

Masterplan Woon-Bal,
Wonen en voetbal in de dorpskern
NIJLEN



Masterplan Woon-Bal,
Wonen en voetbal in de dorpskern
NIJLEN

In opdracht van
gemeentebestuur Nijlen
Kerkstraat 4,
2560 Nijlen
www.nijlen.be



Uitgevoerd van oktober 2013
tot en met december 2014

en in samenwerking met
Blue Strategy,
Steven Ducatteeuw

Uitgevoerd door
maat-ontwerpers,
Forelstraat 55b,
9000 Gent
www.maat-ontwerpers.be





kaart. TOPOGRAFISCHE KAART NGI
situering van de twee binnengebieden woon-
blijven de bebouwingsstructuur van de dorpskern Nijlen

Visseneinde

70 k

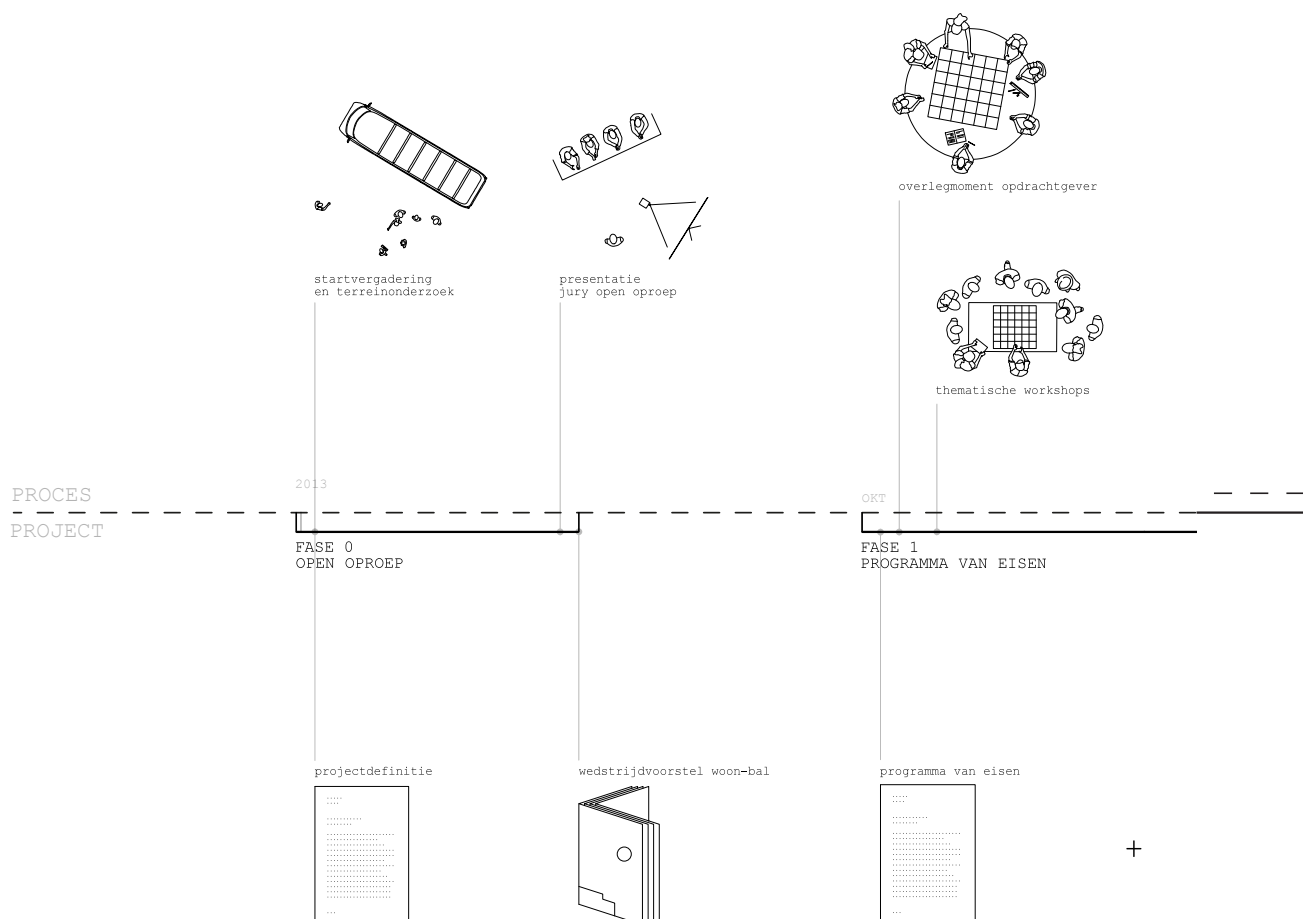


De gemeente Nijlen ligt in de Antwerpse Kempen in de vallei van de Nete tussen Lier en Herentals in. De ligging van een gemeente of kern bepaalt veel voor de ontwikkelingsmogelijkheden van die kern. En Nijlen is gunstig gelegen. Verschillende infrastructuren maken de gemeente vlot bereikbaar vanuit bovenvermelde steden, maar vooral ook vanuit Antwerpen. Zowel de ligging nabij de E313 als aanwezigheid van een station op de drukke spoorlijn die doorheen de Kempen naar Antwerpen én Brussel voert, bieden goede mogelijkheden om in Nijlen te wonen en erbuiten te werken. Ze bieden, in combinatie met de aanwezige functies en het omliggende landschap, een aantal waardevolle vestigingsvoorwaarden voor nieuwe bewoners. En dat laat zich ook blijken: Nijlen blijft, als gemeente in het buitengebied, groeien. De vraag naar woningen en bouwgrond is er groot en leidt tot druk op de woonmarkt. De gemeente wil een antwoord bieden op de woonvraag van de eigen inwoners én ook de beoogde woonopdracht, die via de taakstellingen werd geconcretiseerd, opnemen. Het gemeentebestuur wil daarom bijkomend woonaanbod creëren, maar wel onderzoek hoe dit op een andere manier kan dan de gangbare verkavelingsmodellen die tot vandaag de boventoon voeren in de woongemeente. Samen met bijkomende woningen is er ook nood aan bijkomende functies en voorzieningen. Nijlen wil zich in de regio onderscheiden als levendig dorp met kwaliteitsvolle woonomgevingen, een uitgebreid en veelzijdig voorzieningen- en belevingsaanbod op het vlak van sport, cultuur, recreatie, sociale ontmoeting, ...

In plaats van steeds verder uit te breiden, zoekt het bestuur nu naar strategische inbreidingslocaties in de kern. Twee grotere onderbenutte binnengebieden komen hiervoor in beeld. Een deel van deze sites is nog steeds landbouwgebied of braakliggend, maar een groot deel is in gebruik als voetbalvelden. De opgave voor het inpassen van bijkomend woonaanbod in de binnengebieden wordt daarmee onmiddellijk gekoppeld aan de opgave om de aanwezige sportinfrastructuur te hervestigen. En masterplan met twee bestanddelen dus: een woonwijk en een sportcluster: **WOON-BAL!**

Proces

In 2012 besloot het gemeentebestuur om voorliggend masterplan te laten uitwerken via de procedure van de Open Oproep. Een beknopte en heldere projectdefinitie werden door de gemeentelijke diensten en in samenspraak met de belangrijkste partner, de voetbalclub KFC Nijlen, opgesteld. Het wedstrijdvoorstel werd uitgewerkt in het voorjaar 2013. Het ontwerpvoorstel bood een heel duidelijk uitgangspunt voor de opmaak van het masterplan dat, vanaf eind 2013, in vier fases en via divers overleg tot stand kwam.

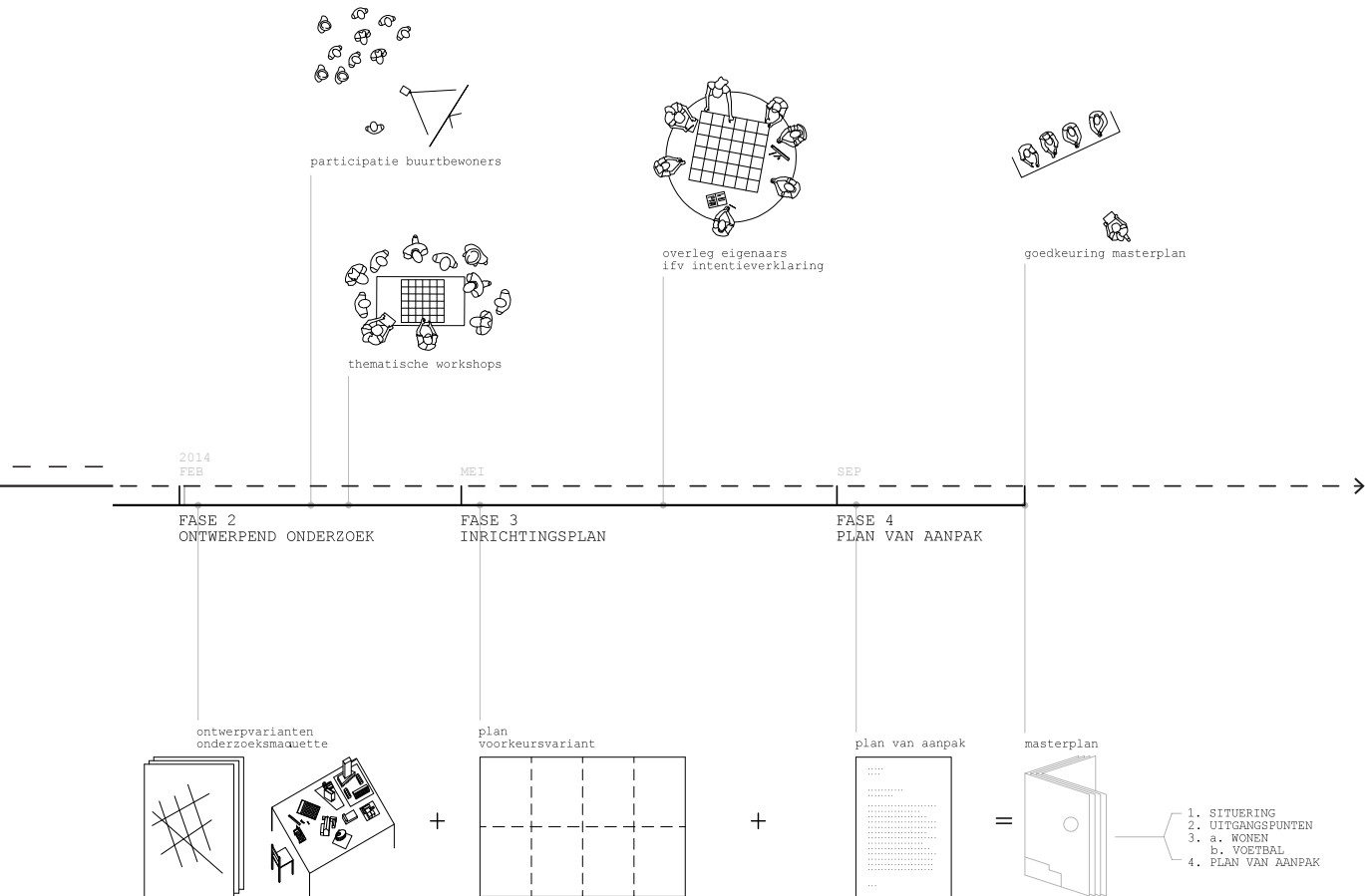


FASE 1 / PROGRAMMA VAN EISEN

De uitwerking van het masterplan werd in oktober 2013 aangevat met een uitgebreide consultatieronde om, op basis van het wedstrijdontwerp, input voor het verder ontwerp te verzamelen. Voor de uitwerking van het masterplan was deze fase essentieel. In plaats van onmiddellijk in de uitwerking van de wedstrijdplannen te duiken werd een stap terug gezet. Gesprekken met diverse betrokken partijen zorgden voor een hele pak bijkomende ruimtelijke, maar ook beleidsmatige, praktische, financiële, juridische en technische randvoorwaarden. De eerste fase werd niet omschreven als een klassieke analysefase, maar als een brede consultatieronde die diende te leiden tot een programma van eisen. Op basis van deze consultatieronde werden ook intensieve gesprekken opgestart met de verschillende grondeigenaars met als doel een intentieverklaring op te stellen, zodat de verschillende partijen zich effectief ook zouden engageren om tot een gedragen en uitvoerbaar masterplan te komen.

FASE 2 / ONTWERPEND ONDERZOEK

Deze eerste fase leverde zeer veel input voor de verdere uitwerking van het plan via ontwerpend onderzoek in de tweede fase. De verschillende delen van het wedstrijdplan werden herwerkt en daarbij werden verschillende scenario's, zowel voor de hoofdstructuur en -ontsluiting, maar ook voor de concrete inrichting van de voetbalcluster als voor de verschillende delen van de woonwijk – de woontypes – uitgewerkt. De ontwerpvarianten werden niet alleen met de stuurgroep besproken, maar ook met de belangrijkste grondeigenaars KFC Nijlen en OCMW Lier. Daarnaast werd het masterplan in deze fase ook gepresenteerd aan de buurtbewoners en leden van de voetbalclub. Er werd gekozen voor de bredere vorm van participatie in deze fase in te zetten. Naar buurtbewoners toe werden er verscheidene ideeën op tafel gelegd waarop ze konden reageren. Dit voordat cruciale keuzes gemaakt werden, zodat zinvolle input nog mogelijk was.



FASE 3 / INRICHTINGSPLAN

Op basis van verschillende varianten (scenario's die via ontwerpend onderzoek uitgewerkt en vervolgens besproken worden) wordt één voorkeursplan uitgewerkt dat voldoende flexibel is om als basis te dienen voor toekomstige ontwikkelingen. Het bevat meer gedetailleerde uitspraken met betrekking tot haalbaarheid, typologieën, beeldkwaliteit, fasering, verkavelingsstructuur en basisinrichting openbaar domein voor de woonwijk, inrichtingsontwerp met technisch aftoetsing voor de voetbalvelden en schetsontwerp voor de bebouwing en sportfaciliteiten. Resultaat van deze fase is het inrichtingsplan, dat hierna als basis voor de toelichting van de principes van het masterplan getoond wordt. Dit plan werd bovendien, als toets naar de haalbaarheid, ook doorgerekend. Alle verschillende kosten in functie van de herinrichting van de twee sites werden zeer concreet via een kostenraming in beeld gebracht. De berekening werd met de technische dienst van de gemeente doorgenomen.

