

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van 26 november 2024
Team Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp **GR: OMV - 2024/330 - Dirk Evenepoel namens BATO NV - het bouwen van 5 meergezinswoningen met 20 woonentiteiten: beslissing over de zaak van de wegen**

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

Toelichting

Aanvrager - Exploitant: Dirk Evenepoel namens BATO NV met als contactadres Ninoofsesteenweg 1024P te 1703 Dilbeek

Ligging van het perceel: Kattebroekstraat zn, 1700 Dilbeek

Kadastrale gegevens: afdeling 1 sectie B nrs. 232K2, 232Y2, 237P en 243B

Onderwerp: het bouwen van 5 meergezinswoningen met 20 woonentiteiten

Intern dossiernummer: 2024/330

ID omgevingsplatform: OMV_2024076145

Type dossier: Aanvraag omgevingsproject - Gewone procedure

Ontvankelijkheid en volledigheid

Ontvangst aanvraag: 28 juni 2024

Ontvankelijkheids- en volledigheidsbewijs: 5 juli 2024

Uiterste Beslissingsdatum: 17 december 2024

1. Stedenbouwkundige basisgegevens

1.1. Planningscontext

- De aanvraag is volgens gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, vastgesteld bij KB van 7 maart 1977, gelegen in woonuitbreidingsgebied.
De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswooningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.

Er werd op 25/08/2022 een principiële akkoord bekomen voor het aansnijden van het woonuitbreidingsgebied (WUG 11).
- De aanvraag is gelegen het ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aanpalende openruimte gebieden goedgekeurd op 16 december 2011, gelegen in Afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel
- De aanvraag is gelegen het ruimtelijk uitvoeringsplan RUP Open Ruimte goedgekeurd op 25 januari 2022, gelegen in bosgebied
- De aanvraag is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg.
- De aanvraag is niet gelegen binnen de grenzen van een vergunde en niet vervallen verkaveling.

1.2. Historiek

Volgende voorgaande vergunningen of meldingen zijn bekend voor het betrokken perceel:

* Stedenbouwkundige vergunning (874.1/93/1/286) voor het bouwen van een woning werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 02/02/1995.

* Verkavelingsvergunning (874.2/16/1/017) voor het creëren van 8 bouwloten (waarvan 1 voor assistentiewoningen) met wegenaanslag werd door de deputatie geweigerd op 06/04/2017.

2. Adviezen

2.1. Interne adviezen

Het advies van **Openbare ruimte** afgeleverd op 16 oktober 2024, is als volgt gemotiveerd:

Gunstig: zonder verdere opmerkingen.

2.2. Externe adviezen

- Het advies van **Agentschap voor Natuur en Bos** afgeleverd op 1 augustus 2024, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage). Er werd opnieuw advies gevraagd op 3 oktober 2024. Het nieuw advies werd nog niet verleend.

- Het advies van **Deputatie** afgeleverd op 19 augustus 2024, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage). Er werd opnieuw advies gevraagd op 3 oktober 2024. Het nieuw advies werd nog niet verleend.

- Het advies van **Farys** afgeleverd op 19 augustus 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van **Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening** afgeleverd op 8 juli 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van **Fluvius System Operator** afgeleverd op 10 juli 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van **Brandweer Asse** afgeleverd op 30 juli 2024, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

3. Openbaar onderzoek/Aanpalers

Overeenkomstig de criteria van artikels 11 t.e.m. 14 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de **gewone procedure** van toepassing en moet de aanvraag openbaar gemaakt worden.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 15 juli 2024 t.e.m. 13 augustus 2024. Er werden **19** bezwaarschriften ingediend.

4. Beschrijving van de omgeving en de aanvraag in kader van de zaak der wegen

Het dossier bevat volgende stukken met betrekking tot de wegenis:

- * Een rooilijnplan
- * Belofte van kosteloze grondafstand en erfdienstbaarheid van algemeen nut
- * Raming en bestek van de uit te voeren wegeniswerken
- * Belofte omtrent beheer trage weg

De aanvraag betreft het bouwen van 5 meergezinswoningen met 20 woonentiteiten. De projectsite is gelegen op onbebouwde percelen gelegen achter woningen langs de Kattebroekstraat. De site is bereikbaar via een zijarm van de Kattebroekstraat. De omgeving wordt voornamelijk gekenmerkt door woningen van verschillende types, zowel een- als meergezinswoningen.

