

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van	19 september 2023
Team	Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp	GR: OMV_2023022538 (V 2023/002) & OMV_2023029490 (2023/114) - het opdelen van een terrein in 8 bouwloten voor half open eengezinswoningen en het wijzigen van de omgevingsaanleg van een te verbouwen vierkantshoeve (naar 16 woongelegenheden): goedkeuring van de wijziging en aanleg van een gemeenteweg

Aanwezig: Pardon Guy, Janssens Linda, Staquet Nathalie, Quaghebeur Stijn, De Dobbeleer Frank, Van Hove Diane, Janssens Dirk, Erkelbout Jan, Willen Marc, Tratsaert Francis, Roesems Gino, Segers Willy, Rons Alexis, Hellinckx Karine, De Win Harry, Groenweghe Nele, Vanhee Fré, Peeters Kris, Walravens Jef, El Hajui Rachid, Zelderloo Walter, De Clerck Frank, De Freyne David, De Schrijver Reindert, Roijer Nathalie, Vanden Houte Marianne, De Ridder Karel, Deleu Luc, Zelderloo Elke, Valkeniers Michel, De Backer Luc, Vanderoost Jef

Toelichting

Op 16 november 2020 werd de omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2020062408; 2020/175) voor het herbestemmen van de brouwerijhoeve Appelmans tot 16 woongelegenheden en het bouwen van 21 nieuwbouwwoningen met ondergrondse parking voorwaardelijk vergund door het college van burgemeester en schepenen. Voorafgaand werd het dossier met betrekking tot de aanleg en wijziging van de gemeenteweg (enerzijds vestiging van erfdienstbaarheid van publieke doorgang op een deel van de site; anderzijds kosteloze grondafstand ter hoogte van de Wolsemstraat) goedgekeurd door de gemeenteraad van 27 oktober 2020. Tegen de afgeleverde vergunning werd op 31 december 2020 een "dubbel" beroep ingediend door een verzamelde groep van buurtbewoners: zowel tegen de gemeenteraadsbeslissing omtrent de goedkeuring van de wegenis bij de Vlaamse Regering als tegen de voorwaardelijke omgevingsvergunning bij de deputatie van Vlaams-Brabant. Op 1 december 2021 vorderde de minister de vernietiging van de gemeenteraadsbeslissing op basis van een aantal geschonden vormvereisten. Op 28 juni 2022 werd door de gemeenteraad een nieuw besluit genomen aangaande de goedkeuring van de wijziging en aanleg van een gemeenteweg. Op 6 juli 2022 werd het beroep bij de deputatie tegen de afgeleverde omgevingsvergunning ingetrokken, waardoor de omgevingsvergunning uitvoerbaar werd.

De werken aan het project werden nog niet gestart.

Op 16 februari 2023 en 22 maart 2023 werden twee nieuwe vergunningsaanvragen ingediend voor het project. Het betreft respectievelijk volgende aanvragen:

- OMV_2023022538 (V 2023/002), ingediend door INTOP-AXIOS BV: deze aanvraag voorziet om in de plaats van de 21 nieuwbouwwoningen met ondergrondse parking een verkaveling te realiseren van 8 loten voor half open woningen langs de Wolsemstraat. De oppervlakte van de bouwloten varieert tussen de 3a 25ca en de 6a 47ca.
- OMV_2023029490 (2023/114), ingediend door de heer Lukas Verdoort: deze aanvraag voorziet in het wijzigen van de omgevingsaanleg van de te verbouwen vierkantshoeve (naar opnieuw 16 woongelegenheden) en het doorvoeren van enkele aanpassingen aan het gebouw. Om het verlies van de ondergrondse parking te compenseren, wordt voorzien om achter de 8 bouwloten een parking met 23 parkeerplaatsen en berging voor 12 fietsen aan te leggen. De parkeerplaatsen en fietsenberging worden overdekt door middel van houten carports met groendak. Tegen de noordgevel van de vierkantshoeve wordt een tweede fietsenberging (voor 13 fietsen) en een elektriciteitscabine gebouwd. Om stabiliteitsredenen wordt ook voorzien in het slopen en integraal in originele vorm heroprichten van de brouwerijvleugel aan de St-Martinusstraat (in de oorspronkelijk aanvraag was voorzien om deze vleugel te verbouwen).

