

Dossiernummer intern: OMV\_V\_ME\_2024\_09  
Omgevingsloket nr : OMV\_2024065130

## **BESLUIT VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN BETREFT EEN OMGEVINGSVERGUNNING VOOR HET VERKAVELLEN VAN GRONDEN**

De aanvraag ingediend door Patrick Willems namens Intercommunale Maatschappij voor de Ruimtelijke Ordening en de Economische Sociale Expansie van het Arrondissement Leuven, afgekort Interleuven CVBA, gevestigd te Brouwersstraat 6 te 3000 Leuven, werd per beveiligde zending verzonden op 7 juni 2024.

De aanvraag werd ontvankelijk en volledig verklaard op 5 juli 2024.

De aanvraag heeft betrekking op een projectgebied langsheen het Jacobshof en Moeyshof, kadastraal bekend: afdeling 3 sectie A nrs. 162B, 162D, 163\_, 164\_, 165\_, 166\_, 167\_, 201F, 202K en 202S.

Het betreft een aanvraag tot het verkavelen van gronden ter creatie van 22 bouwloten met de aanleg van nieuwe wegenis en aanhorigheden, het gedeeltelijk verleggen van voetweg nr.30 en het ontbossen van een perceel.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en hun uitvoeringsbesluiten.

### **ADVIES OMGEVINGSAMBTENAAR**

#### **Beknopte beschrijving van de aanvraag**

De aanvraag betreft een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden met het oogpunt op de creatie van 22 bouwloten met de aanleg van nieuwe wegenis en aanhorigheden, het gedeeltelijk verleggen van voetweg nr.30 en het ontbossen van een perceel.

#### **Planologische situering**

Het projectgebied is deels gelegen in woongebied en deels in woonuitbreidingsgebied, vastgesteld volgens het gewestplan Leuven, goedgekeurd bij K.B. van 07/04/1977.  
Het plangebied is niet gelegen in een goedgekeurd BPA of RUP.  
Het plangebied is niet gelegen in een niet-vervallen verkaveling.

#### **Wetgeving, regelgeving en richtlijnen**

##### Vlaamse codex ruimtelijke ordening & uitvoeringsbesluiten

Volgens artikel 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, gewijzigd door latere decreten, is de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. De ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten worden gelijktijdig tegen elkaar afgewogen worden, er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen ten einde hierdoor te streven naar ruimtelijke kwaliteit.

##### Verordeningen

De gewestelijke hemelwaterverordening 2023 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing afval en hemelwater d.d. 10/02/2023;  
Provinciale verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater d.d. 26/09/2023;

Gemeentelijk reglement d.d. 07-09-2009 betreffende de afkoppeling van regen- en afvalwater, berging en buffering bij bestaande woningen en het collectief plaatsen en beheren van individuele waterzuiveringsinstallaties; Handavingsreglement d.d. 07-09-2009 betreffende de afkoppeling van regen- en afvalwater, berging en buffering;

Gemeentelijk reglement d.d. 05-10-2009 betreffende het verlenen van hydraulisch advies bij grote projecten;

#### Regelgeving Archeologie nota

Conform artikel 5.4.1. tot 5.4.2. van het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013 is de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning of een verkavelingsvergunning verplicht om in bepaalde gevallen een bekrachtigde archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag. Deze nota is het resultaat van een archeologisch vooronderzoek, waarvoor een erkend archeoloog moet worden aangesteld die een archeologisch vooronderzoek uitvoert en de archeologienota opmaakt. Die wordt dan ter bekrachtiging ingediend bij het Agentschap Onroerend Erfgoed of, indien van toepassing, de erkende onroerend erfgoedgemeente.

#### Overige richtlijnen en omzendbrieven

Omgevingsanalyse van de gemeente Kortenberg: visie en ontwerpend onderzoek naar plaats specifieke opdrachten en generiek beleid.

Monumentenplan gemeente Kortenberg: dit plan bevat een inventarisatie en waardebeoordeling van het bouwkundig erfgoed van de gemeente en kadert in het streven om waardevol erfgoed te vrijwaren. De ruimtelijke ordening houdt rekening met de waardevolle karakteristieken van het architectuurhistorisch erfgoed dat bepalend is voor het beeld en de identiteit van de gemeente.

De visienota kernversterking die als beleidsmatig gewenste ontwikkeling goedgekeurd werd door de gemeenteraad op 12 september 2022 en waarvan de bestendige deputatie formeel kennis heeft genomen op 27 oktober 2022.

#### **Openbaar onderzoek**

Volgens art. 11-14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, dient deze aanvraag behandeld te worden volgens een gewone procedure en is een openbaar onderzoek noodzakelijk.

Er werd een eerste openbaar onderzoek gehouden van 15 juli 2024 tot en met 13 augustus 2024. In toepassing van art. 23 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning werden de eigenaars van aanpalende percelen aangeschreven met een beveiligde zending.

Om tegemoet te komen aan de ontvangen adviezen werd door de aanvrager een wijzigingsverzoek gericht aan het CBS. Het wijzigingsverzoek werd ingewilligd. Naar aanleiding van de doorgevoerde wijzigingen werd een tweede openbaar onderzoek ingericht. Dit openbaar onderzoek werd gevoerd van 6 september 2024 tot en met 5 oktober 2024.

Er werden een 200-tal bezwaren ingediend.

#### Bezwaren

De bezwaarpunten uit de verscheiden bezwaren (*cursieve weergave*) worden samengevoegd en behandeld (niet cursief) per topic.

- ~~Afwijking van de aangevraagde plannen in vergelijking met de plannen die eerder werden voorgelegd bij het PRIAK en bij aanvraag ontwikkeling en verkoop van de woningen uit de eerste fase van de woonontwikkeling Ter Gessel~~

*De plannen uit de aanvraag stemmen niet overeen met de plannen die werden voorgelegd toen de woningen uit de eerste fase van de ontwikkeling 'Ter Gessel' werden verkocht.*

*Het oorspronkelijke plan is gewijzigd t.o.v. hetgeen bij de verkoop van de woningen uit fase 1 werd voorgehouden.*

*Belofte tot aanleg van speelpleintje en aanleg van voetweg 30, andere oriëntatie woningen, geen verplichting tot platte daken waar dit in fase 1 wel was.*

*Op geen enkel moment werd aan de bewoners van Ter Gessel rekenschap gegeven van een nieuw/aangepast woonproject. Wij dienden op 16 juli 2024 te vernemen dat alles wat mij, ons, als inwoners van fase 1 voorgehouden werd haaks staat met het huidig project.*

*In ieders belang, ik stel vast dat er heel wat omringende buren alsook ikzelf het project fase 2 als een "verkeerd en bedrieglijk project" aanschouwen, vraag ik jullie om een volledige herziening van het project en terug te gaan naar hetgeen destijds was verkondigd.*

*De eigenaars van de kavels en huurders van de huurwoningen zijn sinds 2012 geïnformeerd en telkens bevestigd dat het plan waarop ze hebben ingetekend en waarvan de eerste fase is gerealiseerd, in een tweede fase volgens het vooropgesteld plan verder zal ontwikkeld worden. De omgevingsvergunningsaanvraag OMV\_2024065130 voor fase 2 wijzigt plots en fundamenteel van het vooropgesteld plan. Deze plotse en fundamentele wijziging van het plan houdt geen rekening met het jarenlang bevestigd vooropgesteld plan of met enige inbreng of inspraak van de bewoners .*

*Het project fase 2 betekent een schaalvergroting van 19 naar 28 wooneenheden t.o.v. de oorspronkelijke plannen.*

*Als conclusie en als eigenaar van een woning in Ter Gessel, fase1 voel ik mij bedot en voorgelogen. Het was duidelijk gesteld dat fase2 en fase3 doorgetrokken zouden worden, gelijklopend zoals fase1, waardoor de wijk een mooie harmonie zou vormen*

*met gelijkgestelde woningen en waarbij zowel de straten Jacobshof als Moeyshof zouden doorgetrokken worden.*

Huidige aanvraag heeft betrekking op de ontwikkeling van de tweede fase van het woonproject 'Ter Gessel', zoals ook weergegeven in het aanvraagdossier. Er werden geen voorafgaandelijke vergunningen afgeleverd voor het huidige projectgebied. Het PRIAK dat afgeleverd werd door de deputatie op 29 september 2011 liet toe om het woonuitbreidingsgebied aan te snijden, zie ook fase 1. Het PRIAK spreekt zich uit over volgende inrichtingsprincipes: inrichting van langzame verkeersverbindingen, een differentiatie aan woontypologieën en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. Voormalde principes worden integraal vertaald in het aanvraagdossier door een kwalitatieve inpassing van meerdere trage verbindingen (o.m. het opnieuw toegankelijk maken van de westelijk voetweg 30), een verscheidenheid aan typologieën (o.m. hellende daken, platte daken, gesloten, halfopen en open morfologieën...) en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein (o.m. parkzone, rust- en speelzone, wadi's, parkeerplaatsen voor bezoekers...). De aanvrager was m.a.w. niet gebonden aan eerder afgeleverde vergunningen. Huidige beslissing dient zich te richten op een beoordeling van het aanvraagdossier zoals ingediend. Waar het huidige ontwerp af zou wijken van eerder gecommuniceerde plannen naar derden, is dit louter een keuze van de aanvrager geweest die los staat van een gemeentelijke visie of beslissing.

- Wateroverlast en impact op riolering

*Het grondwater staat reeds hoog en er is nu al geregeld overlast. De ontwikkeling zal leiden tot nog meer wateroverlast. De voorgestelde maatregelen om overlast te voorkomen zullen onvoldoende zijn.*

*Het project is gelegen in een overstromingsgevoelig gebied. De impact van het project is niet duidelijk.*

*Het lijkt niet gegarandeerd dat de afwatering van dit drassig gebied via de nauwe riolering van Dorpsstraat, Ter Gessel fase 1, Alfons Dewitstraat zal aflopen.*

*Op de huidige velden staan de voren regelmatig onder water. De wadi's zijn lapmiddelen die regelmatig onderhoud vergen. Is de wadi werkzaam met een ondoordringbare onderlaag? Is het rioleringsnet stroomafwaarts voorzien voor dergelijke uitbreiding?*

*Er is geen begeleidend gedetailleerd rapport bij de aanvraag van de vergunning over de impact van het project m.b.t. het overstromingsgevoelig gebied. Welke onderzoek werd gevoerd m.b.t. de wateroverlast, waar zijn de resultaten te vinden?*

*Het terrein omvat een zeer drassig gebied. Door de extra bijkomende bebouwde oppervlakte is er geen garantie dat de afwatering via de nauwe riolering dit zal aankunnen. De grond is reeds verzadigd door water bij wat regenweer. De voorziene wadi's zullen dit niet oplossen en voor meer wateroverlast zorgen op verschillende plekken voor zowel fase1 als fase2 van het project.*

*De watertoets wordt niet doorstaan. Het terrein betreft op heden een zeer drassig gebied en heeft een slechte score inzake de kans op overstromingen bij intense neerslag. Wanneer dit gebied op dergelijke wijze zal worden verhard door het voorzien van maar liefst 28 woonkavels met weinig plaats voor open ruimte, zal de waterimpact groot zijn.*

Tijdens de eerste adviesronde werd het aanvraagdossier voorgelegd aan Aquafin om deskundig hydraulisch advies te bekomen met betrekking tot de afhandeling van zowel afvalwater als hemelwater. Het advies behandelde het concept van de riolering, de hydraulische dimensionering en de hydraulische structuren. Het is logisch dat een ontwikkeling van de aangevraagde kavels zal leiden tot een toename van de verharde oppervlakte op een locatie waar tot op heden het hemelwater op natuurlijke wijze in de ondergrond kan infiltreren. De verharde oppervlakte zal worden ingevuld door zowel overdekte constructies als door de aanleg van verhardingen. Het is aan de

aanvrager om de uitvoering van het project zodanig in te richten dat er geen significante negatieve impact op de waterhuishouding wordt veroorzaakt. Het is hierbij de bedoeling dat er maximaal wordt ingezet op de opvang en hergebruik van hemelwater en infiltratie van het overtollige hemelwater op het eigen projectgebied. Uit de beschikbare gegevens bevindt het grondwater zich op een diepte van >1m10. Er werd een infiltratierapport toegevoegd aan de aanvraag. Het infiltratierapport lag mee ter inzage tijdens beide openbare onderzoeken. Naast de vereiste hemelwaterputten voor de opvang en het hergebruik van hemelwater omvat het project een aantal wadi's dewelke een diepte zullen krijgen tussen 30cm en 50cm onder het maaiveldniveau en aldus ruim boven de grondwatertafel. Ingevolge de lage infiltratiecapaciteit die gebleken is uit infiltratieproeven werden de wadi's groter uitgewerkt dan nodig volgens de hemelwaterverordening. Er wordt een grindpakket voorzien onder de bodem van de wadi's om infiltratie te bevorderen. De wadi's zullen een minimale infiltratiecapaciteit 20mm/u moeten bereiken. De aanvrager dient hiertoe de nodige stappen te ondernemen. Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige handelingen zal aangetoond moeten worden op welke wijze de minimale infiltratiecapaciteit van 20mm/u wordt gerealiseerd (bv. uitgraven van de niet-infiltratiegevoelige bodem, doorboren van deze laag...). De minimale infiltratiecapaciteit wordt als voorwaarde opgenomen bij de huidige beslissing, zie ook de gemeenteraadsbeslissing van 4 november 2024.

In eerste instantie werd een ongunstig advies ontvangen van Aquafin:

"Het dossier kan voorlopig niet aanvaard worden omwille van onderstaande opmerkingen:

- Bij het ontwerp van het openbaar domein dient 80 m2 afwaterend oppervlak per te bebouwen kavel bijkomend in rekening gebracht te worden. Voor zones 1 en 2 zijn de voorziene wadi's nog steeds voldoende qua volume en infiltratieoppervlakte. Een aanpassing is niet nodig.
- Voor loten 11 tot 13 en 15 tot 24 is het bijkomend volume en infiltratieoppervlak niet beschikbaar in direct naastgelegen wadi's 5 en 6. Het concept dient aangepast te worden om de noodzakelijke dimensionering van infiltratievoorziening op openbaar domein te behalen. Eventueel kunnen verschillende wadi's verbonden worden om de extra dimensionering van andere wadi's te benutten.
- De Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater bepaald dat het hemelwater op het eigen terrein moet blijven. Om hieraan te voldoen dient het concept aangepast te worden dat minimaal bij een T20 geen overstort naar de omgeving gemodelleerd wordt. Gezien gekende wateroverlast in de regio en het project in dichter bevolkt gebied ligt, moet gestreefd worden naar geen wateroverlast bij T100.
- Het voorgestelde concept is niet conform de code van goede praktijk. De gronddekking van de RWA-leiding tussen geconnecteerde wadi's is minder dan na te streven 80cm, zeker voor kunststofbuizen. Er wordt aanbevolen de RWA-buis te vervangen door bovengrondse goot, al dan niet met rooster over.
- De effectieve maten van het pompstation en bijhorend plan zijn niet voorzien. Dit dient bijgevoegd te worden.
- Dit advies werd opgemaakt in de veronderstelling dat het beheer van de infrastructuur/PS's ook in de toekomst niet zal worden overgedragen aan de gemeente of de gemeentelijke rioolbeheerder. Maar vermoedelijk wordt dit pompstation wel overgedragen aan de gemeente. Indien dit wel zo is en het beheer m.a.w. na verloop van tijd bij Aquafin komt, dient men zo snel mogelijk contact op te nemen met Aquafin i.v.m. de ontwerprijlijnen en afspraken over het beheer in functie van het verder ontwerp en aanbesteding via [advies@aquafin.be](mailto:advies@aquafin.be).