Er worden 5 blokken geplaatst, waarin zich telkens 4 appartementen bevinden. De blokken worden steeds op minstens 10 m van de perceelsgrenzen en 6 m van elkaar ingeplant.

Er wordt een gezamenlijke ondergrondse parking voorzien. Deze parking bevat 27 parkeerplaatsen en een fietsenberging voor elk appartement. Er worden verder op de site ook nog 4 bovengrondse parkeerplaatsen voorzien en een bovengrondse fietsenstalling.

Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen de werken die binnen de bestaande rooilijn vallen en werken die zich binnen de nieuwe rooilijn vallen.

De werken die zullen worden uitgevoerd binnen de bestaande rooilijn zijn de volgende:

Het tweede gedeelte van de zijarm van de Kattebroekstraat zal vernieuwd worden (deel voorbij de bocht). De toplaag asfalt zal afgereesd worden, de bestaande greppel en boordsteen worden opgebroken. De bestaande straat zal verbreed worden naar een totale breedte van 5 m. Naast de asfaltverharding van 4 m breed zal er telkens een platte kantstrook van 50 cm voorzien worden in beton. De bocht wordt gevormd met een straal van 11 m. De toegangen tot de woningen worden aangelegd in grasbetontegels en er zullen groenzones voorzien worden die in komvorm worden aangelegd en ingezaaid zullen worden met een meerjarig bloemenmengsel. Verder worden de bestaande RWA- en DWA-leidingen in het eerste gedeelte van de Kattebroekstraat vervangen en

wordt een nieuwe persleiding voorzien in het tweede gedeelte van de Kattebroekstraat. Deze werken vinden plaats binnen de bestaande rooilijn.

De werken die zullen worden uitgevoerd binnen de nieuwe rooilijn zijn de volgende:

Op het einde van de bestaande straat (ter hoogte van huisnummers 47 en 47A) wordt een keerpunt aangelegd in asfalt. Aansluitend aan dit keerpunt bevindt zich ook een zone voor de hoogspanningscabine. Deze zones (geel op het rooilijnplan) zullen binnen de nieuwe rooilijn vallen. Deze hebben een oppervlakte van 1,86 are. Er wordt een pompput, die aansluit op de nieuwe persleiding, voorzien ter hoogte van het keerpunt.

Dit stuk nieuwe wegenis zal door middel van gratis grondafstand worden overgedragen aan het openbaar domein. De belofte van kosteloze grondafstand werd toegevoegd aan het aanvraagdossier.

Betreft het vergoedingsprincipe 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. De zone die binnen de nieuwe rooilijn valt, zal kosteloos worden overgedragen aan de gemeente (groen gedeelte op rooilijnplan).

Aansluitend aan het keerpunt, dat zal ingelijfd worden in het openbaar domein, wordt ook een erfdienstbaarheid van openbaar nut voorzien. Dit is enerzijds een erfdienstbaarheid voor de riolering (ondergronds) en anderzijds een erfdienstbaarheid voor een nieuwe trage weg (bovengronds). De zone waarop de erfdienstbaarheid wordt gevestigd is steeds 4 m breed en loopt vanaf het keerpunt op het einde van de Kattebroekstraat horizontaal over de site tot de perceelsgrens voorbij blok E (doorkruist de site ongeveer horizontaal). Deze zone zal in verschillende materialen worden aangelegd. Vanaf het keerpunt tot net voorbij de linkerzijgevel van blok B zal de verharding in waterdoorlatende betonklinkers worden aangelegd. Deze verharding heeft een breedte van 4 m en lengte van ca. 42 m. Op deze manier zijn de bovengrondse (bezoekers)parkeerplaatsen ter hoogte van blok A en B comfortabel bereikbaar met de auto. Een gedeelte van deze waterdoorlatende betonklinkers zal onderdeel zijn van het tracé van de nieuwe trage weg (met een breedte van 1,65 m). Het officiële tracé van deze voetweg zal na de waterdoorlatende betonklinkers (ter hoogte van blok B) verder lopen tot tegen de perceelsgrens voorbij blok E, maar zal tussen blok B en E worden aangelegd in grind (totaal van 224,59 m²). Parallel aan deze trage weg wordt nog over een breedte van 2,35 m verharding in grasdallen voorzien (ook deel van de zone voor erfdienstbaarheid). De trage weg kan samen met de verharding in grasdallen dienst doen als brandweg. Deze verhardingen zijn dus enkel in geval van nood voor gemotoriseerd verkeer bedoeld.