Ligging:

- Sint-Martens-Bodegem, Sint-Martinusstraat 28 en Wolsemstraat zn
- Kadastraal gelegen: (afd. 7) sectie B 4 C, (afd. 7) sectie B 7 B, (afd. 7) sectie B 349 A en (afd. 7) sectie B 350 C

Stedenbouwkundige voorschriften en Onroerend Erfgoed:

- De aanvraag situeert zich volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (koninklijk besluit van 7 maart 1977) in woongebied met landelijk karakter en een klein deel in agrarisch gebied.
- De 19de-eeuwse gesloten hoeve met brouwerij en interbellumwoning maakt deel uit van het beschermde dorpsgezicht van Sint-Martens-Bodegem. De gebouwen zijn opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het onbebouwde gedeelte van het terrein waar de verkaveling en achterliggende parkeerplaatsen worden voorzien, bevinden zich niet in het beschermde dorpsgezicht.
- De aanvraag situeert zich volgens het woonomgevingsplan, een beleidsmatige gewenste ontwikkeling, definitief goedgekeurd door de gemeenteraad op 28 februari 2023, in typologie 1 (besteld voor eengezinswoningen) met overdruk 'half open bebouwing mogelijk'.

Wijziging en aanleg van een gemeenteweg

Langs de kant van de Wolsemstraat wordt een gedeelte privaat domein afgestaan in functie van de aanleg van een voetpad van 1,50 m breed. De Wolsemstraat is een relatief smalle lokale weg die ter hoogte van de bestaande hoeve van rooilijn tot rooilijn slechts 4,00 m breed is. Verderop wordt de baan iets breder maar er is momenteel geen voldoende breed voetpad aanwezig.

Ter hoogte van de zone waar de verkaveling wordt aangevraagd tot aan het bestaande hoevecomplex wordt dan ook over een lengte van ca. 94 m een strook grond van in totaal 68 ca afgestaan zodat dit voetpad aangelegd kan worden. Dit was reeds voorzien in de reeds vergunde omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2020062408; 2020/175) en blijft ongewijzigd. De wegeniswerken worden uitgevoerd conform de typedoorsneden en het bestek dat toegevoegd werden aan dat dossier. Het gemeentelijke team openbare ruimte adviseerde de plannen en het bestek gunstig. Na de werken wordt het voetpad kosteloos overgedragen aan de gemeente om dit in te lijven in het openbaar domein.

Ter hoogte van het hoevecomplex ontbreekt in de Wolsemstraat langs beide zijden een begaanbaar voetpad. Om een veilige doorsteek mogelijk te maken tussen de Wolsemstraat en de Sint-Martinusstraat (richting school) wordt op de projectsite een erfdienstbaarheid van publieke doorgang gevestigd voor voetgangers en fietsers, waardoor een 2 m brede nieuwe trage weg (gemeenteweg conform het Decreet houdende de gemeentewegen) ontstaat.

De zone van publieke erfdienstbaarheid wordt begrensd door de punten L-M-N-O-P-Q-R-S-T-L op het rooilijnplan en heeft een oppervlakte van 11a 21ca.

In het dossier zit ook een document van eenzijdige belofte tot vestigen van publieke erfdienstbaarheid met opmaak van een beheersovereenkomst, waardoor het beheer van deze nieuwe trage weg kosteloos en eeuwigdurend zal moeten uitgevoerd worden door de eigenaars.

De nieuwe trage weg tussen de Wolsemstraat en Sint-Martinusstraat was reeds voorzien in de vergunde omgevingsvergunningsaanvraag (OMV_2020062408; 2020/175) maar wordt gewijzigd in functie van de realisatie van de verkaveling in de plaats van het groepswoonbouwproject.

Betreffende het vergoedingsprincipe voorzien in artikel 28 van het Decreet houdende de gemeentewegen is er enerzijds door de gemeente geen waardevermindering-vergoeding verschuldigd aan de grondeigenaar en anderzijds is er evenmin een waardevermeerdering-vergoeding door de aanvrager verschuldigd aan de gemeente, aangezien:

- Overeenkomstig art. 4, 1° Decreet Gemeentewegen de wijzigingen aan de gemeenteweg ten dienste staat van het algemeen belang. De grondafstand langs de Wolsemstraat gebeurt kosteloos en is in functie van de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker.
- De doorwaadbaarheid creëert een meerwaarde voor de ontwikkeling van site en de buurt.
- Het beheer voor wat betreft de zone van erfdienstbaarheid van publieke doorgang blijft kosteloos en eeuwigdurend in handen van de aanvrager (en zijn rechtsopvolgers). De

publieke toegankelijkheid blijft bovendien gegarandeerd door de akte die opgemaakt zal worden.