Volgende opmerkingen worden meegegeven:

- Om een robuuster systeem kunnen de verschillende wadi's geconnecteerd worden. Bij voorkeur zit de overloop zo hoog mogelijk om geen volumeverlies te hebben. Deze connecties maximaliseren het voorziene infiltratievolume, met overloop naar de sterk overgedimensioneerde wadi 1, die ook het laagst gelegen is. In de praktijk zal deze overloop vermoedelijk nu ook gebeuren indien nodig, maar dan over de wegenis.
- De DWA-leidingen zijn niet zelfreinigend. Er dient onderhoud voorzien te worden. Er wordt geadviseerd de leidingen 2DWA leidingen meer helling te geven indien mogelijk.
- In het kader van de watertoets dient er advies gevraagd te worden aan de waterbeheerder, in dit geval provincie Vlaams Brabant."

Hierop werd het ontwerp aangepast en na aanvaarding van de gewijzigde projectinhoudversie door het CBS op 5 september 2024 opnieuw ter advies voorgelegd aan Aquafin. De doorgevoerde wijzigingen besluiten Aquafin tot het afleveren van een gunstig advies met naast de algemene geldende voorwaarden volgende specifieke voorwaarden:

"Het dossier wordt gunstig geadviseerd, mits naleven volgende voorwaarden:

- In het kader van de watertoets dient er advies gevraagd te worden aan de waterbeheerder, in dit geval provincie Vlaams Brabant
- De effectieve maten van het pompstation en bijhorend plan zijn niet voorzien. Het pompstation dient te worden ontworpen, volgens de normen van de code van goede praktijk voor rioleringsystemen.

Volgende opmerkingen worden specifiek meegegeven:

- De DWA-leidingen zijn niet zelfreinigend. Er dient onderhoud voorzien te worden. Er wordt geadviseerd de leidingen 2DWA leidingen meer helling te geven indien mogelijk.
- Dit advies werd opgemaakt in de veronderstelling dat het beheer van de infrastructuur/PS's ook in de toekomst niet zal worden overgedragen aan de gemeente of de gemeentelijke rioolbeheerder. Maar vermoedelijk wordt dit pompstation wel overgedragen aan de gemeente. Indien dit wel zo is en het beheer m.a.w. na verloop van tijd bij Aquafin komt, dient men zo snel mogelijk contact op te nemen met Aquafin i.v.m. de ontwerprichtlijnen en afspraken over het beheer in functie van het verder ontwerp en aanbesteding via [advies@aquafin.be](mailto:advies@aquafin.be).
- Grote zones worden aangelegd als infiltratieoppervlak. Bodem waar zwaar materieel over rijdt of materiaal op wordt gestockeerd, compacteert, waardoor de bodem minder infiltrerend wordt. Er wordt aangeraden om een uitvoeringsplan te maken waarbij de infiltratiezones zo weinig mogelijk gecompacteerd worden, om latere infiltratie te bevorderen."

Uit het voorwaardelijk gunstige advies blijkt dat, mits de naleving van de opgelegde voorwaarden, er geen significant negatieve impact wordt veroorzaakt op de waterhuishouding en riolering. De integrale adviezen worden toegevoegd in bijlage bij deze beslissing.

- Impact op het groen en landelijk karakter van de omgeving.

*Het project past niet binnen het dorps- en landelijke karakter van de buurt en is niet conform woonlandscapsriteria. De weide en het bos gaan verloren. Er is een negatieve impact op het watersysteem, luchtkwaliteit, geluid of trillingen, biodiversiteit, zware ongevallen of rampen, bodem en mobiliteit.*

*Er is een negatieve impact voor fauna en flora.*

*Er zijn teveel projecten in parallel waardoor we reeds het groen zien verdwijnen.*

*Weinig oog voor het stukje natuur. Verdwijnen van het dorps- karakter.*

*De aanvraag schendt het Natuurdecreet. Het project is gelegen op minder dan 200 meter van het VEN gebied "Het Torfbroek-Silsombos-Kastanjebos" en het Habitatrichtlijngebied "Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem". Er dient dan ook conform artikel 36ter van het Natuurdecreet een passende beoordeling opgemaakt te worden. De verplichting tot opmaak van een passende beoordeling is immers niet beperkt tot de percelen die binnen een Speciale Beschermingszone (SBZ) liggen, maar geldt voor alle handelingen die een betekenisvol effect zouden kunnen veroorzaken op een SBZ.*

*De Natuurtoets wordt niet doorstaan.*

Het project wordt ingepast in een zone die aansluiting vindt bij het dorpscentrum, op wandelafstand van het centrum en de kerk. Waar het binnengebied op dit moment in gebruik is als akkerland en beperkt als spontaan opgeschoten bos, is de bestemming van het woonreservegebied reeds geruime tijd geleden bepaald binnen het gemeentelijk, ruimtelijk structuurplan als een verantwoordbare te ontwikkelen zone. Het huidige gebruik als open ruimte doet geen afbreuk aan de status woonreservegebied. Deze status werd herbevestigd via de opmaak van een aanvraag tot principiële akkoord voor de aansnijding van het binnengebied met gunstig advies door de gemeenteraad op 5 september 2011 en de aflevering van een PRIAK door de bestendige deputatie op 29 september 2011. Het huidige ontwerp stoelt op een autovrij concept waarbij de nadruk wordt gelegd op trage verbindingen. Sinds 2011 de bewustwording rond de klimaatopwarming en de hieraan gelinkte gevolgen van afwisselend extreme warme periodes en lange natte periodes met hevige stortbuien exponentieel toegenomen. In die context is het ontwerp opgemaakt met verhoogde aandacht voor hergebruik en opvang van hemelwater, het ontwikkelen van een groene parkzone met de aanplant van inheems groen, het weren van gemotoriseerd verkeer en aandacht voor hernieuwbare energie (vb. elektrisch laden). De aanvraag bevat een MER-screening en een Voortoets. Uit het advies van het Agentschap Natuur en Bos (ANB) blijkt dat een passende beoordeling niet nodig wordt geacht en er dus geen onvermijdbare schade wordt veroorzaakt door het project. De aanvraag bevat een verzoek tot ontbossing van de zone aan de oostkant van het projectgebied om een speel- en picknickweide en bloemenweide te realiseren. In de aanvraag werd ook een boscompensatievoorstel gevoegd voor de ontbossing op de percelen 24068A0162/00D000, 24068A0163/00\_000, 24068A0164/00\_000, 24068A0165/00\_000. De ontbossing wordt ongunstig geadviseerd door het ANB aangezien het de aanvraag ontbreekt aan de noodzaak tot ontbossen. Het advies wordt gevolgd en een ontbossing zal dus niet worden toegestaan.

- Dichtheid

*Te hoge woningdichtheid.*

*De leefbaarheid van 28 woningen op een oppervlakte van 12862m<sup>2</sup> moet in vraag worden gesteld. De oppervlakte per woonst is erg klein en dit duidt op winstmaximalisatie. Er wordt verdichting gecreëerd op een plaats waar er op vandaag rust en natuur is.*

*Er worden teveel woningen ingeplant op een te kleine ruimte.*

*Moeten we een betonnen stad worden waar dichte woninggroei primeert op levenskwaliteit?*

*Er worden teveel woningen ingeplant op een te kleine oppervlakte.*

*De woningen worden opgericht in een gebied dat oorspronkelijk niet bedoeld was voor een dergelijke hoge woningdichtheid. De druk op de bestaande infrastructuur, openbare diensten en voorzieningen zal toenemen.*

*Onvoldoende faciliteiten in de gemeente om 28 gezinnen op te vangen.*

*Het project dat een maximalisatie van woonkavels nastreeft met voorbehoud van een minimale oppervlakte voor een speeltuin, getuigt niet van een gedragen visie waarbij op een landelijk terrein binnen een rustige omgeving wordt voorzien in een kwalitatieve verdichting, die een meerwaarde creëert voor haar omgeving.*

De projectzone vindt rechtstreeks aansluiting bij een zone die binnen de visienota kernversterking wordt aangegeven als dorpscentrum met een maximaal aanvaardbare dichtheid van 25 woningen per hectare. De huidige aanvraag voorziet in een dichtheid van 22 woningen per hectare, wat dus in lijn ligt met het PRIAK en wat als aanvaardbaar wordt geacht in de directe omgeving. Ter vergelijking: in fase 1 bedroeg de dichtheid van het project 21 woningen per hectare.

Het project wordt onder de noemer van betaalbaar wonen opgericht. De op te richten woningen zijn beperkter in oppervlakte om de betaalbaarheid ten goede te komen, doch zeker niet onaantvaardbaar klein. Zoals eerder aangegeven is het woonuitbreidingsgebied reeds in het G.R.S. van 2004 aangeduid als te ontwikkelen zone. De grootlijnen van een evaluatie van de draagkracht werden reeds bij opmaak van het PRIAK bepaald. De infrastructurele impact op het bestaande infrastructuurweefsel wordt niet als significant aanschouwd. Het project voldoet aan de inrichtingsnoden. De noden van een groeiende bevolking zijn navenant. Het gemeentebestuur is zich hiervan bewust en investeert in de uitbouw van scholen, de oprichting van sportinfrastructuur, de optimalisatie van het wegennet...

- Overige bezwaarpunten

*Er is geen document goedkeuring van de brandweer. Men spreekt over voetweg 30 als nooduitrit maar dit is niet veilig wegens de beperkte breedte van 2m30.*

De nooduitrit heeft een breedte van 4m. De brandweerzone Vlaams-Brabant West heeft een voorwaardelijk gunstig advies afgeleverd. Het advies wordt in bijlage bij deze beslissing gevoegd. Het voorgestelde project voldoet mits naleving van de gestelde voorwaarden aan de benodigde veiligheidsvereisten.

*Het dossier is onvolledig. Alle adviezen zitten niet in de aanvraag. Er is geen gedetailleerde analyse van de negatieve effecten in de aanvraag. De impact van de gebouwen op de overstromingsgevoeligheid is niet geanalyseerd. Interleuven gebruikt de bestaande waterkaart in Vlaanderen maar moet een concrete analyse doen. In andere gemeenten zijn wadi's onvoldoende (wie zorgt voor onderhoud, wat als de wadi vol is..., de park- en speeltuinen verstoren de rust en goede luchtkwaliteit.*

Adviesvragen worden verstuurd na de bepaling tot volledigheid. Adviezen behoren m.a.w. niet tot verplichte aanvraagdocumenten. Alle decretaal vereiste adviezen werden ontvangen en worden in bijlage bij deze beslissing gevoegd. Er werd een MER screeningsnota opgemaakt waaruit afgeleid kan worden dat er geen significante nadelige milieueffecten door het project worden veroorzaakt. De impact op de watergevoeligheid van het gebied werd onderzocht via de Sirio-toepassing. Er werden infiltratieproeven doorgevoerd en er worden nog bijkomend grondwaterstanden gemonitord over een periode van een volledig kalenderjaar. De wadi's in het projectgebied werden voldoende groot gedimensioneerd, blijkt ook uit het advies van Aquafin. Park-en speeltuinen dienen in een wijk als sociaal versterkend aanzien te worden en zijn eigen aan een woonomgeving.

*Geen transparantie. Veel mensen zijn op vakantie tussen 15 juli 2024 en 15 augustus 2024. De aanvraag gebeurt net voor de verandering van het stikstofdecreet of het PRIAK. Een aantal sociaal-betalbare woningen in groot Kortenberg werd gestopt.*

*Niet alle inwoners van Meerbeek die door het project worden getroffen, werden aangeschreven. De gele affiche werd opgehangen in het midden van de voetweg.*

De openbare onderzoeken zijn gevoerd conform de voorgeschreven wetgeving met aanvangsdatum binnen een periode van 10 dagen na de volledigheid- en ontvankelijkheidsverklaring. De aanpalende eigenaars werden aangeschreven met beveligde zending. De gele affiches werden correct en tijdig aangeplakt, zoals voorgeschreven door de wetgeving. De aanvrager is vrij om het moment van aanvraag te bepalen. Er werd nog een tweede openbaar onderzoek gehouden nadat het college van burgemeester en schepenen een wijzigingsverzoek van de aanvrager heeft ingewilligd. Het tweede openbaar onderzoek vond volledig plaats buiten de schoolvakanties. Elk project dient op zichzelf beoordeeld te worden. De huidige aanvraag heeft geen samenhang met andere aanvragen die in groot Kortenberg werden geweigerd.

*De waarde van de woningen in de omliggende straten daalt. Sociale en betaalbare woningen zorgen dat de omliggende woningen geen meerwaarde hebben en verhogen de onveiligheid.*

Een waardeverlies van de woningen in de omliggende straten wordt niet gestaafd. Er is geen enkel objectief aanneembaar argument dat een eventueel waardeverlies aantoont, noch begroot. Bovendien spreekt een omgevingsvergunning zich uit over ruimtelijke argumenten waartoe het waardeverlies van een woning niet behoort.

*Er worden zadeldaken toegelaten waar dit in fase 1 niet mocht. De nieuwe woningen passen niet in de omgeving. De strakke moderne vorm van de woningen in fase 1 wordt volledig teniet gedaan door de nieuwe aanvraag met een mix an dakvormen, kris kras door elkaar met hellende daken. Er ontstaan verschillende types van woningen omheind door tuinmuren die doen denken aan getto's. Het open karakter van de huidige verkaveling wordt gewijzigd in groepswohnungen van 3,7,8 10 woningen. De bebouwing past zich geheel niet aan naar het referentiebeeld van de onmiddellijke omgeving. Het project streeft een maximalisatie van het aantal woonkavels na waardoor een groot aantal wooneenheden wordt ingepland op een al te kleine oppervlakte, hetgeen geheel niet in lijn licht met de originele visie van het project, waar de inwoners van fase 1 reeds op intekende. Het open karakter van de verkaveling wordt fundamenteel gewijzigd naar het een compacte bouw van aaneengeschakelde rijhuizen op kleine percelen, welke geenszins passen in de landelijke, open omgeving.*

De nieuwe ontwikkeling zal zowel bestaan uit woningen met plat dak als uit woningen met een zadeldak. De woningen met plat dak sluiten qua morfologie aan bij de bestaande woningen uit fase 1. De woningen met hellend dak maken de overgang naar de omliggende dorpsstraten. In samenhang met de groepen van woningen ontstaat op deze manier een mix van bouwstijlen die qua vormgeving complementair zijn en waardoor de negatieve perceptie van een uniforme, monotone sociale woonwijk wordt vermeden. Via materiaalgebruik of architecturale ingrepen kan de samenhang tussen de verscheidene typologieën nog verder versterkt worden.

*Hoe moeten de postbode en bestelwagens de huizen bereiken voor leveringen?*

Er worden 17 collectieve bezoekersparkeerplaatsen ingericht. Parkeren kan op deze plaatsen.

*Is de afbakening van de wadi's veilig voor jonge kinderen? Zullen deze geen geurhinder of problemen met insecten veroorzaken? Overlast door ratten?*

De wadi's worden ontwikkeld met beperkte diepte. De wadi's hebben een infiltratiefunctie waarbij het niet de bedoeling is dat water voorlange tijd in de wadi blijft staan. In gevallen van uitzonderlijk hevige/langdurige regenval zal de wadi zijn vertraagde infiltratiefunctie uitvoeren. Om deze reden zullen ook insecten niet tot ontwikkeling kunnen komen, moet er geen aanwezigheid van ongedierte gevreesd worden en zal er geen geurhinder zijn. De wadi's gaan op in het collectieve groenontwerp en er wordt geen afspanning voorzien. De wadi's vormen geen buitennatuurlijk gevaarelement waarbij extra veiligheidsmaatregelen opgelegd moeten worden.

*Het is niet veilig meer om kinderen op straat te laten spelen.*

Er wordt voorzien in enkele groenzones waar speelruimte is voor de kinderen.

