

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van	22 oktober 2024
Team	Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp	GR: OMV - V 2023/020 - Manu Renard namens ALL PROJECTS & DEVELOPMENTS NV, de heer Manu Renard en Manu Renard namens UNICAS NV - het realiseren van een verkaveling met 32 bouwloten (waarvan 30 voor eengezinswoningen en 2 voor meergezinswoningen) met inbegrip van de aanleg van wegenis, het verleggen van een bestaande voetweg en het rooien van bomen: 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, Segers Willy, Rons Alexis, Hellinckx Karine, De Win Harry, Groenweghe Nele, Vanhee Fré, Walravens Jef, De Jonge Jasper, El Hajui Rachid, Robbe Yann, Zelderloo Walter, De Freyne David, De Schrijver Reindert, Roijer Nathalie, Van Roy Nils, Verschueren Michaël, Vanden Houte Marianne, Deleu Luc, Valkeniers Michel, De Backer Luc, Vanderoost Jef

Toelichting

Aanvrager: Manu Renard namens ALL PROJECTS & DEVELOPMENTS NV gevestigd te Kerkstraat 38 te 1755 Gooik, de heer Manu Renard met als contactadres Kerkstraat 38 te 1755 Gooik en Manu Renard namens UNICAS NV gevestigd te Kerkstraat 38 te 1755 Gooik

Type dossier: Gewone procedure

Ligging:

- Dilbeek, Kerkstraat 69, Dilbeek, Weidestraat 52, Dilbeek, Kerkstraat 65, Dilbeek, Weidestraat 50, Dilbeek, Kerkstraat 67, Dilbeek, Weidestraat 52, Dilbeek, Kerkstraat 65 en Dilbeek, Weidestraat 52
- Kadastraal gelegen: (afd. 2) sectie F 37 H, (afd. 2) sectie F 37 G, (afd. 2) sectie F 37 N, (afd. 2) sectie F 37 K, (afd. 2) sectie F 37 D, (afd. 2) sectie F 37 L, (afd. 2) sectie F 38 B, (afd. 2) sectie F 38 C, (afd. 2) sectie F 40 A, (afd. 2) sectie F 41 E, (afd. 2) sectie F 42 Z17, (afd. 2) sectie F 42 A19, (afd. 2) sectie F 42 N13, (afd. 2) sectie F 42 W18, (afd. 2) sectie F 42 M13, (afd. 2) sectie F 42 V18, (afd. 2) sectie F 42 Z18, (afd. 5) sectie B 105 G, (afd. 5) sectie B 105 H, (afd. 5) sectie B 120 E2 en (afd. 5) sectie B 120 G2

Planologische ligging:

- De aanvraag situeert zich volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse (koninklijk besluit van 7 maart 1977) in woongebied en parkgebied. De aangevraagde werken situeren zich volledig in het woongebied.
- De percelen zijn niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd ruimtelijk uitvoeringsplan, bijzonder plan van aanleg of verkaveling.
- Het ingediend project stemt overeen met de planologische voorschriften gevoegd bij het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

Historiek

Niet van toepassing

Adviezen

Farys, Hulpverleningszone Vlaams-Brabant West, Provincie Vlaams-Brabant – Dienst Waterlopen, Fluvius, Wyre, Proximus en De Watergroep gaven een gunstig of voorwaardelijk gunstig advies.

Het team Openbare Ruimte van Gemeente Dilbeek formuleerde haar advies als volgt:

Gunstig met volgende voorwaarden:

- De boordstenen en kantstroken van de weg moeten in glijbekisting uitgevoerd worden en niet in geprefabriceerde betonelementen.
- De wadi's die zich bevinden voor loten 16 tot 20 dienen op minstens 1 m van de voorbouwlijn van deze woningen te worden geplaatst.
- De mindervaliden parkeerplaatsen dienen een breedte van 3 m te hebben.

Openbaar onderzoek/raadpleging aanpalende eigenaar

Openbaar onderzoek

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek werd gehouden van 3 mei 2024 tot 2 juni 2024.

Resultaat: geen petitielijsten, 5 schriftelijke bezwaren, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 30 digitale bezwaren.

Beschrijving van de verkavelingsaanvraag en wegeniswerken

De aanvraag betreft het verkavelen van het terrein in 28 loten voor het oprichten van eengezinswoningen, 2 loten voor het oprichten van meergezinswoningen, waarvan 1 met een gelijkvloerse verdieping met dienstverlening, 2 loten voor hoogspanningscabines, 2 loten voor infiltratiebekkens en 6 loten voor parkeerplaatsen. Verder wordt er op het terrein nog nieuwe wegenis aangelegd en wordt het bestaande tracé van 2 voetwegen gewijzigd. Ten slotte worden zijn er reliëfwijzigingen en het kappen van bomen opgenomen in de aanvraag.

Het dossier bevat volgende stukken met betrekking tot de wegenis en publieke groenvoorzieningen:

- Een rooilijnplan
- Meerwaarde-minwaardeberekening opgemaakt door een landmeter aangesteld door de verkavelaar (landmeter Peter Desmecht) en door de gemeente (landmeter Plan²)
- Belofte van kosteloze grondafstand en erfdienstbaarheid van algemeen nut (volgens kleurencode op het rooilijnplan)
- Raming, bestek en meetstaat van de uit te voeren wegeniswerken
- Beplantingsplan
- Belofte omtrent groenonderhoud

De nieuwe wegenis omvat volgende werken (zie ook rooilijnplan):

- Langs de kant van de Ifterbeeksebaan wordt tussen huisnummer 301 en 305 een erftoegang (met een variërende breedte tussen 4m en 17m) voorzien om de toegang tot de loten 1-20 mogelijk te maken. Binnen dit wegprofiel wordt waar mogelijk zijdelings of haaks parkeren voorzien, alsook ruimte voor afvalpunten en afwateringsgrachten (conform hemelwaterverordening).
- Aan de kant van de Weidestraat wordt een erftoegang voorzien van 8 m die de loten 21-30 ontsluit. Ook hier worden zijdelingse infiltratiegrachten naast de wegzate voorzien.
- Op de loten 36, 37, 38, 39, 40 en 41 worden telkens parkeerpockets in grasdallen voorzien. Deze zullen in fase 2 overgedragen worden aan het openbaar domein na realisatie van de ondergrondse parkeergarage. De bewonersparking zal op dat moment immers ondergronds opgevangen worden. De parkeerpockets worden na realisatie van fase 2 dus publieke parkeerplaatsen. Daarnaast wordt op de aangeduide zone op perceel F 40A een tijdelijke parking aangelegd in betonnen stelconplaten (in functie van het voldoen aan de parkeernorm). Deze zone wordt in een latere fase niet overgedragen aan het openbaar domein en zal op dat moment plaats maken voor nieuwe woningen.

- Op de loten 31 en 32 worden 2 infiltratiebekkens voorzien die conform de hemelwaterverordening het hemelwater (RWA) buffert en infiltreert (cf. voorwaardelijk gunstig advies van de provinciale dienst Waterlopen en rioolnetbeheerder Farys). Het volledige projectgebied sluit via een DWA-riolering aan op deze infiltratiebekkens. Daarnaast wordt via een gescheiden rioleringstelsel DWA aangesloten op de Weidestraat.

- Tussen de beide erftoegangen wordt een strook van 4 m voorzien die enkel toegankelijk is voor trage weggebruikers en bezwaard wordt met een erfdienstbaarheid voor nutsmaatschappijen.

Het materiaalgebruik van de wegenis wordt als volgt voorzien:

- De bestrating van de "hoofdassen" wordt voorzien in betonverharding.

- Wegenis die enkel toegang geeft tot eengezinswoningen (en dus niet tot meergezinswoningen en/of parkeerplaatsen) worden nog minimalistischer uitgevoerd als een karrenspoor, bestaande uit betonstraatstenen met kasseiverharding ertussen.

- De parkeerplaatsen worden aangelegd in grasdallen, enkel de mindervaliden parkeerplaatsen worden aangelegd in betonstraatstenen.

- Ook de afvalpunten worden voorzien in betonstraatstenen.

- De zone waarop de erfdienstbaarheid wordt gevestigd wordt aangelegd in roodgekleurde betonstraatstenen met sleufherstelling.

- Het gedeelte van voetweg nr 122 dat samenloopt met de wegenis lopende vanaf de hoogspanningscabine tot voor loten 21 tot 24 wordt aangelegd in waterdoorlatende betonstraatstenen; het gedeelte van de voetweg nr. 122 ten zuiden van loten 21 en 25 wordt aangelegd in ternairmengsel.

De nieuwe publieke groenaanplant wordt als volgt voorzien:

- De parkeerpockets en langse parkeerplaatsen worden steeds ingekleed door een heestersmassief met bomen ertussen.

- Langs de Weidestraat worden de gebouwen op loten 29 en 30 ingekleed met een heestersmassief.

- De infiltratiebekkens ten westen en noorden van lot 30 worden tevens ingekleed met een heestersmassief in combinatie met enkele bomen. Tussen de bekkens wordt vochtig grasland aangelegd.

- Ten noorden van loten 8 en 11 wordt een heestermassief voorzien alsook droog grasland.

Tot zo lang de overdracht van de parkeerpockets niet is gebeurd, wordt het groenonderhoud van de parkeerpockets (en ter hoogte van de loten 1-10 ook de achterliggende zone aan de parkeerpockets) uitgevoerd door de aanvrager. Hiertoe wordt een beheersovereenkomst opgemaakt met de gemeente.

De nieuwe wegenis zal door middel van gratis grondafstand worden overgedragen aan het openbaar domein, met uitzondering van de parkeerpockets die in fase 2 zullen overgedragen worden. De belofte van kosteloze grondafstand en belofte van vestiging van erfdienstbaarheid zijn 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).

De wijziging van de bestaande wegenis (voetwegen nr. 122 en 123) omvat volgende aanpassingen:

- In de huidige toestand loopt voetweg 122 vanaf de Weidestraat tussen huisnummers 42 en 44 in zuidwestelijke richting de projectzone in. Ter hoogte van lot 33 (hoogspanningscabine) wordt het tracé gewijzigd zodat dit samenloopt met de nieuwe wegenis die zich achter loten 21 tot 24 bevindt. Ter hoogte van lot 21 maakt de voetweg in haar nieuwe tracé een bocht naar het westen om verder te lopen ten zuiden van loten 21 en 25. Het nieuwe tracé kruist de nieuwe weg waarop een erfdienstbaarheid wordt gevestigd en gaat dan verder tot de voetweg aantakt op het bestaande tracé. Het verplaatste gedeelte van de officiële voetweg is 1,65 m breed en heeft een totale oppervlakte van 204 m².

