangebied omvat volgens het gewestplan voornamelijk ambachtelijke bedrijven en KMO's. Het naastliggende perceel wordt ingevuld door 'Intercompost' een afvalverwerkend bedrijf dat voornamelijk bestaat uit grootschalige volumes. Ten zuidoosten van het plangebied situeert zich de Demervallei waar geen bebouwing voorkomt. Ten zuidwesten van het plangebied situeert zich de bestaande autosnelweg E313 met daarachter de gemeente Hoeselt. De bebouwing in Hoeselt in de onmiddellijke omgeving van het plangebied kenmerkt zich door overwegend landelijke open bebouwing met één tot twee bouwlagen en een zadeldak.

3.3.2 Groenstructuur

Langs de noordzijde en langs de oostzijde wordt het plangebied reeds ingekapseld naar de omgeving toe door aanwezige bos- en groenstructuren van het natuurgebied en de aanplantingen op de KMO-zone. Langs zuidwestelijke zijde wordt het plangebied gebufferd door de hoger gelegen autosnelweg en de daarbij horende talud.

3.3.3 Verkeersstructuur

De zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's wordt ontsloten via Eikaart naar de Alden Biesensingel (N700). Van daar kan men naar de autosnelweg E313. vanuit het plangebied komt men via Eikaart, onder de autosnelweg door, in de Droogbroekstraat in Hoeselt.

Het RSV selecteert de E313 / A13 als hoofdweg en de N700 (segment tussen de aansluiting 31 E313 en de N2 te Bilzen) als primaire weg II. In het provinciaal structuurplan wordt de N2 (segment ten westen van de N700) als secundaire weg type III geselecteerd. Het verlengde van de N2 ten oosten van de N700 tot aan de Nederlandse grens valt in een onderzoeksvenster, waar de typering momenteel nog niet vastgelegd werd en afhangt van verder onderzoek.

Figuur 3: Synthese bestaande feitelijke toestand op meso-niveau



3.4 FOTOREPORTAGE

Vóór de werken



Tijdens de werken



Na de werken



4 KNELPUNTEN EN POTENTIES

De knelpunten en potenties situeren zich voor het plangebied voornamelijk op vlak van ruimtelijke invulling van het plangebied.

4.1 KNELPUNTEN – BEDREIGINGEN

- Het plangebied grenst rechtstreeks aan een natuurgebied. Er dient voorkomen te worden dat er vanuit het woonwagenvak onbeperkt toegang is tot dit natuurgebied door middel van een natuurlijke afscheiding.
- Een woonwagenterrein op zich krijgt een negatieve stempel mee in de maatschappij. Er dient gezorgd te worden voor een kwalitatieve invulling van het openbaar domein zodat het gebied geen afgesloten/afgelegen enclave wordt.
- Er wordt uitgegaan van een maximale bezetting; hierbij moet rekening gehouden worden met de eisen van de brandweer omtrent brandveiligheid van het terrein en de woonwagens.
- De toegang voor de ambulance en eventueel andere hulp- en/of veiligheidsdiensten moet gewaarborgd kunnen worden.

4.2 POTENTIES – KANSEN

- Het plangebied wordt reeds op een natuurlijke manier naar de omgeving gebufferd door de bosaanplanten in het naastliggende natuurgebied. Ook in de zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's situeert zich ter hoogte van het plangebied een bosaanplanting die het plangebied afschermt van de omgeving;
- Het plangebied was in oorspronkelijke toestand niet bebost, er was enkel wat lage bodembegroeiing aanwezig. Om geen problemen te hebben in verband met ontbossing werd net deze zone gekozen als plangebied.
- Gezien het plangebied niet bebost was en er geen andere constructies op het terrein aanwezig waren, dient er voor de inplanting van de woonwagens enkel rekening gehouden te worden met de bestaande nutsleidingen.
- Er wordt uitgegaan van het principe duurzaam ruimtegebruik. Daarbij kunnen gemeenschappelijke ruimten voorzien worden.

5 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

5.1 VISIE

Er wordt uitgegaan van een sociale wooncluster in een groen kader waarbij de woonwagens worden opgesteld rond een centraal binnenplein.

Voor de inrichting worden de principes van duurzaam ruimtegebruik toegepast.

5.2 DOELSTELLINGEN

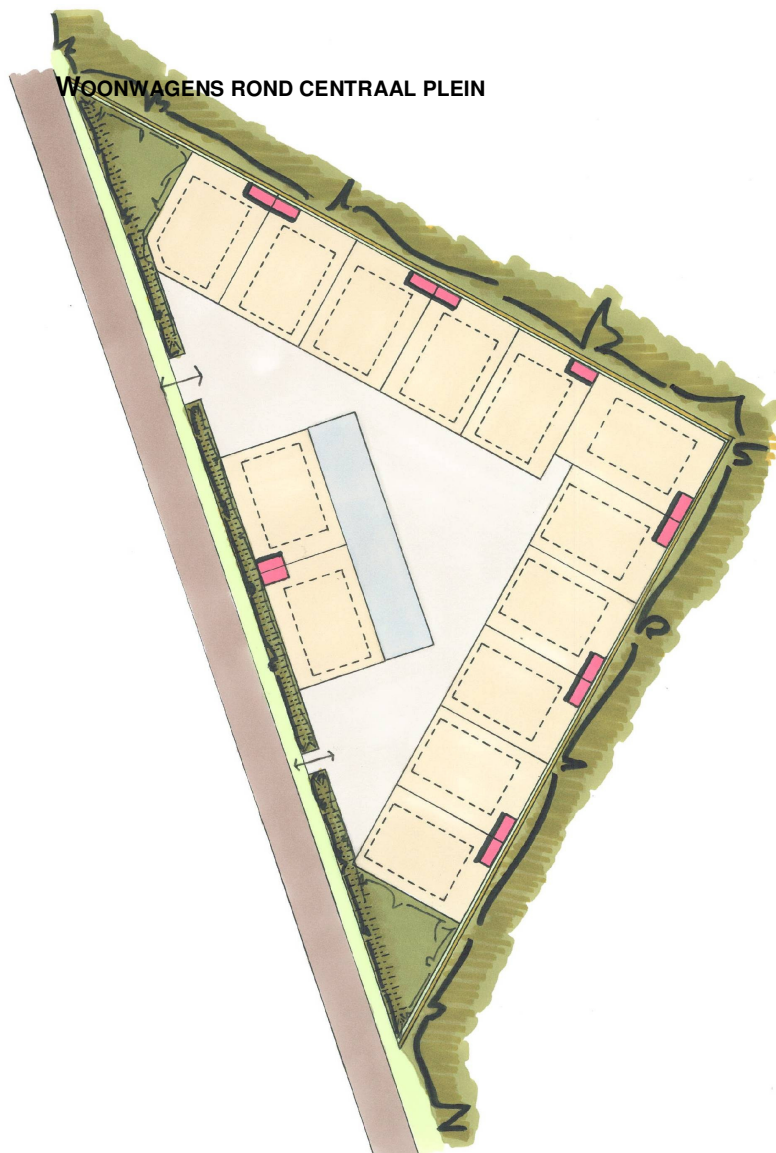
De doelstellingen voor de opmaak van het nieuwe RUP liggen, net zoals de knelpunten en potenties voornamelijk op vlak van ruimtelijke invulling van het projectgebied.