*Privacy-schending door de oriëntering van de nieuwe woningen.*

De nieuwbouwwoningen behouden een afstand van minstens 12m achtertuinzone. Op lot 13 zal de zuidgevel van de woning enkel op het gelijkvloers gevelopeningen mogen bevatten.

*Geen betrokkenheid van omliggende bewoners. Korte bezwaarperiode.*

Op 16 juli 2024 werd een infomoment georganiseerd in het gemeentehuis van Kortenberg waarbij het project werd voorgesteld aan de aanwezigen en waar vragen konden worden gesteld of opmerkingen konden worden gegeven. Er werden twee openbare onderzoeken georganiseerd met een afzonderlijke looptijd van 30 dagen waarbinnen bezwaar kon worden ingediend. De wettelijke bezwaartermijnen van 30 dagen per openbaar onderzoek werden gerespecteerd.

*Ter Gessel fase 2 en Ter Gessel fase 3 liggen in woonlandschap volgens de visienota kernversterking. Het project is niet conform de woonlandschapscriteria. 'Wat met alle afwijkingen?'*

De visienota kernversterking spreekt zich uitdrukkelijk uit dat de woonprojecten Ter Gessel in Meerbeek en Kortenberg-West in Kortenberg, net als de overige nog niet-ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden binnen de grootgemeente, niet binnen de afbakening van de visienota vallen. Het project is m.a.w. niet ingedeeld in woonlandschap. De ontwikkeling van het project kadert binnen een specifiek doelgroepenbeleid onder de vorm van een betaalbaar wonen project. De vergunbaarheid van projecten binnen deze zones gebeurt door een toetsing aan de goede ruimtelijke ordening.

*Weinig oog voor het volkse, ontmoetingsplaatsen, cafés, bakker. De speeltuin is gericht op kinderen tot max. 9 jaar en geeft overlast in een woonwijk. Er wordt geen rekening gehouden met alle leeftijdscategorieën.*

De groenzones en parkzone geven collectieve ruimte tot ontspanning. De concrete invulling van deze zones kan nog worden vormgegeven in een aanvraag tot stedenbouwkundige handelingen. Een speeltuin binnen een woonwijk werkt sociaal versterkend. Het voorzien van handel, horeca of dergelijke zal extra verkeer, andere dan de bewoners, aantrekken en dit is niet wenselijk.

*De nutsvoorzieningen moest ik zelf betalen (aansluiting riolering, internet en gasaansluiting). De nieuwe woningen krijgen dit allemaal.*

De aanvrager draagt bij dit project evenzeer de kosten voor de aanleg van de nutsvoorzieningen, de bouwheer zal de kosten dragen om de woning aan te sluiten.

*Hinder tijdens de werken.*

De eventuele hinder die optreedt tijdens het uitvoeren van de werken dient zoveel als mogelijk beperkt te worden. Hiertoe zullen de nodige afspraken worden vastgelegd tussen de aanvrager, zijn aangestelde aannemers en de gemeente Kortenberg. De overlast die wordt veroorzaakt door uitvoering van bouw- en infrastructuurwerken zijn eigen aan de uitvoering van elk woonproject en dienen niet als onoverkomelijk worden begrepen. Bovendien zijn de werken van voorbijgaande aard en is het vanzelfsprekend dat ze in tijd worden beperkt tot de noodzakelijke termijnen. Bijkomend aan de afspraken die gemaakt zullen moeten worden met de gemeentelijke diensten, biedt het politiereglement expliciete regels m.b.t. bijvoorbeeld geluidshinder.

*Geluids- en privacyhinder door de aanleg van een pad in halfverharding dat toegang geeft tot de tuinen van de steegwoningen.*

Het pad heeft een trage doorgangsfunctie en geen verblijfsfunctie. Er is geen aanleiding om te denken dat er buitengewone hinder zal worden veroorzaakt door de aanleg van de trage wegverbinding.

*Het aangevraagde kent geen wettelijke grondslag. Het aanvraagdossier respecteert het PRIAK niet. Het PRIAK verleende akkoord voor een ontwikkeling met minstens 78 woningen op het gebied van 9ha49. Met fase 1 en huidige fase worden er slechts 50 woningen gerealiseerd. De derde fase kan niet binnen het PRIAK worden ontwikkeld, aangezien de overgangsfase voor ontwikkeling in woonreservegebieden voorbij is. Tot op heden ligt geen zulk vrijgavebesluit voor en is het opstellen van dergelijk besluit ook voor de toekomst uitgesloten, nu reeds een gemeentelijk RUP in opmaak is, waarmee het vrijgeven van het binnengebied regelrecht in strijd is. Het ter openbaar onderzoek voorliggend ontwerp strekt tot het voorzien van 28 woonkavels. Met deze aanvraag wordt dan ook een woningdichtheid van 50 kavels nagestreefd op het gebied van 9ha49, hetgeen geenszins de woningdichtheid uit de originele aanvraagnota nastreeft, onder welke voorwaarde het principiële akkoord werd verleend.*

In het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRS) ligt de voedingsbodem voor het ontwikkelen van het plangebied Ter Gessel:

"Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortenberg stelt dat het woonuitbreidingsgebied Ter Gessel een kleine relatieve reserve biedt voor overheidsinitiatief. De noodzaak om dit gebied te reserveren voor volkshuisvesting blijkt uit de deelstudie wonen:

- er is een sterke ondervertegenwoordiging van het aandeel sociale huisvesting in de kern Meerbeek
- de gemeente wenst minimaal een beperkt aantal sociale woningen per kern uit te bouwen zodat er een relatieve spreiding is van dit woningbouwtype
- het woonuitbreidingsgebiedsluit perfect aan bij de kern van Meerbeek en is gelegen nabij voorzieningen."

De gemeenteraad gaf op 5 september 2011 een positief advies voor de aanvraag tot principiële akkoord voor de aansnijding van het projectgebied:

- "het is de enige locatie waar overheidsinitiatief haalbaar is en voor dergelijke woningen kan gerealiseerd worden."



De bestendige deputatie verleende hierop een PRIAK op 21 september 2011 voor de gefaseerde ontwikkeling van het binnengebied:

- "de deputatie kan principieel instemmen met de aanvraag tot principieel akkoord voor de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied Ter Gessel te Meerbeek en verleent een principieel akkoord voor de vrijgave ervan in functie van een ontwikkeling die de woningdichtheden en inrichtingsprincipes nastreeft die in de aanvraagnota worden aangehaald. De aandacht wordt verder gevestigd op de implementatie van de bepalingen van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid, inzonderheid artikel 8. Deze bepalingen vragen de watertoets uit te voeren voor de opties genomen binnen het plangebied. Dit besluit wordt verstrekt onder voorbehoud van overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening, de overeenstemming met de bepalingen uit het (grond)en pandendecreet betreffende sociale normen en onverminderd de bestaande openbare erfdiensbaarheden."

Het aanvraagdossier respecteert het PRIAK via een gefaseerde ontwikkeling. Het PRIAK motiveert een dichtheid tussen 25-35 woningen per hectare *na te streven* in het binnengebied. Zowel in fase 1 als fase 2 wordt deze dichtheid benaderd binnen de aangesneden oppervlakte. M.a.w. verhindert de gefaseerde ontwikkeling geenszins het behalen van de vooropgestelde dichtheden in het volledige binnengebied. In tegenstelling tot wat het bezwaarpunt aanhaalt streeft de aanvraag geen dichtheid na van 50 woningen op 9ha49. Het is kortzichtig om met de 50 woningen uit fase 1 en 2 een dichtheid over het volledige binnengebied te bepalen, aangezien niet deze gehele oppervlakte al wordt aangesneden. Het aanvraagdossier toont bovendien zeer duidelijk dat de aanvrager een fase 3 voorstelt. Het PRIAK spreekt zich vervolgens uit over volgende inrichtingsprincipes: inrichting van langzame verkeersverbindingen, een differentiatie aan woontypologieën en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. Voormelde principes worden integraal vertaald in het aanvraagdossier door een kwalitatieve inpassing van meerdere trage verbindingen (o.m. het opnieuw toegankelijk maken van de westelijk voetweg 30), een verscheidenheid aan typologieën (o.m. hellende daken, platte daken, gesloten, halfopen en open morfologieën...) en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein (o.m. parkzone, rust- en speelzone, wadi's, parkeerplaatsen voor bezoekers...). De principes van het PRIAK worden dus opgevolgd. Dat het woonreservedecreet een ontwikkeling van de derde fase binnen het PRIAK door de korte overgangsregeling onmogelijk heeft gemaakt, doet hier geen afbreuk aan. Een aansnijding van het gebied voor fase 3 behoort perfect tot de wetmatige mogelijkheden, zij het binnen een procedure met vrijgavebesluit. Een vrijgavebesluit kan nog steeds aangevraagd worden. Het GRS laat de aansnijding toe en de scopingnota van het RUP Kernversterking spreekt zich uitdrukkelijk uit dat de woonprojecten Ter Gessel in Meerbeek en Kortenberg-West in Kortenberg, net als de overige nog niet-ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden binnen de grootgemeente, niet binnen de afbakening van de scopingnota vallen. Het project is m.a.w. niet ingedeeld in woonlandschap.

*Het mag duidelijk zijn dat het ter openbaar onderzoek voorliggend ontwerp volledig in strijd is met de doelstellingen zoals vastgelegd in de BGO en de startnota van het toekomstige RUP Kernversterking, nu het ontwerp een grootschalige ontwikkeling nastreeft met een hoog aantal haakse woningen in gesloten verband en niet aan de straatzijde gelegen. Elk vrijgavebesluit dat het binnengebied zou vrijgeven in functie van dergelijk ontwerp is volstrekt onwettig.*

De bezwaarindiener stelt dat een derde fase van het woonproject strijdig is met (voorwaarden uit) het RUP Kernversterking.

Dit bezwaarpunt is onjuist. In de visienota kernversterking en de scopingnota van het RUP Kernversterking wordt expliciet opgenomen dat het binnengebied Ter Gessel niet binnen het afbakeningsgebied van het RUP wordt opgenomen, waardoor een strijdigheid hiermee onmogelijk is:

"Binnen de gemeente staan enkele projecten in de steigers of op stapel, waaraan reeds een planningsproces voorafging. Belangrijk is aan te geven dat deze projecten tot ontwikkeling kunnen komen los van de bepalingen binnen de zoneringskaart, in zoverre het gaat over projecten die door de overheid worden gebouwd. Bijgevolg gelden de beperkingen op de toegelaten woonverdichting niet voor bv. projecten van sociale woningbouw, projecten waarover een overeenkomst met de overheid is gesloten over specifieke doelgroepen en/of prijzen en die kaderen in het woonbeleid, projecten met integratie van een substantieel aandeel gemeenschapsvoorzieningen met overeenkomst met de overheid, gesubsidieerde projecten voor ouderenwoningen en zo verder. Hier zal de gemeente uiteraard steeds de goede ruimtelijke ordening toepassen in haar afwegingen omtrent de toelaatbare woonverdichting. Momenteel zijn er in de gemeente 2 zulke projecten lopende: het woonproject Kortenberg-West en het woonproject 'Ter Gessel' in Meerbeek. Deze zijn daarom uit de afbakening gehouden. Ook de nog niet ontwikkelde Woonuitbreidingsgebieden zijn niet opgenomen in de afbakening omdat deze niet voorzien zijn voor private ontwikkeling." (visienota kernversterking p.60/65)

*Het rooilijnplan voldoet niet aan artikel 12 § 2 gemeentewegendecreet en is dus niet vergunbaar. Het plan bevat geen namen van de eigenaars van de getroffen percelen.*

Het aanvraagdossier bevat een rooilijnplan met vermelding van de namen van alle betrokken percelen: BA\_Aanleg wegenis Ter Gessel\_X\_Rooilijn Plan verlegging gemeentewegen\_V3. Het plan maakte deel uit van het aanvraagdossier dat werd voorgelegd aan de gemeenteraad. Het bezwaar is foutief en wordt niet bijgetreden.

- Mobiliteit

De bezwaarpunten die betrekking hebben op het mobiliteitsaspect werden beoordeeld door de gemeentelijke mobiliteitsdienst. De bezwarenbehandeling omvat de behandeling van de bezwaren uit het eerste en het tweede openbare onderzoek:

Algemeen

1. *Tijdens de uiteenzetting ( Interleuven en gemeente Kortenberg ) op 16 juli 2024 maakt Interleuven kenbaar dat er een uitgebreide mobiliteitstoets voor fase 2 werd uitgevoerd door de politie. Volgens verkregen informatie blijkt dit niet te kloppen en is de vraag waar Interleuven hierop doelt.*

Interleuven voerde wel degelijk een mobiliteitstoets uit, deze is publiek beschikbaar. Een tweede, aangepaste mobiliteitstoets werd opgemaakt in augustus 2024. Deze laatste versie werd als volledig en kwalitatief beoordeeld door de administratie en maakt o.a. gebruik van betrouwbare verkeerstellingen aangeleverd door politiezone Herko.

2. *Pal naast onze tuin worden wadi's aangelegd en stel me reeds de vraag hoe het onderhoud hiervan zal geschieden. Als ik nu kijk naar het onderhoud van de voetwegen, gelegen in zowel fase 1 en 2 kan ik zeggen erbarmelijk.*

De wadi's en diens onderhoud worden overgedragen aan de gemeente Kortenberg na definitieve oplevering van het project.

Ook het onderhoud van de voetwegen is ten laste van de gemeente Kortenberg en niet van de bouwheer (Interleuven) aangezien de desbetreffende voetwegen openbaar domein zijn. De gemeente Kortenberg heeft een beleidsplan trage wegen, waarin het jaarlijks onderhouden van bestaande trage wegen als actie werd opgenomen en ook zo wordt uitgevoerd door de gemeentelijke groendienst. Tot slot kunnen inwoners slecht onderhouden trage wegen ook zelf melden aan de gemeente Kortenberg via de verschillende meldingsprocedures (telefonisch, via mail, via het meldingsformulier).

3. *Het STOP-principe is een onrealistisch uitgangspunt in huidig Meerbeek. Dat betekent dat men ervan uitgaat dat men in Ter Gessel II voor wat verplaatsingen betreft in laatste instantie de auto zal gebruiken. De realiteit in Meerbeek laat niet toe dat men voor één nieuw te bouwen wijk het STOP-principe hanteert, terwijl men dat voor de omliggende straten en wijken niet doet of niet kan doen. Er zijn praktische redenen waarom men in Meerbeek bij verplaatsingen zo vaak de auto gebruikt:*

Het STOP principe is één van de belangrijkste uitgangspunten van het regionaal en lokaal mobiliteitsbeleid en wordt ook zo benoemd in het geactualiseerde lokaal mobiliteitsplan van de gemeente Kortenberg, derhalve is het van toepassing op het hele grondgebied van Kortenberg, inclusief Meerbeek. Het STOP principe houdt ook in dat men de auto niet verbiedt, maar ontraadt waar mogelijk door zoveel mogelijk alternatieve, duurzame vervoersmiddelen te faciliteren. Dat laatste gebeurt in het voorliggende projectplan door de aanleg en uitbreiding van zachte doorsteken die de Dorpsstraat met de Alfons Dewitstraat verbindt voor voetgangers en fietsers, door het plaatsen van fietsenstallingen voor zowel bewoners als bezoekers en door het integreren van een deelwagen op de site.

- a. *Ons dorp heeft een basisschool, een apotheek en een supermarkt. Maar, daar houdt het dan ook op. Quasi niemand werkt in Meerbeek en een minderheid werkt in één van de omliggende gemeenten. Het werk, middelbare scholen, winkels, ziekenhuizen, de meeste sportclubs.. men vindt ze allemaal kilometers buiten het dorp.*

Dit bezwaar heeft geen betrekking op de projectsite, maar op het stimuleren van een modal shift bij alle inwoners van Meerbeek.