- Voetweg 123 wordt ter hoogte van lot 33 afgeschaft in functie van een nieuwe hoogspanningscabine. Het gedeelte dat buiten de projectzone verder loopt is in de feite afgeschaft door de bouw van de woning op Weidestraat nr. 42.

Betreft het vergoedingsprincipe voor de wijziging van het tracé werd een schattingsverslag toegevoegd aan het aanvraagdossier waarbij geen vergoedingen opgelegd werden. Dit werd opgemaakt in opdracht van de aanvrager. Er werd conform het gemeentewegendecreet ook een onafhankelijk schattingsverslag aangevraagd door de gemeente (landmeter Plan²) die resulteerde in volgende vergoedingen:

- Waardevermeedering/-vermindering voor verplaatsen gedeelte voetweg nr. 122: €0,00
- Waardevermeedering voor afschaffing gedeelte voetweg nr. 123: €187,20

Er wordt, gezien het initiatiefrecht voor de opmaak van het schattingsverslag bij de gemeente ligt (cf. artikel 28, §2 van het gemeentewegendecreet), besloten om het verslag opgevraagd door de gemeente te volgen en de meerwaardevergoeding vast te stellen.

Beoordeling van de aangevraagde wegeniswerken

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 aangepland dienen te 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 dit project is een masterplan opgemaakt dat ruimer is dan de huidige aanvraag. Hoewel de aanvraag op zichzelf dient te voldoen aan de geldende regelgeving en de goede ruimtelijke ordening, is het ook belangrijk om de principes van het masterplan in rekening te brengen bij de beoordeling.

De wegenis die wordt aangelegd voor de huidige aanvraag is al een belangrijk aandeel van de totale geplande wegenis voor het volledige project zoals voorzien in het masterplan. Dit is zeker het geval voor de wegenis voor gemotoriseerd verkeer: voor het vervolledigen van de wegenis van het masterplan zal maar 2 keer een tiental meter extra wegenis voor gemotoriseerd verkeer dienen aangelegd te worden. In het masterplan worden in de toekomst nog 3 clusters bebouwing een 4-tal eengezinswoningen voorzien met middelhoge meergezinswoningen, maar deze zullen kunnen aansluiten op de wegenis die al in deze aanvraag aangelegd zal worden (mits die 2 kleine verlengingen van een tiental meter).

De paden voor voetgangers- en fietsverkeer worden in deze fase nog maar gedeeltelijk aangelegd: enkel de functionele verbinding tussen de 2 clusters bebouwing en het alternatieve pad voor voetweg 122 worden al aangelegd. Deze verbindingen zijn echter de belangrijkste en meest functionele. Andere paden in het masterplan zijn voor ontsluiting van woongebouwen die nog niet worden aangevraagd, recreatieve paden en/of paden die niet op gronden liggen die deel uitmaken van de aanvraag.

De wegenis is enerzijds zo opgevat dat er geen doorgang mogelijk is voor gemotoriseerd verkeer tussen de Weidestraat en de Ifterbeeksebaan. Anderzijds is die mogelijkheid er voor voetgangers en fietsers wel en kruist deze as de (aangepaste) bestaande voetweg.

De voorziene nieuwe wegenis is enkel bedoeld voor gemotoriseerd verkeer van de bewoners en hun bezoekers. Daarom is de wegenis ook minimalistisch aangelegd met breedtes van de weg van 4 tot 5 m voor wegen zonder dwarse parkeerplaatsen en 5,50 m voor wegen met dwarse parkeerplaatsen. Wegenis die enkel toegang geeft tot eengezinswoningen (en dus niet tot meergezinswoningen en/of parkeerplaatsen) worden nog minimalistischer uitgevoerd als een karrenspoor. Parkeerplaatsen worden aangelegd in grasdallen (behalve de tijdelijke parkeerplaats). Bovendien werden de woningen zo ingepland dat er een minimum aan wegenis noodzakelijk is. De verharding wordt dus zoveel als mogelijk beperkt zonder afbreuk te doen aan de noodzakelijke verharding in een woonontwikkeling (in het kader van toegang, brandveiligheid en dienstverlening). Er wordt zeer efficiënt met verharding omgesprongen.

Er kan worden geoordeeld dat de wijzigingen van het gemeentelijk wegennet (i.e. de nieuwe wegenis en de verplaatsing van het wegtracé van de voetwegen) ten dienste staan van het algemeen belang.

Er wordt met de aanleg van de nieuwe wegenis voorzien in een kwalitatieve en veilige ontsluiting voor de voorziene woonentiteiten. De aangepaste wegprofielen die ook aangepaste (lagere) snelheden vragen, maken de site, daar waar nog gemotoriseerd verkeer mogelijk is, toch veilig voor zwakke weggebruikers. Ook de parkeerclusters zorgen ervoor dat de site zo veel mogelijk verkeersluw is. Er wordt wel nog opgelegd dat er wegneembare paaltjes (of een volwaardig alternatief) dienen te worden voorzien op de zone voor erfdienstbaarheid, zodat gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd nutsmaatschappijen) de site niet zal kunnen doorkruisen.

Er wordt met de aangepaste voetweg voorzien in een verkeersveilige alternatieve verbinding tussen de Ifterbeeksebaan en de Weidestraat voor trage weggebruikers. Deze is zowel functioneel als maatschappelijk van belang. De aanpassing aan de bestaande voetwegen zal ook zorgen voor een herwaardering en bescherming van het fijnmazig netwerk van trage verbindingen. Bovendien wordt de doorwaadbaarheid van het gebied vergroot voor voetgangers en fietsers. Met uitvoering van het volledige masterplan zal de doorwaadbaarheid van het binnengebied voor voetgangers en fietsers zelfs nog worden vergroot met in totaal 7 aansluitingen op de aanpalende straten.

Voor wat betreft de beoordeling van de werken inzake riolering en waterhuishouding wordt verwezen naar de adviezen van Farys en de dienst waterlopen. Deze zijn beide voorwaardelijk gunstig. De 2 infiltratiebekkens worden voorzien conform de hemelwaterverordening, het hemelwater (RWA) wordt gebufferd en geïnfiltreerd. Enkel de wadi's zich bevinden voor loten 16 tot 20 dienen op minstens 1 m van de voorbouwlijn van deze woningen te worden geplaatst, zoals in het advies van team Openbare Ruimte werd gesteld. Op deze manier worden problemen met opstijgend vocht in de woningen vermeden. De wadi's dienen wel steeds te worden afgeschermd van de wegenis door een voldoende hoge haag.

De materialen voor de verhardingen van de wegenis zijn zodanig gekozen dat gemotoriseerd ontmoedigd wordt. De materialen zorgen wel voor een comfortabel gebruik van de wegenis voor zwakke weggebruikers. Het advies van team Openbare Ruimte wordt wel gevolgd. De boordstenen en kantstroken van de weg moeten in glijbekisting uitgevoerd worden en niet in geprefabriceerde betonelementen. De mindervaliden parkeerplaatsen dienen een breedte van 3 m te hebben. Deze voorwaarden die in dit advies worden gesteld, worden als voorwaarde in de beslissing opgenomen.

De groenaanplant is voldoende gevarieerd en zorgt voor een kwalitatieve landschappelijke inkleding van de wegenis.

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 1 tot en met 17, 20 tot en met 35 en 67 tot en met 75) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld. Alle samengevatte bezwaren zijn toegevoegd aan het dossier in bijlage (zie "bezwaren volledige lijst"). Bezwaren 18 en 19, alsook 36 tot en met 66 hebben betrekking tot de aanleg van de wegenis en impact op mobiliteit en worden hier dus ook beschreven en geëvalueerd:

18. Door de watergevoeligheid van het gebied zal de wateroverlast verergeren, in het bijzonder in de Weidestraat. De voorgestelde bufferbekkens zijn onvoldoende.

Beoordeling:

Met dit RUP/verkaveling wil de gemeente net de waterproblematiek in de omgeving aanpakken door ruimte te geven aan water en dit vast te leggen in stedenbouwkundige voorschriften.

Er wordt een waterlandschap ontwikkeld met een buffercapaciteit die wordt voorzien om het afvloeiend water op te vangen, te laten infiltreren en in laatste instantie te laten afvloeien. Het principe van Lansink wordt toegepast: *bufferen – infiltreren – afvoeren*. Het afvloeien naar de waterloop is dus de laatste stap. Verder is het niet de bedoeling om de afvloeiing naar buurtpercelen te laten gebeuren. In een latere fase zal door Farys ook het rioleringsstelsel in de naburige straten worden aangepast. Enerzijds wordt een buffercapaciteit voorzien conform de hemelwaterverordening voor wat het bouwproject zelf betreft en anderzijds wordt extra buffercapaciteit voorzien (645m³) voor wat het water van buiten het projectgebied, om het risico op overstroming in de Weidestraat te verlagen.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

19. Het is onduidelijk hoe de waterhuishouding zal geregeld worden tijdens de uitvoering van fase 2, waarbij in één van de buffervoorzieningen van fase 1 een ondergrondse garage zal ingericht worden. Het is onduidelijk of de buffervoorzieningen van fase 1 die verdwijnen, helemaal gecompenseerd zullen worden in fase 2.

Beoordeling:

Het tijdelijke bufferbekken van fase 1 wordt deels verlegd en uitgebreid in fase 2. Als gevolg komt de ruimte vrij om de ondergrondse parking te bouwen. Zie punt 18 voor wat betreft de totale capaciteit van het bufferbekken. Het (tijdelijke) bufferbekken in fase 1 garandeert de waterveiligheid indien door omstandigheden (heirkraft) fase 2 niet gerealiseerd kan worden.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

36. Er worden meerdere bovengrondse parkeerplaatsen voorzien wat het binnengebied eigenlijk omvormt tot een grote parking welke dan nog in de achtertuinen van de omwonenden komt te liggen.

Beoordeling:

Binnen voorliggende aanvraag worden verschillende parkeerclusters voorzien ten behoeve van de nieuwe woongelegenheden. Deze worden steeds aan de randen van het plangebied voorzien zodat deze bijdragen aan een maximaal autovrij binnengebied.

