

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van 27 juni 2023
Team Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp **GR: OMV - 2023/036 - Marc Claessens namens ZAMMA BVBA - het bouwen van 5 meergezinswoningen met 28 woonentiteiten: beslissing over de zaak van de wegen**

Aanwezig: Platteau Stefaan, Vanderoost Jef, Janssens Linda, Staquet Nathalie, Quaghebeur Stijn, De Dobbeleer Frank, Van Hove Diane, Erkelbout Jan, Willen Marc, Tratsaert Francis, Pardon Guy, Roesems Gino, Rons Alexis, De Win Harry, Peeters Kris, De Jonge Jasper, Walravens Jef, El Hajui Rachid, Segers Willy, De Clerck Frank, De Freyne David, Bouabbi Yasmina, Vanden Houte Marianne, Vermoesen Arnoud, Zelderloo Walter, De Ridder Karel, Deleu Luc, Zelderloo Elke, Valkeniers Michel, De Backer Luc

Toelichting

Op 31 januari 2023 werd door Marc Claessens namens ZAMMA BVBA, gevestigd Terlindenhofstraat 36 te 2170 Antwerpen, een aanvraag tot omgevingsvergunning ingediend voor het bouwen van 5 meergezinswoningen met 28 woonentiteiten.

Ligging:

- Groot-Bijgaarden, Merlostraat 16, Groot-Bijgaarden, Merlostraat 18, Groot-Bijgaarden, Merlostraat 20, Groot-Bijgaarden, Merlostraat 22 en Groot-Bijgaarden, Merlostraat 24
- Kadastraal gelegen: (afd. 4) sectie C 280 S, (afd. 4) sectie C 282 P, (afd. 4) sectie C 282 R en (afd. 4) sectie C 412 A3

Beschrijving stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag betreft het bouwen van 5 meergezinswoningen met in het totaal 28 woonentiteiten. Het perceel is onbebouwd en is gelegen in tweede bouwzone tussen Ten Gaerde (de sporthal van Groot-Bijgaarden), tuinen van woningen gelegen aan de Brusselstraat en tuinen van woningen gelegen aan de Tengaerdestraat en Merlostraat. In de omgeving bevinden zich verschillende functies, waaronder enkele handels- en horecazaken, woningen, een lagere en middelbare school, enz.

De aanvraag voorziet een ontsluiting van het projectgebied via de Merlostraat.

Er worden 5 blokken voorzien, die ingeplant zijn op overal minstens 10 m van de perceelsgrenzen. Deze hebben volgende indeling:

* Blok A (deze is het meest noordelijk gelegen op de site):

> Gelijkvloers: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Eerste verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Tweede verdieping: 1 appartement met 3 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, 2 badkamers en 2 terrassen

* Blok B (gelegen ten zuiden van blok A):

> Gelijkvloers: 1 appartement met 1 slaapkamer en 1 appartement met 2 slaapkamers, behalve de slaapkamers beschikken de appartementen elk ook over een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Eerste verdieping: deze verdieping is een kopie van het gelijkvloers

> Tweede verdieping: deze verdieping is een kopie van het gelijkvloers en de eerste verdieping

* Blok C (gelegen ten zuiden van blok B):

> Gelijkvloers: 2 appartementen met elk 1 slaapkamer, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Eerste verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Tweede verdieping: 1 appartement met 3 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, 2 badkamers en 2 terrassen

* Blok D (gelegen ten zuiden van blok C en ten noorden van blok E):

> Gelijkvloers: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Eerste verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Tweede verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

* Blok E (meest zuidelijk gelegen blok):

> Gelijkvloers: 2 appartementen met elk 1 slaapkamer, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Eerste verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

> Tweede verdieping: 2 appartementen met elk 2 slaapkamers, een leefruimte, keuken, berging, badkamer en terras

De verdieping -1 bevindt zich onder alle blokken en geeft vandaaruit ook toegang tot alle blokken. Op deze verdieping worden 42 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 3 aangepaste parkeerplaatsen en 3 voor bezoekers. Verder worden op deze verdieping ook de tellerlokalen, gemeenschappelijke technische ruimten en afvallokaal en de individuele fietsenbergingen voorzien.