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.

Aangezien het rooilijnplan voor beide aanvragen (OMV_2023022538 (V 2023/002) en OMV_2023029490 (2023/114)) identiek is, kan deze door middel van 1 gemeenteraadsbesluit voor beide dossiers worden goedgekeurd

Openbaar onderzoek

Voor beide dossiers werd gelijktijdig van 11 mei tot en met 10 juni 2023 een openbaar onderzoek gehouden. Er werden voor elk dossier 2 bezwaarschriften ingediend (1 bezwaarschrift is identiek voor beide dossiers).

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 (dit dient door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld). De gemeenteraad kan enkel uitspraak doen over de zaak van de wegen en dit zonder de andere vergunningsaspecten mee te nemen in de beoordeling. Uit de rechtspraak en parlementaire voorbereidingen kan een opsomming gehaald worden van welke elementen tot de zaak van de wegen behoren: het betreft (o.m.) de ontsluitingsgraad, de riolering en waterhuishouding op het openbaar domein, de verkeersafwikkeling (in de omgeving), de inpasbaarheid van de wegen in het globaal gemeentelijk wegennet en de impact van de weg (niet van het project of de verkaveling) op de mobiliteit.

Een overzicht van alle bezwaarschriften kan in de bijlagen gevonden worden. Volgende ingediende bezwaren hebben betrekking op de zaak der wegen:

- Bezwaar 1 (ingediend in het kader van de aanvraag OMV_2023022538 (V 2023/002)) : Ik heb moeite met de huidige verkeersstoestand voor de weggebruikers/fietsers/voetgangers van de Wolsemstraat. Het verkeer is er dagelijks gestropt door de smalte van de huidige wegdekbreedte. Het kruisen van 2 wagens is er haast onmogelijk. De huidige 'blinde' haag plakkend aan de weg belet een goed zicht op de Wolsemstraat en eveneens een degelijk en veilig voetpad ontbreken. Komt daarbij dat vele fietsers dikwijls in moeilijkheden komen. Het is nodig dat het verkeersplan der Wolsemstraat tussen Sint-Martinusstraat en Solleveld eindelijk een definitieve vorm/bestemming krijgt.
- Bezwaar 2 (ingediend in het kader van de aanvraag OMV_2023022538 (V 2023/002)): Bijkomend bij dit verkavelingsproject is er een aansluitingsprobleem op het rioleringsnetwerk met de aansluiting van de nieuwe woningen onderdoor de bestaande wegdekkofter (80cm) door naar de huidige bestaande riolering (100cm) toe. De huidige riolering ligt er te ondiep - om degelijke aansluitingen te realiseren. Dit was duidelijk zichtbaar en op basis van de kortgeleden uitgevoerde werken van de nutsbedrijven aldaar.
- Bezwaar 3 (ingediend in het kader van de aanvraag OMV_2023029490 (2023/114)): De in- en uitrit van de achtergelegen garageboxen hebben maar een rijvak om in en uit te rijden komend van/rijdend naar de Wolsemstraat toe. Gezien het doorgaand verkeer in de Wolsemstraat zelf (voetgangers, fietsers en voertuigen) gaat dit problemen geven. Daarom zouden een in- en uitrit naar de garageboxen met 2 rijvakken beter zijn ofwel op zijn minst 2 wachtzones, zodanig dat de voertuigen elkaar kunnen doorlaten op het huidige privaat terrein zelf.
- Bezwaar 4 (ingediend in het kader van de aanvraag OMV_2023029490 (2023/114)): Gaat men de opmerkingen aangebracht in het 1e oude project volgen qua aanpassingen van de rijbreedte van de Sint-Martinusstraat tussen Processiestraat en Kerkberg? Het is eens te meer dringend nodig het definitieve verkeersplan op punt te stellen, net als voor Wolsemstraat
- Bezwaar 5 (ingediend in het kader van beide aanvragen): Aangezien beide projecten één geheel vormen, ontbreekt een mobiliteitsstudie die de exacte impact van het geheel

weergeeft. Het gaat hier niet enkel om de 8 woningen, waar volgens de aanvraag de impact te verwaarlozen is, maar wel om een geheel van 8 woningen in de verkaveling + 16 wooneenheden in de hoeve, dit is bezwaarlijk verwaarloosbaar te noemen.