Bijkomend wordt de onbebouwde ruimte alhier steeds ingezet in het kader van een maximale groenaanplant en haagstructuur richting de aanpalenden. Aan de zijde van de Ifterbeeksebaan is daarnaast sprake van een bestaand en te behouden hoogteverschil tussen de betreffende achtertuinen en de gronden binnen het plangebied wat tevens bijdraagt aan de buffervorming.

De intentie van het masterplan en voorliggende aanvraag tot het verkavelen van gronden is juist het maximaal vrijwaren van auto's in het binnengebied. De voorziene parkeerplaatsen aan de randen van het binnengebied staan dan ook maximaal in functie van de grondgebonden woningen, het mogelijks te implementeren kinderdagverblijf en bezoekers van beide. Met het voorzien van de betreffende parkeerclusters wordt tevens bekomen dat het gemotoriseerd verkeer het plangebied niet verder intrekt dan noodzakelijk.

Voor de meergezinswoningen binnen deze aanvraag zowel als deze binnen fase 2, wordt het parkeren volledig ondergronds voorzien, teneinde de aanwezigheid van de auto op het maaiveld te minimaliseren. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de gemeentelijk gehanteerde normen en het berekend aantal in de MOBER en dit aantal wordt tevens niet ruim overschreden in het kader van het minimaliseren van de impact ervan.

Het voorzien van de parkeerclusters binnen voorliggende aanvraag werd daarbij voorzien overeenkomstig het goedgekeurde masterplan en het bezwaarpunt kan in het kader van bovenstaande niet worden bijgetreden.

37. De particuliere erfdienstbaarheid staat op de plannen als een openbare weg, terwijl de erfdienstbaarheid enkel voor de aanpalende percelen bedoeld is.

Beoordeling:

Een gemeente, volgens de procedures beschreven in het gemeentewegendecreet, mag een particuliere weg opnemen in het openbaar domein en zo openstellen voor iedereen. Beloftes of stellingen van particulieren hebben geen juridische waarde. Onderlinge afspraken tussen burgers zijn een burgerlijke aangelegenheid die geen impact hebben op de procedure om een nieuwe openbare weg te creëren of op de beoordeling van een aanvraag tot omgevingsvergunning. Binnen voorliggende aanvraag wordt bijkomend geen afbreuk gedaan aan de bestaande mogelijkheid van de bezwaarindiener, of eventuele andere rechthebbenden, om te ontsluiten via deze weg. Het bezwaar is ongegrond.

38. De aanvraag zal een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers en leiden tot meer ongevallen.

Beoordeling:

Binnen het MOBER wordt de verkeersimpact berekend van het volledige masterplan (fase 1, waarvan voorliggende aanvraag tot het verkavelen van gronden een onderdeel vormt, en fase 2) en de

conclusie is dat de ontsluiting van het project vlot zal verlopen, zowel naar de Weidestraat als naar Itterbeeksebaan.

Een bijkomende toelichting van het studie bureau geeft middels de slangtellingen aan dat er op de Dorpsstraat, de Weidestraat en de Boudewijnlaan relatief gezien weinig verkeer was: de Itterbeeksebaan was drukker, met in beide richtingen samen een 400 à 450 voertuigen. Echter laat het profiel hier zien dat ook het bijkomende verkeer zal kunnen verwerkt worden.

Het autobezit in Dilbeek is 1,23 per huishouden; volgens de kengetallen zullen er per bewoner 2,24 verplaatsingen worden gemaakt, waarvan 45% met de wagen. Op basis hiervan kan het aantal autoverplaatsingen tijdens de spitsmomenten worden berekend. Dit is belangrijk omdat dan kan worden nagegaan of het bijkomend verkeer tijdens de drukste momenten nog zal kunnen worden verwerkt. Het aantal verplaatsingen per dag is op zich minder relevant, maar dit aantal zal duidelijk lager liggen dan de aantallen in één van de bezwaarschriften.

De aansluiting op de Weidestraat zal worden voorzien centraal in het plangebied, zodat hier geen sprake is van bestaande aanpalende bebouwing waar mee dient te worden rekening gehouden en als zodanig optimaal rekening kan worden gehouden met de inplanting van de nieuwe bebouwing in het kader van zichtbaarheid en veiligheid met betrekking tot de ontsluiting van de site.

De aansluiting op de Itterbeeksebaan wordt voorzien via een brede strook (>17m) tussen twee bestaande woningen in half open bouwvorm. De beide woningen werden opgetrokken terugliggend van de rooilijn en zijn als zodanig voorzien van een voortuin, waarmee de zichtbaarheid voor het verkeer dat de site verlaat in principe voldoende moet zijn. Ter hoogte van de ontsluiting zouden op de parkeerstrook enkele bijkomende parkeerplaatsen kunnen worden verwijderd ten einde de zichtbaarheid voor de nieuwe T-splitsing te vrijwaren.

Noot: in het MOBER wordt verwezen naar de databank van de Federale politie. Deze verzamelt gegevens van 2014 tot en met maart 2020 en was ten tijde van de opmaak van de MOBER de standaard website om gestandaardiseerde ongevalgegevens te raadplegen. Ondertussen is die taak overgenomen door StatBel, die gegevens aanbiedt van 2017 tot en met 2022.

Gemotoriseerd verkeer kan de site niet doorkruisen. Daarnaast is de volledige site autoluw: er wordt voorzien in parkeerpockets en weguitrusting (materialisatie van de verhardingen). Dit komt de verkeersveiligheid juist ten goede. Enkel zwakke weggebruikers kunnen de site doorkruisen via de trage verbinding. Deze trage verbinding vormt een alternatieve route tussen de Itterbeeksebaan en de Weidestraat en vergroot de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers. Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

39. De aanvraag zal leiden tot sluipverkeer.

Beoordeling:

Binnen het plangebied van voorliggende aanvraag, zowel als binnen het masterplan waarbinnen voorliggende aanvraag kadert, is er geen sprake van een verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de aansluiting aan de Weidestraat en deze aan de Itterbeeksebaan. Met andere woorden is het niet mogelijk om doorheen het project van de ene aansluiting naar de andere te rijden met de wagen. De verbinding tussen de bebouwing aan de kant van de Itterbeeksebaan (loten 1 tot 20) en de bebouwing aan de kant van de Weidestraat (loten 21 tot 30) is enkel bedoeld voor zwakke weggebruikers. Dit wordt duidelijk gemaakt door de materialisatie van de wegverhardingen: naar het midden toe wordt de betonverharding vervangen betonstraatstenen en verder door karrensporen en waterdoorlatend beton en de publieke doorsteek (waar een publieke erfdienstbaarheid wordt op gevestigd) wordt aangelegd in rode betonstraatstenen. Sluipverkeer is als zodanig niet mogelijk. Er zal als voorwaarde nog worden opgelegd dat er wegneembare paaltjes dienen te worden voorzien op de zone voor erfdienstbaarheid, zodat het zeker onmogelijk is dat gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd nutsmaatschappijen) de site kunnen doorkruisen.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

40. Het project zal leiden tot meer (lucht)vervuiling door het extra verkeer.

Beoordeling:

Bijkomend verkeer is inherent aan een ontwikkeling zoals voorgesteld binnen voorliggende aanvraag. Uit het MOBER blijkt dat de te verwachte verkeersgeneratie van het project tijdens de ochtendspits 44 autobewegingen betreft en in de avondspits 39. Uit de slangtellingen op de Dorpsstraat, de Weidestraat, de Itterbeeksebaan en de Boudewijnlaan is gebleken dat het 40-tal bijkomende bewegingen slechts een beperkte invloed zal hebben op het huidige aantal vervoersbewegingen. Daarnaast is gebleken uit het MOBER dat met de realisatie van het project de verzadigingsgraad van

omliggende wegenis niet zal worden bereikt. De verkeersaantallen zijn dus beperkt door de ontwikkeling. Er kan dus geoordeeld worden dat de impact op de luchtkwaliteit tevens beperkt zal zijn.

Wanneer daarnaast de kaarten van de VMM betreffende de luchtkwaliteit worden bekeken is er geen aanleiding om aan te nemen dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke toename in luchtvervuiling.

De volledige beoordeling van de milieueffecten dient te worden gemaakt door de vergunningverlenende overheid (college). De impact van de voertuigen op de luchtkwaliteit moet samen met andere effecten worden bekeken.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

41. Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers, bewoners en het kinderdagverblijf.

Beoordeling:

De berekeningen binnen het MOBER werden gemaakt op basis van de meest locatiespecifieke kengetallen, dus specifiek voor Dilbeek. Het studiebureau geeft desgevraagd aan dat hierbij gebruik werd gemaakt van de info van de Gemeentemonitor, de Vlaamse statistische gegevens, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen en het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies.

De te realiseren parkeervraag binnen voorliggende aanvraag wordt volledig voorzien op eigen terrein. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt voorzien in fase 1 van het project (68pp) beantwoordt zowel aan het berekende aantal in de MOBER (67) als aan de parkeernormen zoals gehanteerd door de gemeente Dilbeek (nb.: in het woonomgevingsplan worden geen normen gegeven voor het aantal te voorziene parkeerplaatsen).

Voor het kinderdagverblijf werd de berekening van de parkeervraag (door het studiebureau) gemaakt op basis van praktijkcijfers van andere projecten, de Federale Diagnostiek (modal split van woon-werk verkeer in Dilbeek), cijfers van Kind&Gezin (aantal bezoekers per 100 m²) en cijfers uit het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies. Er is rekening gehouden met de parkeervraag van het personeel en er is uitgegaan van een korte verblijfsduur zodat elke parkeerplaats meerdere malen gebruikt kan worden en als zodanig een hoog rendement wordt gehaald. Bijkomend wordt er in een bepaald bezwaarschrift (35) bijvoorbeeld vanuit gegaan dat alle bezoekers met de wagen komen en allemaal de ganse dag blijven, en dus allemaal een parkeerplaats nodig hebben. In de praktijk komen niet alle bezoekers met de wagen en blijven de bezoekers maar een beperkte tijd; hierdoor kan één parkeerplaats plek bieden aan meerdere bezoekers.

In het kader van bovenstaande kan het bezwaarpunt niet worden bijgetreden.

42. Bij meergezinswoningen moet het aantal kamers per wooneenheid steeds vooraf bepaald worden, vermits dat invloed heeft op het aantal parkeerplaatsen.