- b. *De infrastructuur is niet gunstig voor voetgangers en fietsers (pagina 7 en 9 in mobiliteitstoets door Interleuven opgemaakt).*

Dit bezwaar heeft geen betrekking op de projectsite, maar op openbaar domein aanpalend aan de projectsite, waarvan de gemeente Kortenberg wegbeheerder is. De aanleg van bijkomende zebrapaden rondom de projectsite is wenselijk en exacte locaties worden door de gemeente Kortenberg geanalyseerd en uitgevoerd eens de projectsite wordt gerealiseerd. Bovendien zorgt de komst van de zachte doorsteken doorheen Ter Gessel II er juist voor dat fietsers en voetgangers zich veiliger tussen de Dorpsstraat en Alfons Dewitstraat kunnen verplaatsen.

- c. *Het aanbod van het openbaar vervoer is beperkt en onbetrouwbaar.*

Dit bezwaar is ongegrond. Er is een kwaliteitsvol openbaar vervoeraanbod in Meerbeek, en dit omwille van verschillende redenen:

- Het busnetwerk werd in 2024 geoptimaliseerd en lijnen 351 en 651 werden vervangen door lijn 91. Het aanbod naar de belangrijkste aantrekkingspolen en herkomstbestemmingsgebieden wordt geborgd dankzij de schoolbussen 516, 521 (Kortenberg-Heverlee) en 530 (Zaventem-Kortenberg), en vooral lijn 91 (Leuven- Zaventem luchthaven)
- Voldoende frequentie: zo rijdt lijn 91 elke 30min. op weekdays en om het uur in het weekend.
- Verschillende bushaltes zijn gelegen op wandelafstand van de site: Meerbeek Gemeentehuis (350m), Meerbeek Goedestraat (350m), Meerbeek Dorpsstraat.
- Voor klachten en meldingen m.b.t. stiptheid van het openbaar vervoer, dienen gebruikers zich te richten tot De Lijn, die verantwoordelijk is voor een degelijke dienstverlening. De gemeente verzamelt eveneens alle klachten die binnenkomen en legt deze voor aan De Lijn. Het schrappen van de ritten is vooral door personeelstekort bij onderaannemer Keolis (Staca), maar zou in de loop van de maand oktober 2024 moeten opgelost zijn. De administratie volgt dit nauw verder op.

- d. *Ten slotte nog te vermelden dat het gebrek aan capaciteit in de lokale basisschool De Boemerang ook extra autoverkeer teweeg zal brengen, omdat ouders noodgedwongen zullen zijn hun kinderen elders naar school te laten gaan.*

Dit bezwaar heeft geen betrekking op de projectsite, maar op de capaciteit van de lokale basisschool. Bovendien is de dichtstbijzijnde, alternatieve basisschool De Nogensprong in Everberg gelegen op 'slechts' 1,3 km van Meerbeek centrum, wat nog steeds een acceptabele fietsafstand is met en voor jonge kinderen.

*Dit alles is nu eenmaal de dagelijks realiteit in Meerbeek. Kortom, Meerbeek is qua verplaatsingen Kessel-Lo niet. Je kunt bijgevolg niet zo maar op stel en sprong zeggen: "we bouwen hier een STOP-wijk en de betrokken mensen zullen de auto wel achterwege laten". Dergelijke aanpak negeert volledig de realiteit in ons dorp. Noch Interleuven, noch de gemeente Kortenberg kan afdwingen dat in de bestaande lokale context de mensen die gaan wonen in Ter Gessel II minder auto's zullen hebben en minder autoverplaatsingen zullen maken. Ook niet als men in de nieuwe wijk het aantal parkeerplaatsen beperkt.*

Het aantal parkeerplaatsen werd t.o.v. de eerste versie verhoogd van 36 tot 47 autoparkeerplaatsen (vijfde projectinhoudversie), waarvan:

- 10 private plaatsen op privaat domein, ingeplant bij loten 15 tot 24.
- 18 private parkeerplaatsen in de parkeerhaven, waarvan 1 plaats voor elektrische voertuigen. De gemeente Kortenberg legt in haar voorwaarden op dat deze ene plaats voorbehouden voor elektrische voertuigen dient vervangen te worden door een gewone parkeerplaats.
- 17 collectieve bezoekersplaatsen, waaronder 1 plaats voor autodelen en 3 plaatsen voor elektrische voertuigen. De gemeente Kortenberg legt in haar voorwaarden op dat het 4 i.p.v. 3 parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen dienen te zijn. Het is aangewezen de 4 bezoekersparkeerplaatsen voor elektrische voertuigen te clusteren en er hiervoor 2 duo-laadpalen worden voorzien. Bovendien dienen alle bezoekersplaatsen voorzien te zijn van een potentiële aansluiting (kabelgoten en bekabeling) voor laadinfrastructuur in functie van de toekomstige vraag.

- 2 (collectieve) parkeerplaatsen voor mindervaliden waarbij wordt aangeraden een andere dimensionering te hanteren, en nog geen belijning of signalisatie te voorzien van in het begin (deze kan later aangebracht worden als een aanvraag door bewoner(s) wordt ingediend).

Het aantal plaatsen is bovendien conform de parkeernormen van de gemeente Kortenberg:

- De Visienota kernversterking stelt dat er per ééngezinwoning 1 parkeerplaats voor wagens moet worden voorzien. Vanaf 6 wooneenheden dient er per woning 0,33 extra parkeerplaatsen voor bezoekers te worden voorzien.
- Toegepast op het project zijn er 28 private autoparkeerplaatsen te voorzien en  $28 \times 0,33 = 9,24$ , afgerond 10 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dus in totaal 38 plaatsen.
- Het project voorziet dus meer parkeerplaatsen (47) – namelijk 9 extra plaatsen - dan wat de parkeerverordening (38) oplegt.

*U vermeldt in het document 'impactscore stikstof mobiliteit' dat de impactscore van het project onder de drempelwaarde van 1% blijft omdat er geen 2.337 lichte voertuigen per dag en 317 zware voertuigen zullen zijn tijdens het project (worst-case scenario), maar u houdt enkel rekening met fase 2 die 28 eensgezinswoningen behelst en niet de toekomstige fase waar nog eens 26 extra woningen zullen bijkomen.*

Het voorwerp van de aanvraag betreft inderdaad enkel fase 2 met 28 eengezinswoningen. De latere fase kan nog niet in rekening gebracht worden aangezien er door de inwerkingtreding van het woonreserveredecreet, voordat er een aansnijding zou kunnen gebeuren, eerst een vrijgavebesluit verkregen moet worden alvorens dit eventueel aangesneden kan worden. Echter blijkt uit de aangeleverde gegevens dat, mocht er een gelijkaardige dichtheid gerealiseerd worden, men nog ruim onder de drempelwaarde blijft.

#### Voetweg 30

1. *Advies brandweer: we vinden geen document over een goedkeuring van de brandweer op dit project. Men spreekt ook over voetweg 30 als 'nood uitrit', maar ook dit is niet veilig wegens de beperkte breedte (2,3 m). Er staat trouwens ook een elektriciteitskast waardoor de voetweg 30 verboden is voor zwaar verkeer.*

In de vijfde projectversie is er nog steeds sprake van de voetweg 30 via de Dorpsstraat als nooduitrit, ter hoogte van de steegwoningen.

De hoofdtoegang tot de site loopt via Moeyshof en Jacobshof. De steegwoningen (loten 15 tot 24) zijn ontsloten via de te verbreden voetweg die aansluit op de interne wegenis van het project. Gemotoriseerd verkeer dient de steegwoningen (loten 15 tot 24) te bereiken via Moeyshof – Jacobshof – 'voetweg 30', en niet via Dorpsstraat – voetweg 30. De breedte van de wegenis in de vijfde projectversie tot aan de steegwoning nr. 28/lot 24 bedraagt 4 meter, inclusief overrijdbare beddingen: dat is voldoende voor hulpvoertuigen.

*Er is ons beloofd dat er in de tweede fase een speelpleintje ging komen voor de kinderen en dat de projectontwikkelaar ook ging zorgen voor de aanleg van voetweg 30, ter verduidelijking, voetweg 30 die tegen onze verkaveling ligt, diegene die niet over een naambord beschikt en niet de parallelle voetweg 30 met naambord langs het bosje. In Ter Gessel fase 2 is er zelfs geen sprake meer van deze voetweg 30. Waar is de procedure voor de wijziging hiervan?*

De bestaande voetweg 30 wordt deels behouden – namelijk tussen Dorpsstraat en de steegwoning nr. 28/lot 24 - en het noordelijke deel van de voetweg wordt verlegd aangezien het nu door een reeds bebouwde kavel loopt. De verlegging loopt via het westelijke deel van de voetweg.

De procedure voor het verleggen van de voetweg werd correct gevolgd, overeenkomstig artikel 12. §2. van het gemeentewegendecreet en binnen de procedure van de omgevingsvergunning opgenomen. Hiervoor werd een ontwerp van rooilijnplan opgemaakt.

*Voetweg 30 wordt plots een straat voor bepaalde bewoners. Waar blijft de beloofde heraanleg van voetweg 30 zodat de kinderen van de wijk veilig naar de Dorpsstraat kunnen om de bus te nemen ?*

De ontsluitingsweg voor loten 15 tot 24 hanteert het principe van gemengd verkeer. Een aangepaste weginrichting (bv. andere verharding dan degene op de toegangsweg aanpalend

aan Moeyshof/Jacobshof) en voldoende groenstroken dwingt het principe van gemengd verkeer af.

#### Parkeren

1. *Familieleden, kennissen, vrienden (opgroeïende kinderen van "fase 1 en fase 2") dienen maar uit te zoeken waar ze hun wagen gaan parkeren. Jacobshof, een straat die officieel te smal is en er wettelijk geen voertuigen mogen parkeren, kent al een belasting doch is vandaag nog zeker leefbaar.*
2. *Er worden slechts 36 parkeerplaatsen voorzien in de nieuwe verkaveling met 28 woningen. Tijdens het infomoment werd gezegd dat dit overeenkomt met één wagen per huishouden + 0,3 voor bezoekers. Ik weet niet op wat die cijfers gebaseerd zijn, maar in fase 1 zijn er amper woningen waar men over slechts één wagen beschikt. En dat zal in fase 2 - waar de minimumleeftijd 18 jaar en de maximumleeftijd 50 jaar mag bedragen op het moment van de inschrijving - niet anders zijn. De wijk zal voornamelijk (jonge) gezinnen met kinderen aantrekken. Nagenoeg elk twee-oudergezin telt minstens twee wagens. En aangezien de kopers hun woning pas na 20 jaar mogen verkopen om te voorkomen dat ze een boete moeten betalen, zullen verschillende gezinnen op termijn kinderen van 20 jaar en ouder tellen. Die kinderen kopen op die leeftijd ook een wagen, waardoor er nog meer wagens per huishouden zullen zijn. En dat is ook nodig in Meerbeek. Op één winkel en een beperkt aantal vrijetijds mogelijkheden na is er in deze Kortenbergse deelgemeente geen aanbod. Dat betekent dat voor tal van hobby's uitgeweken moet worden naar Kortenberg of één van de omliggende gemeenten. Gezinnen met twee kinderen zijn haast genoodzaakt om over twee wagens te beschikken. Tijdens het infomoment werd gezegd dat wie intekent op het project op voorhand weet dat de norm één wagen per huishouden is. Ik vraag me af hoeveel kandidaat-kopers hier rekening mee zullen houden. Resultaat? De nu al te smalle Jacobshof en Moeyshof (omdat beide straten te smal zijn mag er in principe niet op straat geparkeerd worden) zullen vol met geparkeerde wagens komen te staan. En dat terwijl het verkeer - inclusief de vuilniswagens - door beide straten moet rijden. Dat zorgt zonder twijfel voor problemen en beschadigde wagens. Als teruggekeerd wordt naar het oorspronkelijke ontwerp met een oprit voor elke woning verdwijnt deze problematiek.*
3. *Hulpdiensten: ik heb het advies van de brandweer gelezen. Daarin staat dat geparkeerde wagens op de toegangsweg beperkt moeten worden. Aangezien het project in fase 2 over veel te weinig parkeerplaatsen zal beschikken, is de kans bijzonder reëel dat er in Jacobshof en Moeyshof meer geparkeerde wagens op straat zullen staan. En nogmaals: beide straten zijn te smal waardoor er eigenlijk zelfs geen wagen op straat mag staan. Dat vormt dus een bedreiging voor de vlotte doorgang van de hulpdiensten.*
4. *De praktijk in de wijk Ter Gessel toont aan dat het huidige aantal parkings nu reeds ontoereikend is en zeker niet een toekomstige belasting bijkomend aankan. Het project voorziet geen enkele oprit aan de woningen en stelt hierbij een parkeerhaven voor met 36 parkeerplaatsen. Gezien de aannames van 1,3 auto's per gezin de realiteit niet evenaren, waardoor het gebrek aan parkeerplaatsen voor parkeeroverlast zal zorgen.*
5. *De parkeervoorzieningen worden fundamenteel verminderd op basis van foutieve aannames.*
6. *De straten in onze wijk zijn heel smal. Als er visite is bij mensen staat de straat al snel vol. Nu gebeurt het al regelmatig dat we heen en weer moeten om uit onze parkeerplaats te komen. Met nog eens 28 woningen erbij en maar 9 extra bezoekers zullen de straten van Ter Gessel nog voller staan. Ook zullen de 28 parkeerplaatsen voor de woningen niet volstaan aangezien er een heel aantal mensen een 2<sup>de</sup> auto zullen hebben met als gevolg dat er geen bezoekers plaatsen zullen zijn.*
7. *Ook zijn er te weinig parkeerplaatsen voorzien waardoor er weer meer geparkeerd gaat worden in de nu al volgeparkeerde straten in het centrum van Meerbeek. Wanneer men zou vasthouden aan de voorziene, ontoereikende 36 parkeerplaatsen, gaan er onvermijdelijk auto's van Ter Gessel II buiten de voorziene parkeerhaven geparkeerd worden. Dat gaat uiteraard zo dicht mogelijk bij de parkeerhaven (toegang tot de wijk) gebeuren en dus in volgorde eerst in Jacobshof en Moeyshof, dan in Ter Gessel en vervolgens Alfons Dewitstraat en Burgemeester Van Kelfstraat.*
8. *De veronderstelling dat er slechts 1,3 auto's per woning zullen zijn is wel van toepassing in een stedelijke omgeving zoals Leuven, Brussel, Antwerpen en Gent, dit is Meerbeek, een "slaapgemeente". Dus zal er rond de wijk een bijkomend parkeerprobleem optreden. Men onderkent duidelijk dat het hier in eerste instantie gaat om het hanteren van een gemeentelijke norm, en niet om een feitelijke appreciatie van de reële parkeerbehoefte.*
9. *Het doel van het project is een zone zonder wagen te creëren, met een beperking van slechts 1 wagen per eenheid +0,3 wagen voor de bezoeker. Een van de argumenten is dat het dichtbij*

*het centrum van Meerbeek is. En dat het gemakkelijk bereikbaar is. Maar het project heeft een Mobiscore van 6,7 waardoor mensen andere vervoersmogelijkheden moeten zoeken. Hierbij merken we wel op dat het meest recente mobiliteitsplan van De Lijn leidt tot de halvering van het aantal bussen dat de gemeente zal bedienen. Ook is de score 1,3 niet realistisch, gezien een groot aantal bewoners wel 2 wagens per gezin hebben. En ook in sommige perioden meer bezoek krijgen (tijdens feestdagen-verjaardagen-feestelijke gelegenheden), waardoor er extra verkeer kan zijn in de naburige straten. Waardoor de buurt meer belast wordt.*