- Bezwaar 6 (ingediend in het kader van beide aanvragen): De in- uitrit van de carportparking die nu enkel via de Wolsemstraat voorzien is, is ronduit gevaarlijk en gaat de verkeersdruk in de drukke en gevaarlijke Wolsemstraat niet ten goede komen. Het veiligheidsaspect wordt hier gewoon in zijn totaliteit verschoven. Het is bovendien nog maar de vraag of de veiligheid in de Sint-Martinusstraat hierdoor zou verbeteren, vermits verschillende van deze voertuigen alsnog naar daar zullen weggrijden.
- Bezwaar 7 (ingediend in het kader van beide aanvragen): Het parkeerprobleem en de verkeersdruk in het algemeen worden nog altijd onvoldoende aangepakt. Er wordt parking voorzien op de site, maar dit betreft hooguit 1 wagen per gezin. Wat met parking voor de 2e of 3e wagen van veel gezinnen en parking voor hun bezoekers, want het is vooralsnog een utopie dat fietsen en openbaar vervoer wagens zouden vervangen. Kortom, de te voorziene parkeerproblemen met dit project zullen blijven, te meer omdat er vandaag al een acuut parkeerprobleem is. De verkeersdruk en de onveilige situatie op de smalle straten, zelf mits aanleg van voetpaden, zullen hierdoor niet verdwijnen. De veiligheid van alle buurtbewoners en voorbijgangers komt in het gedrang. Eénrichtingsverkeer uitbreiden naar de Wolsemstraat en verder naar andere omliggende straten lijkt dan ook een absolute noodzaak.

De bezwaren worden als volgt behandeld:

- Bezwaar 1 wordt niet gevolgd: De verkeerstoeestand in de Wolsemstraat zal door het project verbeteren. Plaatselijk, meer bepaald over een afstand van ca. 94 m, zal de rooilijn van de Wolsemstraat verlegd worden om er over die afstand een 1,5 m breed voetpad aan te leggen. De haag die tegen de Wolsemstraat is aangeplant, zal hierdoor verdwijnen. Ter hoogte van het kruispunt van de Wolsemstraat en de Sint-Martinusstraat is het niet mogelijk om de rooilijn te verleggen en er een voetpad aan te leggen, omwille van de aanwezigheid van de vierkantshoeve, opgenomen op de inventaris van het bouwkundig erfgoed en gelegen in het beschermd dorpsgezicht. Als alternatief wordt een nieuw verbinding voor trage weggebruikers doorheen het projectgebied aangelegd tussen de Wolsemstraat en Sint-Martinusstraat.
- Bezwaar 2 wordt niet gevolgd: Er wordt in het bezwaarschrift niet gestaafd welk probleem er zou zijn met de aansluitingen op de bestaande riolering. Voor beide projecten heeft rioolbeheerder Farys een voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht.
- Bezwaar 3 wordt niet gevolgd: De lengte van de in- en uitrit van de achtergelegen parking naar de Wolsemstraat bedraagt 45 m. Kruisen is langsheen de in- en uitrit inderdaad niet mogelijk. Het is ruimtelijk niet wenselijk om deze in- en uitrit te verbreden, ook niet plaatselijk. Om praktische redenen is het ook niet nodig. Om de 45 m af te leggen aan 20 km/u zijn immers slechts ca. 8 seconden nodig. Indien men bij het in of uitrijden van de in- en uitrit merkt dat een wagen vanuit de andere richting aangereden komt, dient de automobilist dus maximaal 8 seconden te wachten.
- Bezwaar 4 wordt niet gevolgd: Het bezwaar is niet duidelijk. Er kan niet achterhaald worden naar welke gewenste aanpassingen van de rijbreedte van de Sint-Martinusstraat tussen Processiestraat en Kerkberg men verwijst. Er is hierover in de vorige vergunningsaanvraag geen bezwaar over ingediend. In de vorige aanvraag was ook voorzien dat de parking van het project toegankelijk zou zijn via de Sint-Martinusstraat, terwijl dit in het huidige project is gewijzigd naar de Wolsemstraat.
- Bezwaar 5 wordt niet gevolgd: Een mobiliteitsstudie is niet verplicht voor beide projecten. De realisatie van het project zal kleine verkeersstoename genereren die betrekking heeft op bewonersverkeer. T.a.v. de vorige goedgekeurde omgevingsvergunning worden er 13 woonentiteiten minder voorzien, wat dus een beperktere verkeersstoename betekent t.a.v. de vergunde toestand.
- Bezwaar 6 wordt niet gevolgd: Het zal niet mogelijk zijn voor het verkeer om uit te rijden via de Sint-Martinusstraat. De verharding is er maar 2 m breed en dus onvoldoende breed voor personenwagens. Er wordt in het bezwaarschrift nergens geargumenteed waarom de in- en uitrit van de parking naar de Wolsemstraat gevaarlijk zou zijn. Bij het dossier is een

beplantingsplan gevoegd. Er zal ter hoogte van de in- en uitrit voldoende zichtbaarheid zijn om de Wolsemstraat te kunnen oprijden.