Beoordeling:

In de verordening is het navolgende terug te vinden: "*Bij elke nieuw te bouwen meergezinswoning, bij verbouwing tot meergezinswoning of een functiewijziging naar een meergezinswoning, moet er: • Minstens 1 autostaanplaats voorzien worden voor appartementen met één slaapkamer. • Minstens 1,5 autostaanplaatsen voorzien worden voor appartementen met 2 of meer slaapkamers. Per schijf van 5 woongelegenheden dient minstens 1 bijkomende bezoekersparking aangelegd te worden.*". Daarnaast staat er in de verordening: "*Bij een nieuwbouw eengezinswoning, bij herbouw of bij een functiewijziging naar wonen in de vorm van een eengezinswoning moet minstens 1 verharde autostaanplaats op eigen terrein voorzien worden.*". Er wordt in de verordening dus een duidelijk onderscheid gemaakt tussen eengezins- en meergezinswoningen. In de norm voor eengezinswoningen wordt niet verwezen naar parkeerplaatsen voor bezoekers; dit is enkel het geval voor de meergezinswoningen. In het bezwaar wordt de norm voor meergezinswoningen echter ook toegepast op de eengezinswoningen, met dan als besluit dat er te weinig parkeerplaatsen worden voorzien. Deze redenering lijkt niet terecht. Uit de berekening in de MOBER komt voor fase 1 een parkeervraag voor 67 parkeerplaatsen, volgens de gemeentelijke norm dienen er 48 parkeerplaatsen te worden voorzien, in het project worden er 68 voorzien. Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te berekenen werd uitgegaan van het gemiddelde autobezit per huishouden in de gemeente Dilbeek; er werd dus gerekend met zo locatiespecifiek mogelijke gegevens, niet met algemene cijfers. Wat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers betreft werd het Richtlijnenboek gevolgd dat zegt dat 1 op 4 woningen op een dag bezoek krijgt. Op deze bezoekers wordt vervolgens de modal split toegepast (niet iedereen komt met de wagen) en een rotatie van 2 bezoekers die met de wagen zijn gekomen per parkeerplaats (niet elke bezoeker blijft een ganse dag).

Voorliggende aanvraag betreft een aanvraag voor het verkavelen van gronden, met andere woorden wordt binnen deze aanvraag geen uitspraak gedaan over een aanvraag voor de stedenbouwkundige handelingen behorende bij het oprichten van meergezinswoningen. Daarbij dient in het kader van

bovenstaande te worden geconcludeerd dat er bij de opmaak van het MOBER wel degelijk rekening werd gehouden met een berekening van het aantal parkeerplaatsen op basis van het aantal kamers per woongelegenheden (in de vorm van meergezinswonen) en dat werd voldaan aan de van toepassing zijnde normen. Het bezwaarpunt kan als zodanig niet worden bijgetreden.

43. De aanvraag zal leiden tot een toename van het verkeer die de draagkracht van de omliggende straten en kruispunten overschrijdt. Er zullen meer files ontstaan, waardoor de ontsluiting van de site onvoldoende is. De aanvraag en het MOBER houdt geen rekening met het drukke verkeer in de Kalenbergstraat of met de huidige verkeersdrukke in de Itterbeeksebaan ter hoogte van de rode lichten.

Beoordeling:

Het studie bureau licht desgevraagd toe: *Aan de Kalenbergstraat werd geen verkeersstelling georganiseerd. Uit de overige tellingen blijkt echter dat zowel in de ochtend- als avondspits de verkeersbelasting van de Weidestraat laag is, en die van de Boudewijnlaan ook beperkt is. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat de Kalenbergstraat zoveel drukker zou zijn, temeer daar het verkeer dat van de Kalenbergstraat gebruik maakt waarschijnlijk vooral via de Boudewijnlaan komt (ruime weg) en veel minder via het deel van de Kalenbergstraat tussen de Weidestraat en de Itterbeeksebaan (eerder te kenmerken als een smal profiel). In de ochtendspits werd op de Boudewijnlaan 114 pae geteld richting Kalenbergstraat, in de avondspits 88 pae. Op de Weidestraat waren dit er respectievelijk 35 en 25. Het verkeer op deze beide straten zal logischerwijze deels bestemmingsverkeer zijn, en deels verkeer dat doorrijdt. De gemeten intensiteiten mogen dus niet volledig worden toebedeeld op de Kalenbergstraat.*

De berekening van het bijkomend verkeer in de spitsperiodes is 44 pae in de ochtend- en 39 in de avondspits.

Ook met het bijkomend verkeer van het project zullen de grenswaarden die in de verkeerskunde worden gehanteerd niet overschreden worden. In bovenstaande tabel (zie ook afbeelding in bijlage bij de volledige lijst van bezwaren) vallen de Weidestraat en de Boudewijnlaan onder de lokale ontsluitingswegen met een capaciteit van 350 pae. De huidige intensiteiten plus het bijkomend verkeer blijft nog onder deze grenswaarde.

De tellingen duiden de spitsperiodes (telkens het drukste uur in ochtend en avondpiek). Buiten die piekmomenten daalt de verkeersbelasting. Bijkomende autoverplaatsingen omwille van het niet optimale busaanbod en de beperkte fietsinfrastructuur zullen dus ook nog kunnen worden verwerkt.

De filevorming aan de verkeerslichten van Itterbeek-dorp kan worden gecontroleerd via Google Traffic. Hieruit blijkt dat de filevorming (relatief gezien) erg beperkt is. Enkel tussen 7u en 7u30 is er aan de zijde van de Dorpsstraat een moeilijkere doorstroming. Op de Itterbeeksebaan en de Keperenbergstraat is de doorstroming vlotter.

De ontsluiting van de site naar de Weidestraat en de Itterbeeksebaan werd onderzocht in de MOBER; hieruit bleek dat dit vlot zal kunnen gebeuren, zonder te lange wachttijden.

Daarbij toont het MOBER aan dat met voorliggende aanvraag de draagkracht van het bestaande wegennet juist niet overschreden wordt en als zodanig iedere onderbouwing ontbreekt voor filevorming of een onvoldoende ontsluiting van de site.

Bepaalde bezwaarschriften verwijzen echter naar de verkeer in het deel van de Kalenbergstraat tussen de Weidestraat en de Ninoofsesteenweg. Ook in dit deel zijn geen tellingen gebeurd. Deze straat is een belangrijke ontsluitingsweg en een lokale verbinding tussen de Itterbeeksebaan en de Ninoofsesteenweg voor de bewoners van omliggende straten. In deze straat ligt er ook een hockey- en tennisclub wat bijkomend verkeer genereert. Op bovenlokaal niveau is deze straat echter van weinig belang, gezien de nabijheid van de Itterbeeksebaan en de Ninoofsesteenweg en gezien het gebrek aan belangrijke aansluitingen op de noord-zuid-as van deze straat voorbij de Itterbeeksebaan en Ninoofsesteenweg. Deze straat dient dus enkel voor lokale ontsluiting van woningen en een hockey- en tennisclub. Dit deel van de Kalenbergstraat heeft een ruim profiel waar voertuigen steeds ongehinderd kunnen kruisen tussen de Ninoofsesteenweg en de woning met nrs. 68 en 70. Tussen deze woning en het kruispunt met de Weidestraat zijn er parkeerplaatsen ingetekend langs de weg, waardoor voertuigen gehinderd kunnen worden bij het kruisen. In dit deel liggen enkel 1 woning en de hockey- en tennisclub. Het bijkomend verkeer van de verkaveling in de aanvraag zal deels via dit deel van de Kalenbergstraat lopen, maar de verwachting is dat het effect eerder beperkt zal blijven. Door de aanwezigheid van de hockey- en tennisclub is het aantal verkeersbewegingen vermoedelijk wat hoger dan in de Weidestraat, maar nog steeds aanzienlijk lager dan de Itterbeeksebaan. Dit deel van de Kalenbergstraat heeft echter een capaciteit die niet veel lager ligt dan de Itterbeeksebaan. Daarom

kan worden aangenomen dat het bijkomend verkeer van de verkaveling de draagkracht van de Kalenbergstraat niet zal overschrijden.

Het bezwaarpunt kan als gevolg niet worden bijgetreden.

44. De wegenis is niet aangepast voor grotere voertuigen dan standaardwagens. Op het einde van de doodlopende straat in het noordoosten van het projectgebied is het zelfs moeilijk om een auto te keren en leidt dit keren tot conflicten met andere voertuigen en trage weggebruikers.

Beoordeling:

Voorliggende aanvraag betreft een verkavelingsaanvraag voor een vrijwel volledige residentiële ontwikkeling, waar geen doorgaand verkeer mogelijk wordt gemaakt, als zodanig is het verschijnen van grotere voertuigen dan personenwagens eerder incidenteel en dient bijkomend het verschil te worden aangeduid tussen parkeren en stilstaan. Beide zijn gedefinieerd in de regelgeving (wegcode): *Stilstaan doe je enkel wanneer je iemand laat in- of uitstappen of je auto in- of uitlaadt, of dat nu 1 minuut of 1 uur duurt. Parkeren doe je wanneer je langer stilstaat dan nodig voor het in- of uitstappen of in- of uitladen.* In het geval van een verhuishagen, (vracht-)wagens voor leveringen, pakketdiensten, postbodes, ..., is steeds sprake van stilstaan. De algemene regels hieromtrent geven aan dat steeds minstens 1,5 meter vrij dient te worden gelaten voor voetgangers, waarvoor de wegzate breed genoeg werd voorzien. Het zal ook eerder uitzonderlijk voorvallen dat dergelijke grote voertuigen de site betreden. Indien dit gebeurt, kan indien nodig op voorhand met de bewoners afgesproken. De draaicirkels laten ook toe om eventueel achteruit te rijden en zo de site te verlaten.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

45. Er is geen fietsenstalling voor bezoekers.

Beoordeling:

Voorliggende aanvraag betreft een verkavelingsaanvraag voor een vrijwel volledige residentiële ontwikkeling. Daarbij worden binnen de verkaveling vooral grondgebonden woonentiteiten voorzien, waarvoor het realiseren van een fietsenstalling voor bezoekers niet aangewezen is. Daarbij wordt binnen voorliggende verkavelingsaanvraag de mogelijkheid voorzien voor de oprichting van twee kleinschalige gebouwen voor meergezinswoningen voor een beperkt aantal eenheden, met daarbij in één van beide gebouwen een gelijkvloerse invulling voor een nevenbestemming dewelke geen hinder vormt voor de woonkwaliteit in de omgeving. Ter hoogte van beide gebouwen wordt binnen de voorschriften op het gelijkvloers voldoende ruimte voorzien voor stallingsruimte voor fietsen van bezoekers (binnen lot 30 wordt het gelijkvloers -buiten de stijfkern- vrijwel volledig vrijgelaten bijvoorbeeld). Aangezien binnen voorliggende aanvraag geen stedenbouwkundige handelingen worden voorzien voor de oprichting van constructie of bebouwing waarvoor bezoekers van toepassing zouden kunnen zijn, kan het bezwaarpunt niet worden bijgetreden, wel kan dit als aandachtspunt worden meegegeven richting een eventuele navolgende aanvraag tot omgevingsvergunning voor de oprichting van constructies en/of bebouwing.