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. De beloftes voor de vestiging van de erfdienstbaarheid en beheer van de trage weg werden toegevoegd aan het aanvraagdossier.

5. Beoordeling

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.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, breedte en de uitrusting van de gemeenteweg en de eventuele opname in het openbaar domein. Ook de riolering, waterhuishouding en publieke groenvoorzieningen die aangeplant dienen te worden, worden beoordeeld in de zaak der wegen. 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.

Het dossier bevat een rooilijnplan dat werd opgemaakt conform het Gemeentewegendecreet.

Voor de andere werken binnen de nieuwe rooilijn kan worden geoordeeld dat de wijzigingen van het gemeentelijk wegnnet ten dienste staan van het algemeen belang.

De aanleg van het keerpunt komt de verkeersveiligheid ten goede. Momenteel kan op het einde van de Kattebroekstraat enkel gekeerd worden op privaat domein ofwel dient men achterwaarts de straat uit te rijden. De aanleg van het keerpunt en het inlijven ervan bij het openbaar domein zorgt ervoor dat keren mogelijk is en dit op openbaar domein kan gebeuren, indien dit nodig is (wat op zich niet zo vaak zal voorkomen). Het keerpunt is ook voldoende breed voor bewegingen van de brandweerwag.

Door de aanleg van de nieuwe trage weg zal de doorwaadbaarheid van het binnengebied vergroten. Deze vergunningsaanvraag voorziet nog maar in een deel van de voetweg. Eens de overige percelen in het binnengebied ontwikkeld worden, wordt het binnengebied volledig ontsloten en doorwaadbaar voor zwakke weggebruikers. Deze trage weg zal dan zorgen voor een alternatieve verbinding tussen de noordelijke kant van de Kattebroekstraat en de westelijke kant van de Kattebroekstraat. Samen met de voetwegen die zullen ontstaan bij de uitvoering van de volledige toekomstvisie zal er een fijnmazig trage wegen netwerk worden uitgebouwd voor het hele binnengebied.

De werken worden voorzien conform de adviezen van Farys en de dienst waterlopen en volgens de richtlijnen van de brandweer.

6. Samenvatting en beoordeling van 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 (bezwaren 10 en 11 en 14 tot en met 27 en 29 tot en met 32) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld. Alle samengevatte bezwaren zijn toegevoegd aan het dossier in bijlage (zie "bezwaren volledige lijst"). Bezwaren 1 en 9, alsook 12 tot en met 13 en 28 hebben betrekking tot de aanleg van de wegenis en impact op mobiliteit en worden hier dus ook beschreven en geëvalueerd:

1. Bezwaar: De Kattebroekstraat kan de verkeersstromen nu al niet aan. Extra woonentiteiten zullen vermoedelijk voor extra overlast zorgen. Zonder ingrijpende veranderingen aan de verkeersveiligheid van de Kattebroekstraat, is het aangevraagde project niet mogelijk. De straat dient verkeerssluw te worden gemaakt bijvoorbeeld door de aanleg van een ANPR-traject.

Beoordeling:

Bezwaar 1 kan niet worden bijgetreden. Het aantal extra woonentiteiten die in deze aanvraag worden aangevraagd bedraagt slechts 20. De zijarm van de Kattebroekstraat is reeds verkeerssluw en blijft doodlopend. Er kan dus geen verkeer de site doorkruisen om te gebruiken als sluipteg. Zoals ook te lezen is in de mobiliteitstoets kan uit de confrontatie tussen het bereikbaarheidsprofiel en het mobiliteitsprofiel afgeleid worden dat de woonontwikkeling vanuit mobiliteitsoogpunt aanvaardbaar is en er bijgevolg geen milderende maatregelen nodig zijn.