De centrale bekommernis is het positieve imago van het woonwagenterrein. Dit wil men realiseren door:

- het inbouwen van maximale garanties voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening;
- een afbakening t.o.v. het aanliggende natuurgebied;
- de ruimtelijke integratie van het woonwagenterrein in de omgeving.

6 INRICHTINGSSCHETS

6.1 WOONWAGENS ROND CENTRAAL PLEIN



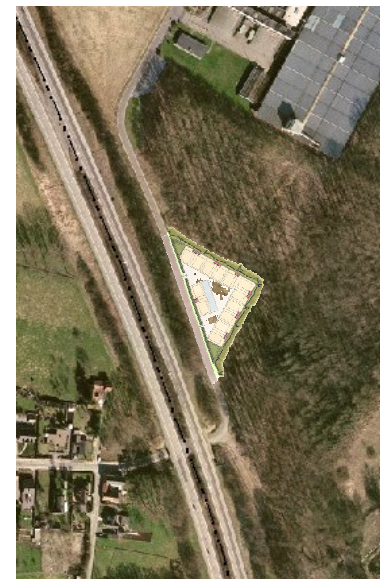
Binnen deze structuurschets is er ruimte voor 13 woonwagens. Deze woonwagens worden rond een centraal pleintje opgesteld om zo nog een gevoel van ruimte te hebben binnen het projectgebied. De achterzijde van de woonwagens wordt van de omliggende gebieden afgesloten door een hoge draad, met daarachter een hoge haag zodat het uitzicht van buiten naar het terrein steeds groen is.

Aan de straatzijde wordt een talud voorzien die beplant wordt met inheemse, streekeigen beplanting en zo het uitzicht van een houtwal krijgt. De talud zorgt ervoor dat de privacy van de woonwageneigenaren gegarandeerd is en zorgt gelijktijdig voor een groene inpassing in het landschappelijke kader van de omgeving en een geluidsbuffer naar de weg en de autostrade.

Het centrale plein waar de woonwagens rond gesitueerd zijn, is volledig verhard. Binnen deze zone kan een zone in bijvoorbeeld een andere soort verharding aangelegd worden om aan te geven dat er daar geparkeerd kan worden. Zo wordt voorkomen dat auto's en mobilhomes overal komen te staan en het open beeld wegnemen.

Elke woonwagen moet op zijn perceel aan één zijde 2.00 m vrijhouden in verband met de brandveiligheid. Er wordt geopteerd om aan de andere zijde 3.00 m vrij te houden zodat hier minstens de eigen wagen op het eigen perceel kan geparkeerd worden. Elke woonwagen heeft aan de achterzijde van het perceel zijn eigen sanitaire blok. Deze worden per twee aan elkaar gekoppeld. De sanitaire blokken worden achteraan op het perceel opgericht om zo de voorkant van de percelen ook echt als voorgevel te kunnen laten functioneren en de voorgevels van de woonwagens niet te verstoppelen. Tussen de private percelen wordt een lage draadafsluiting geplaatst.

Er is één toegang tot het terrein voor gemotoriseerd verkeer omwille van de verkeersveiligheid (beperken van aansluitingen op de openbare weg) en omwille van de sociale controle. Er is één bijkomende toegang tot het terrein die enkel voor fietsers en voetgangers toegankelijk is.



7 WATERTOETS

7.1 DECREET IWB

Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (**decreet IWB**) legt in hoofdstuk III, afdeling I, bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. De watertoets geeft uitvoering aan het principe van de integratie van integraal waterbeleid bij de opmaak van plannen, programma's en vergunningen, waarin wordt gesteld dat er bij eender welk nieuw initiatief geen schadelijk effect mag ontstaan of dat dit schadelijk effect zoveel mogelijk wordt beperkt en indien dit niet mogelijk is, dat het schadelijk effect wordt hersteld of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van hemelwater of de vermindering van ruimte voor het watersysteem, gecompenseerd. Overeenkomstig het Decreet Integraal Waterbeleid dienen de beslissende overheden te onderzoeken of de betrokken activiteit een schadelijk effect op het watersysteem kan doen ontstaan dat vermijdbaar is.

De watertoets kan met andere woorden omschreven worden als het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke schadelijke effecten van plannen, programma's of vergunningsbesluiten op het watersysteem. Doel is preventief te werk te gaan door reeds in een vroeg stadium het watersysteem mee te nemen in de afweging.

Een schadelijk effect wordt gedefinieerd als: *"ieder betekenisvol nadelig effect op het milieu dat voortvloeit uit een verandering van de toestand van watersystemen of bestanddelen ervan die wordt teweeggebracht door een menselijke activiteit; die effecten omvatten mede effecten op de gezondheid van de mens en de veiligheid van de vergunde of vergund geachte woningen en bedrijfsgebouwen, gelegen buiten overstromingsgebieden, op het duurzaam gebruik van water door de mens, op de fauna, de flora, de bodem, de lucht, het water, het klimaat, het landschap en het onroerend erfgoed, alsmede de samenhang tussen één of meer van deze elementen".*

Elk nieuw initiatief waarvoor er een vergunning nodig is (een stedenbouwkundige, een milieuvergunning of een andere) en elk plan of programma, moet vóór de goedkeuring aan de watertoets onderworpen worden. Alleen wanneer er in geen geval schadelijke effecten voor water te verwachten zijn, zoals bij een jachtvergunning, dan zegt het gezond verstand dat de watertoets zonder voorwerp is.

Toont de watertoets aan dat het initiatief significante schade kan veroorzaken, dan moet men op zoek naar alternatieven of compenserende maatregelen. De beslissende overheid legt in de eerste plaats voorwaarden op om de schade te vermijden of zoveel mogelijk te beperken. Als dat niet kan, zal de beslissende overheid de maatregelen richten op herstellen van de schade. Voor schade in de categorie "infiltratie van hemelwater" of "ruimte voor water", bestaat een noodoplossing: waar herstel onmogelijk is, kan compensatie eventueel nog een oplossing bieden. Is er - in uitzonderlijke gevallen - geen aanvaardbaar alternatief of remedie mogelijk, dan zit er niets anders op dan de vergunning of de goedkeuring voor het plan of programma te weigeren.

7.2 BEOORDELING

Het voorliggende RUP voorziet in de aanleg van een nieuw, kwaliteitsvol woonwagenvak dat tegemoet wil komen aan de behoeften van de bewoners ervan en dat een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving wil realiseren.

De watertoets werd uitgevoerd aan de hand van de watertoetskaarten van het geoloket, ontwikkeld door het AGIV (www.gisvlaanderen.be). De uitvoering van deze watertoets gebeurde op basis van de (project)gegevens zoals deze tot op heden beschikbaar zijn. De verschillende watertoetskaarten zijn ter informatie weergegeven in de volgende paragraaf. Hieronder worden de belangrijkste vaststellingen en conclusies voor het project weergegeven.

Richtlijn gewijzigd overstromingsregime

Het projectgebied is gelegen in een NOG-gebied. Hierbij is het projectgebied van nature overstroombaar vanuit de waterloop. De Demer loopt op ongeveer 200m ten zuidoosten van het plangebied. Het plangebied situeert zich echter niet in overstromingsgevoelig gebied. Een positieve uitspraak is mogelijk indien de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater wordt nageleefd.