10. *Zoals eerder vermeld, zijn wij ervan overtuigd dat het STOP-principe in de praktijk niet zal werken en dat daarom de parkeerbehoefte groter zal zijn in de Mobiliteitstoets vermeld.*
11. *Als we vandaag concreet gaan kijken naar het aantal bewoners-auto's per huis in de straten Jacobshof en Moeyshof (Ter Gessel Fase I) dan komen we op een gemiddelde van 1,5. Hierbij is het gemiddelde bij mensen die een koopwoning hebben 1,75 en mensen die een huurwoning hebben ongeveer 1,1. Het profiel voor de mensen die aanspraak kunnen maken op een woning in Ter Gessel II is gelijkaardig aan dat van de inwoners in Ter Gessel Fase I. Het is bijgevolg redelijk om te veronderstellen dat we voor de bepaling van het aantal bewoner-auto's een gewogen som kunnen hanteren voor Ter Gessel Fase II, gebaseerd op de cijfers van Ter Gessel I:  $(21 \times 1,75) + (7 \times 1,1) = 44,45$ . Met andere woorden: voor de bewoners heb je minstens 44 parkeerplaatsen nodig en niet 28. Als we hier het bezoekersaantal van 0,3 hanteren (8 auto's) komen we op een totaal aantal voorziene parkeerplaatsen van  $44 + 8 = 52$  en niet 36. Er gaat in realiteit dus een tekort zijn van minstens 16 parkeerplaatsen. We zeggen "minstens" 16 plaatsen, want vandaag zien we al in Ter Gessel Fase I twee feiten:
  - a. *Nu reeds parkeren bewoners en bezoekers van Jacobshof tijdens de week in sommige omstandigheden in Ter Gessel. Er staan met andere woorden nu reeds regelmatig auto's geparkeerd op Ter Gessel.*
  - b. *Vooral in het weekend geven familiebijeenkomsten en feestjes aanleiding tot het vol geparkeerd zijn van de straten Jacobshof, Moeyshof en Ter Gessel.**

*Daarnaast, indien de kinderen van de bewoners de leeftijd hebben bereikt waarop ook zij met de auto mogen rijden, gaat het aantal auto's nog omhoog. Bovendien moeten we vaststellen dat met de opkomst van elektrische auto's het niet langer alleen draait om parkeerplaatsen, maar ook om laadplaatsen. Welke balans gaat men in het project hanteren tussen klassieke parkeerplaatsen en laadplaatsen? Of gaat men kiezen om – geheel in de geest van duurzame mobiliteit – alle parkeerplaatsen van een laadpaal te voorzien?*

*Hoe dan ook gaat het een onderschatting van het aantal parkeerplaatsen naar alle waarschijnlijkheid op termijn ook een probleem geven voor wat elektrisch laden betreft.*
12. *Als gevolg van een in de actuele context van Meerbeek verkeerdelijk gestoelde modal shift, wordt in eerste instantie het aantal benodigde parkeerplaatsen onderschat, wat tot een verkeersinfarct zal leiden in het huidige Ter Gessel I-gebied en bij uitbreiding in de aanpalende straten.*
13. *De nieuwe versie van de Mobiliteitstoets is ontgoochelend. Het ware transparanter geweest om de redenering te verkondigen die aan de basis van dit project lag en nog steeds ligt: "we willen een zo groot mogelijk aantal woningen bouwen. We beseffen dat 28 woningen op deze drassige site qua afwatering een te groot aantal is. Om het probleem van de afwatering op te lossen reduceren we drastisch de verharding en dit betekent dat er aanzienlijk minder ruimte blijft voor wegen en parking. We kunnen niet anders dan het aantal parkeerplaatsen zo laag houden en al het verkeer door Ter Gessel I sturen, of we gaan qua afwatering nooit de toelating krijgen om 28 woningen te bouwen."*

De voorziene parkeercapaciteit is voldoende omwille van vier redenen.

A. Aangepaste inplanting parkeerplaatsen in ontwerpplan

De mobiliteitstoets stelt dat in totaal 47 parkeerplaatsen worden voorzien met een aangepaste inplanting, nl.: 10 private parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien, naast 18 private parkeerplaatsen in de parkeerhaven.

- 10 private plaatsen op privaat domein, ingepland bij loten 15 tot 24.
- 18 private parkeerplaatsen in de parkeerhaven, waarvan 1 plaats voor elektrische voertuigen. De gemeente Kortenberg legt in haar voorwaarden op dat deze ene plaats voorbehouden voor elektrische voertuigen dient vervangen te worden door een gewone parkeerplaats.
- 17 collectieve bezoekersplaatsen, waaronder 1 plaats voor autodelen en 3 plaatsen voor elektrische voertuigen. De gemeente Kortenberg legt in haar voorwaarden op dat het 4 i.p.v. 3 parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen dienen te zijn.

Het is aangewezen de 4 bezoekersparkeerplaatsen voor elektrische voertuigen te clusteren en er hiervoor 2 duo-laadpalen worden voorzien. Bovendien dienen alle bezoekersplaatsen voorzien te zijn van een potentiële aansluiting (kabelgoten en bekabeling) voor laadinfrastructuur in functie van de toekomstige vraag.

- 2 (collectieve) parkeerplaatsen voor mindervaliden waarbij wordt aangeraden een andere dimensionering te hanteren, en nog geen belijning of signalisatie te voorzien van in het begin (deze kan later aangebracht worden als een aanvraag door bewoner(s) wordt ingediend).

**B. Aantal plaatsen bedraagt meer dan wat de Visienota kernversterking oplegt**

Het aantal plaatsen is bovendien conform de parkeernormen van de gemeente Kortenberg:

- De Visienota kernversterking stelt dat er per ééngezinswoning 1 parkeerplaats voor wagens moet worden voorzien. Vanaf 6 wooneenheden dient er per woning 0,33 extra parkeerplaatsen voor bezoekers te worden voorzien.
- Toegepast op het project zijn er 28 private autoparkeerplaatsen te voorzien en  $28 \times 0,33 = 9,24$ , afgerond 10 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dus in totaal 38 plaatsen.
- Het project voorziet dus meer parkeerplaatsen (47 in totaal) – namelijk 9 extra plaatsen – dan wat de Visienota kernversterking (38) oplegt.

**C. Parkeercapaciteit ligt hoger dan de berekende parkeerbehoefte**

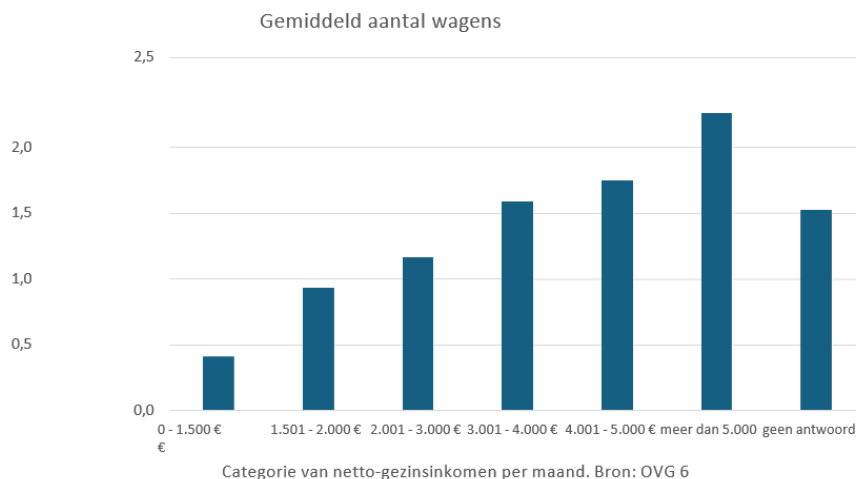
In de mobiliteitstoets wordt een correcte berekening gemaakt van de parkeerbehoefte op basis van kencijfers. Volgens de kencijfers wordt de parkeerbehoefte geschat op een parking met 44 autoparkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers. Het project voldoet hieraan door te voorzien in 47 parkeerplaatsen, dus 3 parkeerplaatsen meer dan de ingeschatte parkeerbehoefte.

- Beoordeling mobiliteitstoets: De berekening is correct en het wordt positief bevonden dat men kencijfers hanteert die van toepassing zijn op Kortenberg (1,29)

i.p.v. het Vlaamse gemiddelde (1,16 wagens per huishouden). Volgens de cijfers over wagenbezit in provincies.incijfers.be waren in 2022 in Kortenberg 10.779 wagens bij 8.352 huishoudens, dus 1,29 auto's per gezin. Volgens de kencijfers moeten dus 37 parkeerplaatsen worden voorzien voor bewoners. Voor bezoekers wordt 0,25 bezoekersplaatsen per wooneenheid gehanteerd. Dit leidt tot 7 parkeerplaatsen voor bezoekers.

**D. Lager wagenbezit bij sociale woningen**

7 van de 28 woningen zijn sociale woningen. Uit onderzoeken blijkt dat voor sociale woningen het gemiddelde wagenbezit per gezin lager ligt dan het Vlaamse gemiddelde (Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag 6). De ingeschatte parkeerbehoefte van 44 parkeerplaatsen ligt mogelijks bijgevolg lager.



Concluderend is er geen risico op afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving gegeven de verhoging van het totale aantal parkeerplaatsen (47) t.o.v. de eerste aanvraag (36), het voorzien van voldoende private plaatsen (10 private plaatsen op privaat domein aanvullend met de 18 private plaatsen in de parkeerhaven), het voorzien van een totale parkeercapaciteit

(47) die hoger ligt dan wat de parkeerverordening oplegt (38), en tot slot het feit dat de parkeercapaciteit (47) de parkeerbehoefte (44) overstijgt, waarbij kan aangenomen worden dat de berekende parkeerbehoefte mogelijks overschat werd doordat het wagenbezit bij sociale woningen lager ligt dan het gemiddelde wagenbezit.

#### Verkeersafwikkeling/verplaatsingen per dag

1. *Tijdens het infomoment werd er gezegd dat de nieuwe verkaveling maximaal 76 extra verplaatsingen per dag zal creëren. In de nieuwe aanvraag wordt vermeld dat de nieuwe verkaveling maximaal 110 verplaatsingen per dag zal creëren. Dat lijkt ons zwaar onderschat. Stel dat we per huishouden 1,5 wagens tellen (en dat is volgens ons nog ruim onderschat), komt dit neer op 42 wagens voor de 28 woningen. Als al die bewoners 's ochtends naar hun werkplek rijden en 's avonds weer naar huis komen, tellen we al 84 verplaatsingen. Neem er nog eens de hobby's van de vele kinderen in de wijk bij en je komt al snel aan gemiddeld 150 verplaatsingen per dag. En dan worden andere bewegingen zoals wagens van bpost en de verschillende koerierbedrijven er nog niet bijgeteld. 28 nieuwe woningen betekent namelijk ook een pak meer bewegingen van bestelwagens met pakjes die aan huis geleverd worden. Als de wijk langs twee kanten ontsloten zou worden, zou de hinder al een pak minder groot zijn. We wonen in een wijk vol jonge gezinnen met heel wat kinderen, die regelmatig veilig op straat spelen. Dat zal volledig verdwijnen. Indien het niet mogelijk is om de tweede aansluiting op de Alfons Dewitstraat te maken, is een ontsluiting via de Dorpsstraat een ideaal alternatief.  
In die straat ligt niet langer een school, terwijl dat in de Alfons Dewitstraat wel het geval is. Die straat trekt dus heel wat fietsende kinderen aan, waardoor de in- en uitgang van de wijk een gevaarlijk punt zal worden wanneer al het verkeer via die weg gestuurd zal worden.*
2. *Elf jaar geleden was er sprake van een tweede aansluiting van Jacobshof en Moeyshof op de Alfons Dewitstraat. Hierdoor zou de wijk dus op twee plekken ontsloten worden. Nu blijkt dat dat niet langer het geval is, maar dat al het verkeer via de reeds bestaande aansluiting van de Alfons Dewitstraat naar de wijk zal moeten. We voelen ons hierdoor bedrogen, want zo werd het project nooit voorgesteld. Tijdens het infomoment haalde men aan dat de visie elf jaar na de eerste plannen veranderd is, maar volgens ons is dit gewoon het gevolg van het feit dat een deel van de gronden in fase 3 nog niet verworven werd en de tweede ontsluiting van de wijk via de Alfons Dewitstraat hierdoor niet mogelijk is. En dat zal dus voor een pak meer verkeer in onze wijk zorgen. Eerst het zware werfverkeer en nadien de vele wagens van de nieuwe woningen. We betreuren dat wij hiervan de dupe zijn.*
3. *Er is dagelijks overlast door te snel rijdend sluipverkeer in het centrum van Meerbeek. Straten zoals Alfons Dewitstraat, Schoonaardestraat, Dorpsstraat en Sint-Antoniussstraat zullen hier zeker onder lijden. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat er vanuit fase 1 dagelijks 76 autoverplaatsingen zijn met een piek van 7 auto's per uur. Echter, als u tussen 8.00 en 9.30 uur tijdens een schoolperiode in de Alfons Dewitstraat of Schoonaardestraat kijkt, zult u zien dat er meer dan 7 auto's tijdens piekmomenten zijn. U zegt niet wanneer (welk uur) jullie dat getest hebben en ook niet of het al dan niet in een piekmoment plaats vond. We zullen zelfs door het extra plan meer voertuigen per dag moeten verwerken. En zijn daar helemaal niet op voorzien.*
4. *In de verkavelingsvergunning waarop de inwoners ( fase1 ) hebben ingetekend wordt de verkeersafhandeling gezien in samenhang met de volgende fase van ontwikkeling, met name op basis van 2 ontsluitingen via de Alfons Dewitstraat.*
5. *Slechts 1 toegang tot de wijk(en) voorzien is qua veiligheid onverantwoord, bij een incident of werkzaamheden aan de ene toegangsweg is heel de wijk niet bereikbaar....  
Het volume van de straten in fase1 Jacobshof, Moeyshof en Ter Gessel zal toenemen en dit is niet in verhouding met de straatcapaciteit, gezien er nu al geen minimum doorgang van drie meter is.*
6. *Het totaal aantal woningen dat via Ter Gessel naar de Alfons Dewitstraat zal gaan is niet evenredig met het aantal woningen dat via fase 3 naar de Alfons Dewitstraat zal gaan. Ter Gessels huidige aantal woningen is 24 + 6 nog te bebouwen kavels = 30 + 28 nieuwe woningen fase 2 komt dit op een aantal van 58 woningen dat via ons wordt ontsloten.  
Een beter verdeling zou zijn dat er ook een ontsluiting via de dorpstraat zou komen. Waarin er 21 woningen via de Dorpsstraat worden geleid, 36 via Ter Gessel en 32 woningen via fase 3.*
7. *Als neveneffect van het tekort aan parking gaan er tevens extra verplaatsingen zijn:*
  - a. *Bewoners/bezoekers van Ter Gessel I en II die rondrijden om parkeerplek te zoeken*
  - b. *Bewoners van Ter Gessel II die eerst boodschappen, zware spullen of mensen afzetten aan de parkeerhaven en vervolgens parking gaan zoeken*
  - c. *Bewoners die hun auto niet konden opladen, verplaatsen nogmaals hun auto naar een laadplaats in de parkeerhaven*



8. *Wat de beschouwingen omtrent verkeersintensiteit/verkeersgeneratie betreft, vinden wij dat de mobiliteitstoets twee gebrekkige uitgangspunten heeft:*

- a. *Voor wat de verplaatsingen betreft, kijkt men uitsluitend naar de impact op de straten rond Ter Gessel Fase I en Fase II en niet naar de straten van de betrokken wijken zelf. Concreet: men beschouwt de Alfons Dewitstraat en de Dorpsstraat, maar niet de verplaatsingen in de straten Ter Gessel, Jacobshof en Moeyshof.*

Gezien het beperkte genererende verkeer van het project (max. 10 autobewegingen tijdens ochtend- en avondspits) en de ruime voldoende restcapaciteit in de omliggende staten zijn de gehanteerde cijfers in de mobiliteitstoets toch voldoende om een beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten ter hoogte van de plansite.