De blokken worden afgewerkt met een plat dak met kroonlijsthoogtes (gemeten t.o.v. de nulpas): 9,15 m (blok A); 9,55 m (blok B), 9,95 m (blok C), 9,95 m (blok D) en 10,05 m (blok E).

De hele site is autovrij op de inrit naar de ondergrondse verdieping na. Deze inrit bevindt zich ter hoogte van blok C.

De rest van de site wordt als park ingericht, bedoeld voor gemeenschappelijk gebruik. De site wordt dus voorzien van veel groen, maar met ook een aantal paden (in waterdoorlatende betonklinkers). De brandweg wordt voorzien in grasdallen. Verder worden ook 2 wadi's aangelegd in het park. Er worden ook op maaiveldniveau voor bezoekers nog 3 autoparkeerplaatsen (aan de Merlostraat) en 10 fietsenstalplaatsen (ter hoogte van blok C) voorzien.

De meergezinswoningen worden afgewerkt in wit gevelmetselwerk en met houten accenten.

De gemeenteraad moet in toepassing van artikel 31 van het Decreet betreffende de omgevingsvergunning een beslissing nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de vergunningverlenende overheid (in dit geval het college van burgemeester en schepenen) een beslissing kan nemen over de aanvraag.

Beschrijving wegeniswerken

In de aanvraag wordt de aanleg van een nieuwe trage weg voorzien. Deze sluit aan op de Merlostraat, doorkruist het projectgebied middendoor (tussen gebouwblokken B en C) en sluit dan aan op de brandweg achter de sporthal Ten Gaerde. De trage weg is 2 m breed en doorkruist het projectgebied over een lengte van ca. 51 m. Voor wat betreft het materiaalgebruik, zullen waterdoorlatende betonklinkers worden gebruikt.

De trage weg zal een publiek karakter krijgen door het vestigen van een eeuwigdurende erfdiensbaarheid. Een ontwerp van rooilijnplan, samen met een eenzijdige belofte van opmaak van "akte van erfdiensbaarheid van openbaar nut" werden toegevoegd aan het aanvraagdossier. In deze eenzijdige belofte wordt een voorstel van modaliteiten van de erfdiensbaarheid en de uitgangspunten voor het beheer van de 'trage weg' opgenomen. Er wordt gekozen voor een akte van erfdiensbaarheid in plaats van een kosteloze grondafstand. Dit om een horizontale

eigendomssplitsing te vermijden (de onderbouw of ondergrondse garage zou in privaat eigendom blijven terwijl bij een kosteloze grondafstand de gemeente eigenaar zou worden van het maaiveldniveau). Tevens wordt voorgesteld om het beheer van de zone binnen de nieuwe rooilijnen over te dragen aan de aanvrager.

Betreft het vergoedingsprincipe is er enerzijds door de gemeente geen waardevermindering-vergoeding verschuldigd aangezien de aanleg op vraag van de vergunningsaanvrager geschiedt en de doorwaadbaarheid een meerwaarde creëert voor de ontwikkeling van site. Anderzijds is er evenmin een waardevermeerdering-vergoeding door de aanvrager verschuldigd, aangezien het beheer kosteloos en eeuwigdurend in handen van de aanvrager (en zijn rechtsopvolgers) blijft en de publieke toegankelijkheid ook gegarandeerd blijft door de akte die opgemaakt zal worden. Dit eeuwigdurend kosteloos beheer compenseert de waardevermeerdering.

Planologische ligging

* Het perceel is gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden”, goedgekeurd op 16 december 2011.

* Het perceel is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of verkaveling.