2. Bezwaar: De verkeersleefbaarheid in de zijarm van de Kattebroekstraat komt onder druk te staan door de toename van 8 eengezinswoningen naar 8 eengezinswoningen plus de nieuwe 20 woongelegenheden.

Beoordeling:

Bezwaar 2 kan niet worden bijgetreden. De aanvraag betreft enkel de bouw van 20 appartementen, verdeeld over 5 blokken. De eengezinswoningen vormen geen deel van de aanvraag. Uit de uitgevoerde mobiliteitstoets blijkt dat het project geen negatieve effecten zal hebben op de verkeersafwikkeling, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. De verkeersintensiteiten vallen binnen de dagdagelijkse fluctuaties van de verkeersstromen op het wegennet.

3. Bezwaar: De baanbreedte naar het project is te smal. Volgens de richtlijnen van Agentschap wegen en verkeer, dient er een minimale rijbaanbreedte van 2,8 m per rijrichting bij een snelheid van 30km/h voorzien te worden voor éénrichtingsverkeer en 5,6 m voor verkeer in tegengestelde rijrichting zonder fysieke middenberm. Daarnaast dient er ook nog rekening te worden gehouden met de afwatering, kolken, goten, boordstenen, nutsvoorzieningen en het feit dat voertuigen steeds breder worden. Bij een woonerf dient er 1 m van de woningen te worden gehouden. Er zou dus minstens 7 m baanbreedte moeten zijn. Ter hoogte van de woningen 43A, 43B en 43C is de straatbreedte actueel 4,12 m, de rijbaanbreedte gaande van woningnummer 45 naar 47 is echter maar 2,62 m.

Beoordeling:

Bezwaar 3 kan niet worden bijgetreden. Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft richtlijnen voor gewestwegen. De breedte van de rijbaan van de zijarm van de Kattebroekstraat is 4,50 m in het eerste deel en 5,00 m in het tweede deel. Dit is conform aan de normering voor een lokale buurtweg met kruisend verkeer. De bocht wordt gevormd met een straal van 11 m en op het einde van de straat wordt een nieuw keerpunt gemaakt met een breedte van 11 m. Deze uitrusting volstaat voor de bewegingen van een brandweerwagen. Er werd een voorwaardelijk gunstig advies van de brandweer gegeven voor wat betreft de breedte van de weg, de draaicirkel en het keerpunt.

4. Bezwaar: Deze hoofdader van de Kattebroekstraat is niet heel breed en laat al geen tweerichtingsverkeer door als er wagens op de weg geparkeerd staan.

Beoordeling:

Bezwaar 4 kan niet worden bijgetreden. De heraanleg van de Kattebroekstraat is geen onderdeel van deze aanvraag.

5. Het toelaten van het huidig project zal voor het kruispunt Kattebroekstraat hoofdader – Kattebroekstraat zijader voor nog meer verkeerstilstand zorgen. Het is in de huidige toestand al moeilijk om de hoofdbaan op te komen.

Beoordeling:

Bezwaar 5 kan niet worden bijgetreden. Er wordt verwezen naar de beoordeling van bezwaar 2.

6. Bezwaar: De parkeerzones en aantal parkeerplaatsen zijn onder gedimensioneerd.

Beoordeling:

Bezwaar 6 kan niet worden bijgetreden. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de verordening kwaliteitsvol wonen. De parkeerdruk kan volledig op eigen terrein worden opgevangen en zal niet worden afgewend op het openbaar domein.

7. Bezwaar: Bezoekers zullen zich op de Kattebroekstraat parkeren, wat voor een complexere doorgang op de Kattebroekstraat zal zorgen.

Beoordeling:

Bezwaar 7 kan niet worden bijgetreden. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de verordening kwaliteitsvol wonen (ook voor wat betreft de bezoekersparkings). De parkeerdruk kan volledig op eigen terrein worden opgevangen en zal niet worden afgewend op het openbaar domein.