- b. *Voor de parkeerplaatsen kijkt men alleen naar de impact op Ter Gessel Fase II en niet naar de impact in de rondom liggende straten.*

Bij analyse van de parkeercapaciteit (47) blijkt dat deze tegemoet komt aan de werkelijke parkeerbehoefte (44) van toekomstige bewoners en bezoekers en dat er daarom geen afwenteling van de parkeerdruk op Jacobshof, Moeyshof en Ter Gessel zal zijn.

*We zijn er echter van overtuigd dat een correcte inschatting van de toekomstige mobiliteitssituatie vraagt dat men alle elementen bekijkt en de wederzijdse inwerking van die elementen op elkaar.*

9. *In de mobiliteitstoets redeneert men dat gezien het "gering aantal verplaatsingen" gegenereerd door de nieuwe wijk en gezien de grote restcapaciteit in straten als de Alfons Dewitstraat en de Dorpsstraat, er geen probleem is voor wat de verkeersgeneratie betreft. Die restcapaciteit is voor de Alfons Dewitstraat en de Dorpsstraat dermate groot dat ze inderdaad door Interleuven vergeten verplaatsingen die wij hier vermelden ook kunnen opvangen in de straten rond Ter Gessel I. Dat klopt. Maar het doet niets af aan de vaststelling dat het project problematisch is voor de straten Ter Gessel, Jacobshof en Moeyshof. De straat Ter Gessel bedient heden 24 huizen. In die straat wordt weldra 1 huis afgewerkt en is er daarnaast nog plaats voor nog 4 andere huizen. Met het voorziene project Ter Gessel II komen er nog eens 28 huizen bij, wat het totaal op 57 huizen brengt. Al het verkeer van die 57 huizen moet langs Ter Gessel, een straat die nauwelijks 5 meter breedte smal te noemen is, zeker indien men de toenemende dimensies van nieuwe auto's in acht neemt, alsook de aangehaalde veelvuldige verplaatsingen met bestelwagens. Een tweede belofde aansluiting op de Alfons Dewitstraat komt er in dit projectplan niet zodat al het verkeer door Ter Gessel gaat en bijgevolg ook door Jacobshof en Moeyshof.*
10. *Er wordt geen rekening gehouden met bestelwagenverplaatsingen van de Post en de koerierdiensten. In onze wijk komen bovendien quasi dagelijks grootouders die naar hier rijden met de auto, de kleinkinderen van school komen halen en vervolgens babysitten tot de ouders thuis zijn. Verder wordt er geen rekening gehouden met leveringen door supermarkten, leveringen door Hello Fresh en poets hulpen die met de auto komen omdat de bereikbaarheid met de bus zo slecht is. Dat alles betreft hier verplaatsingen die je bezwaarlijk "bezoek" kunt noemen. Het zijn stelselmatige verplaatsingen om diensten te verlenen hier in de wijk. Daarmee is totaal geen rekening gehouden in de studie.*

#### A. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van dit project is aanvaardbaar als men hierop de ritdistributie toepast. De administratie herrekenende de verkeersgeneratie en nam een hogere norm voor woning gerelateerde autoverplaatsingen per dag. Het OVG (2023) stelt nl. dat Vlamingen zich gemiddeld 2,74 keer per dag verplaatsen. Rekening houdend met 91 inwoners (volgens Mober-richtlijnen rekenen we 3,29 inwoners per ééngewoning groter dan 125 m<sup>2</sup> oppervlakte x 28 woningen) resulteert dit in 249 verplaatsingen (91 x 2,74). Rekening houdend met de modal split, impliceert dit met de wagen in totaal ca. 131 verplaatsingen (ca. 65 inrijdend C ca. 65 uitrijdend) per dag. Dit cijfer ligt hoger dan wat berekend werd in de mobiliteitstoets (110 autoverplaatsingen gebaseerd op 2,29 woning gerelateerde verplaatsingen per dag).

Maar deze verplaatsingen gebeuren niet allemaal op hetzelfde tijdstip. Daarvoor dienen we

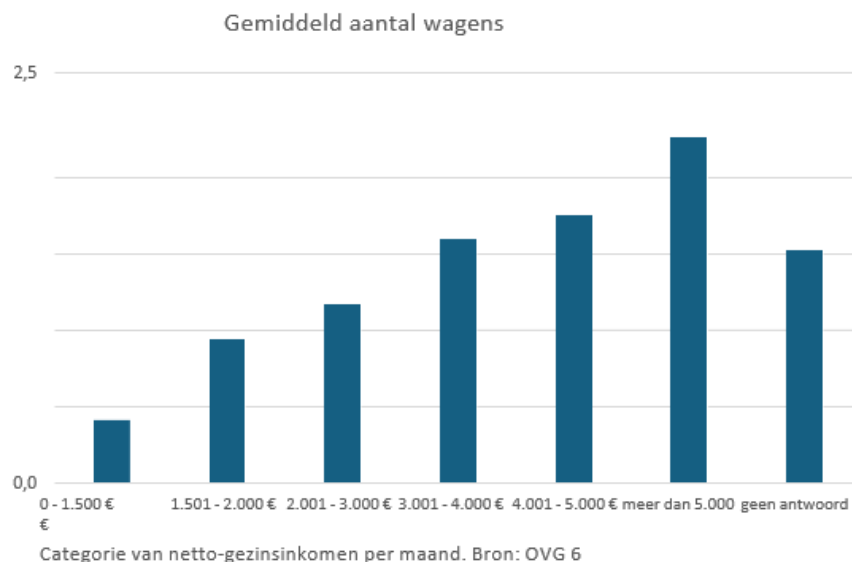
ritdistributie toe te passen volgens kencijfers van het 'Richtlijnenboek. Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER'. Op de drukste tijdstippen (avondspits (13,8%) en ochtendspits (15,9%)), wordt geschat dat het projectverkeer telkens 10 extra autobewegingen zal genereren: 10 uitrijdende autobewegingen tussen 7 en 8 uur en 10 inrijdende autobewegingen tussen 16 en 17 uur. Dit is een aanvaardbare 'extra' verkeersgeneratie, zelfs voor een 'smalle straat' als Ter Gessel.

### Besluit

Ofschoon de mobiliteitstoets een onderschatting (verplaatsingsgedrag 2,29) hanteert van het aantal autoverplaatsingen per dag, zal na herberekening (verplaatsingsgedrag 2,74) de verkeersgeneratie nog steeds aanvaardbaar zijn. Des te meer omdat het autobezit bij sociale woningen lager ligt dan het Vlaams gemiddelde (zie punt B).

### B. Verkeersgeneratie ligt lager door lager autobezit bij sociale woningen

De modal split is één gegeven, maar men dient ook rekening te houden met het wagenbezit. Uit onderzoeken blijkt dat voor sociale woningen het gemiddelde wagenbezit per gezin lager ligt dan het Vlaamse gemiddelde (Bron: OVG 6). In dit opzicht kan een lager aantal verplaatsingen – zoals gehanteerd in de mobiliteitstoets – enigszins verantwoord worden. Bovendien genieten bewoners van sociale woningen meestal van het sociaal tarief voor gebruik van openbaar vervoer gegeven hun lagere inkomens. De aanname is dan ook dat het aandeel busgebruikers hoger ligt voor bewoners van de projectsite omwille van het profiel van sommige bewoners.



### C. Verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de tweede versie van de mobiliteitstoets werd positief beoordeeld, o.a. voor de manier waarop men de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling berekende. De berekening is namelijk gebaseerd op meerdere en actuele verkeersstellingen op verschillende tijdstippen, afkomstig van Telraam (2023), telslangen (2022) en data van politiezone Herko (2022-2023). De verkeersafwikkeling voor zowel de Alfons Dewitstraat als de Dorpsstraat wordt berekend door de intensiteiten (huidig + toekomstig omwille van projectverkeer) af te zetten tegenover de beschikbare capaciteit van de weg. Als de restcapaciteit minder dan 30% bedraagt, is er risico op congestieproblemen. Volgens de mobiliteitstoets bedraagt de restcapaciteit nog steeds 63% op het drukste moment (avondspits, noordelijke richting op Dorpsstraat) bij verhoogde verkeersgeneratie door Ter Gessel II.

- 30% restcapaciteit of hoger: er zal geen of weinig congestie optreden
- 30% a 10% restcapaciteit: het weggedeelte zal op bepaalde momenten congestie hebben, bijvoorbeeld tijdens de spits
- 10% restcapaciteit of minder: er zal structurele filevorming optreden.

In de mobiliteitstoets wordt volgende berekening (restcapaciteiten op de Dorpsstraat en op de Alfons Dewitstraat voor en na de realisatie van het woonproject) weergegeven:

Straat	Richting	Periode	Bestaand wegverkeer (pae/u)	Project- verkeer (pae/u)	Totaal wegverkeer (pae/u)	Wegcap. (pae/u)	Huidige restcap.	Nieuw restcap.
Dorpsstraat	Noord	OSP	80	9	89	400	80%	78%
		ASP	144	8	152	400	64%	62%
	Zuid	OSP	186	9	195	400	54%	51%
		ASP	104	8	112	400	74%	72%
Alfons Dewitstraat	Noord	OSP	12	9	21	250	95%	92%
		ASP	53	8	61	250	79%	76%
	Zuid	OSP	25	9	34	250	90%	87%
		ASP	37	8	45	250	85%	82%

Ofschoon de berekeningswijze van de verkeersafwikkeling positief werd beoordeeld, deed de administratie een herberekening waarbij we hogere en dus strengere cijfers hanteerden om zo het worst case scenario inzichtelijk te maken op het drukste moment (avondspits, noordelijke richting, Dorpsstraat), nl.:

- Verhoging van het aantal autoverplaatsingen per dag en dus een hogere toekomstige verkeersgeneratie (projectverkeer) · 10 i.p.v. 9 bijkomend projectverkeer pae/u tijdens avondspits.
- Verlaging van de wegcapaciteit van de Dorpsstraat van 400 pae/u naar 250 pae/u.
- Herberekening voor avondspits, noordelijke richting, Dorpsstraat:  $149/250 = 40\%$  restcapaciteit op het drukste moment.

Zelfs na herberekening, blijkt dat de restcapaciteit op zowel de Alfons Dewitstraat als de Dorpsstraat ruim voldoende is om een vlotte doorstroming te garanderen: op geen enkel tijdstip wordt een restcapaciteit van 30% benaderd. In een worst case scenario, na herberekening, bedraagt de restcapaciteit nog steeds 40 %.

#### Verkeersveiligheid Ter Gessel en omgeving

1. *We merken op dat het meest recente mobiliteitsplan van De Lijn leidt tot een halvering van het aantal bussen dat de gemeente zal bedienen. De mobiliteitsscore van 1,3 is niet realistisch, gezien veel gezinnen twee auto's bezitten. Fase 2 bevindt zich niet in een stedelijk gebied waar mensen geen auto's hebben, maar in een landelijk gebied. De straten Alfons Dewitstraat, Jacobshof en Moeyshof zullen een toename van het autoverkeer ervaren, wat niet in verhouding staat tot de capaciteit van deze smalle wegen. Ook de bewoners van de sociale woningen zullen deze straten moeten gebruiken om hun eigen parkeerplaatsen te bereiken. We begrijpen niet waarom er geen extra toegang is voorzien, bijvoorbeeld via de Dorpsstraat.*
2. *De mobiliteit is voor mij ook een pijnpunt, enerzijds voor het verkeer en de veiligheid in de omgeving en de bereikbaarheid (en de veiligheid) van de wijk zelf. Dat er maar 7 wagens per uur bijkomen is een utopie. Het woon-werk-schoolverkeer speelt zich af in een kort tijdsbestek van 1 à 1,5 uur - zeker 's morgens. De Alfons Dewitstraat richting school (Oost) is in deze periode afgesloten zodat alle auto's door de smalle Cludtsstraat moeten ( waar geen voetpad is), richting West gaat het wat beter, tot de laatste 100 m voor de Schoonaardestraat, die gebruikt wordt als parkeerzone voor de werknemers van de bedrijfjes in de Schoonaardestraat - er zijn geen invoegzones.*

In principe zal de routetoedeling van het projectverkeer gespreid verlopen en niet geconcentreerd worden op één route. Autoverplaatsingen tijdens de schoolspits, op het moment dat de schoolstraat van kracht is, zijn niet allemaal geconcentreerd via de Constant Cludtsstraat: een deel van de verplaatsingen zal via Alfons Dewitstraat – Schoonaardestraat verlopen. Het parkeerprobleem in de Schoonaardestraat wordt bekeken en indien nodig aangepakt door de mobiliteitsdienst.

3. *Alfons De Witstraat is voor een deel schoolstraat en fietsstraat geworden mede om de kinderen veilig naar hun school te kunnen laten rijden met hun fiets. Dit zal in het gedrang komen en de onveiligheid groter maken bij maar 1 ontsluiting.*
4. *Alfons Dewitstraat, Jacobshof en Moeyshof: het volume van de wagens gaat vermeerderen en dit is niet in verhouding met de straatcapaciteit. De straten zijn nu al erg smal. Ook de bewoners van de sociale woningen zullen deze wegen moeten gebruiken om naar hun eigen parking te rijden. We begrijpen niet waarom jullie geen extra toegang voorzien hebben, zoals bv. via de Dorpsstraat.*
5. *Alfons Dewitstraat is voor een deel een schoolstraat en fietsstraat geworden mede om de kinderen veilig naar hun school te kunnen laten rijden met hun fiets. Dit zal in het gedrang komen en de onveiligheid groter maken.*
6. *De gebruikte aannames van de aanvrager zijn niet specifiek voor de gemeente Meerbeek en te algemeen om de conclusies van de mobiliteitsstudie te onderbouwen. Het volume gaat alleen maar vermeerderen en de lus zorgt voor een beperkte zichtbaarheid, beiden hebben een zeer negatieve impact op de verkeersveiligheid. Ik ben de eerste bewoner en zelfs toen heeft het werfverkeer al gezorgd voor een blijvende beschadiging aan de putten van vuil en proper water. Kaders zijn verzakt, zitten nu scheef en te diep in de grond en waardoor een volledige afsluiting niet meer mogelijk is.*
7. *Vuilsophaling wordt gecentraliseerd wat met zich meebrengt dat de gezamenlijke ophaling zo goed als voor onze deur zal plaatsvinden (Jacobshof 11). Al het verkeer dient zowel door Jacobshof alsook Moeyshof te gaan.*
8. *Met een straatbreedte van nauwelijks 5 meter krijg je dus dat iedereen die zich met de auto verplaatst tussen al die geparkeerde voertuigen moet laveren. Dat kan niet anders dan tot versturende en onveilige situaties leiden:*
  - a. *Foutparkeerders die opritten blokkeren*
  - b. *Vuilsophaling die nauwelijks of niet hun ronde kunnen doen*
  - c. *Veiligheidsdiensten die niet vlot ter plekke geraken*
  - d. *Kinderen die niet langer veilig op straat kunnen spelen*
  - e. *Gemeentelijke straten- en rioolreinigers die hun werk niet langer kunnen doen (afwatering)*
  - Zie ook antwoord m.b.t. verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling. De verkeersgeneratie van het project is beperkt als men kijkt naar de ritdistributie.
  - Eventuele doorstromingshinder door geparkeerde wagens in Moeyshof/Jacobshof/Ter Gessel dient in de toekomst van nabij opgevolgd te worden, en kan verholpen worden door te werken met afgebakende parkeervakken.
  - Verschillende toegangswegen voor gemotoriseerd verkeer via zowel Dorpsstraat als Moeyshof/Jacobshof zijn niet wenselijk gegeven de potentiële conflicten die dan zouden ontstaan op de interne wegen van de site tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer. Zeker gegeven het gemengde karakter van de site. Het is verkeersveiliger om één duidelijke toegangsweg via Moeyshof en Jacobshof te voorzien. Bovendien is gebleken dat de verkeersgeneratie van het project beperkt is, en dat er daarom geen congestieproblemen te verwachten vallen in Moeyshof en Jacobshof.