Gezien:

- het plangebied zich niet situeert in overstromingsgevoelig gebied;
- er slechts beperkt ondergrondse constructies en verhardingen zullen worden gerealiseerd;

menen wij te kunnen stellen dat - onder deze voorwaarden - het ontwerp verenigbaar is met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

Gewijzigde afstromingshoeveelheid

In de toekomst zullen er in het plangebied bijkomende verhardingen worden aangelegd. Het hemelwater stroomt af naar de Demer, een onbevaarbare waterloop van tweede categorie.

Aangezien het een beperkte toename van de verharde oppervlakte zou betreffen en aangezien de eventueel verminderde infiltratie wordt ondervangen via de "gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater", die als doel stelt om geen bijkomend afvoerdebiet te laten ontstaan door het omzetten van onverharde oppervlakte in verharde ondoordringbare oppervlakten door middel van het voorzien van de nodige ruimte voor waterinfiltratie en/of waterberging, kan gesteld worden dat de afstromingshoeveelheid niet significant zal wijzigen.

Gewijzigde grondwaterstromingspatroon

Libost-Groep nv. ontwerp- en adviesbureau

Het project is gelegen in een type 1-gebied (zeer gevoelig) voor wat betreft de grondwaterstromingsgevoeligheid.

Aangezien in het gebied ondergrondse constructies gerealiseerd worden met een diepte kleiner dan 3m00 en een horizontale lengte kleiner dan 50m00, kan gesteld worden dat het effect van de realisatie van de bijkomende bebouwing en verharding op het grondwaterstromingspatroon verwaarloosbaar is en dat er hieromtrent ook geen adviezen ingewonnen moeten worden.

Gewijzigde infiltratie naar het grondwater

Het plangebied is niet infiltratiegevoelig en stroomt af naar de Demer. Aangezien de totale toename van de gebouwen, de verharding of ondergrondse constructies minder dan 1 ha bedraagt en het gebied niet infiltratiegevoelig is, is een positieve uitspraak mogelijk indien voldaan wordt aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Conclusie

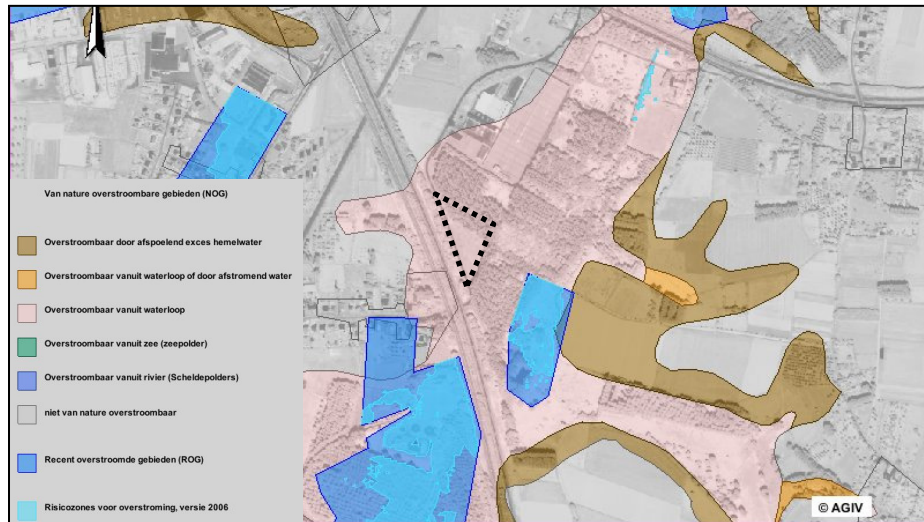
- Gezien de achterhaalde kartering als NOG, ROG en overstromingsgevoelig gebied;
- gezien het een beperkte oppervlakte betreft die mogelijk bijkomend bebouwd en/of verhard zal worden;
- gezien de ligging in een zeer gevoelig gebied voor wat betreft grondwaterstromingsgevoeligheid en er geen grootschalige ondergrondse ruimten voorzien worden (beperkt tot de fundering van per twee geschakelde sanitaire blokjes);
- gezien de richtlijnen van de "gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater" in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen zijn;

kan, in alle redelijkheid, geoordeeld worden dat er geen schadelijke effecten ten aanzien van verlies van waterbergend vermogen wordt veroorzaakt door de bestemming van de bestaande functies en constructies in het gebied.

7.3 WATERTOETSKAARTEN²

7.3.1 Risicozones voor overstromingen

Figuur 4: Risicozones voor overstromingen (bron: GIS-Vlaanderen)



De Demer loopt op 200meter ten zuidoosten van het plangebied.

NOG: van Nature Overstroombare Gebieden (roze ingekleurd)

De van nature overstroombare gronden zijn afgebakend op basis van de bestaande digitale bodemkaart. Daaruit kan worden afgeleid op welke gronden er zich in het verleden sedimenten hebben afgezet als gevolg van overstromingen. Ook hier is er sprake van een indicatie, vermits deze kaart niet noodzakelijk het actueel overstromingsrisico weergeeft.

Het projectgebied is gelegen in NOG gebied; overstroombaar vanuit de waterloop.

ROG: Recent Overstroomde Gebieden (donkerblauw)

De ROG-kaart is een weergave van de gekende overstromingen die zich daadwerkelijk hebben voorgedaan in de periode 1988-2003. De ROG-kaart dient te worden beschouwd als een degelijke indicatie van de omvang van de overstromingsproblematiek in een bepaalde zone.

² Bron: GIS Vlaanderen

Het plangebied is niet gelegen in ROG gebied.

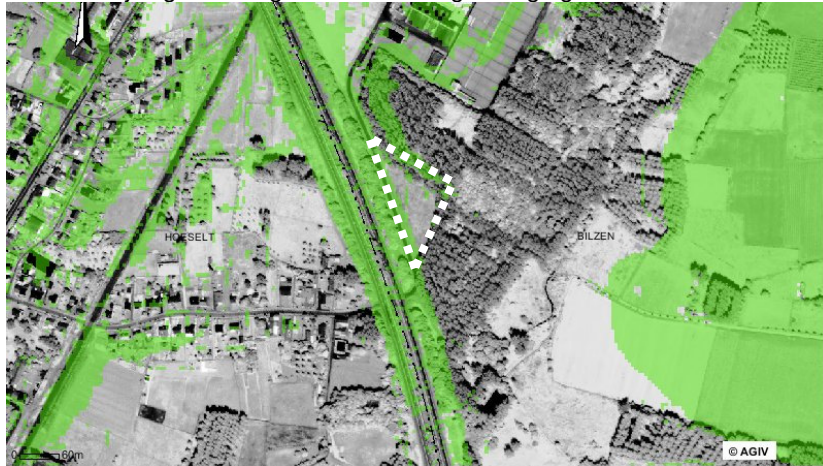
Risicozone (lichtblauw)

Op basis van de Hydrografische atlas 2003 (NOG, ROG en MOG-gemodelleerde overstroomde gebieden) en de topografische kaart zijn door de afdeling Water (AMINAL) de risicozones voor overstroming aangeduid. In het decreet worden risicozones omschreven als plaatsen die aan terugkerende en belangrijke overstromingen blootgesteld werden of kunnen worden. Deze risicozones zijn eerder indicatief, waardoor de grenzen niet als een scherpe lokale grens beschouwd mogen worden en dus niet bruikbaar zijn tot op perceelsniveau. In het voorliggend stadium zijn de risicozones, die enkel de overstromingskansen op basis van de huidige toestand beschrijven, te onvolledig om een vergunningsbeleid op te baseren.