FASE 4 / PLAN VAN AANPAK

In het einddocument wordt ook een plan van aanpak toegevoegd dat suggesties naar de verschillende actoren doet voor het vervolgtraject. Hierin wordt geschetst welke de logische fasering is voor het project, welke andere instrumenten (RUP, verkavelingsplan, ...) ingezet dienen te worden, welke actoren verder betrokken kunnen worden, hoe de haalbaarheid van het project gewaarborgd kan worden, ...

Inhoud

pg 08	OPGAVE
pg 24	CONCEPT
pg 36	VOETBAL
pg 68	OVERZICHTSPLAN
pg 70	WONEN
pg 128	PLAN VAN AANPAK

1 / OPGAVE

Een typische opgave

De voorliggende opgave en de beschikbare sites zijn typisch Vlaams. Het gaat dus niet om een zeer bijzonder of specifieke opgave, geen ingewikkeld of uniek programma, geen bijzonder waardevolle plek of unieke locatie. Het is een veelvoorkomende opgave op een vrij generieke locatie. Net dat laat toe deze opgave niet louter te zien als een antwoord op maat van de voorliggende problemen en beschikbare sites, maar ook als een typeoplossing die innovatieve oplossingen kan bieden die ook op andere plekken waardevol kunnen zijn.



Want wat is er Vlaams er dan een cluster van wat voetbalvelden voor de lokale sportclub gelegen tussen de landbouwvelden en achter de verkavelings- en lintbebouwing? Opgebouwd uit eenvoudige, soms wat hobbelige sportvelden die zich nestelen tussen akkers en weides waar ook op geparkeerd kan worden? Met een kantine en kleedruimtes opgebouwd door leden van de sportvereniging uit golfplaten, houten wanden en meer? En als geheel natuurlijk proper omheind met de typische betonpanelen afsluitingen, stikkels zoals ze dat in de Kempen noemen? Natuurlijk zijn de sportvelden zonevreemd (in woonuitbreidingsgebied) en liggen ze verspreid over twee binnengebieden wat de werking van de sportclub, die het sportief steeds beter en succesvoller doet, bemoeilijkt.

Hoe vaak doet zich dergelijke opgave niet voor in Vlaanderen? Veel sportinfrastructuur is organische gegroeid, zelf gebouwd en ligt per toeval ergens op een plek waar het planologisch niet zou mogen liggen. Dergelijke opgaves vragen om een doordachte oplossing waarin zowel de infrastructuur vernieuwd wordt, de

context mee inrekening wordt genomen en de bestemming planologisch past. Ze vraagt vooral om een aanpak die niet rekent op grote budgetten van het gemeentebestuur of de club, maar strategisch zoekt naar het koppelen van initiatieven, budgetten, investeringen, inzet en draagvlak. Want dat maakt deze opgave ook typisch: het gaat er niet om een alomvattend mooi plan uit te tekenen dat enkel met grote budgetten en professionele begeleiding uitgewerkt kan worden, maar om een project op poten te zetten dat door de club, omwonenden en de gemeente gedragen kan worden. En vervolgens deels ook tot stand kan komen vanuit de typische zelfbouwtraditie.



Wat is er Vlaamser dan een bebouwingsstructuur van woonlinten en verkavelingen die langs uitgeruste wegen steeds verder uitbreiden in het landschap? Die grote landbouwpercelen omsluiten en de open ruimte zo fragmenteren? En vervolgens op deze braakliggende terreinen en akkers, gelegen achter die woonbebouwing, nog wat woningen bij bouwen? Dat natuurlijk het liefst via kleinschalige pijpekopverkavelingen, op maat van elke eigenaar op zich. Het grote landbouwperceel wordt dan gewoon opgedeeld in vaak te grote bouwpercelen? Met daarop dan natuurlijk de vrijstaande woning, ook weer zelf gebouwd, met een eigen tuin, terras, tuinberging, garage, trampoline en eventueel zwembad? Natuurlijk vullen we de resterende gaten in de linten in met bijkomende villa's, bungalows of rijtjeswoningen en werden de binnengebieden bestemd als woonuitbreidingsgebieden voor tijden waarin onze woonhonger verder gestild moet worden.

Hoe vaak doet zich dergelijke opgave niet voor in Vlaanderen? Het steeds verder groeiend woonaanbod blijft bijkomende

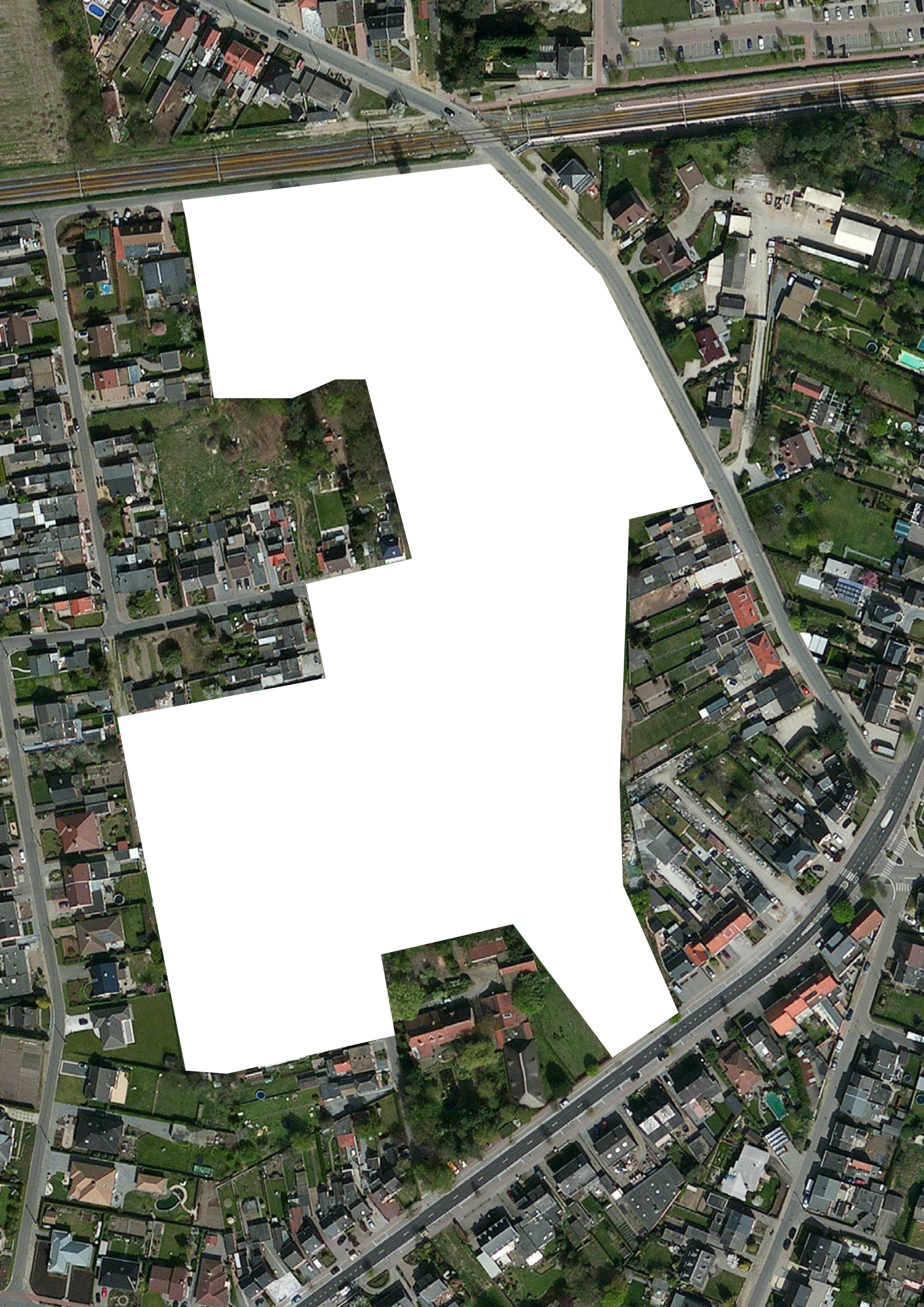
ruimte aansnijden, of het nu via uitbreiding of inbreiding is. Dergelijke opgave vraagt nu om een aanpak die niet enkel meer redeneert eigenaar per eigenaar, maar die samenwerking opzetten tussen verschillende eigenaars in functie van een meer doordachte ontwikkeling. En die ook een samenwerking opzet met het lokale bestuur dat mee belanghebbende wordt en actief, zonder zelf eigenaar of investeerder te hoeven zijn, mee het project aanstuurt. Maar tegelijk vraagt dergelijke opgave ook om samenwerking tussen bewoners om op een andere manier te gaan wonen en samenleven. Niet enkel gericht op het eigen perceel, maar ook op wat bewoners bindt.

Want dat maakt deze opgave ook typisch: het gaat er niet om een alomvattend mooi plan uit te tekenen dat vervolgens alle interactie of aansturing loslaat, maar om een project op poten te zetten waarin initiatieven gekoppeld worden vanaf het masterplan, via gemeenschappelijke projecten tot een andere manier van samen wonen in een woonwijk. En dat ruimte laat voor zelforganisatie en wie weet groepszelfbouw.

An aerial photograph of a residential area, showing a mix of houses, streets, and green spaces. A white rectangular text box is overlaid on the center of the image, containing text in Dutch. The text box is tilted slightly to the right. The background shows a dense residential area with various roof colors and street layouts. A railway line runs horizontally across the middle of the image, just above the text box. To the right, there is a large, open field, possibly agricultural. The overall scene is a typical suburban or urban residential neighborhood.

Situering binnengebieden

Het studiegebied WOON-BAL grenst in het oosten aan de Molenstraat, in het zuiden aan de Kesselsesteenweg en Goorstraat, in het westen aan de Loze Bareel en in het noorden aan de spoorweg Lier-Herentals. Binnen dit studiegebied bevinden zich de twee sites. Ze vormen als het ware grote binnengebieden, restpercelen binnen de oorspronkelijke agrarische structuur, die nog niet verkaveld waren en waarvan delen een invulling kregen als voetbalterreinen. De sites bevinden zich achter de bebouwing (de woonlinten en verkavelingsloten) langsheen bovengenoemde straten. Beide sites grenzen aan de spoorlijn. Tussen beide sites in bevindt zich een ouder en eerder organisch verkavelend en ontwikkeld "woonwijkje". Een deel van de bebouwing in de Voetbalstraat sluit wel aan bij de typische verkavelingsbebouwing van de omliggende straten, maar de oudere bebouwing in het Molenerf, de Doelstraat en Voetbalstraat laten zich meer lezen als een organische gegroeide zelfbouwwijk.





Feitelijke toestand

1. Een oude voetweg loopt doorheen het binnengebied van de Loze Bareel naar de Voetbalstraat.
2. Het binnengebied wordt ingevuld met de cluster van voetbalvelden van de jeugdclub, het veld van een amateurploeg en een landbouwweld. De bestaande voetbalinfrastructuur is nodig aan vernieuwing en vervanging toe.
3. Langsheen het spoor is een strook van ongeveer 7,5 meter breed, in eigendom van de NMBS, onbebouwd gebleven. De spoorlijn Lier-Herentals wordt intensief gebruikt en dit kan in de toekomst, met het aanhaken van de IJzeren Rijn verbinding, nog verder toenemen.
4. De grenzen van het binnengebied worden bepaald door een breed gamma aan types van tuinafscheidingen van de omringende bebouwing uit de Loze Bareel, Goorstraat en Voetbalstraat.
5. Het binnengebied is enkel met de wagen toegankelijk via een smalle, half verharde oprit. Wagens parkeren op een grasveld. Tijdens trainings- en wedstrijddagen zorgt dit op piekmomenten voor een hoge verkeers- en parkeerdruk.

6. Op dit braakliggende perceel plant de NMBS een pendelparking die aansluit aan het station.

7. Twee grotere percelen gelegen in de Doelstraat wordt nauwelijks gebruikt en kunnen mogelijks bij het project opgenomen worden.

9. Twee straten lopen doorheen het binnengebied: Ophoven is een zeer smalle straat die bij wedstrijden vrij veel verkeer te verwerken krijgt en waarlangs geparkeerd wordt. De Doelstraat.

10. Het binnengebied kent vooral een restgebruik: een landbouwperceel, een terrein waar bouwmaterialen opgeslagen worden en een ruim braakliggend perceel waar soms vrachtwagens zich parkeren.

11. De grenzen van het binnengebied worden bepaald door een breed gamma aan types van tuinafscheidingen van de omringende bebouwing uit de Molenstraat, Molenerf, Kesselsesteenweg en Voetbalstraat.

8. Aan Ophoven bevindt zich wel het hoofdveld van KFC Nijlen waar de wedstrijden van het A-team doorgaan. Het veld is uitgerust met een tribune, kleedruimtes en een ruime kantine, maar alles is nodig aan vernieuwing toe.

12. Het binnengebied is niet volledig omsloten door bebouwing: het is zichtbaar en bereikbaar vanaf de Kesselsesteenweg en Molenstraat.