In het kader van bovenstaande kan het bezwaarpunt niet worden bijgetreden.

46. Het verplaatsen van de trage weg is niet noodzakelijk, niet gewenst en druist in tegen artikel 4 van het decreet gemeentewegen.

Beoordeling:

Het bezwaarpunt richt zich op het wijzigen van de buurtweg dewelke doorheen het plangebied loopt. Sinds 1 september 2019 zijn voor alle aanvragen (geïntegreerde procedure) hieromtrent de regels van het Gemeentewegendecreet (GWD) van toepassing. Een buurtweg betreft met andere woorden een gemeenteweg, het GWD vertrekt immers van één juridisch statuut voor alle wegen waarvan een gemeente beheerder is. De algemene doelstellingen (artikel 3 GWD) en principes (artikel 4 GWD) vormen de basis voor alle beslissingen over de zaak der wegen. De doelstellingen van het Gemeentewegendecreet bestaan uit (artikel 3 lid 1 GWD):

- De vrijwaring en verbetering van de structuur van gemeentewegen;
- De samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen;
- Het beantwoorden aan de huidige en toekomstige behoeften van de zachte mobiliteit.

Om de doelstelling te realiseren voert de gemeente een geïntegreerd beleid, gefocust op:

- De uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

- herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen. Dit op recreatief en op functioneel vlak.

Uit het GWD volgt dat de uitdaging voor gemeenten erin bestaat om een nieuw evenwicht te krijgen tussen het “gemotoriseerd of autowegennetwerk” en het “traag netwerk”. Het gaat dan hier specifiek om de versterking en uitbreiding van het traag netwerk waarvan de trage wegen een belangrijk onderdeel vormen. Verkeerskundig kunnen wegen 3 verschillende hiërarchische functies hebben (wegcategorisering), een verbindingsfunctie (het verplaatsingspatroon bestaat uit een lijn zonder vertakkingen over een langere afstand), een gebiedsontsluitingsfunctie (een ontsluitingsweg bestaat uit het verzamelen en verdelen van verkeer - het verplaatsingspatroon bestaat uit vertakkingen, er is een uitwisseling tussen de weg en de gebieden in de buurt van de weg – bijv. een wandelweg die toegang geeft tot een wijk), een toegangsfunctie (een weg die aangrenzende goederen en dus activiteiten langsheen de weg liggen verbindt, bijv. een trage weg die toegang geeft tot recreatieve gebieden). Wanneer wordt gekeken naar de feitelijke toestand van de betreffende trage weg dient te worden gesteld dat het hier een trage weg betreft met een verbindingsfunctie tussen twee punten, dewelke wordt gekenmerkt door flinke hoogteverschillen en niet kan worden aangeduid als een toegankelijke weg.

Het door de bezwaarindiener aangehaalde eerste en tweede lid van artikel 4 (GWD) betreffen de eerste twee principes waar bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet minimaal rekening dient te worden gehouden:

1. wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
2. een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

De gemeente is van mening dat het algemeen belang gediend wordt door de kwalitatieve ontwikkeling van het binnengebied met het oog op het realiseren van voldoende woonegelegenheden, hetgeen ook de betaalbaarheid van het wonen in de eigen gemeente bevordert en met invulling van voldoende publieke en groene ruimte, waarbij ook de waterproblematiek wordt opgelost.

De bezwaarindiener haalt tevens aan dat er een voorstel werd gedaan om het bestaande tracé te behouden en deze in te bedden in een groene corridor en bebouwing op enige afstand hiervan in te planten. Dit voorstel voorziet in een verplaatsing van enkele woonentiteiten, maar houdt bijvoorbeeld geen rekening met het parkeren wat daaraan verbonden is, waarmee het voorstel zou resulteren in kruisende bewegingen tussen de voetweg en het gemotoriseerd verkeer richting de genoemde woonentiteiten. Binnen voorliggende aanvraag wordt de voetweg herlegd zodat de interferentie met gemotoriseerd verkeer juist geminimaliseerd wordt door deze volledig aan de zijkant te voorzien. De gronden dewelke binnen voorliggende aanvraag werden opgenomen zijn volledig gelegen binnen de gewestplanbestemming ‘woongebieden’ en zijn als zodanig bestemd om een woonontwikkeling mogelijk te maken zoals voorgesteld in het masterplan. Binnen dit masterplan wordt voorzien in een groot aandeel groene invulling, niet in de laatste plaats vanwege het aandeel ondergrondse parkeerruimte gekoppeld aan de tweede fase, doch tevens als meerwaarde voor de nieuwe bewoners alswel als de buurtbewoners. Er dient echter tevens te worden vastgesteld dat binnen de artikels 3 en 4 GWD de ligging of verlegging van een trage weg/ buurtweg niet op enige manier gekoppeld dient te zijn aan een vorm van groen en dat dit als zodanig hier geen gegrond argument kan vormen voor de wijziging van de buurtweg. Middels de verplaatsing van de buurtweg kan echter wel worden bekomen dat een toegankelijker pad kan worden gerealiseerd wat wel binnen het algemeen belang valt van (mogelijke) gebruikers. Bijkomend wordt met de nieuwe ligging van de buurtweg bekomen dat deze niet alleen de verbindingsfunctie realiseert, maar dat daaraan een gebiedsontsluitingsfunctie en toegangsfunctie worden toegevoegd.

Het verleggen van de voetweg zal weldegelijk gebeuren in het kader van het algemeen belang, zoals ook reeds bij de algemene beoordeling van de wegennis wordt aangegeven.

Tenslotte dient te worden opgemerkt dat de huidige ligging van het huidige voetpad niet overeenkomt met de juiste inplanting van de voetweg, waarmee een verlegging van de buurtweg toch al is aangewezen (laatste wijziging 31.5.1990).

Zie ook afbeelding in bijlage (bij de volledige lijst van bezwaren)

Het bezwaarpunt wordt niet bijgetreden.

47. Het werfverkeer voor fase 2 zal leiden tot gevaarlijke situaties, omdat dit verkeer zal lopen over een smalle weg zonder voetpad.

Beoordeling:

Het betreffende bezwaarpunt valt buiten het kader van voorliggende aanvraag en kan als gevolg niet worden bijgetreden. Wel kan dit als aandachtspunt worden meegegeven richting de aanvrager voor de verdere uitwerking van de tweede fase.

48. De verplaatsing van de voetweg zal tot hinder (geluidshinder, inkijk op de tuin, zwerfvuil, reuk van hondenpoep en geparkeerde auto's) leiden voor de omwonenden. (10)

Beoordeling:

De voetweg ligt momenteel langs een beperkt deel van het perceel (voortuin) van de bezwaarindiener. Door de verplaatsing zou de voetweg ook te komen liggen langs de zijtuin en een deel van de achtertuin van de bezwaarindiener. Op dit deel van de nieuwe voetweg is ook sporadisch autoverkeer mogelijk.

Geluidshinder zal beperkt en aanvaardbaar zijn, aangezien autoverkeer zeer beperkt zal zijn. Geluid van voetgangers is niet uitgesloten, maar in de praktijk blijkt dit zelden tot storende geluidsoverlast te leiden.

Elke ontwikkeling in dit binnengebied kan ervaren worden als negatief voor de inkijk in de tuin van de aanpalenden. Indien aanpalenden een onaantwoordbare inkijk ervaren, kunnen ze echter zelf maatregelen nemen om die inkijk te verminderen. Meestal is het plaatsen van een gesloten afsluiting van 2,00 m hoog in de zij- en achtertuin vrijgesteld van vergunning. Bovendien kunnen ze een haag aanplanten die de inkijk vermindert. De bezwaarindiener heeft bovendien al langs een groot deel van deze perceelsgrens een haag staan, waardoor de inkijk nu al zeer beperkt is.

Het achterlaten van zwerfvuil en hondenpoep op het openbaar domein is verboden. Ook gebruikers van de voetweg moeten zich aan deze regelgeving houden. Dergelijke zaken kunnen het voorwerp uitmaken van latere politionele maatregelen.

Langs de voetweg zullen er geen auto's geparkeerd mogen worden, dus die kunnen dan ook niet tot overlast zorgen.

Het bezwaarpunt wordt als ongegrond beschouwd.

49. Het is onduidelijk hoe de voetweg zal aangelegd worden en hoe de scheiding tussen de voetweg en de percelen van de aanpalenden zal ingericht worden.

Beoordeling:

Binnen het wegenisdossier wordt hier op ingegaan. Hier dient dan ook naar te worden verwezen. De wegenis naast de voetweg zal worden voorzien in grijze waterdoorlatende betonklinkers. De voetweg zelf wordt ook voorzien in waterdoorlatende betonklinkers toegepast met een brede voeg. Ten opzichte van de aanliggende gronden wordt op het beplantingsplan aangegeven dat hier een heestermassief zal worden aangeplant. Dit zou overeenkomstig de voorgestelde situatie ter hoogte van de loten 16 t.e.m. 20 kunnen worden vervangen of aangevuld met een haagstructuur conform de vigerende wetgeving (max. 2,00m hoog). De voetweg zal ter hoogte van de loten 21 t.e.m. 24 samenvallen met de ontsluitingsweg van de genoemde loten. Er wordt hier echter voorzien in paaltjes waarmee het niet mogelijk zal zijn om tot voor de woning te komen met de auto, deze zal geparkeerd dienen te worden ter hoogte van het parkeercluster (zowel bewoners als bezoekers). Voor de toegang van hulpdiensten en/of bijvoorbeeld een incidentele verhuishagen kunnen de paaltjes tijdelijk worden weggehaald. Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

50. Een erfdiensbaarheid die toegang geeft tot perceel F42R17 is wenselijk om een toekomstige ontwikkeling mogelijk te maken.