#### Wurfverkeer

1. *Wat met het werfverkeer? Aanbreng van zware materialen, kranen, grondaanvoer, etc... langs de smalle straten van de woonwijk, waar kinderen iedere ochtend moeten gaan manoeuvreren tussen het werfverkeer. De inwoners die moeten gaan werken en waarbij hun oprit zal geblokkeerd zijn. Het werfverkeer dat voortvloeit uit de bouw Ter Gessel II wordt nergens vermeld. Het moet gedurende anderhalf jaar allemaal doorheen de straten Ter Gessel, Jacobshof en/of Moeyshof.*

De exacte modaliteiten van het werftransport, waaronder venstertijden – dit zijn tijdssloten waartussen zwaar verkeer toegelaten is -, eventuele omleidingen, signalisatie en veiligheidsmaatregelen worden per bouwfase tussen de gemeente Kortenberg, bouwheer en (onder)aannemers onderling besproken vooraleer men effectief start met de werken. Daarbij zijn

de uitgangspunten dat de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt blijft (ontsluiting voornamelijk langs Dorpsstraat), dat de werken worden uitgevoerd tijdens kantooruren en op weekdays en dat zwaar verkeer wordt geweerd tijdens de schoolspits. Tijdens de werken is er bovendien steeds een aanspreekpunt beschikbaar voor vragen en meldingen. Tijdens de verschillende fases van de werken wordt ook uitgebreid gecommuniceerd naar omwonenden over de contactpersonen, timing, eventuele hinder, en flankerende maatregelen die worden genomen tijdens de werfasen.

2. *Mocht er uiteindelijk een aangepaste verkaveling doorgaan pleiten wij ook voor een bouwweg vanuit de Dorpsstraat om te voorkomen dat al het bouw materiaal en grote vrachtwagens niet via de smalle straten van Ter Gessel worden geleid wat ook voor onveilige situaties kan leiden tijdens het naar school gaan van de kinderen.*

Deze suggestie geniet de voorkeur. De ontsluiting voor werftransport wordt via de Dorpsstraat nader bekeken met de gemeente Kortenberg, bouwheer en (onder)aannemers in functie van praktische haalbaarheid.

## Wegenis

1. *De ter openbaar onderzoek voorliggende aanvraag tot wegenis is niet vergunbaar. Het mag duidelijk zijn dat de aangevraagde wegenis de aanleg van een nieuwe, publieke weg behelst, die aldus onder het toepassingsgebied behoort van het Gemeentewegendecreet. Dit maakt dat voor het aanleggen van deze wegenis een voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad nodig is. Dergelijke goedkeuring kan op heden echter geenszins worden verleend, nu artikel 12, §2 Gemeentewegendecreet bepaalt: "§ 2. In afwijking van artikel 11 kan de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg met overeenkomstige toepassing van artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning opgenomen worden in een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, voor zover die wijziging past in het kader van de realisatie van de bestemming van de gronden. Die mogelijkheid geldt voor zover het aanvraagdossier een ontwerp van rooilijnplan bevat dat voldoet aan de bij en krachtens dit decreet gestelde eisen op het vlak van de vorm en inhoud van gemeentelijke rooilijnplannen of voor zover het een grafisch plan met aanduiding van de op te heffen rooilijn bevat." (eigen onderlijning). De eisen die het gemeentewegendecreet stelt op het vlak van vorm en inhoud van de gemeentelijke rooilijnplannen worden vermeld.*

*In artikel 16 §2 van het gemeentewegendecreet: "§ 2. Het gemeentelijk rooilijnplan bevat minstens de volgende elementen:*

*1° de actuele en toekomstige rooilijn van de gemeenteweg;*

*2° de kadastrale vermelding van de sectie, de nummers en de oppervlakte van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen;*

*3° de naam van de eigenaars van de getroffen kadastrale percelen en onroerende goederen volgens kadastrale gegevens of andere gegevens die voor het gemeentebestuur beschikbaar zijn."*

*Uit de gegevens die zichtbaar zijn op het inzage loket, blijkt duidelijk dat de ter openbaar onderzoek voorliggende aanvraag geen rooilijnplan bevat dat aan de vereisten van artikel 12 §2 van het Gemeentewegendecreet beantwoordt, nu er in ieder geval geen plan is dat de naam van de eigenaars van de getroffen kadastrale percelen bevat.*

*Daarbij dient ook gewezen te worden op het feit dat de discretionaire bevoegdheid van de gemeenten beperkt is inzake de beslissingen inzake de zaak der wegen, nu steeds rekening gehouden dient te worden met de hogere regelgeving. De gemeente oordeelt niet geheel autonoom, zij moet rekening houden met de hogere doelstellingen die de decreetgever heeft vooropgesteld. Deze doelstelling is onder andere te vinden in artikel 3 van het Gemeentewegendecreet, dat luidt als volgt:*

*"Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.*

*Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:*

*1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;*

*2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op*

*recreatief als op functioneel vlak.” (eigen aanduiding)*

*En tevens in artikel 4 van het Gemeentewegendecreet, dat luidt als volgt:*

*”Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:*

*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;*

*3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;*

*4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;*

*5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.” (eigen aanduiding)*

*Dit zijn de doelstellingen waarbinnen de gemeenten hun bevoegdheid moeten uitoefenen. Het is in casu ondenkbaar dat de gemeenteraad tot de besluitvorming zou komen dat de aangevraagde wegenis past binnen deze doelstellingen. Zo wordt een maximalistisch project nagestreefd van maar liefst 28 woonentiteiten, die allen dienen te ontsluiten langsheen één smalle toegangsweg, die geenszins is aangepast voor het veilig fietsverkeer of voetgangersverkeer. De veiligheid van de zwakke weggebruiker wordt niet in overweging genomen doorheen dit project. Er wordt voorzien in smalle wegen, zonder fietspaden of aangeduide fietsstroken. Wel wordt voorzien in een tweerichtingsverkeer op deze smalle wegen en een gemengd gebruik.*

*Het gebrek aan enige maatregel om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te garanderen, maakt dat het ontwerp niet in overeenstemming met de doelstellingen van het Gemeentewegendecreet kan worden geacht.*

*De ter openbaar onderzoek voorliggende aanvraag kan niet worden vergund, nu de noodzakelijke voorafgaandelijke goedkeuring van de gemeenteraad niet kan worden verleend.*

De aanvraag voldoet wel aan de vormvereisten van het gemeentewegendecreet. Het plan in het omgevingsloket gekend als "BA\_Aanleg wegenis Ter Gessel\_X\_Rooilijn Plan verlegging gemeentewegen\_V3" bevat de vereiste gegevens zoals bepaald door artikel 16 van het gemeentewegendecreet.

De verlegging van de voetweg 30 is een verbetering voor de hele omgeving, daar deze reeds jaar en dag doodloopt op een bebouwd perceel dat grenst aan de Alfons Dewitstraat en door deze woning zou lopen en niet aansluit op de bestaande wegenis van het Jacobshof en het Moeyshof, wat met deze aanvraag ongedaan wordt gemaakt.

Hierdoor kan afgeleid worden dat deze verlegging van de voetweg een verbetering teweeg zal brengen in het kader van het algemeen belang.

De veiligheid van voetgangers en fietsers op de interne wegenis wordt gewaarborgd dankzij het principe van gemengd verkeer en door de inrichting van het wegbeeld.

De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is laag en de intensiteiten zijn beperkt. Op geen enkele plaats op de projectsite is het mogelijk om sneller dan 30 km/u te rijden gegeven de vele draaibewegingen en groenstroken. De rechtlijnigheid van de weg is daarenboven ook beperkt. Intensiteiten van gemotoriseerd verkeer liggen laag voor de hele projectsite en worden geschat op 131 pae/etmaal.

Een deel van de voetweg die voorzien wordt tussen Moeyshof en Dorpsstraat zal eveneens het autoverkeer ontsluiten. De 10 aanpalende percelen worden namelijk voorzien van een parkeerplaats op eigen terrein. Gegeven de lage verkeersintensiteiten – minder dan de helft van de parkeerplaatsen ontsluit op deze weg – is het principe van gemengd verkeer aanvaardbaar.

Bij snelheden lager of gelijk aan 30 km/u en bij intensiteiten lager dan 2500 pae/etmaal, zijn volgens het afwegingskader van het Vademecum Fietsvoorzieningen (p. 21) geen extra maatregelen nodig om de fietsveiligheid te waarborgen (bv. fietspad of fietsstroken), en dienen fietsers zich te mengen met gemotoriseerd verkeer op het wegdek.

In de ontwikkeling wordt daarenboven extra aandacht besteed aan de voetganger door het

creëren van interne, zachte verbindingen doorheen de site. Tegenover de eerste aanvraag werd de breedte van de trage weg aangepast en wordt nu voldaan aan de minimumbreedte volgens de richtlijnen van de voet- en wandelpaden van 2,00m.

### **M.e.r.**

Bij toepassing van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 dient er voor de aanvraag een project-MER-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-MER-besluit, 10b stadsontwikkeling). Aan het aanvraagdossier werd een MER-screening toegevoegd. De mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en er is gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt ingegaan op de disciplines mobiliteit, bodem, watersysteem, luchtkwaliteit, geluid en trillingen, biodiversiteit, zware ongevallen of rampen en licht of straling. De aanvraag motiveert uitvoerig de mogelijke impact van de ontwikkeling en de maatregelen die er voor moeten zorgen dat er geen significant negatief effect wordt veroorzaakt. De screeningsnota omvat tal van milderende maatregelen die de effecten tot een aanvaardbaar niveau herleiden. Er wordt vastgesteld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten, er op basis van de gegevens in de aanvraag geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten. Bijgevolg moet er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport worden opgemaakt.

### **Adviezen**

In toepassing van art. 35 en 36 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27/11/2015 betreffende de uitvoering van het omgevingsvergunningendecreet dd. 25/04/2014 werden adviezen opgevraagd bij de betrokken adviesinstanties.

Gecoro	gunstig
Dienst infrastructuurprojecten	Voorwaardelijk gunstig
Dienst mobiliteit	Voorwaardelijk gunstig
Agentschap Natuur en Bos	ongunstig
Aquafin	Voorwaardelijk gunstig
Brandweerzone Vlaams-Brabant West	Voorwaardelijk gunstig
Provincie Vlaams-Brabant dienst waterlopen	Voorwaardelijk gunstig
Proximus	Gunstig
De Watergroep	Voorwaardelijk gunstig
VMM	Geen advies
Wyre	Voorwaardelijk gunstig
Fluvius	Voorwaardelijk gunstig

De ontvangen adviezen zijn bijgevoegd in bijlage II van deze vergunning.

### **Beslissing gemeenteraad inzake gemeentewegen**

Het artikel 31 van het decreet omgevingsvergunning voorziet dat als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, de gemeenteraad hierover moet beslissen.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

De gemeenteraad heeft in zitting van 4 november 2024 het volgende beslist:

Het tracé, de plannen, het typedwarsprofiel en de uitrusting der wegen, zoals voorgesteld in het dossier worden goedgekeurd onder volgende voorwaarden:

#### Artikel 1:

Er dient voldaan te worden aan het advies van de dienst Mobiliteit.

Er dient voldaan te worden aan het hydraulisch en technisch advies van Aquafin.

Er dient voldaan te worden aan het advies van Fluvius.

Er dient voldaan te worden aan het advies van De Watergroep.

Er dient voldaan te worden aan het advies van Wyre.

Er dient voldaan te worden aan het advies van Proximus.

Er dient voldaan te worden aan het advies van de dienst waterlopen van de Provincie.

De voorwaarden, opgelegd in het verslag van de Brandweerzone Vlaams-Brabant West, dienen integraal nageleefd te worden.

#### Artikel 2:

2.1: Alle werken die door de nutsmaatschappijen dienen uitgevoerd te worden dienen op de kosten van de aanvrager te worden uitgevoerd.

2.2: Er dient openbare verlichting voorzien te worden. Het type van het toestel openbare verlichting, de plaats van inplanting van de verlichtingspunten en het aantal ervan, zal door de gemeente, in samenspraak met de elektriciteitsmaatschappij bepaald worden.

2.3: De kosten voor keuringen en proeven zijn ten laste van de opdrachtgever.

#### Artikel 3:

Vooraleer de werken starten, zal de opdrachtgever een coördinatievergadering beleggen waarop relevante betrokken partijen worden uitgenodigd. Het gemeentebestuur stelt voor de vergadering een lokaal ter beschikking. De gemeente wordt nadien ook uitgenodigd op elke werfvergadering. Om deze degelijk te kunnen volgen, wensen zij de nodige documenten, zoals het uitvoeringsdossier en het individueel en gemeenschappelijk werkprogramma van de verschillende aannemers tijdig te ontvangen.

#### Artikel 4:

4.1: Aan de grond – tracé wegenis en de groenzones ter creatie van 22 bouwlotten met de aanleg van nieuwe wegenis en aanhorigheden, het gedeeltelijk verleggen van voetweg nr.30 en het ontbossen van een perceel, Ter Gessel ZN, 3078 Meerbeek die zijn weergegeven op het rooilijnplan en die later gratis worden overgedragen aan het openbaar domein en gemeentelijke eigendom mogen geen enkele rechten worden toegekend en dienen vrij en onbelast te zijn, behoudens uitdrukkelijke goedkeuring van de gemeente.

4.2: Alle kosten die gemaakt dienen te worden voor de eigendomsoverdrachten (notariskosten, dossierkosten,...) zullen gedragen worden door de aanvrager.

#### Artikel 5:

De nodige straatnaamborden en verkeerssignalisatie dienen op kosten en door de zorgen van de opdrachtgever aangebracht, volgens de richtlijnen van de overheid.

#### Artikel 6:

De wegeniswerken mogen niet uitgevoerd worden alvorens een regelmatige omgevingsvergunning werd afgeleverd.

#### Artikel 7:

Overeenkomstig artikel 77 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning wordt verplicht een financiële waarborg bij lasten in natura opgelegd. Een waarborg voor de goede uitvoering van infrastructuurwerken, zijnde wegenis, omgevingswerken en riolering. Het bedrag van de borg is gelijk aan 100 % van de kostprijs voor de uitvoering van deze infrastructuurwerken inclusief btw. Voorafgaand aan de uitvoering maakt de ontwikkelaar een gedetailleerde meetstaat over waarin de geraamde kostprijs exclusief btw van de infrastructuurwerken wordt vermeld.

De waarborg voor deze aanvraag bedraagt 737 073,27 euro, vermeerderd met de kosten van de nutsmaatschappijen. De waarborg moet gesteld worden binnen een termijn van drie maanden te rekenen van de afgifte van de vergunning, waarvan geen afstand is gedaan. De gemeenteraad machtigt het college van burgemeester en schepenen te oordelen over een eventuele vermindering van de dekking tot een niveau dat aanvaardbaar is voor de financiële toestand van de begunstigde van de vergunning. De waarborg mag niet kleiner zijn dan de helft van de geraamde kosten van de lasten. Tot zekerheid van de goede uitvoering van de werkzaamheden is de ontwikkelaar ertoe gehouden om voorafgaand aan elke uitvoering deze financiële waarborg te verrichten via een overschrijving op de Deposito- en Consignatiekas of bij een (bank)instelling van zijn keuze en hiervan het schriftelijk bewijs te leveren aan het college van burgemeester en schepenen.