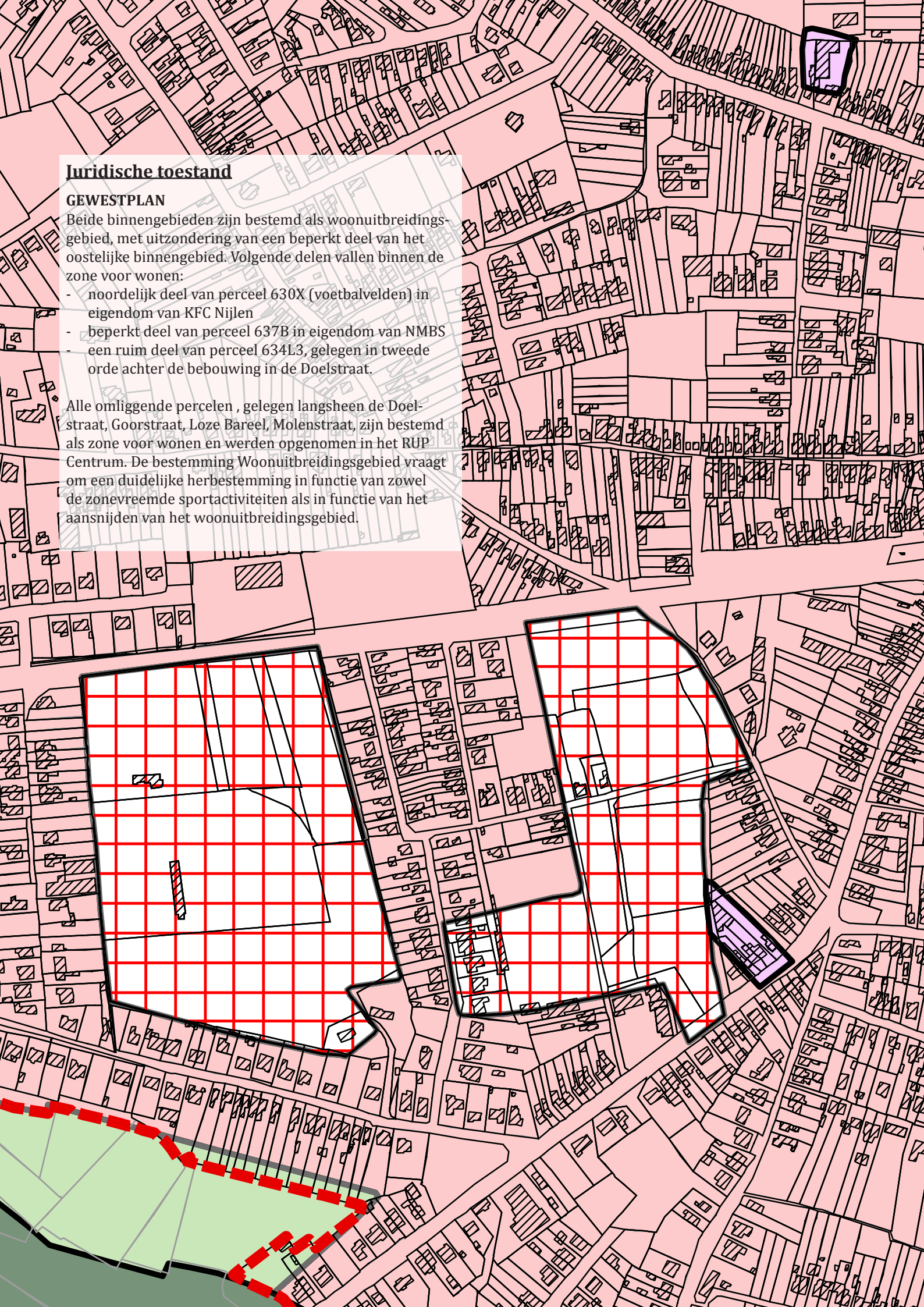
Juridische toestand

GEWESTPLAN

Beide binnengebieden zijn bestemd als woonuitbreidingsgebied, met uitzondering van een beperkt deel van het oostelijke binnengebied. Volgende delen vallen binnen de zone voor wonen:

- noordelijk deel van perceel 630X (voetbalvelden) in eigendom van KFC Nijlen
- beperkt deel van perceel 637B in eigendom van NMBS
- een ruim deel van perceel 634L3, gelegen in tweede orde achter de bebouwing in de Doelstraat.

Alle omliggende percelen, gelegen langsheen de Doelstraat, Goorstraat, Loze Bareel, Molenstraat, zijn bestemd als zone voor wonen en werden opgenomen in het RUP Centrum. De bestemming Woonuitbreidingsgebied vraagt om een duidelijke herbestemming in functie van zowel de zonevreemde sportactiviteiten als in functie van het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied.

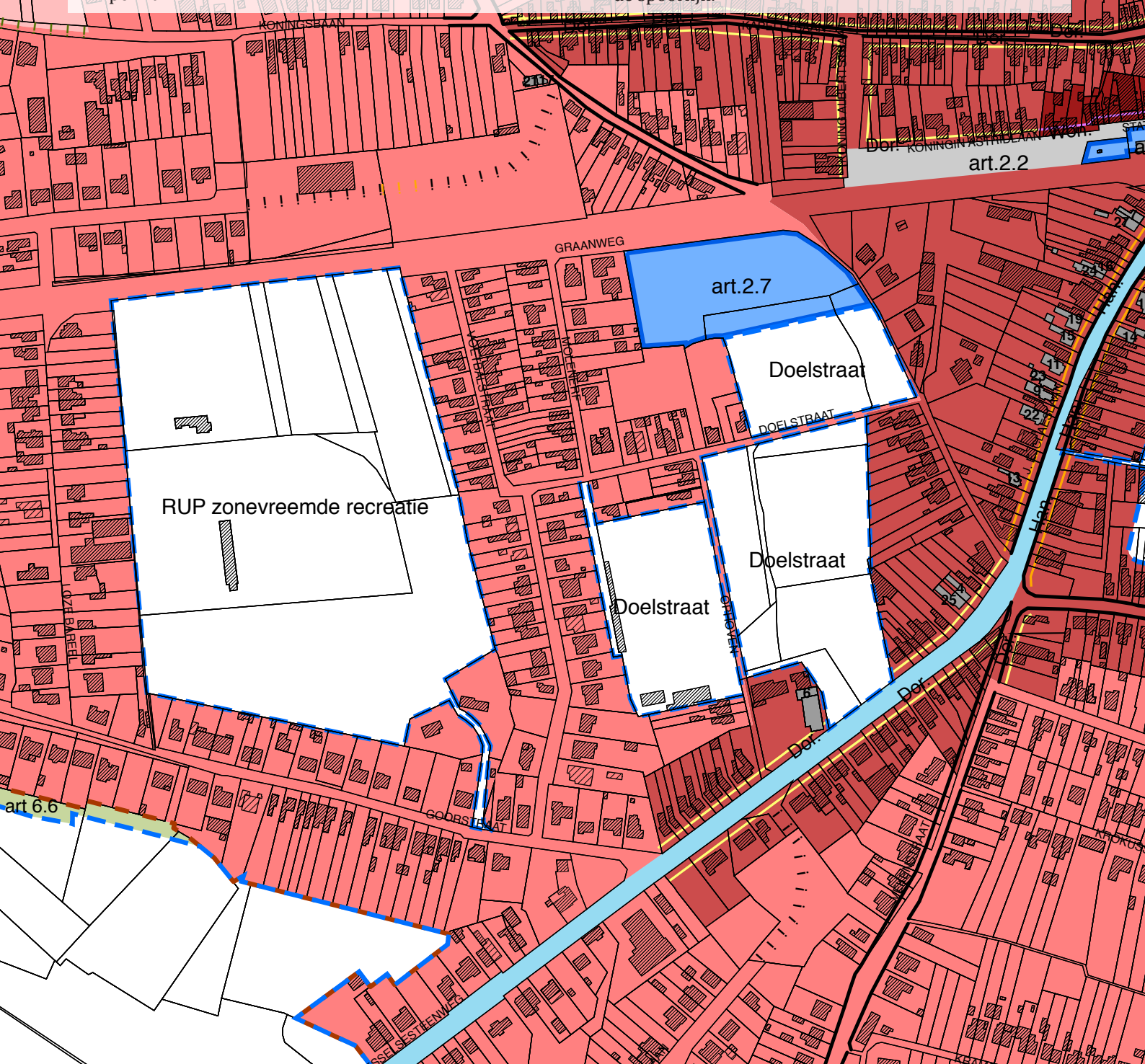


RUP CENTRUM

Het ruimtelijk uitvoeringsplan verfijnt de bestemmingen uit het gewestplan en bakent de bestemmingszones beperkt anders af. De binnengebieden (met uitzondering van de pendelparking en de private percelen in tweede orde) worden in het RUP niet opgenomen. Volgende deelgebieden worden rond de binnengebieden opgenomen:

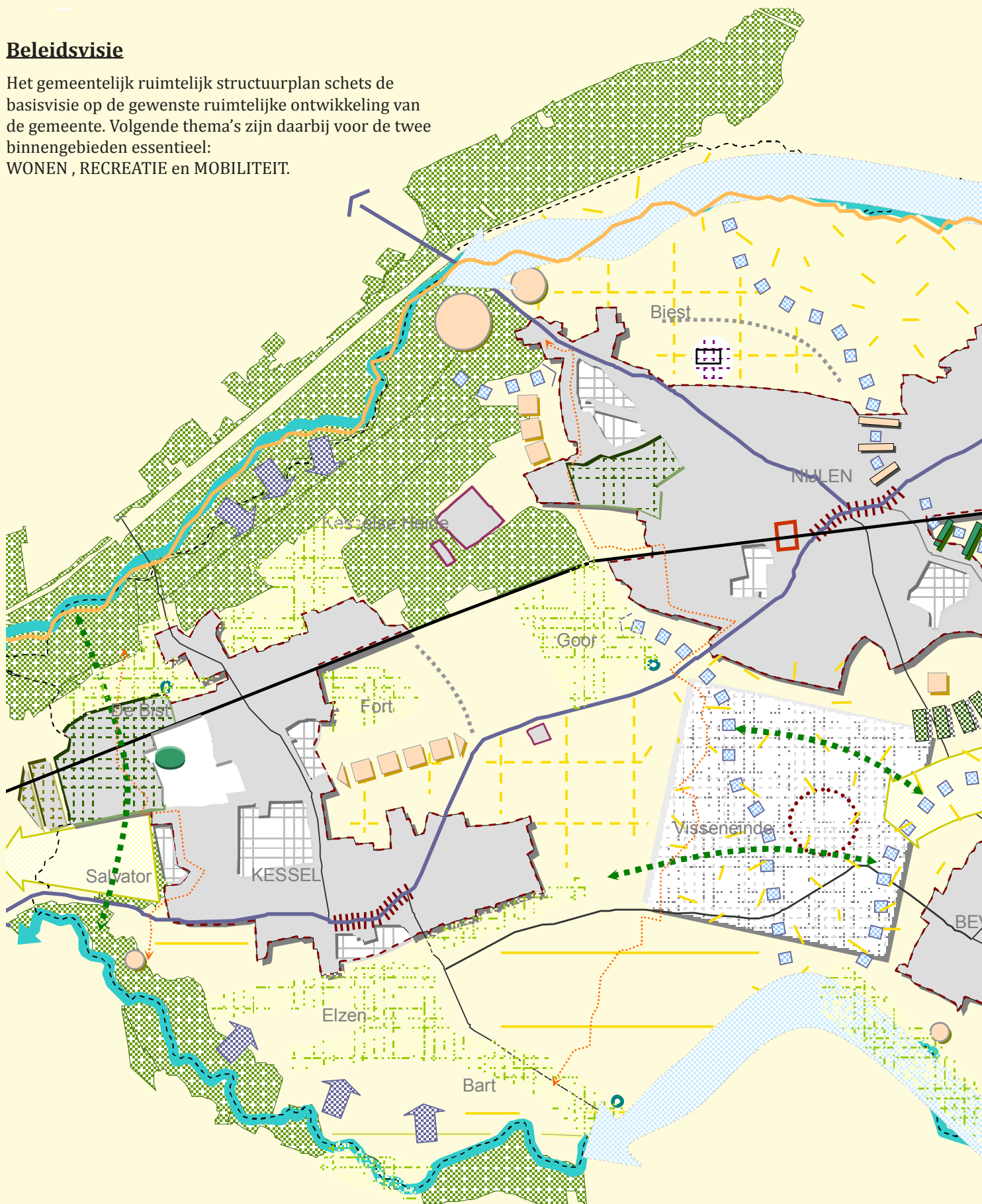
- ART 1.6 DORPSKERN: Het gaat om kavels grenzend aan het binnengebied en gelegen in de Molenstraat en Kesselsesteenweg. In deze zone wordt gestreefd naar gekoppelde en aaneengesloten bebouwing met een gemiddelde bebouwingsdichtheid van 26 woningen per ha.