Adviezen

Er werd advies gevraagd aan de brandweer, Farys, Fluvius, Proximus, GECORO, toegankelijkheidsbureau, FOD Binnenlandse Zaken – ASTRID veiligheidscommissie, de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening en de gemeentelijke dienst Openbare ruimte. Al deze adviesinstanties brachten een gunstig of een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het advies van **Openbare ruimte** afgeleverd op 20 april 2023, is als volgt gemotiveerd:

- Er werd gekozen voor de aanleg van een trage weg die een rechtstreekse verbinding heeft met de bestaande straat (Merlostraat) en brandweg achter de sporthal. Op deze manier is de trage weg logisch aangelegd volgens de looplijnen. Gezien de beperkte verkeersbewegingen vormt een gemixt verkeer geen probleem, dit wordt tot een minimum beperkt. De huidige inplanting van de trage weg is bijgevolg de meest aangewezen.
- De brievenbussen dienen makkelijk bereikbaar te zijn voor de postbode. Deze dienen dus ter hoogte van de inrit van de ondergrondse parking te worden gepositioneerd.
- De wadi ter hoogte van blok B dient op minstens 1 m afstand van de bezoekersparkeerplaatsen te worden geplaatst voor een optimale werking en om te voorkomen dat de parkeerplaatsen onderspoelen.

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 10 maart 2023 tot 9 april 2023.

Resultaat: geen petitielijsten, geen schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en een digitaal bezwaar.

Samenvatting bezwaren

Het komt niet aan de gemeenteraad toe om zich uit te spreken over het al dan niet verenigbaar karakter van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en de overeenstemming met de planologische bestemmingsvoorschriften. De gemeenteraad kan enkel uitspraak doen over de zaak van wegen, zonder zich over de vergunningsaspecten te mogen buigen. Enkel de aspecten met betrekking tot de aanleg van de wegenis en de impact op mobiliteit maken deel uit van de zaak der wegen. De bezwaren met betrekking tot de verenigbaarheid van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening (concreet gaat het over de bezwaren 1 tot en met 3, en 5 tot en met 8) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld. Alle samengevatte bezwaren zijn toegevoegd aan het dossier. Enkel bezwaar 4 heeft betrekking tot de aanleg van de wegenis en impact op mobiliteit dus wordt ook hier beschreven:

- Bezwaar 4: De aanvraag heeft een grote mobiliteitsimpact:

- a) Er zit geen mobiliteitstoets in de aanvraag, nochtans zal grote verkeershinder worden veroorzaakt. De verkeerssituatie is niet op afdoende wijze onderzocht.
- b) De bezoekersparkeerplaatsen liggen op een gevaarlijke locatie, namelijk vlakbij de in- en uitrit van de parkeergarage, wat zorgt voor een problematische verkeersafwikkeling.
- c) De trage weg loopt over de parkeerplaatsen langs de inrit. Voetgangers en fietsers die willen doorsteken naar de achterliggende sporthal via de nieuwe trage weg, zullen geconfronteerd worden met manoeuvrerende wagens ter hoogte van de bezoekersparking, alsook wagens die via de in- en uitrit de ondergrondse parking bereiken. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties voor de gebruikers van de trage weg.
- d) Er zullen minstens 45 bijkomende auto's tijdens de spitsuren door de rustige woonwijk rijden, waardoor wachttijden vanuit de Pampoelstraat zullen oplopen.
- e) Er zal geluidshinder worden veroorzaakt door het toegenomen verkeer.
- f) De parkeerproblemen in de omgeving zullen nog verergeren. Momenteel is het aantal parkeerplaatsen in de buurt van het Lindencamp beperkt. De aanwezige parkeerplaatsen zijn er beperkt en worden bovendien ook nog vaak ingenomen door ouders van schoolgaande kinderen tijdens de spitsuren.
- g) De bewoners en bezoekers van het Lindencamp zullen geen toegang krijgen tot de parkeerplaatsen op de nieuwe site, terwijl bewoners en bezoekers van het nieuwe project wel in het Lindencamp zouden kunnen parkeren.
- h) Er zijn slechts 6 parkeerplaatsen voor bezoekers, wat onvoldoende parkeeraanbod op eigen terrein is. Bijgevolg zal de parkeerlast op het openbaar domein worden verschoven.
- i) Het kruispunt tussen de Tengaerdestraat en de Merlostraat heeft een zeer smalle en gevaarlijke draaicirkel. Er hebben al ongevallen op het terrein plaatsgevonden.
- j) Het Lindencamp is momenteel een woonerf. Kinderen zullen echter niet meer veilig kunnen spelen of fietsen door het extra verkeer dat het project met zich zal meebrengen.