8. Bezwaar: De ondergrondse parking houdt geen rekening met voorzieningen voor elektrische wagens.

Beoordeling:

Bezwaar 8 kan niet worden bijgetreden. Alle parkeerplaatsen voor bewoners worden uitgerust met laadinfrastructuur.

9. Bezwaren met betrekking tot de mobiliteitsstudie:

a. De mobiliteitsstudie houdt geen rekening met de bestaande wegenisstructuur. Er wordt genoteerd dat voetgangers gebruik kunnen maken van de onverharde bermen, maar deze zijn onbestaand of quasi onbruikbaar gezien deze niet begaanbaar zijn omdat deze te smal zijn (minder dan 50cm).

Beoordeling:

Bezwaar 9a kan niet worden bijgetreden. In de mobiliteitstoets wordt in hoofdstuk 3.1 beschreven dat voetgangers in de doodlopende zijstraat van de Kattebroekstraat, indien nodig, gebruik maken van de onverharde wegbermen. Er wordt dus niet verondersteld dat voetgangers steeds gebruik maken van de bermen, maar ook gebruik zullen maken van de rijbaan. Ook wordt beschreven dat de Kattebroekstraat uitgerust is met voetpaden. De zijarm van de Kattebroekstraat is doodlopend en zal dus weinig verkeer moeten opvangen waardoor dit ook geen probleem vormt voor voetgangers.

b. De voetgangersvoorzieningen voldoen hier niet aan het vademecum voetgangersvoorzieningen.

Beoordeling:

Bezwaar 9b kan niet worden bijgetreden. Het project verandert niks aan de voetgangersvoorzieningen ten opzichte van de huidige situatie. Dit maakt deel uit van de taakstelling van de wegbeheerder (de gemeente) en niet van de aanvrager. Zoals in bezwaar 9a ook wordt aangegeven gaat het hier om een doodlopende zijstraat van de Kattebroekstraat, waar weinig verkeer passeert. Dit zal voor voetgangers dus geen probleem vormen. De straat is eerder smal waardoor gemotoriseerd sowieso trager zal rijden. Indien een voetganger en gemotoriseerd verkeer elkaar passeren, wat op zich al weinig zal gebeuren, kan gebruik worden gemaakt van de bermen. De straat kan door de smalle breedte ook niet voorzien worden van voetpaden zonder dat er grondinnames dienen te gebeuren.

c. De studie vermeldt dat wie van de site naar het centrum van Dilbeek wandelt door de Astridlaan gaat wandelen, echter is niets hiervan waar.

Beoordeling:

Bezwaar 9c kan niet worden bijgetreden. Een van de mogelijke wandelroutes van het projectgebied naar het centrum van Dilbeek verloopt via de Astridlaan (verlengde van de Sint-Ambrosiuslaan). Dit is een van de mogelijke routes, niet de enige.

d. Er wordt verwezen naar de dichtstbijzijnde openbaarvervoershalte binnen de 210 m, maar dit is niet correct, gezien het om een schoolbus gaat en niet over een openbare verkeershalte. De bushalte Dilbeek J. De Winde 300317 wordt tevens niet voorzien tijdens de schoolvakanties.

Beoordeling:

Bezwaar 9d kan niet worden bijgetreden. Bij de bespreking van het openbaar vervoer wordt verwezen naar zowel halte 'Dilbeek J. De Winde' als de halte 'Dilbeek H. Moermanslaan'. De beschrijving van het openbaar vervoer stemt overeen met informatie die De Lijn publiceert op haar website.

e. De mobiliteitsstudie vermeldt dat er 3 parkeerplaatsen zijn voor andersvaliden, echter is er slechts 1 bovengronds, de andere zijn voor de eigenaren.

Beoordeling:

Bezwaar 9e kan niet worden bijgetreden. Het project voldoet aan het voorzien van parkeerplaatsen voor andersvaliden.

f. Er is geen inplantingsplan m.b.t. de looplijnen van voetgangers.

Beoordeling:

Bezwaar 9f kan niet worden bijgetreden. Voor de looplijnen wordt verwezen naar het inplantingsplan. Een inplantingsplan met looplijnen maakt geen deel uit van de verplicht aan te leveren stukken in een omgevingsvergunningaanvraag.

g. De mobiliteitsstudie voorziet slechts 5 bezoekers/dag. Dit is serieus onder gedimensioneerd.