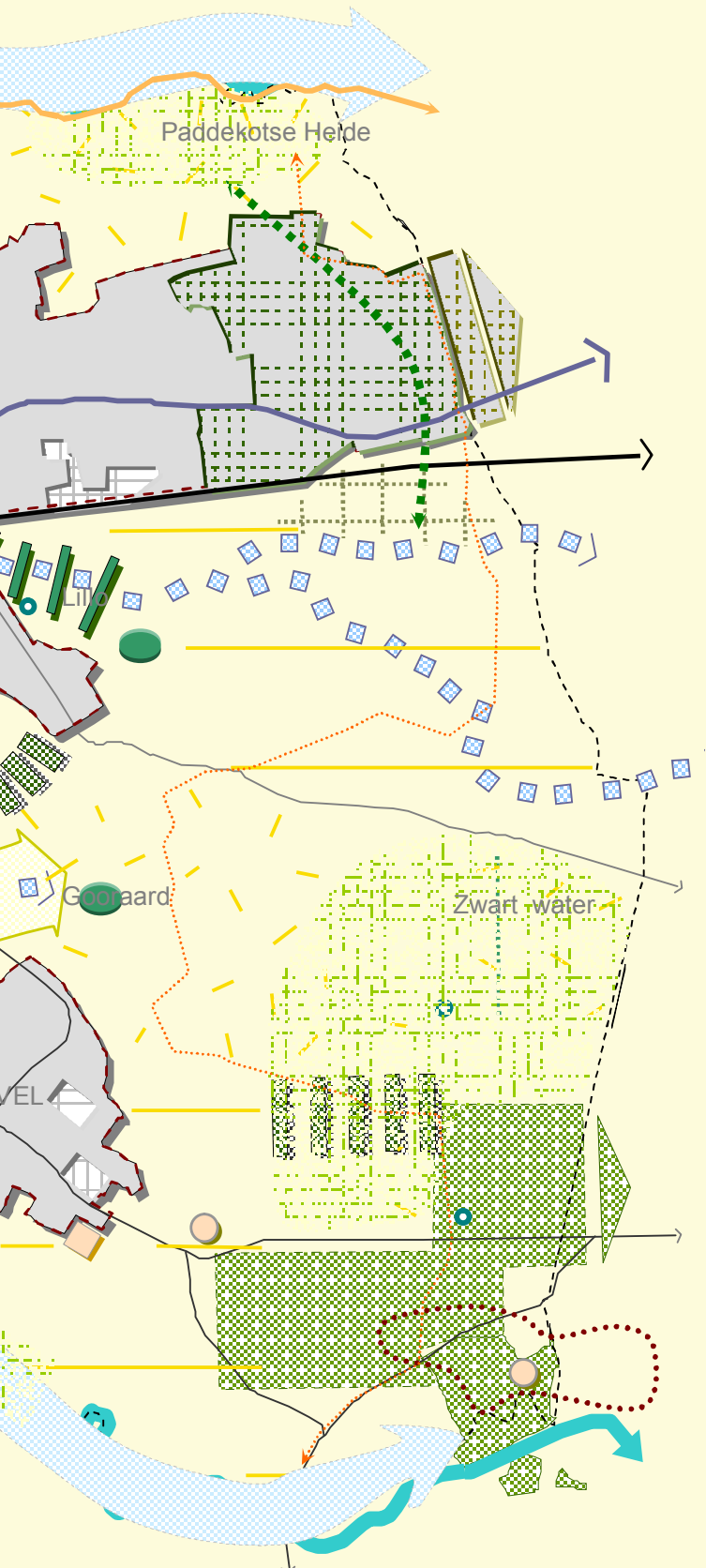
- ART 1.3 WOONWIJKEN: alle overige percelen grenzend aan de twee binnengebieden en gelegen in de Doelstraat, Molenerf, Voetbalstraat, Goorstraat, Loze Bareel. De woonwijken kenmerken zich door overwegend vrijstaande en gekoppelde eengezinswoningen. In deze zone wordt er dan ook gestreefd naar vrijstaande en gekoppelde bebouwing met een gemiddelde bebouwingsdichtheid van 17 woningen per ha.
- ART 2.7 OPENBARE PARKING DOELSTRAAT: De zone is bestemd voor een kernondersteunende openbare parking, voor personenwagens, in functie van de omgevende kernondersteunende functies, de handelskern en de grote concentratie van openlucht recreatie tegen de spoorlijn.



Beleidsvisie

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan schets de basisvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Volgende thema's zijn daarbij voor de twee binnengebieden essentieel: **WONEN**, **RECREATIE** en **MOBILITEIT**.





gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Nijlen

gewenste ruimtelijke structuur


synthese

-  te versterken hoofddorp - woonkern
-  nieuw landschap: lappendeken
-  woonreservegebied
-  bedrijvigheid met nabestemming op termijn
-  zone voor lokaal bedrijventerrein via planologisch ruil (+ reserve o.b.v. herlokalisatiebehoefte)
-  woonlinten als grens voor verstedelijking
-  openbaar vervoers - en fietsas met filters
-  drager van lokale verbinding en ontsluiting
-  spoorweg als provinciale vervoersas
-  intermodaal knooppunt / kleine stopplaats
-  droge (natuur)corridor
-  te versterken versnipperde bosstructuur
-  fietsroute / schakel tussen fietsroutes
-  baken in het landschap (gebouw / heuvel)
-  natuurverbinding cf. RSPA
-  lokale beekvallei als natte (natuur)corridor
-  mogelijkheid voor winteroverstroming
-  aanname GEN/GNO
-  natuureiland
-  open ruimte verbinding (landsch. basis)
-  structureel sterke en kansrijke landbouw
-  verbrede landbouw (i.f.v. landschap)
-  marginale landbouw
-  aanname natuurverveving
-  recreatief knooppunt in open ruimte
-  recreatief knooppunt aansluitend op kern
-  te behouden kleinschalig landschap
-  vallei met recreatieve / parkgerichte invulling

IOK plangroep

kaartnummer 31

datum juli 04

fase GRS  N

WONEN

Het Gemeentelijk structuurplan schuift met betrekking tot wonen in Nijlen een aantal PRINCIPES naar voor.

1. **KERNVERSTERKING** / De behoefte om te gaan wonen in de open ruimte moet stelselmatig worden afgeremd door het wonen in de dorpen aantrekkelijk te maken. Dit houdt in dat lintbebouwing wordt afgeremd ten voordele van het bouwen in de kern. Inbreidingsprojecten moeten de 'gaatjes' in het bebouwde weefsel opvullen. Dit wil echter niet zeggen dat alles moet worden 'volgebouwd'. De aanwezigheid van pleinen en parken samen met speelruimten is belangrijk voor de leefbaarheid van de kern. Ook de erkenning en de versterking van groene fragmenten in de kern dragen bij tot een aangename woonsfeer.
2. **VERDICHTING** / Verdichting moet de trend naar een steeds grotere gemiddelde perceelsoppervlakte omkeren. Zuinig ruimtegebruik staat hierbij voorop. Op die manier kunnen meer mensen wonen in de kernen en wordt het financieel draagvlak van de kleinhandel in de kernen ondersteund. Het meest aangewezen is om de trend naar open bebouwing af te remmen en het aandeel halfopen en gesloten bebouwing te laten toenemen. Een bruto woningdichtheid van 15 woningen/ha wordt nagestreefd.
3. **DIFFERENTIATIE** / Diverse factoren zorgen ervoor dat de bevolkingssamenstelling diverser wordt en vraagt om aangepast woonaanbod. De grootte van het gemiddelde gezinsinkomen waardoor een niet onbelangrijk deel van de bevolking vragende partij is op de sociale huur- en koopmarkt. Ook de toenemende vergrijzing en de gezinsverdunding leiden ertoe dat men zich niet blind mag staren op het louter voorzien van vrijstaande ééngezinswoningen met tuin. Mede gelet op het beperkt aandeel sociale huisvesting in Nijlen en de enorme stijging van de verkoopprijzen van appartementen moet er voldoende aanbod komen van bejaardenwoningen, serviceflats, sociale (huur)woningen, studio's en appartementen van verschillende grootteorde, samen met voldoende ruime ééngezinswoningen.
4. **GESPREIDE VERMENGING** / In het verleden werden woonzones enkel ontwikkeld met huurwoningen, koopwoningen of bouwkavels. Het creëren van sociale getto's werd hierdoor gestimuleerd. In de toekomst moet dit vermeden worden. De sociale dimensie van huisvestingsprojecten kan verhogen via een vermenging van sociale huurwoningen, koopwoningen en projecten voor middengroepen. Bovendien moet ook worden vermeden om grootschalige huisvestingsprojecten in één kern te voorzien.
5. **RUIMTELIJKE KWALITEIT** / Zowel kleine als grotere (woning)bouwprojecten moeten een positieve bijdrage leveren tot de ruimtelijke opbouw van de kernen. Ook moet er op worden toegezien dat ze op een architecturale en stedenbouwkundig kwaliteitsvolle manier worden geïntegreerd in hun omgeving.

SELECTIE VANUIT GRS

Omwille van de grootste potentie aan bouwmogelijkheden (ca. 56 % van het aanbod), het grootste verzorgingsniveau binnen de gemeente en de meeste openbaarvervoervoorzieningen wordt de woonkern Nijlen aangeduid als de woonkern met de meeste groeimogelijkheden. De opvang van bijkomende woningen gebeurt in principe binnen de woongebieden en in overeenstemming met bovenstaande principes.

RECREATIE

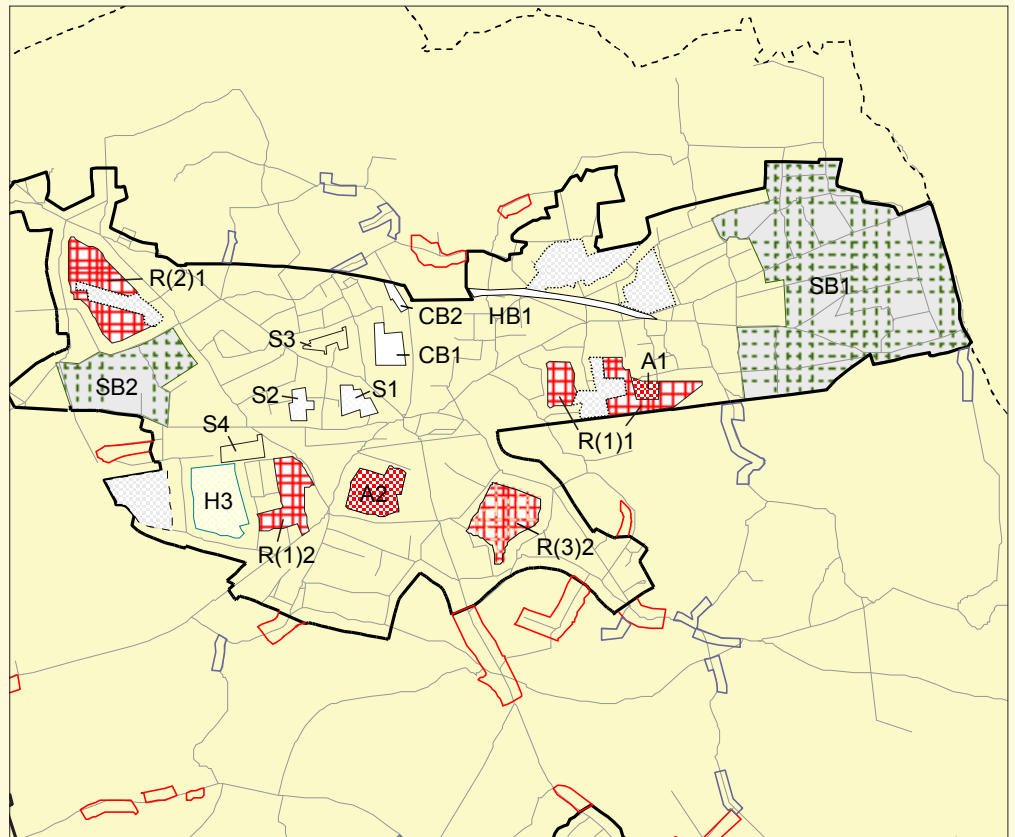
Het Gemeentelijk structuurplan schuift met betrekking tot recreatie in Nijlen een aantal PRINCIPES naar voor.

1. **KERNONDERSTEUNEND** / Kernondersteunende sport- en spelinfrastructuur moet in of aansluitend op de kernen worden voorzien. Dit garandeert een goede bereikbaarheid en een evenwichtige verhouding met de open ruimte. Een goede bereikbaarheid vereist ook dat de activiteiten functioneel worden afgestemd op de kern. De omvang van de voorzieningen wordt afgestemd op de maat van de kernen om de kernhiërarchie te ondersteunen.
2. **INBEDDING** / Centrumgerichte voorzieningen worden ingebed in de woonweefsels. In tegenstelling tot recreatief medegebruik van het landelijk gebied, zijn jeugd- en socio-culturele voorzieningen, alsook de meeste sportvoorzieningen niet geënt op de natuurlijke en landschappelijke structuur, maar hangen ze sterker samen met het woonweefsel. Om die reden moeten deze voorzieningen maximaal ingebed worden in of aansluiten op de respectievelijke kernen waarin ze maatschappelijk verankerd zijn. De schaal van de voorzieningen moet afgestemd zijn op de grootte van de kern. Binnen de respectievelijke deelkernen en parochies moet de nodige ruimte en infrastructuur voorzien worden in functie van de behoeften van het verenigingsleven. Rechtszekerheid, kwaliteit en functionaliteit zijn hierbij belangrijke principes. Ook moet aandacht besteed worden aan bereikbaarheid en veiligheid. Zo nodig moet ruimte voorzien worden om bestaande infrastructuur die niet aan deze voorwaarden voldoet, op termijn te kunnen herlokaliseren.
3. **CENTRUMZONES** / Gelet op de lokale verankering en de centrumgerichtheid van sportinfrastructuur worden deze zones aangeduid binnen of aansluitend op de kernen. De ontwikkelingsperspectieven voor deze zones zijn afhankelijk van de schaal en de dynamiek van de kern of de nederzetting waarop ze geënt zijn. Ontwikkelingen die dit niveau overstijgen zijn niet gewenst. In een aantal van deze zones is een verdere uitbouw van sportinfrastructuur in functie van de lokale behoeften mogelijk. Voorschriften, inrichting, beheer en eventuele nabestemming moeten per zone geregeld worden via ruimtelijke uitvoeringsplannen.