In het plangebied zijn er geen zones ingekleurd als risicogebied.

7.3.2 Erosiegevoelige gebieden

Binnen het plangebied zijn de zuidoostelijke grens (de berm van de autosnelweg) en de noordelijke grens aangeduid als erosiegevoelige gronden.



7.3.3 Grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied is gelegen in een zone zeer gevoelig voor grondwaterstroming (type 1). De onmiddellijke omgeving, waaronder de demervallei ten oosten van het plangebied, situeert zich in dezelfde zone.



7.3.4 Hellingenkaart

Het plangebied zelf is vrij vlak gelegen en er komen geen noemenswaardige hellingen voor; de percentages beperken zich tussen 0,5% en 5%. Het hellingspercentage van de berm van de autosnelweg bedraagt meer dan 10%. Ten noorden van het plangebied situeert zich nog een berm waarvan het hellingspercentage tussen 5% en 10% bedraagt.



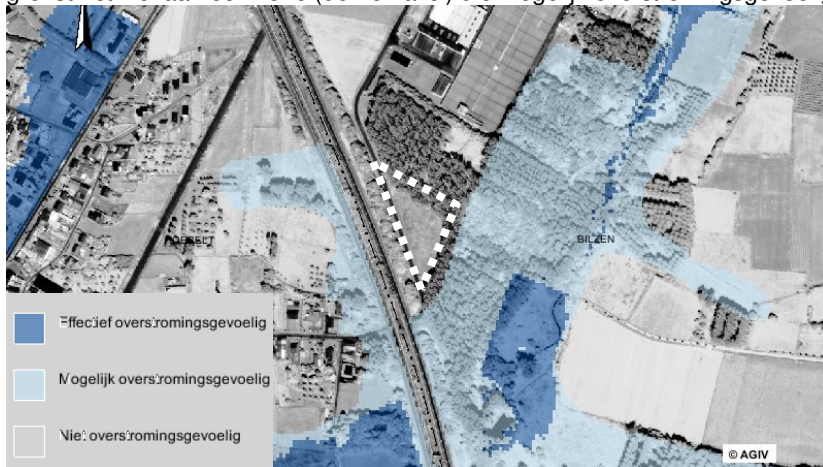
7.3.5 Infiltratiegevoelige bodems

Het plangebied wordt niet aangeduid als infiltratiegevoelig gebied.



7.3.6 Overstromingsgevoelige gebieden

Het plangebied zelf is niet gelegen in overstromingsgevoelig gebied. In het zuidoosten grenst het wel aan een zone (demervallei) die mogelijk overstromingsgevoelig is.



7.3.7 Winterbeddingskaart

Er is geen winterbedding in het plangebied aanwezig.



8 VEILIGHEIDSRAPPORTERING

Op 29 juni werd het besluit houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage van kracht (BS 19/06/2007). Dit besluit legt in de vorm van een schema de criteria vast die de dienst Veiligheidsrapportering hanteert om te beslissen of bij een gemeentelijk, een provinciaal of een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) al dan niet een ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt. Tegelijkertijd traden ook de bepalingen in het decreet Ruimtelijke Ordening met betrekking tot de procedure voor adviesvraag voor het opstellen van een ruimtelijk veiligheidsrapport bij een ruimtelijk uitvoeringsplan, in werking. Concreet betekent dit dat alle voorontwerpen van ruimtelijke plannen sindsdien ter advies aan de dienst Veiligheidsrapportering dienen voorgelegd te worden, en dit ten laatste 21 dagen voor de plenaire vergadering.

Wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan een bestemmingswijziging beoogt, ziet de ruimtelijke veiligheidsrapportage erop toe dat door de nieuwe bestemming de preventie of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen niet in het gedrang komt. Het ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) onderzoekt, wanneer nodig de risico's.

In het decreet Ruimtelijke Ordening werden bepalingen ingevoegd die de ruimtelijke planner verplichten om rekening te houden met de aspecten van risico's van zware ongevallen van Seveso inrichtingen. Het Besluit RVR-criteria bevat de criteria om te beslissen of bij een ruimtelijk uitvoeringsplan effectief een ruimtelijk veiligheidsrapport vereist is. Om erop toe te zien dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het risico van zware ongevallen niet vergroot of de gevolgen van zware ongevallen niet ernstiger kunnen worden, definieerde de Vlaamse overheid zogenaamde aandachtsgebieden. Dit zijn gebieden die bij het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen bijzondere aandacht vragen:

- ofwel vanwege de aanwezigheid van grote groepen van personen: woongebieden, druk bezochte gebouwen, belangrijke transportassen,.... Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de gevolgen van een zwaar ongeval ernstiger kunnen maken door een hoger aantal menselijke slachtoffers;
- ofwel vanwege hun milieu- en/of natuurwaarde: waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden,.... Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de milieuschade mogelijk verhogen;
- ofwel vanwege de intrinsieke mogelijkheid om zware ongevallen te veroorzaken: externe gevarenbronnen. Dit zijn aandachtsgebieden omdat ze de kans op een zwaar ongeval, en aldus ook het risico van een zwaar ongeval, vergroten.

De Vlaamse overheid ontwikkelde een procedure die de wisselwerking tussen bestaande en/of geplande Seveso-inrichtingen enerzijds en bestaande en/of geplande aandachtsgebieden anderzijds moet bestuderen teneinde mogelijke

onverenigbaarheden reeds tijdens de planningsfase op te sporen en er op gepaste wijze op te reageren. Het moet voorkomen dat in de toekomst aandachtsgebieden te dicht bij Seveso-inrichtingen ingeplant worden (maar ook omgekeerd) waardoor mens of milieu aan te hoge risico's van zware ongevallen zouden blootgesteld worden. De ruimtelijke veiligheidsrapportage verbindt aldus het beleid ruimtelijke ordening met het industriële veiligheidsbeleid inzake risico's van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. In het ruimtelijke planningsproces moet rekening gehouden worden met de resultaten van het ruimtelijk veiligheidsrapport. Hierbij is het mogelijk dat (ontwerpen van) ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten bijgestuurd of aangepast worden.

Het RUP voorziet niet dat Seveso inrichtingen zich in het plangebied kunnen vestigen. Er zijn geen Seveso-inrichtingen op minder dan 2 kilometer van het aandachtsgebied gepland. De opmaak van een RVR is bijgevolg niet noodzakelijk.

9 RUIMTEBALANS

Bestemmingszone	Bestaande toestand		Nieuwe toestand
	Gewestplan		RUP "Woonwagenpark"
Zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's	90a 00ca		/
Zone voor residentieel woonwagenterrein (incl. buffer)		/	90a 00ca
Totaal	90a 00ca		90a 00ca

Volgende bestemmingszones zijn opgenomen in het plangebied: zone voor residentieel woonwagenterrein, zone voor buffer, toegang (indicatieve aanduiding).