Evaluatie bezwaren

De gemeenteraad kan enkel uitspraak doen over de zaak van wegen, zonder zich over de vergunningsaspecten te mogen buigen. Enkel de aspecten met betrekking tot de aanleg van de wegen en de impact op mobiliteit maken deel uit van de zaak der wegen. De bezwaren met betrekking tot de wegen (bezwaar 4) worden als volgt behandeld:

- Bezwaar 4 a) wordt niet gevolgd. Een mobiliteitstoets is niet verplicht toe te voegen. Pas vanaf er 100 wooneenheden worden aangevraagd, is het volgens het richtlijnenboek van MOW aangeraden om een mobiliteitstoets toe te voegen. Gelet op de ligging van de projectzone (in het centrum van Groot-Bijgaarden, nabij voorzieningen en openbaar vervoer) en het feit dat er een nieuwe trage weg wordt voorzien die de bereikbaarheid ten goede komt, ziet de gemeente geen nood om deze ondergrens van 100 wooneenheden te verlagen. Een mobiliteitstoets dient niet te worden toegevoegd.
- Bezwaar 4 b) wordt niet gevolgd. Bestaande parkeerplaatsen sluiten in vele gevallen aan bij een weg (zowel voor zwakke weggebruikers als gemotoriseerd verkeer). Het is aan de chauffeurs en zwakke weggebruikers om steeds op een veilige manier te handelen.
- Bezwaar 4 c) wordt niet gevolgd. Bestaande trage wegen lopen in vele gevallen ook samen met straten (al dan niet met voetpad) die ook door auto's of ander gemotoriseerd verkeer worden gebruikt. Het is aan de chauffeurs en zwakke weggebruikers om steeds op een veilige manier te handelen. Ook wordt verwezen naar het advies van de gemeentelijke dienst Openbare ruimte. Er werd een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht voor deze aanvraag. Er wordt ook specifiek verwezen naar de gunstige ligging van de trage weg volgens logische looplijnen. Gemixt verkeer is in deze situatie ook aangewezen.
- Bezwaar 4 d) wordt niet gevolgd. De locatie is geschikt voor een verdichtingsproject aangezien er in de directe nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen aanwezig zijn (zoals het ook voorzien is in het GRUP VSGB). Elk verdichtingsproject zal extra autoverplaatsingen met zich meebrengen, maar door te verdichten op een geschikte locatie

kunnen veel autoverplaatsingen worden vermeden en kunnen er veel verplaatsingen met openbaar vervoer, te voet of met de fiets gebeuren.

- Bezwaar 4 e) wordt niet gevolgd. Dit bezwaar is niet stedenbouwkundig van aard.
- Bezwaar 4 f) wordt niet gevolgd. Er worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien (45 parkeerplaatsen). Het parkeerprobleem zal dus niet worden afgewenteld op het openbaar domein (al dan niet van de aanpalende wijk).
- Bezwaar 4 g) wordt niet gevolgd. Het Lindencamp betreft een meer klassieke vorm van verkaveling met andere eigendomsstructuren en de overdracht van wegenis aan het openbaar domein. Indien het gaat om openbare parkeerplaatsen kunnen bezoekers van de aangevraagde meergezinswoningen, alsook andere personen hier inderdaad parkeren. In de huidige aanvraag gaat het om groepswoonbouw zonder wegenis die wordt overgedragen. De bewoners van het Lindencamp en van de aangevraagde meergezinswoning hebben elk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Bezwaar 4 h) wordt niet gevolgd. Er wordt voldaan aan de gemeentelijke verordening "kwaliteitsvol wonen", die voorschrijft dat er per schijf van 5 woonegelegenheden er minstens 1 bijkomende bezoekersparking dient aangelegd te worden.
- Bezwaar 4 i) wordt niet gevolgd. De aanleg van de straten en kruispunt in het Lindencamp zijn geen onderdeel van deze aanvraag.
- Bezwaar 4 j) wordt niet gevolgd. Dit bezwaar is niet stedenbouwkundig van aard. Chauffeurs die het woonerf betreden, moeten zich houden aan de verkeersregels die van toepassing zijn in een woonerf, zodat kinderen blijvend veilig kunnen spelen.