SELECTIE VANUIT GRS

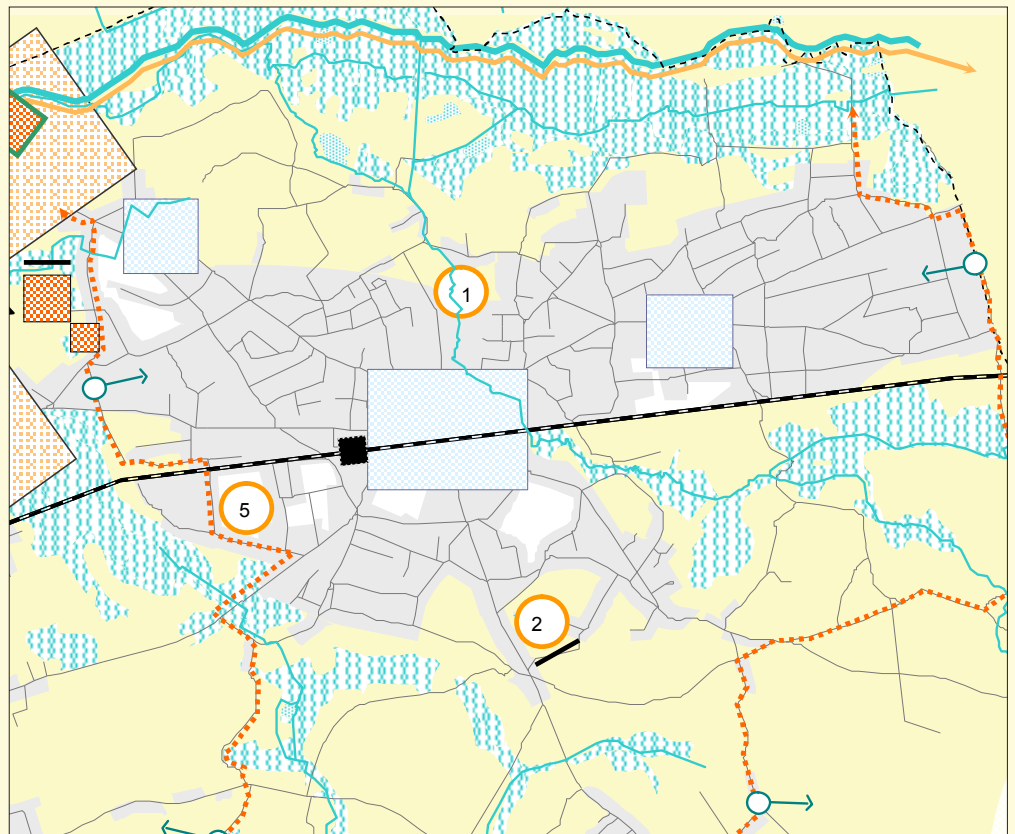
Sommige woonuitbreidingsgebieden zijn slecht gelegen ten aanzien van de kern. Het westelijk binnengebied (zone Grasweg) Het huidige gebruik dient bestendig te worden. Dit woonuitbreidingsgebied op het gewestplan wordt vandaag nagenoeg volledig ingenomen door de voetbalvelden van KFC Nijlen. Het gebied is in de kern gelegen aansluitend op de spoorweg. Het wordt volledig ingenomen door voetbalvelden, is goed bereikbaar als sportzone en ondersteunt het wonen in de kern. De centrale ligging, omgeven door woongebied, is een argument om in dit gebied de recreatieve functie, met nadruk op de voetbalsport, te bestendigen. De nodige maatregelen moeten genomen worden (specifieke voorschriften in een ruimtelijk uitvoeringsplan) gericht op rechtszekerheid voor de lokale (voetbal)sport, het bestendigen van het openluchtrecreatieve karakter, het beperken van bijkomende infrastructuren en het vermijden van de ontwikkeling van hoogdynamische sportcomplexen die het lokale niveau overstijgen.

- begrenzing hoofddorp / woonkern
- aangesneden WUG
- niet ontsloten woonzones
 - S = stimuleren
 - CB = centrumfunctie behouden
 - HB = huidige functie behouden
- aan te snijden gebieden
- te herbestemmen gebieden
- te reserveren WUG
- gebied met stedenbouwkundige randw.
- linten binnen de woonzones
- linten buiten de woonzones



kaart. GRS - gewenste woonstructuur

- bebouwingspatroon
- wegpatroon
- spoorweg met station/halteplaats
- rivier/beeek + vallei
- toeristisch recreatief aantrekkingsgebied
- recreatief knooppunt (RK)
- RK met met randvoorwaarden obv valleeikenmerken / natuurlijke structuur
- centrumzone voor sportinfrastructuur
 - 1 Verder invullen onder randw
 - 2 begrenzen naar Z, beperkte ontwikkeling naar N
 - 3 verder te ontwikkelen onder randw
 - 4 bestendigen
 - 5 bestendigen, specifieke voorschriften
 - 6 bestendigen
 - 7 bestendigen onder randw
 - 8 bestendigen onder strikte randw
- verweving natuur - recreatie
- strategisch rustgebied
- jeugdwerking enten op de parochies
- herlocalisatie - bundelen
 - a visjijvers
 - b weekendverblijven
 - c sportinfrastructuur
- harde begrenzing
- ontsluitende fietsroute
- schakel tussen fietsroutes
- zigzagroute Grote Nete
- ondersteuning recreatieve potenties bakenreeks als ondersteuning



kaart. GRS - gewenste recreatieve structuur

MOBILITEIT

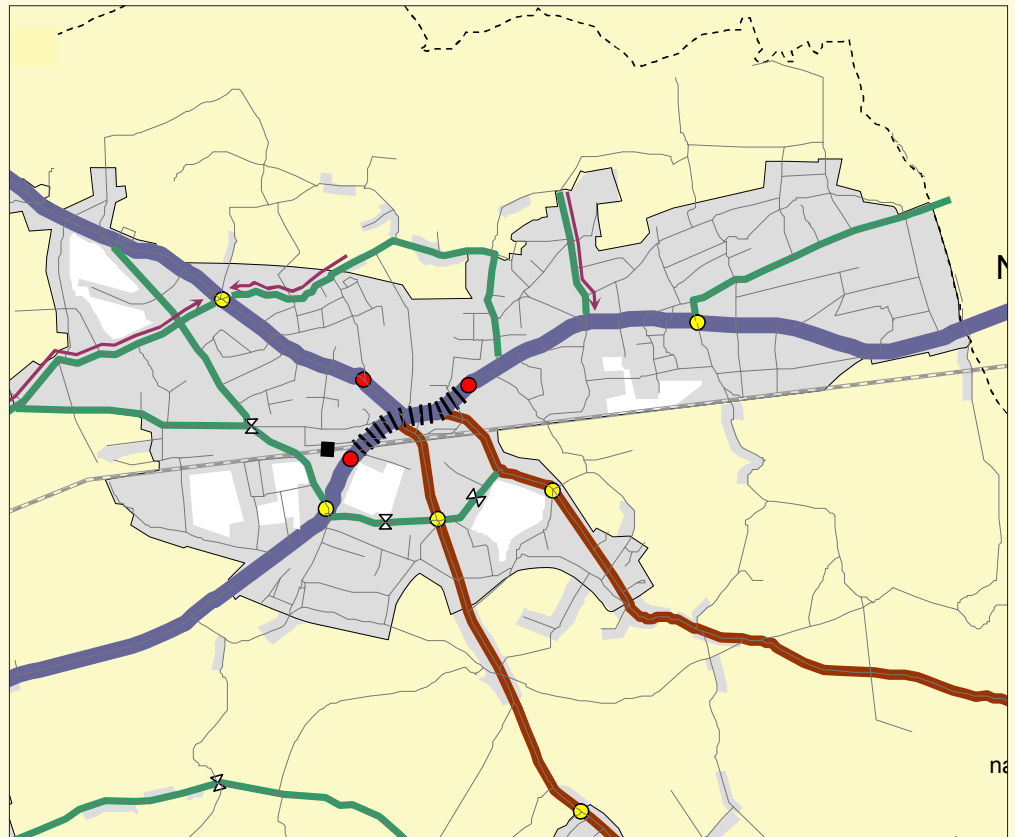
Het Gemeentelijk structuurplan schuift met betrekking tot mobiliteit in Nijlen een aantal PRINCIPES naar voor.

- 1. FIETSGEBRUIK STIMULEREN** / De fiets is het meest aangewezen vervoermiddel voor afstanden kleiner dan vijf kilometer. De verplaatsingsafstand ligt in Nijlen dikwijls beneden de vijf kilometer (Kessel ligt op 4 km van Nijlen, Bevel op 2,5 km). Indien meer Nijlenaars de fiets zouden nemen, kan de verkeersdrukke in de centra verminderen en kan de attractiviteit van de kernen toenemen. Een fietsvriendelijke inrichting van de wegen en een doordachte opbouw van de interne verkeerscirculatie binnen de kernen ('met de fiets ben je sneller dan met de auto') is dan ook aangewezen samen met een echt fietsbeleid (promotie van het fietsen, voldoende stallingmogelijkheden voorzien, fietspooling etc.). Het fietsbeleid dient extra aandacht te besteden aan het fietsen van en naar school. Onveilige schoolroutes doen meer ouders besluiten hun kinderen met de auto naar school te brengen. Om deze situatie om te keren zijn ingrepen op de schoolroutes noodzakelijk. Ingrepen aan de schoolpoort en in de schoolstraat leveren leefbare en veilige afzetzones op: ze grijpen evenwel niet op de mobiliteit van kinderen in. Daarvoor is een fijnmazig en aaneengesloten netwerk van veilige, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes nodig. Op die manier zullen ouders sneller hun kinderen te voet of per fiets naar school laten komen en kan het overdreven autoverkeer in de schoolomgeving ingeperkt worden.
- 2. CATEGORISERING** / Voor de verschillende wegen binnen de gemeente moet een afstemming gebeuren tussen de omgevings-eisen van een weg (veiligheid, woonkwaliteit, leefbaarheid) en het gewenste afwikkelingsniveau van de weg (verbinden, verzamelen, toegang geven). De wegcategorisering moet deze afstemming duidelijk vastleggen zodat een hiërarchisch wegnet tot stand kan komen. Eens de straatcategorie is aangegeven, kan zij dienen als referentiekader voor tal van beleidsmaatregelen die gedurende een middellange termijn tot stand komen. Door elke toekomstige weginrichting consequent af te stemmen op het referentiekader (de categorieën), groeit een intrinsiek veilig en kwaliteitsvol wegnet binnen de gehele gemeente en wordt dit hiërarchisch ingepast in het bovenlokaal wegnetpatroon.
- 3. LEESBAARHEID** / De wegcategorisering kan alleen een hiërarchie opleggen als elke categorie ook ruimtelijk wordt vertaald. Twee begrippen zijn hierbij belangrijk: leesbaarheid en compartimentering. De weggebruiker moet de straatcategorie kunnen 'lezen' via de inrichting van de weg. Het ontwerp van de weginrichting moet daarom een ruimtelijk beeld opleveren dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met de wegcategorie. Dit beeld zal uiteindelijk het verkeersgedrag van de weggebruiker beïnvloeden. Compartimentering is noodzakelijk omdat het ruimtelijk beeld van een weg niet zomaar overal kan worden doorgetrokken. Dit beeld zal verschillen naargelang men zich binnen verkeersgebieden, verblijfsgebieden of zones 30 bevindt. De compartimentering moet er voor zorgen dat binnen een straatcategorie mogelijkheden zijn tot snelheidsdifferentiatie en ruimtelijke differentiatie.















SELECTIE VANUIT GRS

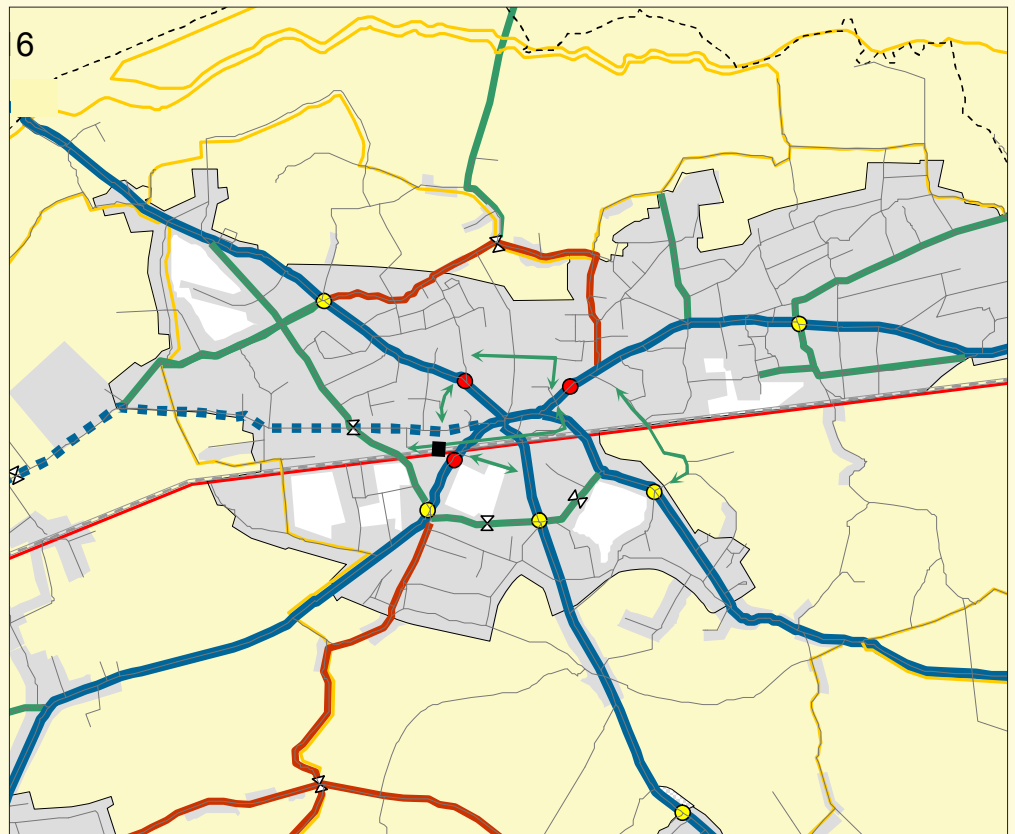
- **VERBLIJFSGEBIEDEN**
In de verblijfsgebieden zijn de omgevingsfuncties wonen, schoolgaan en winkelen dominant aanwezig. Een kwalitatief ingericht openbaar domein moet er de omgevingsfuncties maximaal ondersteunen en de leefbaarheid verhogen. Poorten begeleiden de overgang tussen verschillende snelheidszones in de verblijfsgebieden. Het kruispunt van de Kesselsesteenweg en Molenstraat fungeert als verkeerspoort en maakt de overgang van 70 km/h naar 50 km/h,
- **SECUNDAIRE WEG, TYPE III**
De Kesselsesteenweg werd geselecteerd als secundaire weg type 3. Deze worden als dragers van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen uitgebouwd en zijn structuurbepalend op bovenlokaal niveau.
- **LOKALE WEG, TYPE II, GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN**
De Molenstraat werd geselecteerd als lokale weg, type 2. Deze verzamelen en ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. Het toegang geven neemt er een belangrijkere plaats in dan bij de wegen van hogere orde. De lokale wegen II verzamelen het uitgaand verkeer naar een weg van hogere orde en zorgen voor de verdeling van het ingaand verkeer in het gebied.
- **LOKALE WEG, TYPE III, ERFTOEGANGSWEGEN**
Alle overige straten in het studiegebied werden geselecteerd als lokale weg, type III. Deze verlenen toegang tot de aanpalende percelen en takken hiërarchisch aan op de gebiedsontsluitingswegen. De hoofd functie van de wegen is verblijven. Ze kunnen op een aantal plaatsen een aaneengesloten verblijfsgebied vormen via de zone 30 toepassing. Deze wegen mogen geen oneigenlijke verkeersstromen opnemen. De interne verkeerscirculatie moet zodanig worden opgebouwd dat de wegnhiërarchie functioneel wordt afgedwongen.
- **BOVENLOKALE NON-STOP HOOFDFIETSRROUTE**
De non-stop hoofdroutes zijn geselecteerd in het provinciaal fietsroutenetwerk. Zij fungeren als hoogwaardige snelle routes voor langeafstandsfietsen. De route loopt aan de noordzijde van het spoor langs het studiegebied. De overwegen Loze Bareel en Molenstraat zorgen voor een link naar deze route.
- **BOVENLOKALE FUNCTIONELE FIETSRUTES**
De Kesselsesteenweg werd geselecteerd als bovenlokale functionele fietsroute. Ze is gericht op de meer dagelijkse functionele verplaatsingen (5 à 10 km) in het woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Het voorziet een snelle, veilige fietsverbinding tussen de kernen van de gemeente en de buurkernen.
- **LOKALE FIETSRUTES, TYPE II**
De Molenstraat is geselecteerd als lokale fietsroute, type 2. Deze fietsroutes ontsluiten de woonwijken.
- **RECREATIEVE ROUTES FIETSVRERKEER**
Loze Bareel is opgenomen in het recreatief fietsroutenetwerk. Bij de recreatieve fietsroutes ligt de nadruk op de afwezigheid van autoverkeer, de rust en de omgevingskwaliteit.