Beoordeling:

Erfdiensbaarheden zijn een burgerlijke aangelegenheid en kunnen geen deel uitmaken van een omgevingsvergunning. De gemeente is niet bevoegd om een erfdiensbaarheid toe te kennen. Het bezwaar is ongegrond.

51. De omliggende straten zijn in slechte staat.

Beoordeling:

De toestand van de omliggende straten valt buiten het kader van voorliggende aanvraag.

Het bezwaarpunt wordt als ongegrond beschouwd.

52. Het MOBER is onvolledig en niet conform het richtlijnenboek. Er is geen sensitiviteitstoets of flankerende en milderende maatregelen. Het thema verkeersveiligheid en -leefbaarheid werd vergeten, net als een bespreking van de ontsluiting van de site.

Beoordeling:

Het komt niet aan de gemeenteraad toe om de onvolledigheid/gebrekigheid van een mobiliteitsstudie vast te stellen. De gemeenteraad dient vanuit de zorgvuldigheid te oordelen of de aan haar voorgelegde gegevens als deugdelijk en redelijk voorkomen. Hetgeen in voorkomend geval zo is – waardoor de gemeenteraad hier dan ook rekening mee houdt.

De MOBER werd opgemaakt in functie van fase 1 van het project. Het studie bureau licht desgevraagd het navolgende toe. *Bij wijze van sensitiviteitstoets werd echter nu al nagegaan wat de impact zou zijn van het ganse project. Daaruit bleek dat het bijkomend verkeer van het project zal kunnen verwerkt worden. Flankerende maatregelen voor het project werden als gevolg inderdaad niet geformuleerd omdat het grotendeels gaat over een project met wooneenheden. Zoals beschreven in het Richtlijnenboek dienen flankerende maatregelen vooral om het autogebruik naar en van de site te beperken. Deze maatregelen worden meestal toegevoegd wanneer het project wordt ingevuld met bv. handel, horeca, kantoorfuncties en diensten. In het richtlijnenboek (pag 76) wordt het als volgt verwoord: "We denken hierbij bijvoorbeeld aan: uitreiken van een mobiliteitsbudget in plaats van bedrijfswagens, fiets- of stapvergoeding, bedrijfsfietsen, gedifferentieerde prijzen voor tickets in combinatie met openbaar vervoer, gebruik van de spoor en/of waterweg voor een welbepaald minimum percentage van zijn vrachtvervoer, ... Afhankelijk van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, kunnen maatregelen binnen het aanvullend net wenselijk zijn. Ook maatregelen in functie van het voor- en natransport (combimobiliteit) dienen overwogen te worden."* Dit zijn dus maatregelen die weinig zin hebben bij een project dat bijna volledig bestaat uit wooneenheden.

In het kader van de verkeersleefbaarheid is onderzocht wat de huidige snelheid is van het gemotoriseerd verkeer. Hieruit bleek dat er vooral op de Weidestraat een probleem is met te snel rijden. In de andere straten wordt de maximumsnelheid over het algemeen gerespecteerd. Er is ook onderzocht hoeveel zwaar verkeer er is. Hieruit bleek dat het aandeel zwaar verkeer onder de grenswaarde van 5% blijft.

De berekening in de MOBER toont dat er slechts een beperkte hoeveelheid bijkomend verkeer zal zijn. De impact van dit verkeer zal dan ook erg beperkt zijn en nog kunnen verwerkt worden door het wegennet.

Tenslotte dient te worden aangegeven dat het MOBER werd opgemaakt om bijkomende duiding te geven aanvullend aan de beschrijvende nota (een MOBER is pas vereist vanaf 200 parkeerplaatsen, 250 wooneenheden, 7.500m² bvo handel, horeca, kantoren of diensten of 15.000m² bedrijvigheid conform bijlage 1 van het besluit van 25.4.2014 betreffende de omgevingsvergunning). In de beschrijvende nota werd reeds ingegaan op de ontsluiting van de site, waarbij in het MOBER hierop wordt verder gegaan, zie hiervoor bijvoorbeeld p.48 van het MOBER.

In het kader van bovenstaande kan het bezwaarpunt niet worden bijgetreden.

53. Er is te weinig en te weinig frequent openbaar vervoer in de onmiddellijke omgeving is om een project als dit toe te laten. De bus zit nu al vol bij de halte van Ifterbeek dorp en de bereikbaarheid van het treinstation is ondermaats.

Beoordeling:

Het MOBER concludeert inderdaad dat het bestaande aanbod aan openbaar vervoer niet optimaal is. Het aanbod en de capaciteit in openbaar vervoer is een zaak op Vlaams en federaal niveau. Voorliggende aanvraag betreft enkel een verkaveling met 28 loten voor grondgebonden woningen en 2 loten voor (een eerder beperkte vorm van) meergezinswoningen.

Bijkomende inwoners in de buurt van een bushalte kan De Lijn er net toe laten bewegen om meer en/of frequenter bussen te laten rijden, waardoor de capaciteit van het openbaar vervoer verhoogt.

Het bezwaar kan niet worden bijgetreden.

54. Het MOBER is vaag in de beschrijving van de omliggende wegen.

Beoordeling:

De bezwaarindiener is onder meer van mening dat binnen het MOBER de extra kwetsbare bevolkingsgroepen (jonge gezinnen en oudere bewoners van 3 woonzorgcentra) dienen te worden ondervraagd hoe zij de verkeersleefbaarheid ervaren (*hoe voelen zij zich op de smalle voetpaden van IJterbeek, hoe ervaren zij de wagens die gemiddeld '38' km/uur rijden ipv max. 30?*). Met de opzet van het bezwaarpunt wordt reeds gesuggereerd dat de bezwaarindiener verschillende zaken in de omgeving van het plangebied niet in orde vindt en dit graag verwoord had gezien in het MOBER. Het MOBER is echter niet het aangewezen document om zijn of haar beklag te doen over zaken buiten het kader van voorliggende aanvraag, de constatering dat er gemiddeld sprake is van een overschrijding van de lokaal toegestane snelheid is dat wel, wat dan ook werd opgenomen. Tenslotte dient te worden geconstateerd dat beide zaken buiten het kader vallen van voorliggende aanvraag en dat het vragen naar meningen van bewoners buiten het doel van het MOBER liggen.

Verder wordt door de bezwaarindiener gewezen op het (volgens de bezwaarindiener) ontbreken in het aanvraagdossier van info betreffende de uitrusting van de wegenis, de afmetingen, de eventuele voetpaden, oversteekplaatsen, verkeerslichten of andere essentiële kenmerken van de aanleg. Binnen het dossier wordt echter naast de handeling van het verkavelen van gronden tevens de handeling voor het rooien van bomen en de handeling voor infrastructuurwerken aangevraagd. Bij deze laatste handeling werd een volledig dossier opgenomen, dit met volledige plannen, bestek en raming, waarbinnen de bezwaarindiener de gevraagde info had kunnen vinden. De bezwaarindiener had zich hiervoor eveneens tot de gemeentelijke diensten kunnen wenden.

Het bezwaar kan als zodanig niet worden bijgetreden.

55. De tellingen van het verkeer in het MOBER zijn onvolledig en op een verkeerd tijdstip gebeurd. Daardoor worden de verkeersbewegingen met de auto in de herfst en winter of tijdens begin- of einduur van de school 't Keperke onderschat.

Beoordeling:

Er werden op vier locatie slangtellingen uitgevoerd van 2 mei tot 11 mei 2023. Uit de continue slangtellingen wordt bepaald op welk tijdstip het meeste verkeer passeert en als zodanig welk uur als het spitsuur kan worden aangemerkt. Er kan worden gevolgd in de opmerking dat het wijzigen van de seizoenen een beperkte wijziging te weeg zal brengen op het aantal vervoersbewegingen rond de school. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen dat dit gegeven significante effecten zal hebben op de uitgevoerde slangtellingen en de hieraan verbonden conclusies, met andere woorden de tellingen zijn representatief voor de beschreven situatie, nl. waargenomen op een periode van het jaar, dagen en momenten die voldoende kenmerkend zijn voor de beschreven situatie.

Het bezwaar kan niet worden bijgetreden.

56. Het aantal verkeersbewegingen in het MOBER wordt zwaar onderschat.

Beoordeling:

Navolgende, bijkomende toelichting werd desgevraagd bezorgd door het studiebureau. De berekening van het aantal verkeersbewegingen is niet overgenomen uit het Masterplan maar is gebeurd op basis van kengetallen die zo locatie-specifiek mogelijk zijn (voor Dilbeek). De details van de berekening werden inderdaad niet opgenomen in de MOBER, om de tekst leesbaar te houden. Hieronder worden de details van de berekening gegeven.

Om het aantal inwoners per gezin te bepalen, wordt gebruik gemaakt van de Gemeentemonitor (aantal inwoners per gemeente en aantal huishoudens). Ook het Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER verwijzen naar de Gemeentemonitor als correcte bron (pag. 150). Het aantal

verplaatsingen per bewoner per dag hangt af van het type gebied waartoe de gemeente behoort. Er werd gebruik gemaakt van de tabel van het Richtlijnenboek pag. 153, de tabel zelf verwijst naar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1. Voor Dilbeek, dat behoort tot grootstedelijk gebied randgemeente, wat betekent dat het aantal woning-gerelateerde verplaatsingen per persoon per woongebied 2,24 is.

Voor de modal split van deze verplaatsingen maken we opnieuw gebruik van een tabel in het Richtlijnenboek, nl. de Woning-gerelateerde verplaatsingen, modal split per type woongebied (Bron: detailanalyse OVG 3, 4 en 5.1) op pag. 154. Voor Dilbeek betekent dit dat 45% van alle verplaatsingen met de wagen zullen gebeuren, 18% met de fiets en 6% met het openbaar vervoer.

Op basis van deze data kunnen we dus voor de wooneenheden het aantal te verwachten inwoners berekenen, het gemiddeld aantal verplaatsingen dat ze per dag zullen maken en met welke vervoermiddelen ze die verplaatsingen zullen maken (de modal split).