Beoordeling:

Bezwaar 9g kan niet worden bijgetreden. In hoofdstuk 4.2 wordt het mobiliteitsprofiel van de woonontwikkeling toegelicht, alsook dat er volgens het Richtlijnenboek MOBER verwacht kan worden dat elke wooneenheid per dag 0,25 bezoekers zal aantrekken. Rekening houdend met 20 wooneenheden worden er dus 5 bezoekers per dag verwacht. Deze cijfers zijn dus gebaseerd op het Richtlijnenboek.

h. Er worden geen leveringen per dag voorzien. Dus zelfs een postbedeling leverdienst of delivery is niet van toepassing?

Beoordeling:

Bezwaar 9h kan niet worden bijgetreden. Post en pakjesdiensten vallen niet onder de term 'leveringen'. In de mobiliteitstoets wordt bij de term 'leveringen' vrachtverkeer bedoeld, wat bij een woonontwikkeling te verwaarlozen is.

i. Wat betreft het aantal inwoners voor de eenpersoonsappartementen worden deze niet correct berekend, gelet op de groottes van de appartementen van bijna elk 100 m².

Beoordeling:

Bezwaar 9i kan niet worden bijgetreden. In hoofdstuk 4.2 wordt het mobiliteitsprofiel van de woonontwikkeling toegelicht. Rekening houdend met de kenmerken van het project (éénslaapkamerappartementen) worden 59 bewoners verwacht. Er kan alleen maar worden uitgegaan van wat op de plannen wordt getekend (één slaapkamer). Er kan niet worden uitgegaan van speculatie dat er uiteindelijk meer inwoners in dergelijke appartementen zullen leven.

j. De studie vermeldt dat de 20 bijkomende appartementen slechts 7 auto verplaatsingen tijdens de ochtend- en avondspits zullen veroorzaken. Al deze inwoners zullen dus geen kinderen naar school moeten brengen en moeten tevens niet gaan werken?

Beoordeling:

Bezwaar 9j kan niet worden bijgetreden. In hoofdstuk 4.2 wordt het mobiliteitsprofiel van de woonontwikkeling toegelicht, met een toelichting hoe het aantal verplaatsingen is bepaald. Zo wordt het aantal woning-gerelateerde verplaatsingen per dag, de vervoerswijzekeuze, de autobezettingsgraad en het aandeel van de verplaatsingen tijdens de maatgevende spitsmomenten opgegeven, alsook hun bron. Het leidt tot een onderbouwd resultaat, verwijzend naar het Richtlijnenboek MOBER als bron.

k. De mobiliteitsstudie stelt dat er verschillende locaties zijn waar Cambio wagens voor autodelen gehuurd kunnen worden. Deze zijn gelegen op meer dan 20 minuten wandelen. Tevens blijkt volgens de website van Cambio dat er slecht een locatie beschikbaar is in de Kasteelstraat 39 en de Kasteelstraat 5. Het gaat om slechts een enkel voertuig dat niet gedimensioneerd is om dit in deze studie te vermelden.

Beoordeling:

Bezwaar 9k kan niet worden bijgetreden. Het gaat om 2 deelwagens in het centrum van Dilbeek (parking Kasteelstraat en Marktplaats). Deelwagens zijn bedoeld voor mensen die niet zo vaak een auto nodig hebben. Het zal vermoedelijk vaak om starters gaan die een appartement huren of kopen op de site die gebruik kunnen maken van deze deelwagens. Deze zijn dus zeker het vermelden waard.

I. Het huidige project houdt geen rekening met het voorliggend deel van de zijstraat waar er tevens een project is voor 8 woningen (16 wooneenheden?). Dit project zal er onvermijdelijk komen als het huidige project er komt. De voorgelegde berekeningen van het huidige project zijn dusdanig waardeloos en onder gedimensioneerd.

Beoordeling:

Bezwaar 9l kan niet worden bijgetreden. De nieuwe eengezinswoningen maken geen deel uit van deze aanvraag en kunnen dus nog niet worden opgenomen in deze berekeningen. Bij de vergunningsaanvraag voor deze eengezinswoningen zal een nieuwe mobiliteitstoets of -studie dienen te worden opgemaakt die rekening houdt met de nieuwe woningen. Deze studie kan dan eventueel extra maatregelen voorschrijven.