De zone voor buffer (28a 63ca) maakt integraal deel uit van de zone voor residentieel woonwagenterrein.

10 LIJST MET OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN BINNEN DE GRENZEN VAN HET RUP

De voorschriften opgenomen in het Koninklijk Besluit van 28.12.1972 betreffende de inrichting van de ontwerp gewestplannen en gewestplannen voor het gewestplan St. Truiden - Tongeren, K.B. 05-04-1977:

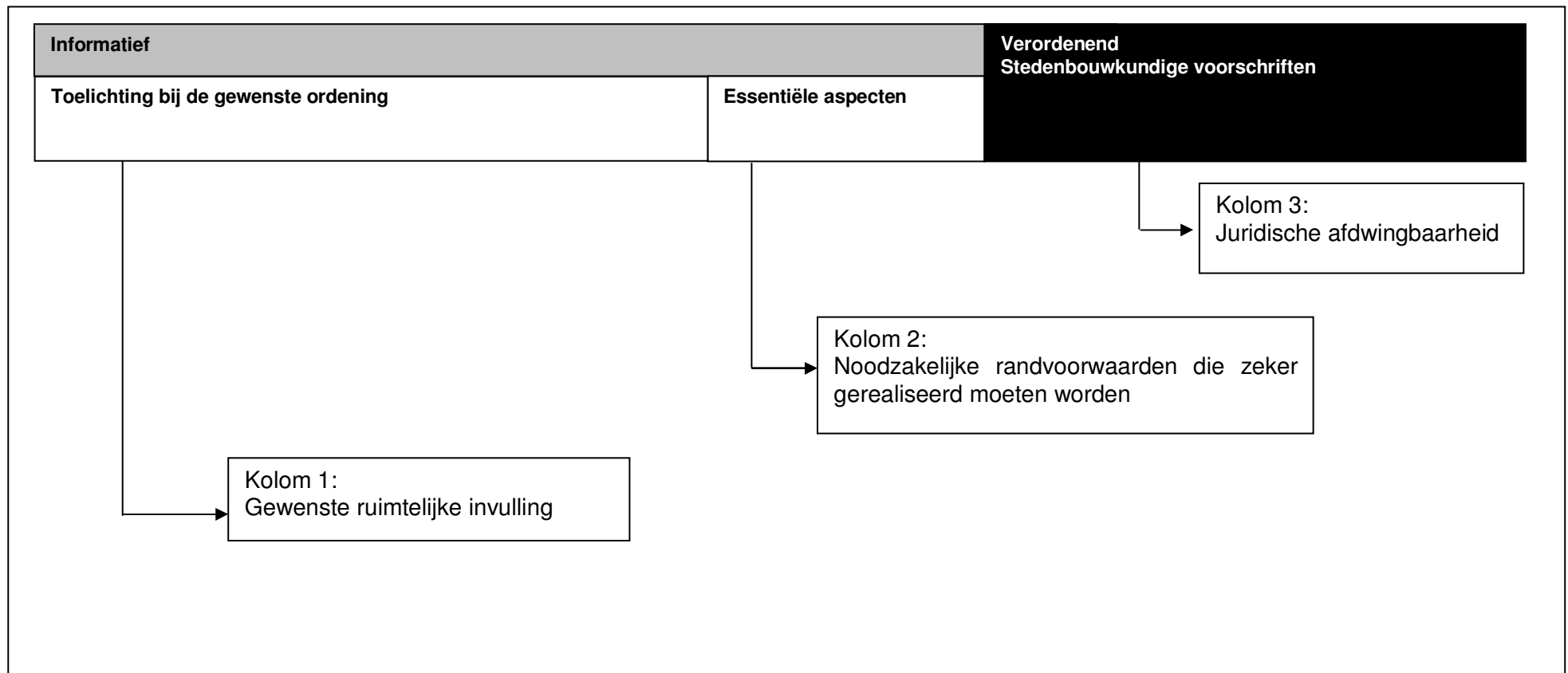
- zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's.


VOORSCHRIFTEN

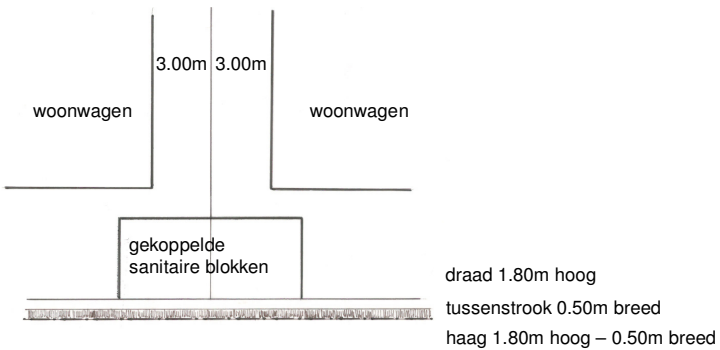
TITEL II: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

1 Specifieke bepalingen voor de verschillende bestemmingszones

Dit deel beschrijft de stedenbouwkundige voorschriften voor de verschillende bestemmingszones. Elke zone heeft een herkenbare bladschikking, ingedeeld in drie kolommen. In kolom één wordt een inhoudelijke toelichting gegeven. In kolom twee zijn de essentiële inhoudelijke aspecten opgenomen die belangrijk zijn om het beoogde te realiseren. Deze twee kolommen hebben een toelichtende en richtinggevende functie. In kolom drie worden dan de stedenbouwkundige voorschriften gegeven; deze hebben een juridische en bindende waarde.



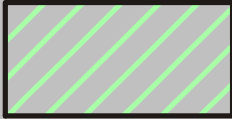
Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Deze zone wordt ingericht als woonwagenvak waarbij een woonwagenvak gedefinieerd kan worden als een woongelegenheden, gekenmerkt door flexibiliteit en verplaatsbaarheid doch met verankering in de grond en bestemd voor permanente en niet-recreatieve bewoning.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Woonwagenvak. 	<p>Artikel 1. Zone voor residentieel woonwagenvak</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Deze zone is uitsluitend bestemd voor de aanleg en inrichting van een woonwagenvak met als functie uitsluitend wonen. Diensten en handel zijn niet toegelaten in deze zone.</p> <p>Het oprichten van chalets is verboden.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p><i>Private percelen woonwagenvakbewoners</i></p> <p>Het woonwagenvak wordt opgevat als een traditionele verkaveling en wordt dus op eenzelfde manier vormgegeven. Dat wil zeggen dat er een effectieve perceelsindeling zal komen op terrein. Iedere woonwagenvakbewoner heeft daarbij dus zijn eigen privaat perceel waar zijn woonwagens op staat ingeplant. De woonwagens worden allemaal rond een centraal plein opgesteld.</p> <p>De perceelsindeling wordt ruimtelijk gevisualiseerd; dat wil zeggen dat elk perceel afgebakend wordt door een lage draad die begroeid kan worden of waar een haag voor geplaatst kan worden naar wens van de bewoners. Bij de inrichting van het terrein zal het stadsbestuur de draadafsluitingen plaatsen. De bewoners die ervoor opteren om een klimplant of andere groenelementen te gebruiken, zullen dan zelf instaan voor het onderhoud van dat groen.</p> <p>Ook naar de omliggende gebieden moet een minimale vorm van buffering voorzien worden. Dit kan in de vorm van een haag op de rand van het plangebied met het natuurgebied en met de KMO-zone. Er wordt geopteerd voor een haagafsluiting en geen andere vaste constructies zoals een begroeide draadafsluiting omdat het hier een</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stedenbouwkundige vergunning koppelen aan goedgekeurde verkaveling. - Draadafsluiting tussen percelen. - Haagafsluiting naar omliggende gebieden. 	<p>Er kan geen stedenbouwkundige vergunning afgeleverd worden voor het plaatsen van een individuele woonwagenvak vooraleer de stad beschikt over een goedgekeurd verkavelingsplan voor het terrein.</p> <p>De perceelsindeling wordt gevisualiseerd door middel van een draadafsluiting op de laterale perceelsgrenzen van minimum 1.20 m hoog. Op de rand van het plangebied, behalve naar de straatkant, wordt verplicht een haag van het type Ligustrum vulgare aangeplant van minimum 1.80 m hoog. Op 1.00 m van de rand van het plangebied, behalve aan de straatkant, wordt verplicht een draadafsluiting opgericht met een minimum hoogte van 1.80m.</p>

Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Toelichting bij de gewenste ordening</p> <p>zeer groene, natuurlijke omgeving betreft waarbij een haag een betere ruimtelijke integratie bewerkstelligt. Voor de veiligheid wordt toch ook een draadafsluiting op het terrein geplaatst (behalve aan de straatzijde) op 1.00 m van de grens van het terrein. Op die manier is de draad niet zichtbaar vanuit de omliggende gebieden, maar biedt zij toch een meerwaarde.</p>  <p>draad 1.80m hoog tussenstrook 0.50m breed haag 1.80m hoog – 0.50m breed</p> <p>Er wordt ook geopteerd om Ligustrum vulgare aan te planten op de rand van het terrein omdat deze plant inheems en streekeigen is en daardoor goed aansluit bij de natuurlijke en landschappelijke structuur van de omgeving.</p> <p>De percelen hebben een minimale afmeting van ongeveer 15.00 m x 20.00 m en dit omwille van het feit dat de nieuwe woonwagens ongeveer 10.00 m x 15.00 m groot zijn.</p> <p>Om binnen elk perceel een inplanting van de woonwagens te verkrijgen die ervoor zorgt dat de ruimte binnen het plangebied geordend wordt én dat er binnen het perceel nog voldoende ruimte overblijft voor een kwalitatieve private inrichting, is het aangewezen om de voorgevels van de woonwagens allemaal op een vaste afstand tot de voorste perceelsgrens in te planten. Indien hiervoor een afstand van 1.50 m gehanteerd wordt, hebben de percelen een achterste "onbebouwd" gedeelte van ongeveer 3.50 m diep.</p> <p>Verder is het belangrijk dat aan beide zijden van de woonwagens minimum 2.00 m ten opzichte van de laterale perceelsgrens wordt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Minimum en maximum oppervlakten percelen. - Voorbouwlijn. - Afstand tot de laterale perceelsgrens minimum 	<p>De individuele percelen hebben een oppervlakte van minimum 250 m² en maximum 400 m². Voor de maximumoppervlakte kan een afwijking toegelaten worden in functie van restpercelen die door de perceelsconfiguratie of omwille van de globale inrichting van het woonwagenterrein een grotere terreinoppervlakte krijgen.</p> <p>De woonwagens worden ingeplant op 1.50 m van de voorste perceelsgrens. Een afwijking op deze regel is enkel toegelaten in functie van de vorm van het perceel in relatie tot de inplanting van de woonwagen.</p> <p>De afstand tot de laterale perceelsgrenzen bedraagt aan één zijde verplicht 2.00m en aan de andere zijde minimum 3.00 m.</p>

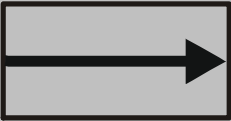
Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Toelichting bij de gewenste ordening</p> <p>vrijgehouden van bebouwing zodat de onderlinge tussenafstand van de woonwagens minimum 4.00 m is en dit omwille van privacy-redenen (het trekken van lichten en zichten). Aangezien de bewoners hun wagen ook op hun eigen individueel terrein moeten kunnen plaatsen, is het aangewezen om aan één zijde van de woonwagen nog 1.00 m extra vrije ruimte te verplichten, dus 3.00m.</p> <p>Een aantal van deze woonwagenvoerders willen naast hun woonwagenvak een hondenhok inplanten. Omdat het op de individuele percelen mogelijk zou zijn om dit te realiseren én omdat er ook ruimte voorzien moet zijn voor de inplanting van een sanitaire blok, wordt er geopteerd om te werken met een maximum bebouwbaar oppervlakte van 165 m² (grote woonwagenvak + sanitaire blok + eventueel hondenhok). Het is in de toekomst niet mogelijk om bovenop de woonwagenvak – die uit één bouwlaag bestaan – nog een constructie te plaatsen.</p> <p>Het is dus mogelijk om een sanitaire blok in te planten aan de achterzijde van de woonwagenvak. Er wordt geopteerd voor de achterzijde omdat daar, door de aanduiding van de voorbouwlijn op 1.50 m van de voorste perceelsgrens, het meeste ruimte beschikbaar is. Deze blokken moeten een uniform uitzicht hebben (net zoals de hagen) om een gestructureerd beeld van het woonwagenvak te bekomen.</p> <div data-bbox="197 970 481 1343" data-label="Diagram"> <p>The diagram shows a rectangular floor plan on a grid. On the left side, there is a large area labeled 'berging' (garage). To its right, there is a smaller area containing three rooms: 'douche' (shower), 'wc' (toilet), and 'waspl.' (sink). Arrows point from the labels to their respective rooms.</p> </div> <p>Voorbeeld van twee gekoppelde sanitaire blokken</p> <p>Deze sanitaire blok moet minimum een lavabo, douche, toilet en een uitgietsbak kunnen herbergen. Bovendien moet er een aansluiting zijn</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 2.00 m. - Maximum bebouwde oppervlakte. - Eén bouwlaag. - Sanitaire blok 18.00 m². 	<p>De bebouwing mag per perceel maximum 165 m² zijn.</p> <p>Er is maximum één bouwlaag toegelaten.</p> <p>Het is toegelaten om één sanitaire blok per individueel perceel op te richten. Deze sanitaire blok heeft een minimumoppervlakte van 8.00 m² en maximumoppervlakte van 18.00 m². Alle sanitaire blokken hebben hetzelfde uitzicht en dezelfde afmetingen. De sanitaire blokken worden opgericht op 1.00 m van de rand van het terrein.</p> <p>Per gebouw dient gestreefd te worden naar een eigentijdse, kwalitatieve architectuur met als resultaat dat alle constructies of groep van constructies in harmonie zijn met de bebouwing van de directe omgeving alsook op zichzelf een harmonisch geheel vormen. Dit houdt in dat zij voor het merendeel van de elementen die het voorkomen van een gebouw bepalen (inplanting, kroonlijsthoogte, voorgevelbreedte, dakvorm en -hoogte, in- en uitsprongen, gevelgeleding, detaillering, materialen en kleuren) afgestemd zijn op elkaar en/of aansluiten bij kenmerkende en beeldbepalende elementen in de omgeving.</p> <p>De gebouwen worden uitgevoerd in duurzame materialen en in kleuren aangepast aan de omgeving.</p> <p>Het concept dient zodanig te worden opgevat dat de leefkwaliteit en de privacy van iedere individuele wooneenheid en die van de aangrenzende wooneenheden gegarandeerd is. Deze leefkwaliteit zal gedefinieerd worden in termen van daglichttoetreding, ventilatie, oriëntatie, isolatie en dient aangetoond in de aanvraagdossiers tot een stedenbouwkundige vergunning.</p>


Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Toelichting bij de gewenste ordening</p> <p>voor een wasmachine en een droogkast en zou deze sanitaire blok ook deels als tuinberging kunnen fungeren.</p> <p>Deze sanitaire bouwblokken hebben één bouwlaag en een plat dak (helling minder dan 10%) of een hellend dak. De maximum kroonlijsthoogte (de hoogte van het gebouw, gemeten vanaf het peil van het maaiveld tot en met de kroonlijst) is beperkt tot 3.00 m. Teneinde een éénvormig beeld te creëren, is het wenselijk dat de sanitaire blokken zoveel als mogelijk minimum per twee gekoppeld worden.</p> <p><i>Openbare ruimte binnen de zone voor woonwagenpark</i></p> <p>Woonwagenbewoners leven met een aantal mensen op een beperkte oppervlakte in privé-eigendom en zij vormen onderling een samenhangende leefgroep. Het is belangrijk dat er dan ook voldoende ruimte is voor sociaal contact en dat deze ruimte op een kwalitatieve manier wordt vormgegeven. Daarom wordt er in de inrichtingsschets geopteerd om een pleintje aan te leggen dat gezamenlijk gebruikt wordt en waar alle woonwagens op georiënteerd worden. Het aandeel gemeenschappelijke ruimte binnen het totaalproject is dus belangrijk en moet dan ook minimum 40% bedragen. Binnen deze ruimte mag geen bebouwing voorkomen.</p> <p>In het openbaar domein komt het grootste aandeel verharding terug in verhouding tot het volledige projectgebied. Gezien de ligging van het projectgebied in een zeer groene, waterrijke omgeving, moet bij de keuze van de verhardingsmaterialen erop gelet worden dat er kleinschalige materialen gebruikt worden zoals bijvoorbeeld grind, dolomiet, klinkers, betonstraatstenen, grasdallen, Een asfaltverharding kan bijvoorbeeld niet toegelaten worden, ook niet voor de aanleg van een rijweg.</p> <p>Dit soort materialen moet niet enkel in het gedeelte van het openbaar domein gebruikt worden, maar uiteraard eveneens op de private percelen.</p> <p>Aangezien een gedeelte van deze zone het karakter van openbaar domein krijgt en een gedeelte het karakter van private percelen, moet het ook mogelijk zijn om bij de inrichting van dat openbaar domein straatmeubilair zoals verlichting, zitbanken een gemeenschappelijke brievenbus op de rooilijn, maar ook</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sanitaire blok heeft één bouwlaag en plat dak of hellend dak. - Koppelen van sanitaire blokken. - Oppervlakte gemeenschappelijke ruimte is minimum 40%. - Kleinschalige, waterdoorlatende materialen. - Straatmeubilair en nutsleidingen. 	<p>De sanitaire blok heeft één bouwlaag en een plat of een hellend dak. De maximum kroonlijsthoogte is 3.00 m.</p> <p>De sanitaire blokken worden minimum per twee gekoppeld. Bij een oneven aantal percelen kan er één perceel een afzonderlijke sanitaire blok hebben.</p> <p>Binnen deze zone wordt minimum 40% van de oppervlakte ingericht als gemeenschappelijke ruimte, inclusief de zone voor buffer.</p> <p>Voor de verharding worden enkel kleinschalige, waterdoorlatende materialen toegelaten.</p> <p>Het plaatsen van straatmeubilair en nutsvoorzieningen is toegelaten.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>nutsleidingen te plaatsen.</p>		
<p>Bepalingen met betrekking tot het beheer</p> <p>Het woonwagenpark wordt aangelegd op grond in eigendom van de stad Bilzen. De stadsdiensten zullen dan ook instaan voor het beheer van de delen van deze zone die gemeenschappelijk door alle woonwagenbewoners gebruikt worden.</p>	<p>- Realisatie en beheer door de stad Bilzen of representatieve vereniging.</p>	<p>Het beheer van de verschillende delen van de zone voor woonwagenpark (perceelsdelen) wordt na aanleg overgedragen aan één enkele beheerder. Dit beheer moet uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Deze zone is aangeduid om een fysieke scheiding te creëren op een landschappelijke manier tussen het woonwagenvak en de openbare weg. Op die manier wordt enerzijds een zekere mate van privacy gegeven aan de woonwagenvakbewoners en anderzijds wordt een betere integratie in de groene omgeving bekomen vanuit het oogpunt van de openbare weg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aanleg van een permanente buffer. 	<p>Artikel 2. Buffer (overdruk)</p>  <p>Dit gebied is bestemd voor de aanleg en het beheer van een permanente buffer.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Wegens een beperkte oppervlakte van het terrein waar toch 13 woonwagens op ingeplant moeten worden, kan er geen zeer brede bufferstrook voorzien worden langs de zijde van de openbare weg. Deze zou te veel ruimte innemen.</p> <p>Om toch een voldoende sterke buffering te verkrijgen, wordt geopteerd om niet enkel te werken met een groenaanplant, maar om eerst een talud aan te leggen met een hoogte van ongeveer 1.00 tot 1.50 m die vervolgens beplant zal worden met bosgoed van inheemse en streekeigen beplanting. Op die manier wordt een landschappelijke houtwal verkregen.</p> <p>De bufferzone wordt ingericht met een dichte groenmassa die storende geluids- en visuele hinder van de openbare weg en de autostrade ten opzichte van het woonwagenterrein tot een minimum reduceert.</p> <p>Om de schermfunctie ten volle te kunnen vervullen, moet de beplanting een dichte structuur hebben. De groenbuffer dient permanent te zijn en gelaagd. De realisatie van de buffer moet gegarandeerd zijn.</p> <p>Aangezien het enkel gaat om woonwagens en bijhorende voorzieningen die binnen de zone voor woonwagenvak aangelegd worden en noodzakelijk zijn én aangezien de bufferzone al vrij smal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Breedte buffer minimum 3.00 m. - Beplante talud in de vorm van houtwal. - Dichte structuur, permanent en gelaagd. 	<p>De breedte van de buffer is af te lezen op het grafisch plan.</p> <p>De buffer bestaat uit een talud van minimum 1.00 m en maximum 1.50 m hoog die beplant wordt met <i>Alnus glutinosa</i>, <i>Quercus robur</i>, <i>Carpinus betulus</i>, <i>Corylus avellana</i> en <i>Fraxinus excelsior</i> zodat een landschappelijke houtwal verkregen wordt conform de kleine landschapselementen in de omgeving van het plangebied.</p> <p>De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming en landschappelijke inpassing.</p> <p>De buffer bestaat voor 100% uit streekeigen, waardevolle en opgaande struiken en hoogstammige bomen met het oog op het bufferen van het woonwagenvak ten opzichte van de aanliggende functies. De beplanting moet continu doorgetrokken worden over de volledige oppervlakte van de zone en met de</p>