Van belang zijn vooral de verplaatsingen op het drukste moment van de dag, aangezien vooral dat moment zal bepalen of bepaalde punten op de weginfrastructuur die moeten instaan voor de ontsluiting, overbelast zullen

worden. Hiervoor maken we gebruik van de tellingen en van de tabel met de ritdistributie per dag: hoeveel percent van alle verplaatsingen op een dag worden gemaakt tijdens een bepaald uur (tabel pag. 156 Richtlijnenboek) (zie ook hierboven). Deze tabel geeft aan dat het drukste spitsuur in de ochtend ligt tussen 8u en 9u. Dan gebeuren 2,6% van alle ingaande verplaatsingen (woning als bestemming) en 15,9% van alle uitgaande verplaatsingen (woning als punt van vertrek). Tijdens dit spitsuur gebeuren dus 9,25% van alle verplaatsingen ($2,6 + 15,9/2$). Tijdens de avondspits ligt het drukste spitsuur tussen 17u en 18u. Tijdens dit uur gebeuren 13,7% van alle ingaande verplaatsingen (woning als bestemming) en 4,5% van alle uitgaande verplaatsingen (woning als punt van vertrek). Tijdens het drukste uur van de avondspits gebeuren dus 9,1% van alle verplaatsingen. Deze percentages passen we toe op de verplaatsingen en zo berekenen we het aantal autoverplaatsingen, verplaatsingen met het openbaar vervoer en met de fiets tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits.

Ook om de parkeerbehoefte te berekenen baseren we ons op het Richtlijnenboek (pag. 159). Hier wordt verwezen naar statistiekvlaanderen.be om het te verwachten autobezit van de toekomstige bewoners in te schatten. Voor Dilbeek geeft deze bron een autobezit van 1,23 wagens per huishouden. Dit cijfer wordt gebruikt om de parkeervraag van de wooneenheden te berekenen.

Naast de bewoners moet voor de wooneenheden ook rekening worden gehouden met de bezoekers. Het Richtlijnenboek geeft op pag. 160 aan dat mag gerekend worden met 0,25 bezoekers per wooneenheid. Voor de modal split van deze verplaatsingen maken we gebruik van de tabel in het Richtlijnenboek op pag. 161

(Visite-gerelateerde verplaatsingen, modal split per type woongebied (Bron: detailanalyse OVG 3, 4 en 5.1)). Voor Dilbeek (grootstedelijk gebied randgemeente) geeft dat een modal split 45% met de wagen, 4% met het

openbaar vervoer en 13% met de fiets. Om het aandeel tijdens het drukste spitsuur te berekenen maken we gebruik van de tabel op pag. 163 van het Richtlijnenboek. De tabel zelf maakt gebruik van gegevens van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Voor het motief 'iemand een bezoek brengen' wordt in het OVG een afzonderlijke categorie voorzien. Het drukste uur in de ochtendspits voor dit type verplaatsingen ligt tussen 8u en 9u; tijdens dit uur gebeuren 3,3% van alle ingaande bewegingen en 1,3% van alle uitgaande.

Tijdens het drukste uur van de ochtendspits gebeuren dus 2,3% van alle visite gerelateerde verplaatsingen ($3,3 + 1,3/2$). In het drukste uur in de avondspits gaat het om 7,8% van alle ingaande bewegingen en 11,6% van alle uitgaande bewegingen. Gemiddeld gebeuren dus tijdens het drukste uur van de avondspits 9,7% van alle visite gerelateerde verplaatsingen ($7,8 + 11,6/2$). Deze percentages passen we toe op de verplaatsingen van de bezoekers en zo berekenen we het aantal autoverplaatsingen, verplaatsingen met het openbaar vervoer

en met de fiets tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits.

Om het aantal autoparkeerplaatsen voor de bezoekers te berekenen gaan we uit van een rotatie van 2 wagens per parkeerplaats. Op basis van het aantal bezoekers en het autogebruik van bezoekers kunnen we het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers berekenen.

Verder werd binnen de bezwaren melding gemaakt van "het arbitrair gebruik van tellingen voor spitsuur". Er werden voor de opmaak van het betreffende MOBBER slangtellingen uitgevoerd. Uit de continue slangtellingen wordt bepaald op welk tijdstip het meeste verkeer passeert en als zodanig welk uur als het spitsuur kan worden aangemerkt, waarop in het MOBBER wordt teruggekomen. Het studie bureau geeft desgevraagd het navolgende aan. Zowel op de Weidestraat, de Boudewijnlaan, de Dorpsstraat als de Itterbeeksebaan lag het drukste uur in de ochtend tussen 8u en 9u. In de avond lag het drukste uur tussen 17u en 18u op de Dorpsstraat en de Boudewijnlaan. Op de Weidestraat lag het drukste uur in de avondspits inderdaad iets vroeger (tussen 15u en 16u) en op de Itterbeeksebaan lag het drukste uur tussen 16u en 17u. De verschillen waren echter zeer klein. Op de Weidestraat werden respectievelijk 62 pae (tussen 15u en 16u), 60 (tussen 16u en 17u) en 55 pae geteld (tussen 17u en 18u). Op de Itterbeeksebaan ging het om 405 pae (tussen 15u en 16u), 452 (tussen 16u en 17u) en 444 pae (tussen 17u en 18u). Omdat het om erg kleine verschillen gaat en om een uniform beeld te

krijgen over de verschillende wegen werd gekozen voor het avondspitsuur tussen 17u en 18u. Dit is ook het drukste uur volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen zoals vermeld in tabel op pagina 156 van het Richtlijnenboek (zie tabel in bijlage (bij volledige bezwarenlijst) met ritdistributie van woning-gerelateerde verplaatsingen – pag. 156).

Er is geen aanleiding om aan te nemen dat tellingen op een ander moment tot een significante afwijking van de uitgevoerde tellingen zal leiden en als zodanig tot een gewijzigde, hieraan verbonden, conclusie, met andere woorden de tellingen zijn representatief voor de beschreven situatie, nl. waargenomen op een periode van het jaar, dagen en momenten die voldoende kenmerkend zijn voor de beschreven situatie.

Het verkeer dat door het project zal worden gegenereerd zal (relatief gezien) eerder beperkt zijn. De verkeersproductie werd berekend op basis van zo nauwkeurige mogelijke kengetallen. De berekening van de ontsluiting van de site gaf aan dat zowel aan de Weidestraat als aan de Itterbeeksebaan het verkeer vlot zou kunnen invoegen. De berekening gaf bovendien aan dat er nog marge is. Dus ook indien er toch meer verkeer zou gegenereerd worden, dan zal de ontsluiting nog steeds vlot blijven gebeuren.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

57. Het MOBER houdt geen rekening met het gebrek aan voorzieningen in Itterbeek, waardoor het aantal verkeersbewegingen naar die voorzieningen (buiten Itterbeek) hoger zullen liggen.

Beoordeling:

Bij de opmaak van het MOBER wordt naast tellingen gebruik gemaakt van het Richtlijnenboek, waarmee als geheel een zo correct mogelijke inschatting kan worden verkregen van de bestaande situatie, inclusief het al dan niet aanwezig zijn van bepaalde voorzieningen in de directe nabijheid. Op basis van de toegepaste rekenmethode wordt dit eveneens meegenomen in de berekening van de toekomstige situatie.

Het bezwaarpunt kan niet worden bijgetreden.

58. De voetweg in het projectgebied mag niet verdwijnen omwille van economische belangen.

Beoordeling:

De economische belangen werden meegenomen in een belangenafweging, maar de realisatie van een verkeersveilig wegennet heeft de voorrang verkregen. De trage verbinding zal blijven bestaan, maar wordt verplaatst, hetgeen conform de parlementaire voorbereiding bij het Decreet Gemeentewegen ook de voorkeur heeft boven een afschaffing. (Parl.St.VI.Parl., 2018-2019, 1847, p. 8-9)

Bijkomend dient te worden aangegeven dat het bestaande pad niet overeenkomt met de officiële ligging van de buurtweg, een wijziging van de buurtweg is als zodanig aangewezen.

Het bezwaar is ongegrond.

59. Het verleggen van de voetweg zal ertoe leiden dat deze minder efficiënt wordt.

Beoordeling:

Verkeerskundig kunnen wegen (dus ook voet- en buurtwegen) 3 verschillende hiërarchische functies hebben (wegencategorisering), een verbindingsfunctie (het verplaatsingspatroon bestaat uit een lijn zonder vertakkingen over een langere afstand), een gebiedsontsluitingsfunctie (een ontsluitingsweg bestaat uit het verzamelen en verdelen van verkeer - het verplaatsingspatroon bestaat uit vertakkingen, er is een uitwisseling tussen de weg en de gebieden in de buurt van de weg – bijv. een wandelweg die toegang geeft tot een wijk), een toegangsfunctie (een weg die aangrenzende goederen en dus activiteiten die langsheen de weg liggen verbindt, bijv. een trage weg die toegang geeft tot recreatieve gebieden). Wanneer wordt gekeken naar de feitelijke toestand van de betreffende trage weg dient te worden gesteld dat het hier een trage weg betreft met enkel een verbindingsfunctie tussen twee punten (Itterbeeksebaan en Weidestraat), dewelke wordt gekenmerkt door flinke hoogteverschillen en niet kan worden aangeduid als een toegankelijke weg. Middels de verplaatsing van de buurtweg kan echter worden bekomen dat een toegankelijker pad kan worden gerealiseerd wat juist zal leiden tot een efficiënter pad en tevens binnen het algemeen belang valt, zoals benoemd binnen artikel 4 GWD. Bijkomend wordt met de nieuwe ligging van de buurtweg bekomen dat deze niet alleen de verbindingsfunctie realiseert, maar dat daaraan een gebiedsontsluitingsfunctie en toegangsfunctie worden toegevoegd. In het kader van bovenstaande dient te worden geconcludeerd dat het eerder aannemelijk is dat de efficiëntie van de buurtweg zal toenemen in plaats van afnemen.

Tenslotte dient te worden opgemerkt dat de huidige ligging van de huidige voetweg niet overeenkomt met de juiste inplanting van de voetweg op de Atlas der Buurtwegen, waarmee een verlegging van de buurtweg is aangewezen. (laatste wijziging 31.5.1990).

Het bezwaarpunt kan als zodanig niet worden bijgetreden.