-  verblijfsgebied
-  bebouwing buiten verblijfsgebieden
-  secundaire weg III
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  aan te leggen lokale weg II
-  lokale weg met bedrijfsontsluitingsfunctie
-  lokale weg III
-  verkeerspoort
-  centrumpoort
-  filter
-  doorsteekfilter
-  station/stopplaats



kaart. GRS - gewenste wegencategorisering

-  verblijfsgebied
-  bebouwing buiten verblijfsgebieden
-  bovenlokale non-stop hoofdroute
-  bovenlokale functionele fietsroute
-  bovenlokale altern. functionele fietsroute
-  lokale fietsroute type 1
-  lokale fietsroute type 2
-  lokale fietsroute type 3: fietsdoorsteek
-  recreatieve route
-  wegenpatroon
-  verkeerspoort
-  centrumpoort
-  doorsteekfilter
-  station/stopplaats



kaart. GRS - gewenste fietsnetwerk

Eigendomstructuur

Voor de uitwerking van het masterplan en de doorvertaling naar mogelijke projecten is de bestaande eigendomsstructuur in de binnengebieden en de lopende juridische overeenkomsten essentieel. Ze vormen de basis voor het herdenken van de perceelstructuur en het betrekken van de verschillende partijen bij de uitwerking van het masterplan.

613D

615D

614A

615C

616A

615A

617

618E

618D

618F

Het westelijk binnengebied is, met uitzondering van een smalle strook van 7,5m breed langsheen de sporen, in eigendom van het OCMW Lier. De smalle strook is eigendom van NMBS.

- eigendom OCMW Lier: percelen maet kadastraal nummer 613D, 614A, 615A, 615C, 615D, 616A, 617, 618D, 618E, 618F
- eigendom NMBS: geen kadastraal nummer

Op verschillende percelen in eigendom van OCMW Lier rusten huur-, erfpacht en gebruiksrechten:

- Perceel 613D: huurovereenkomst afgesloten met amateurvoetbalvereniging Veraboys
- Percelen 617, 618D, 618E, 618F: huurovereenkomst afgesloten met KFC Nijlen
- Percelen 614A, 615A, 615C, 615D, 616A: erfpachtovereenkomst met landbouwer
- Doorheen het binnengebied loopt een oude voetweg waar, volgend de wet op de buurtwegen, een recht van doorgang op geldt.

VALORISATIE !

De grondeigenaars willen (delen) van hun percelen valoriseren. Het OCMW Lier wenst de terreinen in het oostelijk binnengebied te verkopen in functie van mogelijke woonontwikkelingen. Ook KFC Nijlen willen hun eigendom, het perceel waarop zich het hoofdveld van de club bevindt, valoriseren. De opbrengsten zullen opnieuw geïnvesteerd worden in de uitbouw van de voetbalclub in het westelijke binnengebied. Daar zal een nieuw hoofdveld aangelegd worden. Twee particuliere eigenaars met grotere percelen in de Doelstraat wensen een deel van hun perceel ook te verkopen om samengevoegd te worden binnen de ontwikkeling van het binnengebied. De NMBS heeft geen intenties om hun eigendom aan de Graanweg te valoriseren. Het perceel is bestemd in functie van de aanleg van een pendelparking. Het perceel is echter te ruim in functie van de beoogde herinrichting als pendelparking. Een deel van het perceel kan daarom ook gevaloriseerd worden aansluitend bij de geplande woonwijk.

OPPERVLAKTE
WESTELIJK BINNEGEBIED
77.618 m²

OPPERVLAKTE
OOSTELIJK BINNEGEBIED
52.009 m²

Het oostelijk binnengebied kent verschillende eigenaars. Twee grotere aangrenzende percelen die momenteel als tuin gebruikt worden kunnen als uitbreiding op het masterplan meegenomen worden.

- eigendom OCMW Lier: 639A, 640A, 643B, 644, 645A, 646A, 647G, 651D
- eigendom NMBS: 637B
- eigendom KFC Nijlen: 630X
- particuliere eigendommen: 634L3, 638M

Op de percelen in eigendom van OCMW Lier rusten verschillende huur- en erfpachtrechten:

- Percelen 639A, 640A: huurovereenkomst afgesloten met steenkapper Claes BVBA gevestigd in de Kesselsesteenweg 17
- Percelen 643B, 644, 645A, 646A, 647G, 651D: erfpachtovereenkomst met landbouwer

2/ CONCEPT

Twee specifieke opgaves, twee deelgebieden

Het masterplan WOON-BAL wil op zoek gaan naar een unieke verweving van twee heel eigen functies -een woonontwikkeling en openluchtrecreatie- binnen de dorpskern van Nijlen. De opgegeven site voor WOON-BAL bestaat uit twee binnengebieden, omgeven door bestaande woonlinten en verkavelingen. Het inpassen en integreren van de beide functies zowel binnen de kern van Nijlen als in de onmiddellijke omgeving, namelijk de randen van de binnengebieden, vormt een gemeenschappelijke opgave. Maar tegelijkertijd stellen de twee programma-onderdelen, wonen en voetbal, heel eigen eisen.

We kiezen voor een heel eenvoudig en helder uitgangspunt: elk functie zijn eigen binnengebied. Dus geen verweving van de twee functies door verschillende voetbalvelden en woningen door elkaar te mixen binnen de beschikbare ruimte. We willen de boogde verweving organiseren door net de voetbalcluster en de nieuwe woonwijk een eigen plek te geven en optimaal op elkaar en de bestaande woonomgeving te betrekken.

"Twee opgaves en twee locaties" is zowel een keuze voor een pragmatische en haalbare ontwikkeling van beide functies, maar evenzeer een keuze voor een optimale kwalitatieve inpassing van elke functie. Voetbal en wonen hebben hun eigen eisen en wensen en we willen die maximaal ruimte bieden, elk in één binnengebied.







VOETBAL

INTEGREREN VOETBALVELDEN

In het westelijke binnengebied bevinden zich vandaag de jeugd- en oefenvelden, in het oostelijke binnengebied, aan Ophoven, het bestaande wedstrijdveld van het hoofdelftal. Deze voetbalvelden dienen opnieuw een plek te krijgen op de site. De verschillende planningsdocumenten benoemen het westelijke woonuitbreidingsgebied uitdrukkelijk als te herbestemmen in functie van openlucht recreatie. We stellen deze keuze niet in vraag, integendeel. De keuze om ze in te passen in het westelijke binnengebied is evident: dit gebied is voldoende groot om alle velden samen in te passen als één cluster. Dergelijke groepering laat toe de verschillende velden en bijhorende faciliteiten veel

efficiënter te gebruiken en meerwaardes te realiseren, zowel voor de voetbalclub zelf als voor de omliggende woonwijken. Aan een professioneel voetbalveld worden hoge eisen gesteld. Het is dan ook geen groen trapveldje dat makkelijk in een woonwijk ingepast kan worden. Een professionele voetbalcluster stelt heel specifieke eisen naar gebruik, toegankelijkheid, afsluitbaarheid, ... Dit zomaar verweven met wonen is niet aangewezen. Maar een voetbalcluster hoeft geen geïsoleerd eiland te worden dat zich met zijn rug afkeert van de omliggende woonwijken. In wat volgt willen we tonen hoe de voetbalcluster een opportuniteit vormt voor de omliggende woonwijk en zelf voor de hele kern van Nijlen.

WONEN

AANSNIJDEN WOONUITBREIDINGSGBIED

Beide binnengebieden worden in het gewestplan ingekleurd als woonuitbreidingsgebied. De tussenliggende straten, Doelstraat, Voetbalstraat en Molenerf vormen een historisch ongeplande woonclave van voor de vaststelling van het gewestplan. Tot op heden zijn de woonuitbreidingsgebieden onbebouwd en worden enkele delen ervan ingevuld door de voetbalvelden van KFC Nijlen. Recente beleidsdocumenten, structuurplan, atlas woonuitbreidingsgebieden en RUP kern van Nijlen, bevestigen het oostelijke woonuitbreidingsgebied als geschikte locatie om in de toekomst een groter woonproject te realiseren. We stellen ook deze keuze niet vraag, integendeel.

Dit binnengebied is zeer gunstig geïntegreerd binnen de kern. Het sluit vlot aan op de belangrijkste ontsluitingswegen N13 (richting Lier) en de Molenstraat (richting E313) en op het station van Nijlen. Het binnengebied bevindt zich heel dicht bij de kern en de aanwezige voorzieningen en commerciële functies. Het is dus goed gelegen als inbreidingslocatie. Het binnengebied is, in tegenstelling tot het westelijke binnengebied dat duidelijk omsloten is door wonen, veel meer open en onafgewerkt. Nieuwe woningen kunnen hier het bestaande bebouwingspatroon afwerken en impulsen toevoegen voor de kern.

VOETBAL

MEERWAARDE VOOR NIJLEN: VOETBALCLUSTER WORDT PUBLIEKE PLEK IN DE KERN

De **PUBLIEKE STRUCTUUR** van het dorp wordt gevormd door twee delen, namelijk het DORPSCENTRUM met zowel de commerciële als de openbare voorzieningen, en de LANDSCHAPPELIJKE DORPSRAND met de belangrijkste recreatieve functies. Beide structuren bieden plaats voor het gemeenschapsleven in het dorp, zowel via specifieke functies (een school, ontmoetingscentrum, sporthal, ...) als via publieke ruimtes (plein, park, ...) waar heel uiteenlopende activiteiten kunnen georganiseerd worden of spontaan kunnen plaatsvinden.

De meeste publieke voorzieningen, zoals de openbare diensten, winkels en dienstenverlening, scholen en verzorgingsfuncties, bevinden zich geclusterd in de HISTORISCHE DORPSKERN. De kleinere functies zitten voornamelijk ingepast tussen rijwoningen en appartementen in de verschillende linten die vanaf het dorpsplein uitwaaiëren. De grotere functies, zoals de scholen of supermarkten, nemen ook ruimte in de binnengebieden achter deze linten in. Langsheen de belangrijke verbindingswegen, Kesselsesteenweg/Broechemsesteenweg/Bouwelsesteenweg, bevinden zich, als uitlopers van het centrum, ook nog enkele verspreide publieke en commerciële functies. De spoorlijn voegt een heel specifieke structuur toe aan het dorpscentrum. Langsheen de sporen ligt een PUBLIEKE STRIP die veel ruimer is dan enkel het station met bijhorend plein. Deze strip verbindt, via verschillende fiets-en wandeldoorsteken, verschillende publieke parkings waarop zich een aantal belangrijke openbare functies richten (zoals het gemeentehuis, politiegebouw en station). Daardoor ontstaat in het dorp een nieuwe publieke figuur, die meer is dan een parking. De verschillende ruimtes vormen pleinen die voor diverse activiteiten en events gebruikt kunnen worden. En tegelijkertijd vormen ze samen een veel efficiëntere parkeerinfrastructuur. De non-stop-fietsroute langsheen het spoor kan, samen met meer lokale paden langheen het spoor, de verschillende publieke ruimtes in de strip vlot met elkaar, met de dorpsrand en verder met Lier en Herentals verbinden. Een aantal extra ingrepen kunnen deze structuur centraal in het dorp nog versterken.

In het oostelijke binnengebied binnen de site WOON-BAL dient een pendelparking gerealiseerd worden. Dit zou een eerste bijkomende plek in deze strip kunnen worden. De voetbalcluster met hun bijhorende parking in de westelijke binnengebied zou een tweede bijkomende plek kunnen worden.

Bij de herinrichtingen van de spoorbundel in functie van de optimalisatie van de IJzeren Rijn (waarvoor de concrete opties nog niet bekend zijn) kan deze strip mee heringericht worden en de noodzakelijke ingrepen (geluidswering, aangepaste overgangen, eventuele tunnelbak, ...) mee integreren. Een interessante langetermijn ingreep zou dan een directe verbinding zijn tussen het stationsplein (Koningin Astridlaan) en de pendelparking (Graanweg) zodat wagens, bij het zoeken naar beschikbare parkeerplaatsen, vlotter kunnen doorrijden tussen de verschillende parkings.