12. Bezwaar: Het project voorziet om een groot pompstation te installeren om al het vuil water op te pompen naar het rioleringsstelsel, omdat deze te ver ligt van de openbare weg. De huidige woningen met nummers 47 en 47A zijn historisch gezien ook reeds uitzonderingen, en zijn vandaag de dag nog steeds niet aangesloten aan het rioleringsstelsel (net als nummer 45). Het pompstation zou voor al deze wooneenheden het vuil water over een afstand van meer dan 100m moeten opstuwen tot aan de plek waar deze dan weer gravitair zou moeten afvloeien in het rioleringsstelsel. Deze configuratie lijkt ons geheel ongeschikt, onnatuurlijk en risicovol, gezien dit nieuwe risico's creëert voor de omgevende woningen, waar er bij hevige regenval alles opgestuwd zal worden met opstuwingen tot binnenshuis, in de bestaande waterputten en of in de kelders van de omwonenden.

Beoordeling:

Bezwaar 12 kan niet worden bijgetreden. De pompen werden berekend door Farys. Er worden bovendien ook nieuwe leidingen voorzien. Er wordt verwezen naar het voorwaardelijk gunstig advies van Farys.

13. In de Kattebroekstraat (zijarm) zal er pollutie worden veroorzaakt door de filevorming van auto's die de hoofdstraat willen opgaan.

Beoordeling:

Bezwaar 13 kan niet worden bijgetreden. Zoals in de mobiliteitstoets wordt aangegeven, zal het bijkomende verkeer in de zijarm eerder beperkt zijn. Het project zal geen negatieve effecten hebben op de verkeersafwikkeling en de verkeersleefbaarheid. De filevorming en de pollutie die daardoor zullen worden veroorzaakt zullen dus tevens beperkt zijn.

28. Bezwaar: De voorgestelde plannen geven een onrealistische blik van de straatbreedte met aan weerszijden een groene strook, hetgeen vandaag de dag niet het geval is. De straatverlichting grenzend aan de rooilijn is de exacte grens.

Beoordeling:

Bezwaar 28 kan niet worden bijgetreden. De plannen werden correct opgemaakt, aan de hand van opmetingen door een landmeter.

Juridisch kader

- Het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- Het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) inzonderheid titel IV: milieueffect en veiligheidsrapportage en titel V: exploitatie van inrichtingen en activiteiten en erkende personen.
- Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.
- De omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25 januari 2002.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2006 inzake de minimale weguitrusting.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (Gewestelijke hemelwaterverordening).
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot afvoer van hemelwater (inwerkingtreding 1 januari 2024)
- Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de meldingsplichtige handelingen ter uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 16 juli 2010.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29 april 1997.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid van 5 juni 2009.
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelden van grachten en onbevaarbare waterlopen van 19 december 2012.

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 van de gemeenteweg Kattebroekstraat (door de aanleg van het keerpunt) en de aanleg van de nieuwe gemeenteweg (aanleg trage weg door de site) en hun ligging, breedte en uitrusting, zoals opgenomen op het bijhorende rooilijnplan opgesteld door Intop Axios en zoals opgenomen in het technisch wegenisdossier zoals gevoegd bij het aanvraagdossier, voorwaardelijk goed.

Artikel 3. De gemeenteraad keurt de belofte van kosteloze grondafstand goed. De nieuwe wegenis wordt ingelijfd in het openbaar domein, waarbij de eigendomsoverdracht als last dient te worden opgelegd.

Artikel 4. De gemeenteraad keurt de belofte van vestiging van een erfdienstbaarheid van openbaar nut goed.

Artikel 5. De gemeenteraad keurt de belofte omtrent het beheer van de trage weg goed.

Artikel 6. De gemeenteraad legt volgende voorwaarden op:

- De voorwaarden die door Hulpverleningszone Vlaams-Brabant, Farys, Fluvius, de provinciale dienst waterlopen en de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening dienen te worden gevolgd.

**Namens de gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**