Beoordeling wegeniswerken

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, breedte en de uitrusting van de gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein. De gemeenteraad houdt hierbij rekening met de principes en doelstellingen uit het Decreet Gemeentewegen (artikel 3 en 4). Het is in het licht van deze principes en doelstellingen dat de beoogde vestiging van de nieuwe weg wordt behandeld.

Door het vestigen van de erfdienstbaarheid van openbaar nut ontstaat een nieuwe trage wegverbinding tussen de Merlostraat en de brandweg aan Ten Gaerde. Deze zal een fiets- en voetgangersveilige doorsteek vormen. De doorsteek faciliteert hierdoor de modal-shift ten voordele van voetgangers en fietsers en het minder gebruik van de auto. Dit alles draagt bij aan minder luchtverontreiniging en een gezondere verplaatsingswijze.

De nieuwe verbinding zal niet enkel door de toekomstige bewoners van de site gebruikt kunnen worden, maar ook dag en nacht opengesteld worden voor de ruimere omgeving en haar gebruikers en dus een algemeen belang dienen.

Bijgevolg draagt de aanvraag wat de voorziene gemeentewegen betreft bij aan de uitbouw van een veilig wegennet alsook de inrichting van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Dit komt het algemeen belang en de verkeersveiligheid ten goede. De ontsluiting van aangrenzende percelen komt tot slot niet in het gedrang, zodat de aangevraagde wegen in overeenstemming zijn met de doelstellingen en principes uit het decreet van 3 mei 2019 houdende de Gemeentewegen.

Door het vestigen van deze erfdienstbaarheid in een authentieke akte blijft de trage weg gegarandeerd in de tijd.

Het eigendomsstatuut van de trage weg blijft privaat. De inlijving in het openbaar domein door kosteloze grondafstand zou voor dit project namelijk een horizontale eigendomsopdeling betekenen (cf. ondergrondse parkeergarage), wat noch de voorkeur geniet van de projectontwikkelaar noch van de gemeente (vooral voor wat betreft het beheer en onderhoud van de wegenis en dan vooral de mogelijke discussies over aansprakelijkheid bij schade en ongevallen). Het beheer en onderhoud wordt vastgelegd in een beheerovereenkomst (conform artikel 34, §3 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de Gemeentewegen).

Juridisch kader

- Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning;

- Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 betreffende de omgevingsvergunning;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II);
- Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gecoördineerd bij besluit van de Vlaamse regering van 15 mei 2009 (BS 20 augustus 2009, hierna genoemd de VCRO en latere wijzigingsdecreten);
- Decreet van 3 mei 2019 houdende de Gemeentewegen.

Beslissing

Met algemene stemmen

Artikel 1. De gemeenteraad neemt kennis van de bezwaren en opmerkingen ontvangen tijdens het openbaar onderzoek en besluit deze bezwaren en opmerkingen voor wat de zaak van de wegen betreft ontvankelijk maar ongegrond te verklaren.

Artikel 2. De gemeenteraad keurt de aanleg van de nieuwe gemeenteweg en haar ligging, breedte en uitrusting goed. Het rooilijnplan d.d. 24/02/2023 opgesteld door OSK-AR architecten bv, namens ZAMMA BV, wordt goedgekeurd.

Artikel 3. De gemeenteraad keurt de belofte inzake een erfdienstbaarheid van openbaar nut goed als realisatiewijze voor de nieuwe trage wegen. De modaliteiten en voorwaarden die hierin voorzien zijn, dienen opgenomen te worden in een akte waarin ook de beheersmodaliteiten worden opgenomen overeenkomstig artikel 34, §3 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.

**Namens de gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**