De recreatieve functies enten zich op de landschappelijke figuren die zich aan de rand van de dorpskern bevinden. Aan de oostkant van de dorpskern vormt de BEEKVALLEI van de Nijlensebeek de drager van een open ruimtegebied met een sportpark (met een grote groene publieke ruimte, sporthal en zwembad) en van de recreatieve ruimte rond het Tibourpark met ruimte voor sport en spel. Aan de westelijke kant wordt de dorpskern begrensd door het grote HEIDEGEBIED van de Kesselse Heide en het Goor (langsheen de Visbeek). Grote delen van de heide vormen een natuurgebied dat slechts gedeeltelijk toegankelijk is. Maar er bevinden zich in het heidegebied en aan de randen ervan verschillende sportfaciliteiten en recreatieve plekken. Een recreatieve fietsroute vormt de verbinding tussen de verschillende recreatieve functies en horeca binnen dit gebied en linkt ze met de valleien van de Grote en Kleine Nete. In functie van de herinrichtingen van de spoorbundel zou deze route versterkt kunnen worden. Door de route op het oude tracé van de buurtweg te plaatsen (Achterbist-Goorstraat) ontstaat een vlotte en veilige verbinding op een plek waar ruimte is om een ongelijkgrondse kruising met het spoor in te passen. Een fietsbrug over de sporen zou daar een prachtig overzicht bieden over het heidegebied en de knoop van de recreatieve route met de non-stop-fietsroute kunnen markeren.

Bij het herinrichten van de sportfaciliteiten in het westelijke binnengebied binnen de site WOON-BAL kan de voetbalcluster uitgroeien tot een publieke plek die zich integreert in het omliggende woonweefsel en tegelijkertijd een prominente plek inneemt in de recreatieve structuur van de gemeente.

WONEN

MEERWAARDE VOOR NIJLEN: INBREIDINGS-PROJECT WORDT NIEUWE WIJK IN DE KERN

De bestaande **BEBOUWINGSSTRUCTUUR** van Nijlen bestaat ruwweg uit drie delen: de DORPSKERN, uitwaaijende WOONLINTEN en generieke INVULVERKAVELINGEN in de binnengebieden van de linten.

De denser bebouwde kern bestaat in hoofdzaak uit aaneengesloten bebouwing, wat appartementen en de belangrijkste commerciële en publieke voorzieningen. Het is de historische kern van de gemeente. Vanuit de kern vertrekken verschillende verbindingswegen, die samen met verschillende oude landbouwwegen rond de kern, sterk verlint zijn. De bebouwing bestaat er in hoofdzaak uit vrijstaande en halfopen bebouwing op eerder smalle lange en middelgrote percelen. Een ruim gebied rond de kern van Nijlen werd door het gewestplan ingekleurd als woonzone. Veel van de binnengebieden tussen de linten in werden daardoor de laatste twee decennia al verkaveld. In de binnengebieden, omgord door de linten, werden woonverkavelingen uitgezet met vrijstaande woningen op grote rechthoekige percelen. Deze woningtypologie beantwoordde sterk aan de vraag van zowel de bewoners als van inwijkelingen naar een grote woning met eigen tuin. De goede bereikbaarheid via snelweg en spoor richting Antwerpen en Lier (waar het ideaal van de vrijstaande woning met grote tuin veel minder betaalbaar is) vesterkte de aangroei van de gemeente.

De verschillende woonbehoeftestudies (in het structuurplan en woonbeleidsplan) geven aan dat er nog steeds een grote vraag is naar woningen in Nijlen en dit zowel voor inwijkelingen als voor de aanwezige bevolking. Voor de verdere groei van de gemeente zet het beleid in op **DRIE VORMEN VAN VERDICHTING**, namelijk in de LINTEN, VERKAVELINGEN en WOONWIJKEN.

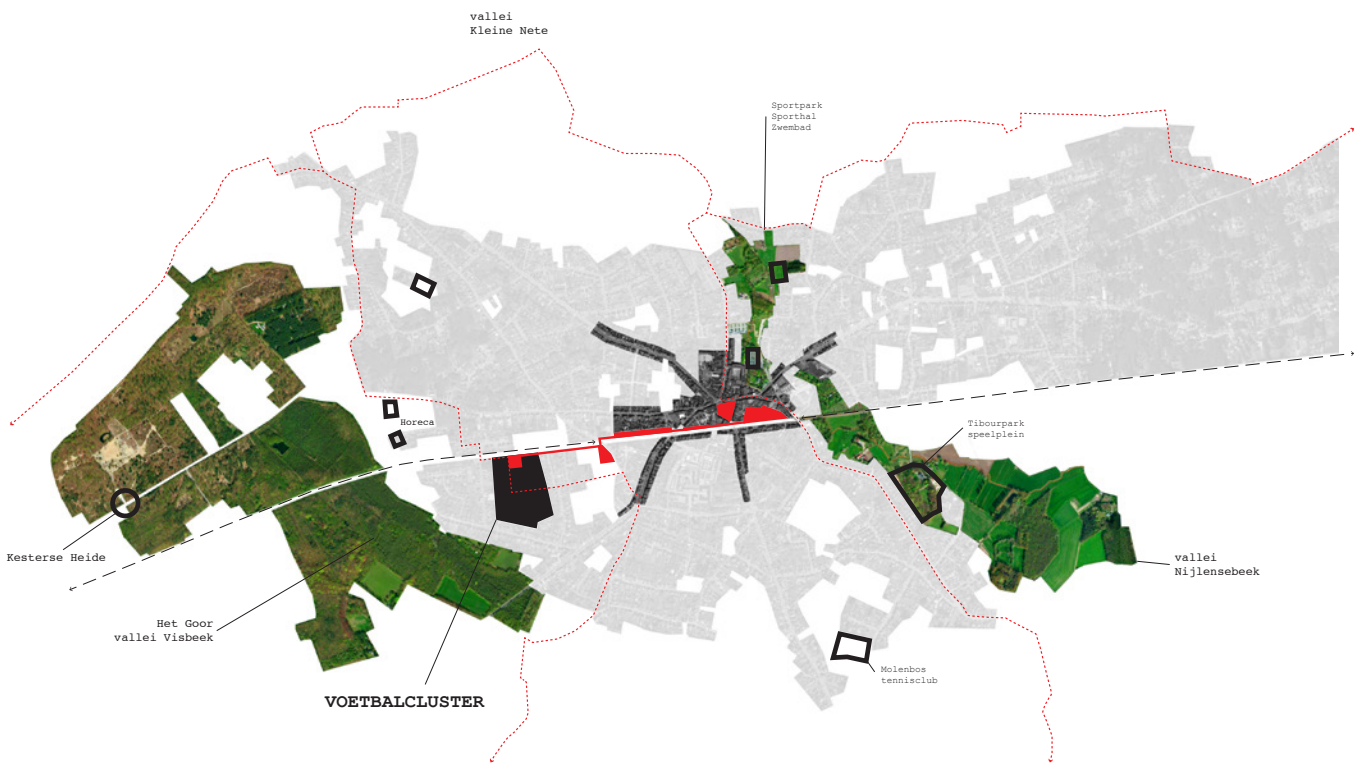
Eerst en vooral zijn er nog een relatief groot aandeel onbebouwde percelen beschikbaar in de aanwezige woonlinten. Aangezien deze steeds langs een goed uitgeruste weg liggen kunnen ze makkelijk bebouwd worden. Maar deze percelen komen maar met mondjesmaat op de markt. Veel eigenaars houden ze als investering voor later, of als bouwmogelijkheid voor de kinderen.

Vervolgens zijn er nog een aantal grotere eigendommen of clusters van eigendommen onbebouwd die zich in woongebied bevinden. Vaak gaat het om percelen in binnengebieden die nog niet, of maar deels, aangesneden zijn. Een heel aantal van deze gebieden zal de komende jaren (verder) aangesneden worden. Vaak kan er verder aangetakt worden op wegenis die reeds aanwezig is en deze verkavelingen zullen vollop inzetten op de woonkwaliteiten van het suburbaan wonen: grote vrijstaande woningen, of eventueel koppelwoningen op grote percelen. Toch zien we hier al een kentering. De percelen worden langzaam aan kleiner. Toch blijft er grote vraag naar dergelijk woonaanbod. De algemene ruimtelijke kwaliteit van dergelijke woonverkavelingen is eerder beperkt aangezien de ontwikkelingen vooral inzetten op het individuele kavel.

Tenslotte kunnen ook de woonuitbreidingsgebieden aangesneden worden om in bijkomende woningen te voorzien. De bestaande woonuitbreidingsgebieden zijn vaak relatief groot en laten toe op een andere manier na te denken over het woonmilieu dat er gerealiseerd kan worden. In tegenstelling tot de zeer op zichzelf gerichte woningtypes in de linten en de verkavelingen, bestaat er de mogelijkheid om een hechtere woonwijk te realiseren, met een grotere diversiteit aan woningtypes en een heel eigen karakter. Binnen de kern van Nijlen kunnen we vandaag verschillende woonwijken herkennen met een eigen karakter. De woonbossen Molenheide en Beenderstraat (groen lappendeken op het RUP kern van Nijlen) worden gkenmerkt door hun landschappelijke kwaliteiten. Ze bevinden zich aan de rand van de dorpskern en zijn zeer groen en bebost. Het binnengebied Kerkeblokken/Kerkeveld werd recentelijk een woonwijk gerealiseerd rond de school en het RVT bestaande uit gekoppelde woningen op kleinere percelen en uit sociale woningen. De woningen wordt georganiseerd rond de verschillende publieke functies en twee pleintjes en kan zo een hechte woonwijk worden.

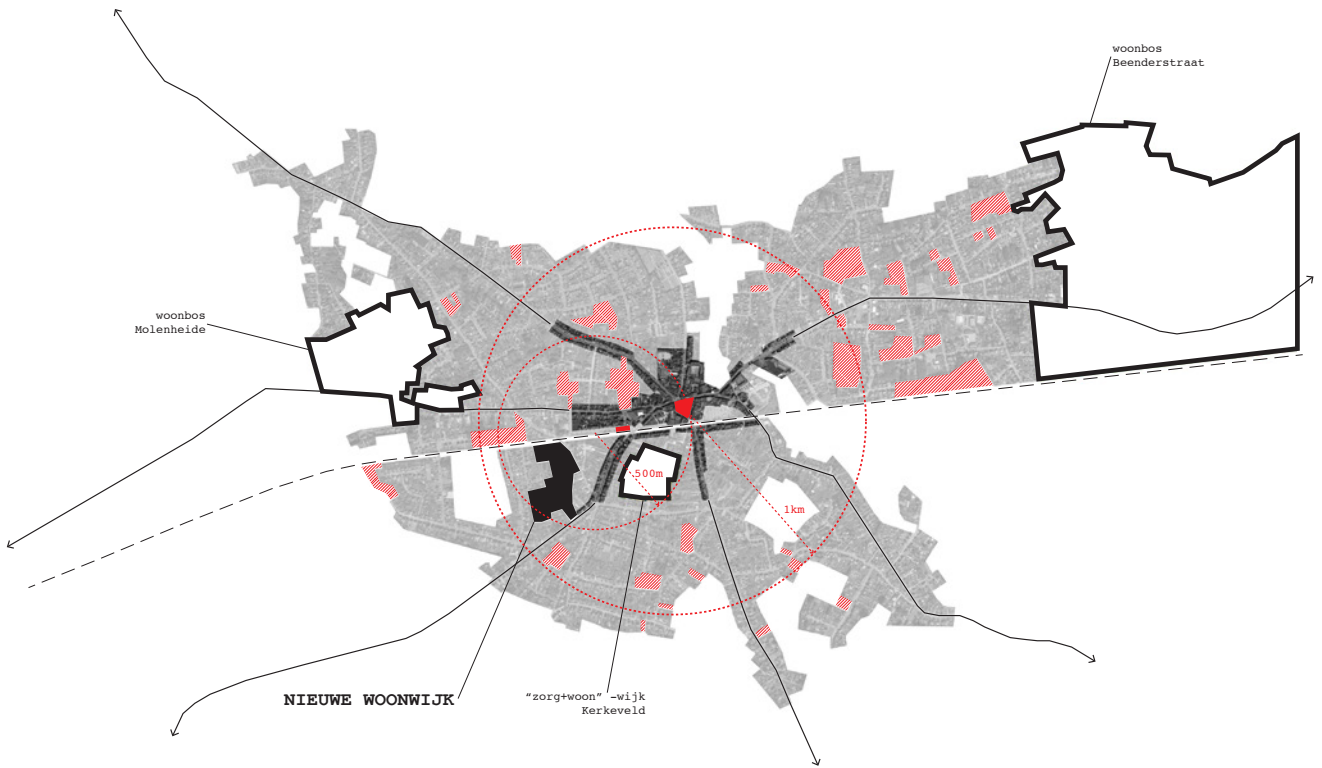
Het oostelijk binnengebied binnen de site WOON-BAL biedt een uitgelezen kans om ook hier een heel eigen woonwijk met een eigen identiteit en karakter te realiseren. Bovendien ligt dit binnengebied centraal in de dorpsker en kan het ingezet worden als inbreidingsproject en als kernversterkingsproject. Dit zowel door in te zetten om een mix aan verdichte woonvormen, maar ook door aan de pendelpaking en langsheen de Kesselsesteenweg bijkomende voorzieningen in te passen.