Informatief	Essentiële aspecten	Verordenend
<p>Toelichting bij de gewenste ordening</p> <p>gerekend is om niet teveel ruimte van het kleine plangebied in te nemen, is het zeker niet wenselijk dat er in de buffer nog enige vorm van bebouwing wordt toegelaten. De buffer kan dan haar functie niet meer vervullen.</p> <p>Volgende werken zijn toegelaten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle werken die nodig zijn om de hoofdbestemming als buffer te realiseren. 2. Alle werken, handelingen, functiewijzigingen, inrichtingen en voorzieningen die nodig of nuttig zijn voor het instandhouden, het beschermen het herstellen en het ontwikkelen van natuur en landschapswaarden moet mogelijk zijn. <p>Naar beeldvorming toe is het belangrijk dat de buffer uiterlijk één geheel vormt met het aanliggende bosgebied. Daarom mogen er geen afscheidingen geplaatst worden, noch op de verschillende perceelsdelen, noch op de grens van het plangebied met de daarbuiten liggende bestemmingszones (straat, openbaar domein), noch op de grens van de buffer met de zone voor residentieel woonwagenterrein.</p>	<p>- Enkel activiteiten voor de inrichting en het beheer van de natuur zijn toegelaten.</p> <p>- Geen afsluitingen.</p>	<p>Stedenbouwkundige voorschriften</p> <p>noodzakelijke verscheidenheid om de bufferfunctie ten volle te kunnen vervullen. Elke stedenbouwkundige vergunning binnen de grenzen van dit RUP kan pas afgeleverd worden na de volledige realisatie van de buffer.</p> <p>Enkel volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei 1999 en latere wijzigingen, een stedenbouwkundige vergunning vereist is - zijn vergunbaar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het bufferen van het woonwagenpark: 2. alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden. <p>De verschillende perceelsdelen van de buffer mogen niet gescheiden worden door de plaatsing van afsluitingen of hekwerk. Er mogen evenmin afsluitingen of hekwerk geplaatst worden tussen het plangebied en de aanliggende bestemmingszones.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot het beheer</p> <p>Om een uniform uitzicht te bekomen, wordt de groenbuffer gerealiseerd door de stad Bilzen. Om ervoor te zorgen dat de buffer zijn functie in de gewenste vorm kan vervullen, wordt het beheer door de stad Bilzen gedaan of uitbesteed aan een representatieve vereniging.</p> <p>Het beheer moet uitgevoerd worden in overeenstemming met het beheer van de aangrenzende bos- en natuurgebieden en dit in onderling overleg tussen de beheerders van beide gebieden.</p>	<p>- Realisatie en beheer door de stad Bilzen of representatieve vereniging.</p>	<p>Het beheer van de verschillende delen van de buffer (perceelsdelen) wordt na aanleg overgedragen aan één enkele beheerder. Dit beheer moet uitgevoerd worden volgens de principes van duurzaam ecologisch beheer.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Om het woonwagenvak te ontsluiten op een ruimtelijke en functionele wijze is het noodzakelijk om deze toegangszones aan te duiden op grafisch plan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vastleggen toegangszone. 	<p>Artikel 3. Toegang (indicatieve aanduiding in overdruk)</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Deze pijl duidt aan dat in de onmiddellijke omgeving een verbinding voor gemotoriseerd verkeer aangelegd, onderhouden en beheerd moet worden.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Omdat de inplanting van de toegangsweg afhankelijk is van de inrichting en indeling van de percelen, betreft het hier een indicatieve aanduiding. De exacte inplanting van de weg kan dus nog in beperkte mate verschoven worden ten opzichte van de op het grafisch plan aangeduide pijl.</p> <p>Dit is de enige toegang tot het plangebied en daarom moet de toegang dus voldoende breed zijn voor zowel fietsers, voetgangers als gemotoriseerd verkeer en veiligheidsdiensten (brandweer, ...).</p> <p>In aansluiting op de gemeenschappelijke ruimten binnen de zone voor woonwagenvak, wordt hier enkel gebruik gemaakt van kleinschalige verhardingsmaterialen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Indicatieve aanduiding. - Enige toegang, dus voldoende breed voor alle gebruikers. - Kleinschalige verhardingsmaterialen. 	<p>De precieze ligging van deze toegang kan gewijzigd worden. De as van de toegangsweg kan tot maximum 10.00 m ten opzichte van de op het grafisch plan aangeduide pijl verschuiven.</p> <p>De toegang moet voldoende breed zijn om het gebied te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.</p> <p>Voor de verharding worden enkel kleinschalige materialen toegelaten.</p>

Informatief		Verordenend
Toelichting bij de gewenste ordening	Essentiële aspecten	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Algemene bepalingen</p> <p>Om het woonwagenvak te ontsluiten op een ruimtelijke en functionele wijze is het noodzakelijk om deze toegangszones aan te duiden op grafisch plan.</p> <p>Om het woonwagenvak nog beter toegankelijk te maken voor voetgangers en fietsers en doorsteken, functionele en bewegingsrelaties te creëren worden er een extra verbinding voorzien voor langzaam verkeer. De pijl duidt symbolisch en indicatief aan waar de verbinding kan komen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Extra ontsluiting langzaam verkeer. 	<p>Artikel 4. Verbinding voor langzaam verkeer (indicatieve aanduiding in overdruk)</p>  <p>Deze pijl duidt aan dat in de onmiddellijke omgeving een lokale verbinding voor langzaam verkeer aangelegd, onderhouden en beheerd moet worden.</p>
<p>Bepalingen met betrekking tot inrichting en bebouwing</p> <p>Omdat de inplanting van de toegangsweg afhankelijk is van de inrichting en indeling van de percelen, betreft het hier een indicatieve aanduiding. De exacte inplanting van de weg kan dus nog in beperkte mate verschoven worden ten opzichte van de op het grafisch plan aangeduide pijl.</p> <p>Dit is een bijkomende toegang tot het plangebied die enkel voor fietsers en voetgangers toegankelijk moet zijn en niet voor gemotoriseerd verkeer. Het is bijgevolg niet nodig om deze toegang zeer breed te maken; een minimale breedte van 2.50m en een maximale breedte van 3.50m moet volstaan.</p> <p>In aansluiting op de gemeenschappelijke ruimten binnen de zone voor woonwagenvak, wordt hier enkel gebruik gemaakt van kleinschalige verhardingsmaterialen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Indicatieve aanduiding. - Enige toegang, dus voldoende breed voor alle gebruikers. - Kleinschalige verhardingsmaterialen. 	<p>De precieze ligging van deze toegang kan gewijzigd worden. De as van de toegangsweg kan tot maximum 10.00 m ten opzichte van de op het grafisch plan aangeduide pijl verschuiven.</p> <p>De toegang is minimum 2.50m en maximum 3.50m breed.</p> <p>Voor de verharding worden enkel kleinschalige materialen toegelaten.</p>