- Bezwaar 7 wordt niet gevolgd: Er worden voor de 16 woonentiteiten in de te verbouwen vierkantshoeve 23 parkeerplaatsen voorzien, dus bijna 1,5 parkeerplaats per woonentiteit. De bewering uit het bezwaar dat de parking op de site plaats biedt aan hooguit 1 wagen per gezin, klopt dus niet. Ook worden er voldoende fietsenstallingen voorzien. Op ieder bouwlot zal ook minstens 1 verharde autostaanplaats moeten aangelegd worden. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat de toegenomen parkeerdruk binnen het projectgebied wordt opgevangen.

Beoordeling wegenis

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, breedte en de uitrusting van de nieuwe of gewijzigde gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein. De gemeenteraad houdt hierbij rekening met de principes en doelstellingen uit het Decreet houdende de gemeentewegen. Het is in het licht van deze principes en doelstellingen dat de beoogde verbreding van de bestaande gemeenteweg (Wolsemstraat) en de aanleg van de nieuwe (trage) gemeenteweg (erfdienstbaarheid van publieke doorgang op de projectsite) wordt behandeld:

- Door het verbreden van de Wolsemstraat en het vestigen van de erfdienstbaarheid wordt een veiligere verkeerssituatie voor de trage weggebruiker gecreëerd. De verbreding van de Wolsemstraat ter hoogte van de huidige onbebouwde weide laat de aanleg van een voetpad van 1,5 m toe dat overgaat in een voldoende brede trage doorsteek richting Sint-Martinusstraat, ter hoogte van de zone waar de huidige bebouwing de grondafstand en de aanleg van een voetpad van 1,5 m niet mogelijk maakt.
- De nieuwe trage weg tussen de Wolsemstraat en Sint-Martinusstraat heeft een volledig gescheiden tracé van de in- en uitrit naar de private parkeerplaatsen. Dit komt de veiligheid van de gebruikers van de trage weg ten goede, aangezien er geen conflicten kunnen zijn met gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd de brandweer of hulpdiensten in geval van nood, aangezien de trage weg ook deels als brandweg zal dienen).
- Het eigendomsstatuut van het voetpad wordt na de verbreding en (her)aanleg overgedragen aan de gemeente om ingelijfd te worden in het openbaar domein.
- Het eigendomsstatuut van de zone waarop de erfdienstbaarheid van publieke doorgang wordt gevestigd, blijft bij de ontwikkelaar en zijn rechtsopvolgers (de latere vereniging van mede-eigenaars). Door het vestigen van deze erfdienstbaarheid in een authentieke akte blijft de trage weg sowieso gegarandeerd in de tijd. Het eigendomsstatuut van de trage weg blijft daarentegen wel privaat. De inlijving in het openbaar domein door kosteloze grondafstand is voor dit gedeelte niet wenselijk omdat het beheer van alle buitenaanleg door 1 partij gedaan wordt (dus zowel de delen die niet publiek toegankelijk maar gemeenschappelijk zullen zijn als de delen die wel publiek toegankelijk zullen zijn. Het beheer en onderhoud wordt vastgelegd in een beheerovereenkomst (conform artikel 34, §3 van het Decreet 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 wijziging (verlegging en verbreding) van de rooilijn van de Wolsemstraat en haar ligging, breedte en uitrusting goed. De gemeenteraad keurt de aanleg van de nieuwe (trage) gemeenteweg (erfdienstbaarheid) en haar ligging, breedte en uitrusting goed. Het rooilijnplan opgemaakt door landmeters-experten INTOP BVBA wordt goedgekeurd.

Artikel 3. De gemeenteraad keurt de belofte van kosteloze grondafstand en vestigen van akte van erfdienstbaarheid goed. Het voetpad langs de Wolsemstraat wordt ingelijfd in het openbaar domein, waarbij de eigendomsoverdracht als last dient te worden opgelegd. De gemeenteraad keurt de belofte inzake een erfdienstbaarheid van publieke doorgang goed als realisatiewijze voor de nieuwe (trage) gemeenteweg. 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**