60. De aanvraag zal leiden tot meer geluidsoverlast van voertuigen.

Beoordeling:

Voorliggende aanvraag betreft enkel een aanvraag tot het verkavelen van gronden voor 28 loten voor grondgebonden eengezinswoningen en 2 loten voor (een beperkte vorm van) meergezinswoningen. Overeenkomstig de uitgevoerde MER-screening kan worden gesteld dat er hier sprake zal zijn van een beperkte toename van geluidshinder van voertuigen, doch dat gezien het karakter van de ontwikkeling (vrijwel volledig residentieel) er geen sprake is van een significant effect.

Het bezwaarpunt kan als zodanig niet worden bijgetreden.

61. Het MOBER is niet onafhankelijk gebeurd, maar in opdracht van de aanvrager.

Beoordeling:

De bezwaarindienaar vraagt om een mobiliteitsonderzoek in overeenstemming met het richtlijnenboek. Het richtlijnenboek stelt op p.37 het navolgende: *De initiatiefnemer is degene die een plan of project wil realiseren. Zowel een private instantie als een overheidsinstantie kan initiatiefnemer zijn. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling dient na te gaan of het plan of project een belangrijke verkeersgeneratie met zich meebrengt en dus een mobiliteitsstudie vereist. Aan de hand van de beslissingsboom opgenomen in hoofdstuk 2.2, kan men nagaan of het project MOBER-plichtig is.* Hier dient te worden opgemerkt dat voorliggende aanvraag niet MOBER-plichtig is, maar dat de aanvrager in aanvulling op de beschrijvende nota heeft besloten deze op te laten maken door een studiebureau.

Op p.38 van het richtlijnenboek wordt daarnaast aangegeven: *De initiatiefnemer kan een studiebureau aanstellen voor de opmaak van het MOBER. Het studiebureau dient de mobiliteitseffecten van het plan/project op een objectieve manier in te schatten. De MOBER mag met andere woorden niet 'naar de hand van de ontwikkelaar' geschreven worden. Het studiebureau begeleidt de initiatiefnemer aangaande de te volgen procedures en het gewenste overleg. Door voorafgaandelijk overleg te plegen met de verschillende actoren, kunnen gehanteerde data, gebruikte methodieken, gewenste diepgang, voorafgaandelijk afgestemd worden.*

Een onderbouwing van het bezwaarpunt onderbreekt en bijkomend is de opmaak door een studiebureau in opdracht van de aanvrager juist conform de richtlijnen in het richtlijnenboek. Er is geen enkele reden aanwezig om te twifelen over de objectiviteit van de gegevens.

Het bezwaarpunt kan als zodanig niet worden bijgetreden.

62. De nieuwe wegenis (inclusief parkeerplaatsen) zal zorgen voor meer inkiijk en minder privacy.

Beoordeling:

Het volledige bouwblok, waarbinnen de gronden zoals opgenomen in voorliggende aanvraag, is gesitueerd binnen de gewestplanbestemming woongebieden. Het betreffende binnengebied is daarbij van dergelijke afmetingen dat een ontwikkeling ook daadwerkelijk kan plaatsvinden. Ten einde een ontwikkeling mogelijk te maken dient te worden voorzien in een ontsluiting van de site, waarvoor er is gekozen om de site langs twee zijden te ontsluiten zodat een spreekwoordelijke knip kan worden toegepast en gemotoriseerd sluisverkeer kan worden voorkomen. Aan de zijde van de Weidestraat wordt de ontsluiting en bijbehorende wegenis voorzien temidden van toekomstige bebouwing op de site en als zodanig niet aanpalend aan bestaande bebouwing. Aan de zijde van de Ifterbeeksebaan wordt de ontsluiting aansluitend aan de Ifterbeeksebaan voorzien op gronden met een breedte van ruim 17 meter. Hiermee kan een voldoende brede ontsluitingsweg worden gerealiseerd en blijft nog een ruime strook over aan beide zijden om een zekere afstand in te bouwen alswel als groen te voorzien in het kader van buffervorming. De parkeerplaatsen aan de betreffende ontsluitingsweg vallen buiten de parkeerclusters ten behoeve van de grondgebonden woningen en zijn bedoeld voor bezoekers en het ligt in de lijn der verwachting dat het gebruik hiervan minder intensief zal zijn.

Het bezwaarpunt kan als zodanig niet worden bijgetreden.

63. De aanvraag zal leiden tot meerdere jaren geluidshinder, trillingen en zwaar bouwverkeer tijdens de constructiewerken.

Beoordeling:

Voorliggend dossier betreft een aanvraag omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden en betreft naast het aanleggen van de wegenis en benodigde nutsvoorzieningen geen stedenbouwkundige handelingen, zoals het oprichten van woningen. Wel vormen zij hiervoor het kader. Van wanneer een vergunning voor het daadwerkelijke oprichten van de woningen zoals voorzien in het plan wordt afgeleverd, zullen deze handelingen gepaard gaan met mogelijke hinder, dewelke echter tijdelijk van aard zullen zijn. Daarnaast dient te worden aangehaald dat binnen het masterplan vooral sprake is van een residentiële ontwikkeling en aan de randen van het plangebied vooral wordt voorzien in grondgebonden woningen, waarvoor de overlast relatief beperkt zal zijn. Gedurende de aanvraag voor het oprichten van de betreffende woningen kan worden gekeken of en welke bijkomende maatregelen nodig zijn ten einde de hinder maximaal te beperken. Het bezwaar wordt niet bijgetreden.

64. De wegeniswerken zullen schade (scheuren) berokkenen aan de omliggende woningen en de stabiliteit in gevaar brengen.

Beoordeling:

De bouwheer dient ervoor te zorgen dat er geen schade berokkend wordt aan het eigendom van derden, ook indien hem een omgevingsvergunning werd verleend. Dit is echter een burgerrechtelijke aangelegenheid en speelt niet mee in de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning. Eventueel te nemen preventieve maatregelen, vaststelling van eventuele schade, beoordeling van de verantwoordelijkheid van die schade en remediëring van de eventuele schade gebeurt allemaal buiten en na de procedure van de omgevingsvergunning.

Het bezwaar wordt niet bijgetreden.

65. De straat die gaat uitgeven op de Itterbeeksebaan kan ergens anders getrokken worden, bijvoorbeeld op de plaats van het huidige speelpleintje uitgevend op de Dorpstraat.

Beoordeling:

De overgang van de gronden binnen voorliggende aanvraag naar de genoemde gronden die uitgeven op de Dorpstraat wordt gevormd door een kenmerkende steilrand dewelke als historisch en natuurkundig element maximaal dient te worden behouden. Een vorm van wegenis anders dan een pad zou een te grote afbreuk doen aan de betreffende steilrand en tevens dient te worden gewezen op het aanwezige hoogteprofiel, waarbij een aanzienlijk hoogteverschil dient te worden overbrugd tussen beide zijden van de steilrand, wat zou resulteren in een zeer lange hellingbaan dewelke een te grote breuk zou inhouden met het bestaande waardevolle element met bijbehorend hoogteprofiel.

Het bezwaarpunt wordt niet bijgetreden.

66. Welk beleid wordt er gevoerd over het gebruik van deelmobiliteit?

Beoordeling:

In 2023 is de gemeente gestart met autodelen, waarbij Dilbeek in zee is gegaan met de gekende autodeelaanbieder Cambio. Voorlopig zijn de deelauto's te vinden in centrum Dilbeek, Groot-Bijgaarden en in de Wolsemwijk. Tevens zullen er binnen afzienbare tijd in het centrum van Itterbeek twee standplaatsen worden voorzien. Het is denkbaar dat er binnen de ontwikkeling van de tweede fase binnen het masterplan bijkomende ruimte wordt voorzien voor deelwagens. Binnen de eerste fase is hier voorlopig geen sprake van, aangezien het hier gaat om een relatief beperkt aantal woonentiteiten.

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

stemming

19 ja: De Backer Luc, De Dobbeleer Frank, De Freyne David, De Win Harry, Deleu Luc, El Hajui Rachid, Erkelbout Jan, Hellinckx Karine, Janssens Linda, Quaghebeur Stijn, Roijer Nathalie, Rons Alexis, Segers Willy, Valkeniers Michel, Vanhee Fré, Verschuere Michaël, Walravens Jef, Willen Marc, Zelderloo Walter

9 nee: Groenweghe Nele, Vanderoost Jef, De Jonge Jasper, Pardon Guy, Staquet Nathalie, Robbe Yann, De Schrijver Reindert, Van Roy Nils, Van Hove Diane,

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 verplaatsing van de gemeenteweg (voetweg 122), de gedeeltelijke afschaffing van de gemeenteweg (voetweg 123) en de aanleg van de nieuwe gemeenteweg en hun ligging, breedte en uitrusting, zoals opgenomen op het bijhorende rooilijnplan d.d. 11 oktober 2024 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. Het groenonderhoud van de parkeerplaatsen (zoals aangeduid in de belofte van kosteloze grondafstand) blijft voor de aanvrager tot bij overdracht van fase 2.

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 groenonderhoud goed.

Artikel 6. De gemeenteraad keurt de het schattingsverslag, aangevraagd door de gemeente en opgesteld door Plan² goed. De aanvrager is een meerwaardevergoeding van €187,20 aan de gemeente verschuldigd.

Artikel 7. De gemeenteraad legt volgende voorwaarden op:

- Er dienen verwijderbare paaltjes (of een volwaardig alternatief) te worden voorzien aan het begin en einde van de doorsteek waarop de erfdienstbaarheid wordt gevestigd (ter hoogte van lot 15 en lot 25). Op deze manier kan gemotoriseerd op geen enkele manier de site doorkruisen (tenzij nodig voor de nutsmaatschappijen).

- De boordstenen en kantstroken van de weg moeten in glijbekisting uitgevoerd worden en niet in geprefabriceerde betonelementen.

- De wadi's die zich bevinden voor loten 16 tot 20 dienen op minstens 1 m van de voorbouwlijn van deze woningen te worden geplaatst. De wadi's dienen wel steeds te worden afgeschermd van de wegenis door een voldoende hoge haag.

- De mindervaliden parkeerplaatsen dienen een breedte van 3 m te hebben.

- De voorwaarden die door Hulpverleningszone Vlaams-Brabant met betrekking tot de bereikbaarheid en de waterbevoorrading voor het blussen dienen te worden gevolgd. De voorwaarden die werden opgelegd door Farys, Fluvius, de provinciale dienst waterlopen, Proximus, Wyre en de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening dienen te worden gevolgd.

**Namens de gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**