VOETBAL



kaart. DORPSSTRUCTUUR a
publieke en recreatieve functies in de dorpskern
+ inpassing westelijk binnengebied

WONEN



kaart. DORPSSTRUCTUUR b
bebouwingsstructuur en toekomstige woonontwikkelingen
+ inpassing westelijk binnengebied

Ontsluiting

De bestaande ontsluiting van beide binnengebieden is vandaag niet geschikt om de nieuwe ontwikkelingen op aan te schakelen. Bovendien stellen de voorgestelde functies (wonen, voetbal én pendelparking) zowel de eigenlijke binnengebieden als de ruimere omgeving voor een aantal duidelijke opgaves op het vlak van mobiliteit. Tegelijkertijd biedt de ligging in de dorpskern ook een aantal troeven voor de bereikbaarheid ervan:

- 1. OPENBAAR VERVOER** / Op wandelafstand van beide binnengebieden bevindt zich het station. Vooral voor de woonontwikkeling is dit zeer gunstig. De nieuwe woonwijk kan zich meer richten op pendelaars, waardoor autobebruik en zelf autobezit lager zal zijn dan het gemiddelde. De directe aansluiting op perrons is nu niet echt kwalitatief. De overweg ter hoogte van de Molenstraat kan hiervoor beter uitgewerkt worden en een duidelijke interne route doorheen de binnengebieden richting het station is aangewezen.
- 2. BOVENLOKALE ONTSLUITING** / De Kesselsesteenweg linkt de beide binnengebieden vlot naar de dorpskern. Ze garandeert een ontsluiting naar het hogere wegennet. De ontsluiting van en naar de Kesselsesteenweg is echter problematisch. De jeugdelden (en dus de toekomstige sportcluster in het westelijk binnengebied zijn nu bereikbaar enkel via een nauwe oprit die aansluit op de Goorstraat. Het hoofdveld (en dus de toekomstige ontwikkelingen in het oostelijke binnengebied) zijn nu bereikbaar via Ophoven. Deze straat is echter te smal oor tweerichtingsverkeer. Beide binnengebieden hebben nood aan een aangepaste ontsluiting.
- 3. INTERNE ONTSLUITING** / Het oostelijke binnengebied is ook ontsloten via verschillende woonstraten Voetbalstraat, Molenstraat, Doelstraat en Graanweg. Deze straten (Voetbalstraat, doelstraat) functioneren vooral op lokale schaal als ontsluiting voor de woningen in de straat zelf en zijn niet steeds geschikt om extra verkeer op te nemen. Het bestaande profiel van de weg is ook niet altijd breed genoeg (Graanweg).
- 4. FIETS- & WANDERROUTE** / Doorheen de binnengebieden loopt een oude verbinding voor fietsers en voetgangers. Het is een vrij informeel paadje dat door buurtbewoners en gebruikers van de voetbalcluster intensief gebruikt wordt. Een opwaardering van deze interne en veilige verbinding is, zeker bij uitbouw van zowel de voetbalcluster als de woonwijk, aan de orde. dergelijke route voor zacht verkeer kan bovendien best ingeschakeld worden in het bestaande recreatieve netwerk dat doorheen de kern loopt.
- 5. PARKEREN** / In de binnengebieden moeten verschillende parkeervoorzieningen ingepast worden: voor spelers en toeschouwers van de voetbalcluster, voor pendelaars aan het station, voor bewoners en bezoekers bij de woonontwikkelingen. Dit vraagt veel ruimte, zorgt voor mogelijke pieken in de verkeersdruk, maar laat misschien ook dubbel gebruik van parkeerinfrastructuur toe.

Feedback omwonenden

Bij een tussentijdse bespreking van de ontwerpvoorstellen aan de buurtbewoners werden door directe omwonenden een aantal duidelijke aandachtspunten meegegeven. Wijzigingen in de ontsluitingsstructuur en vooral in de verkeersdruk in een bestaande wijk geven snel aanleiding tot verzet van buurtbewoners bij de uitwerking van plannen. Vanuit het publieke consultatiemoment werden een aantal duidelijke bezorgdheden geuit waar het ontwerpvoorstel, en een bijkomend mobiliteitsonderzoek, antwoord op dienen te formuleren. Volgende aandachtspunten werden opgegeven:

- 1. VERKEERSDRUK** / De voetbalactiviteiten genereren verkeersdruk op bestaande woonstraten, zeker indien via rijrichtingen sluipverkeer mogelijk wordt: De voetbalactiviteiten zorgen voor een duidelijke verkeersdrukte zowel op trainingdagen als op wedstrijddagen. Er dient goed onderzocht te worden langs waar deze verkeerstroom naar de voorziene parkings best geleid kan worden. Vraag vanuit omwonenden is om daarbij zo veel als mogelijk de bestaande woonstraten te ontzien.
- 2. PARKEERDRUK** / De voetbalactiviteiten zullen parkeerdruk in bestaande woonstraten genereren, zeker indien de parking van de voetbal te klein wordt voorzien: De voetbalactiviteiten vragen veel parkeerplaatsen. Spelers, toeschouwers en bezoekers parkeren liefst zo dicht mogelijk bij de sportcluster. Indien er op de parking niet voldoende plaatsen aanwezig zijn, dan wordt er al snel geparkeerd in de omliggende straten. Deze hebben echter een vrij smal profiel en dit zorgt dus voor vrij veel hinder voor de bewoners zelf.
- 3. FILEVORMING** / De overwegen vormen zwakke plekken in het ontsluitingssysteem en creëren onveilige kruispunten. Verschillende verbindingen in Nijlen gaan over de spoorlijn. Door de vrij hoge intensiteit van gebruik van de verbinding zijn de gelijkgrondse vaak onderbroken. Vooral de Molenstraat wordt op dat ogenblik een zwak punt in het afwikkel van de verkeerstromen van al het bijkomende programma naar de eigenlijke dorpskern. Ook de kruispunten van de Molenstraat en Goorstraat met de Kesselsesteenweg, die zorgt voor het verder verdelen van het verkeer naar het hoger wegennet, kunnen bij sterke verhoging van de verkeersintensiteiten, misschien zorgen voor filevorming in de wijk.
- 4. VEILIGE VERBINDINGEN** / Buurtbewoners vragen om een aantal veilige wandel- en fietsverbindingen doorheen de binnengebieden. De trage verbindingen moeten niet alleen een rol krijgen voor de binnengebieden zelf, maar vooral o

terreinbeelden. AANDACHTSPUNTEN MOBILITEIT

- 1. VERMIJDEN VERKEERSDRUK - door de omliggende woonstraten
- 2. TEGENGAAN VAN PARKEERDRUK - in de omgeving van de voetbalcluster
- 3. UITSLUITEN FILEVORMING - aan de overwegen en kruispunten
- 4. VOORZIEN VAN PADEN - bovenlokaal en doorheen de wijk



schema. **HUDIGE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR**

Nieuwe ontsluitingsstructuren

Het verder verdichten de twee binnengebieden vraagt om een heel eigen ontsluitingsstructuur.

- 1. ONTSLUITINGSWEGEN** / Het westelijke binnengebied krijgt een nieuwe auto-ontsluiting langsheen de doorgetrokken Graanweg. Daar worden drie varianten voor uitgewerkt (zie hiernaast), die met tweerichtingsverkeer geldt als voorkeursvariant. Een kleine functie in de voetbalcluster kan via de bestaande oprit ontsloten blijven, maar de voetbalfunctie, die veel gebruikers aantrekt, wordt op de doorgetrokken Graanweg gericht. De meer verkeer genererende functie wordt daardoor losgekoppeld van de bestaande woonstraten. In de verschillende scenario's zijn daarvoor verschillende maatregelen noodzakelijk.
Het oostelijke binnengebied wordt ontsloten via één woonstraat waarop de woonontwikkelingen geschakeld worden. De woonstraat trekt de bestaande straat Ophoven door tot aan de pendelparking en de Molenstraat. Het wordt een eenrichtingsstraat die een woonstraat toevoegt aan de bestaande wijk.
- 2. PARKEREN** / Aan de Graanweg wordt in de voetbalcluster een parking voor spelers en toeschouwers voorzien van 100 tot 120 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen volstaat voor normale activiteiten in de voetbalcluster, maar wanneer, bijvoorbeeld bij wedstrijden, de parkeervraag groter is, dan kan er eveneens geparkeerd worden op de pendelparking aan het kruispunt van de Graanweg en Molenstraat. De parkeervraag van de pendelparking (overdag op weekdagen) en die van de voetbalcluster ('s avonds in de week of in het weekend) vult elkaar aan waardoor complementair gebruik mogelijk is. De pendelparking bevindt zich vlak aan het uiteinde van de perrons. Het biedt ook aan de zuidzijde van de spoorlijn parkeerruimte voor pendelaars (wat met de regelmatige onderbroken overwegen de bereikbaarheid van het station per wagen garandeert). Aan de pendelparking kan eveneens geparkeerd worden door klanten van de buurwinkels die er kunnen komen. Een ruimtelijk functionele link tussen beide parkings, om overloop tussen beiden mogelijk te maken, is essentieel. De Graanweg linkt beide parkings voor parkeerverkeer.
- 3. WANDEL- EN FIETSRROUTE** / Een interne wandelroute verbindt beide parkings en leidt bezoekers naar de voetbalcluster. Door deze ook als fietsas uit te bouwen linkt ze de buurt met recreatieve routes, en koppelt ze de woonbuurten aan de dorpskern en het station. De route loopt doorheen de twee binnengebieden, over de Doelstraat en dwars doorheen de voetbalcluster. Ze verbindt de Molenstraat met de Loze Bareel parallel met de Graanweg, maar zonder verkeersdrukte. Deze hoofdroute voor wandelaars en fietsers wordt aangevuld met nog een aantal kleinschalige verbindingen, paden en routes.

Afwegen van drie scenario's

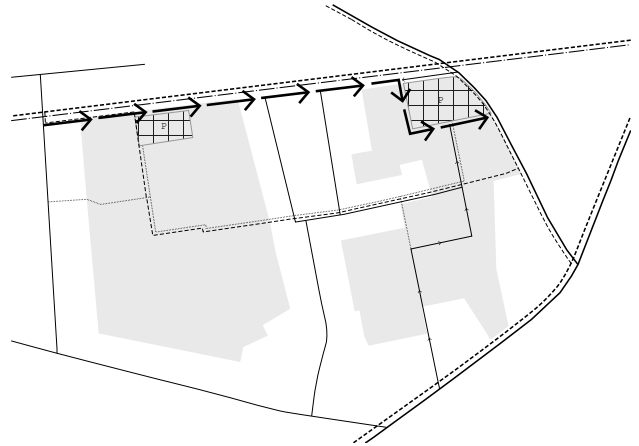
Voor De graanweg worden drie scenario's voorgesteld:

- Een éénrichtingstraat langsheen de sporen vanaf de Molenstraat naar Loze Bareel.
- Een éénrichtingstraat in omgekeerde richting.
- Een dubbelrichtingstraat vanaf de de Molenstraat tot aan de parking van de voetbalcluster.

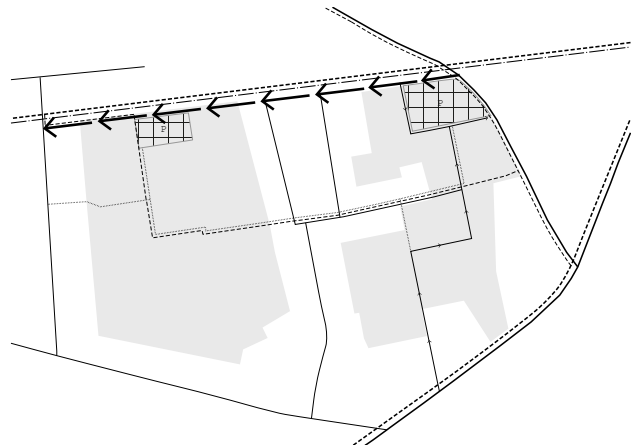
Elk van de drie modellen kent een aantal ruimtelijke, verkeerstechnische of praktische voor- en nadelen. Bovendien vraagt elk scenario ook om een aantal flankerende maatregelen om ongewenste effecten die het gevolg kunnen zijn van de nieuwe ontsluitings- en parkeerstructuur. Zo is doorgaand verkeer vanaf de Kesselsesteenweg, via de woonstraten zoals de Voetbalstraat mogelijk, los van de beoogde ontsluiting via de Graanweg. Dit zorgt in de woonstraten voor bijkomende verkeersdrukte. De koppeling tussen de pendel en sportparking laat toe dat zoekverkeer ook de wijk in rijdt en daar voor parkeerdruk zorgt. Het herdenken van rijrichtingen en/of het knippen van straten verhindert beide problemen, maar dan dient eerst duidelijk te zijn dat de aanpassing van de ontsluitingsstructuur effectief tot dergelijke problemen leidt. Bovendien mogen dergelijke ingrepen de ontsluiting van de bestaande wijk niet in de weg staan. Ook ruimtelijk dienen de verschillende ingrepen mogelijk te zijn. Het beschikbare profiel van de Graanweg (breedte van de weg) is eerder beperkt. Een aangepaste inrichting wordt daarom voorgesteld, maar bijkomende opmeting dienen dit uit te klaren.

Ook de verzuchtingen vanuit de bewoners vraagt om een sterke onderbouwing van de verkeerskundige ingrepen. Het masterplan formuleert een aantal duidelijke krijtlijnen en onderzoekt een paar scenario's (zie hiernaast), maar de afweging dient te gebeuren vanuit een mobiliteitstoets. Deze kan duidelijk inzicht bieden in de te verwachten verkeersdruk, de effectieve nood aan parkeren en de resulteren druk, de belasting van bijkomend verkeer op de bestaande ontsluitingsstructuur, ... Volgende vragen zijn daarbij essentieel om te beantwoorden:

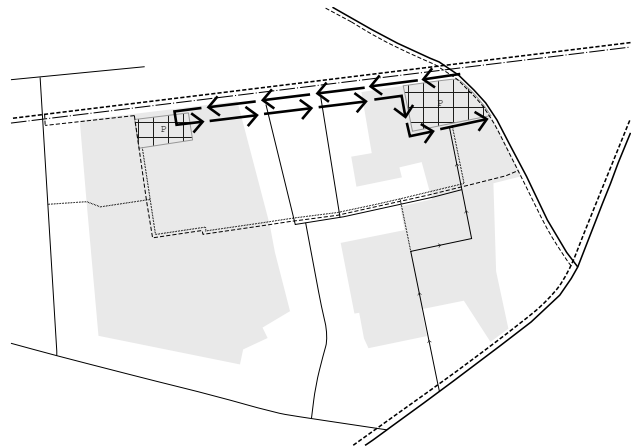
- Wat is de optimale grootte van de parking bij de voetbalcluster?
- Wat is de bestaande parkeervraag op pieken en bij gewoon gebruik van de voetbalcluster? De wedstrijden van de jeugd ploegen lijken maatgevend, niet de wedstrijd van het A-team of de trainingen.
- Wat is de optimale grootte van de pendelparking?
- Zijn er knelpunten te verwachten door te hoge intensiteiten aan bepaalde kruispunten? Welke maatregelen zijn nodig?
- Wat is de optimale configuratie van het netwerk, welke maatregelen zijn nodig?



schema. SCENARIO 1
enkele rijrichting west-oost



schema. SCENARIO 2
enkele rijrichting oost-west



schema. SCENARIO 3
dubbele rijrichting

3/ VOETBAL