#### Artikel 8:

De aanleg, de inboet en het onderhoud van de groenzones dient te gebeuren volgens het standaardbestek 205 versie 4.1 alsook versie 4.1a voor groenaanleg. De opdrachtgever blijft 2 jaar na oplevering van de aanplant verantwoordelijk voor het onderhoud van de omgevingsaanleg. De opdrachtgever zal hiervoor een



onderhoudsprogramma opmaken en voorleggen ter goedkeuring aan de betrokken gemeentelijk diensten. Het tijdstip van aanplanting zal in onderling overleg besproken worden met de gemeentelijke instanties. De oplevering van de aanplanting kan onderdeel uitmaken van een aparte voorlopige oplevering.

**Artikel 9:**

9.1: Alle werken dienen uitgevoerd te worden volgens het standaardbestek 250 v. 4.1 alsook versie 4.1a voor wegenis en riolering en volgens de regels van de kunst;

9.2 De wadi's dienen een infiltratiesnelheid te bereiken van minstens 20mm/u. Alle werken en kosten hiervoor dienen door de aanvrager gedragen te worden;

De infiltratiesnelheid dient gestaafd te worden voor de voorlopige oplevering;

9.3: De werken aan de voorliggende weg dienen goedgekeurd te worden bij de voorlopige oplevering. De definitieve oplevering gebeurt 2 jaar na de voorlopige oplevering, overeenkomstig de wet op de overheidshandelingen, leveringen en diensten.

9.4: Na het beëindigen van de werken en voor de voorlopige oplevering, dienen as-built plannen aan de gemeente overgemaakt te worden, die perfect weergeven hoe de wegenis en riolering, wachtaansluitingen,... exact werden uitgevoerd. Deze worden in tweevoud in papieren versie overgemaakt, evenals digital (in format .dwg, of .dxf). Tevens dient er, volgens de richtlijnen van en binnen de termijnen opgelegd door het AGIV een conform GRB-basis-bestand afgeleverd te worden.

8.4: Bij de definitieve oplevering dient een volledig positief verslag van een camera-onderzoek gevoegd te zijn, zowel op papier als op een digitale gegevensdrager, dat aangeeft dat geen beschadigingen werden uitgevoerd. Het camera-onderzoek dient te dateren van maximum 6 maanden voor de datum van de definitieve oplevering.

**Artikel 10:**

Bij de definitieve oplevering dient het dossier m.b.t. overname wegenis door de aanvrager aan de gemeente overhandigd te worden. De kosten voor de overname van zowel de wegenis als de groenzones zijn ten laste van de aanvrager.

**Historiek**

Op 8 juni 2018 leverde het college van burgemeester en schepenen een weigering van verkavelingsvergunning af op perceel 24068A0201/00F00. De weigering werd in beroep bevestigd op 11 oktober 2018 door de bestendige deputatie (V.ME/17/21).

Op 26 juli 2023 verleende het college van burgemeester en schepenen een omgevingsvergunning voor de heraanleg van voetwegen 28, 29, 30, 32 en 62 te Meerbeek (OMV\_2023046256\_071).

Op 21 september 2011 verleende de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant een principiële akkoord voor de aansnijding van het woonuitbreidingsgebied, na voorafgaande gunstig advies van de gemeenteraad bij gemeenteraadsbeslissing op 5 september 2011.

**Beschrijving van de bouwplaats, omgeving en het project**

Het projectgebied is gelegen in deelgemeente Meerbeek, op wandelafstand van de kerk en het historische centrum. De aanvraag omvat een verkavelingsproject waarbij een zone van 12862m<sup>2</sup> wordt aangesneden ter creatie van 28 woonkavels met bijhorende wegenis en aanhorigheden. De projectzone betreft een binnengebied dat wordt ingesloten in een woonblok dat wordt gevormd door de parallel lopende Constant Cludtsstraat en Schoonaardestraat enerzijds en de Alfons Dewitstraat en Dorpsstraat anderzijds. Het binnengebied werd bij een recente ontwikkeling in 2014 reeds aangesneden met het nieuw gecreëerde Ter Gessel, het Moeyshof en het Jacobshof. Deze laatste drie straten vormden de aanzet tot fase 1 van de ontwikkeling van het binnengebied waarvan onderhavige aanvraag de tweede van drie geplande fases vormt. In een eerste fase werden 22 woonkavels gecreëerd (voor acht sociale woningen, acht bescheiden bouwkavels en 6 middelgrote kavels). De woningen binnen die verkaveling werden opgericht in een uniforme stijl met twee woonlagen onder een plat dak, onder de vorm van open, halfopen en gesloten verband). Aansluitend aan de doodlopende straten Jacobshof en Moeyshof bevindt zich momenteel een open ruimte die als weiland en akkerland in gebruik is. Huidige aanvraag voorziet in een verdere aansnijding van het binnengebied door een woonontwikkeling op deze weilanden en akkers. Centraal in de open zone bevindt zich een spontaan opgeschoten bos van beperkte omvang. Dwars doorheen het projectgebied lopen twee parallelle, gelijknamige voetwegverbindingen tussen de Dorpsstraat en de Alfons Dewitstraat (voetwegen 30). De westelijke voetweg is in praktijk niet langer volledig in gebruik aangezien de voetweg doodloopt op een woonkavel langs de Alfons Dewitstraat. Het projectgebied kent een dalend noordwaarts niveauverschil ten belope van 3m.

Huidige aanvraag voorziet in de creatie van een woonproject met nadruk op een autoluw concept. Er worden 22 woonkavels gecreëerd langsheen een nieuwe lusverbinding tussen het Jacobshof en Moeyshof. Aansluitend aan de lusverbinding worden tussen de twee voetwegen in oost-west georiënteerde kavels voorzien met oppervlaktes tussen 1a82 en 3a07. De woonkavels zijn dienstig voor de oprichting van ééngezinswoningen waarvan 7 sociale woningen en 21 betaalbare woningen. De woningen worden in groepsverband opgericht (3,4,6, 8 gekoppelde woningen). De bouwvlakken hebben breedtes van 7m minimaal tot 8m95. De tuinzones bedragen minimaal 12m.

In totaal worden 47 autoparkeerplaatsen voorzien waarvan er tien worden ingericht op woonkavels 15 tot en met 24. Loten 15-24 zijn gelegen langs en bereikbaar via voetweg 30. Deze voetweg wordt voor gemotoriseerd verkeer onderbroken door paaltjes. De voetweg is tevens dienstig als noodtoegang. Langsheen de collectieve wegenis worden 37 parkeerplaatsen voorzien waarvan er 18 voorbehouden zijn als behorende bij een woonkavel en 13 parkeerplaatsen die als bezoekersparkeerplaats worden ingericht. Er worden 3 parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen, twee parkeerplaatsen voor mindervaliden en één parkeerplaats voor een deelwagen. Centraal in de projectzone wordt een kavel voorzien voor de oprichting van een gemeenschappelijke overdekte fietsstalling met plaats voor 18 fietsen waarvan 2 buitenmaatse fietsen. Aansluitend aan de fietsstalling is er ruimte voor de inrichting van een HS-cabine. Aan de achterzijde van alle woonkavels wordt een ruimte voorzien voor de inrichting van een vrijstaand bijgebouw, voor onder meer de stalling van fietsen op het eigen perceel. De tuinzones van de woningen zijn bereikbaar via 2m brede wandelpaden die grenzen aan de achterste perceelsgrenzen.

Langsheen de Dorpsstraat wordt een lot ingericht voor de inrichting van een park- en speelzone. Dit lot heeft een oppervlakte van 11a36. Aan de noordzijde van het projectgebied wordt een groenzone ingericht met een oppervlakte van 1761,15m<sup>2</sup>. Naast de gekoppelde grachtwadi's die langsheen de westelijke voetweg worden voorzien voor de opvang van hemelwater, zal deze noordelijke groenzone ook deels worden aangewend voor de aanleg van een grote wadi. Rond de grote wadi wordt een grondwal met beperkte hoogte van 20cm aangelegd. Het tracé van de westelijke voetweg 30 wordt met de aanvraag verlegd om doorheen de groenzone en langsheen de woonkavels te worden afgeleid naar de andere voetweg.

Aan de oostkant van het projectgebied bevindt zich een spontaan opgeschoten bos. De aanvrager wenst tot ontbossing over te gaan. De ontbossing houdt een functiewijziging in daar het bos niet langer onbeheerd zal worden gelaten, maar wel in functie van een toegankelijke groene ruimte, beheerd door middel van een parkbeheerplan.

Het afvalwater van de woningen wordt aangesloten op een nieuwe DWA-leiding die aangesloten wordt op de bestaande riolering van het Moeyshof. Het bestaande hoogteverschil laat niet toe om het afvalwater gravitair af te voeren richting het Moeyshof waardoor een pompput zal worden voorzien.

Alle woningen zullen voorzien worden van een hemelwaterput voor maximaal hergebruik van opgevangen hemelwater. De overloop van de hemelwaterputten zal terechtkomen in de te voorziene wadi's. Wat betreft de woningen op percelen 1 t.e.m. 10 zal hiervoor een pomp een noodzakelijk zijn om het overloopwater naar de wadi's te kunnen afleiden. Het hemelwater dat terechtkomt op de fietsstalling, HS-cabine, parkeerplaatsen en rijweg zal via het oppervlak worden afgevoerd naar wadi's. De wadi's op openbaar domein worden aan elkaar verbonden via verlaagde geulen richting wadi 1, dewelke onder extreme omstandigheden kan overlopen in de omliggende groenzone. De grondwal zorgt er voor dat zelfs in extreme omstandigheden het water op eigen terrein zal worden gehouden. Onder de wadi's zal een grindkoffer zorgen voor een verbeterde infiltratiecapaciteit. De diepte van de wadi's bedraagt tussen 30cm en 50cm.

## **Toetsing aan de regelgeving en de ruimtelijke ordening (art. 4.3.1. § 2 VCRO)**

### Planologische context

Woongebieden zijn bestemd zijn voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving (artikel 5 van het Koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen).

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.

De aanvraag kadert in een uitvoering van de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied volgend op een principiële akkoord van de bestendige deputatie op 21 september 2011. Met het gunstige advies van de gemeenteraad in aanloop van het PRIAK op 5 september 2011 en de inmiddels gedeeltelijke uitwerking van het gefaseerde akkoord is het duidelijk dat de overheid reeds heeft beslist over de aansnijding van het gebied.

De ontwikkeling van sociale en betaalbare woningen kadert binnen het doelgroepenbeleid dat de gemeente Kortenberg voorbehouden heeft voor het woonuitbreidingsgebied. De bestemming past binnen haar planologische context.

### Wegenis

De gemeenteraad heeft in zitting van 4 november 2024 haar voorwaardelijk akkoord verklaard met het tracé, de plannen, het typedwarsprofiel en de uitrusting der wegen, zoals voorgesteld in het dossier. De integrale beslissing van de gemeenteraad wordt bij de beslissing gevoegd en maakt hier mede deel van uit.

### Watertoets

Het plangebied is niet gelegen in mogelijk overstromingsgevoelig gebied en wordt niet ingedeeld op de toekomstige risicokaarten als mogelijk risicogebied.

Alle woningen zullen voorzien moeten worden van een hemelwaterput voor maximaal hergebruik van opgevangen hemelwater. De overloop van de hemelwaterputten zal terechtkomen in de te voorziene wadi's. Wat betreft de woningen op percelen 1 t.e.m. 10 zal hiervoor een pomp noodzakelijk zijn om het overloopwater naar de wadi's te kunnen afleiden. Het hemelwater dat terechtkomt op de fietsenstalling, HS-cabine, parkeerplaatsen en rijweg zal via het oppervlak worden afgevoerd naar wadi's. De wadi's op openbaar domein worden aan elkaar verbonden via verlaagde geulen richting wadi 1, dewelke onder extreme omstandigheden kan overlopen in de omliggende groenzone. De grondwal zorgt er voor dat zelfs in extreme omstandigheden het water op eigen terrein zal worden gehouden. Onder de wadi's zal een grindkoffer zorgen voor een verbeterde infiltratiecapaciteit. De diepte van de wadi's bedraagt tussen 30cm en 50cm.

De gewestelijk hemelwaterverordening en provinciale verordening met betrekking tot de afvoer van hemelwater worden opgevolgd. De wadi's worden voldoende groot voorzien.

Infiltratieproeven hebben aangetoond dat het projectgebied weinig infiltratiegevoelig is. De aanvrager zal bij een aanvraag tot stedenbouwkundige handelingen dienen aan te tonen dat een infiltratiecapaciteit van 20mm/u kan worden bereikt, zoals ook door de gemeenteraad werd opgelegd voor de wadi's op het openbaar domein. Hiertoe dienen de wadi's minstens voorzien te worden van een grindkoffer. Indien bijkomende ingrepen noodzakelijk blijken uit bijkomende proeven, zal de aanvrager hiervoor moeten instaan.

Om geen negatieve impact te veroorzaken worden de reliëfwijzigingen beperkt in de voorschriften.

### Schaal/ruimtegebruik/dichtheid

De projectzone vindt rechtstreeks aansluiting bij een zone die binnen de visienota kernversterking en de scopingnota van het RUP Kernversterking wordt aangegeven als dorpscentrum met een maximaal aanvaardbare dichtheid van 25 woningen per hectare. De huidige aanvraag voorziet in een dichtheid van 22 woningen per hectare, wat dus in lijn ligt met het PRIAK en wat als aanvaardbaar wordt geacht in de directe omgeving. Ter vergelijking: in fase 1 bedroeg de dichtheid van het project 21 woningen per hectare.

Het project wordt onder de noemer van betaalbaar wonen opgericht. De op te richten woningen zijn beperkter in oppervlakte om de betaalbaarheid ten goede te komen, doch zeker niet onaantvaardbaar klein. Zoals eerder aangegeven is het woonuitbreidingsgebied reeds in het GRS van 2004 aangeduid als te ontwikkelen zone.

De aanvrager houdt rekening met de inrichting van collectieve ruimte dewelke toegankelijk wordt gemaakt door de optimalisatie van trage wegverbindingen. De verhouding tussen vrije, groene zone en de ingenomen zone met verhardingen en bebouwingen is aanvaardbaar. De stedenbouwkundige voorschriften zorgen er voor dat het ruimtegebruik wordt afgestemd op aanvaardbare verhouding benomen oppervlakte / vrije zone.

### Mobiliteit

Er werd een mobiliteitsbeoordeling opgemaakt door de mobiliteitsdienst van de gemeente Kortenberg. Het advies concludeert:

"Na een eerste ongunstig advies door de gemeente werd een aangepaste aanvraag opnieuw ingediend. Het voorliggend ontwerp houdt rekening met de aandachtspunten uit het eerste advies. De berekeningen en de beoordeling worden uitgebreider onderbouwd in de mobiliteitsstudie.

Met betrekking tot de verkeersgeneratie kan gesteld worden dat het gehanteerde kencijfer voor verplaatsingsgedrag lager is dan het kencijfer uit het OVG. Echter, zelfs bij verhoging valt de verkeersgeneratie voor het gemotoriseerde verkeer nog steeds binnen de grenzen van wat aanvaardbaar is. Bovendien dient bij sociale woningen veelal rekening gehouden te worden met een lager wagenaandeel.

De parkeeraantallen voor fiets en wagen zijn conform de gemeentelijke normen. De 10(extra) private parkeerplaatsen op eigen perceel zullen voorzien worden bij loten 15 tot 24, maar zijn niet weergegeven op plan. Ook de private fietsenstallingen bij elke woning zijn(nog) niet ingetekend op het plan en dienen toegevoegd te worden.

Een voorwaardelijk gunstig advies wordt voorgesteld, met volgende voorwaarden:

- De (private) fietsenstallingen (min. 3/woning) ingetekend worden op het plan en deze ruim gedimensioneerd worden (o.a. toegangspoort).
- De private parkeerplaatsen (10) aanpalend aan de zuidelijke loten ingetekend worden op het plan.
- Het is aangewezen de parkeerplaatsen met elektrische laadvoorzieningen ruimer te dimensioneren aangezien de laadpaal nog binnen het parkeervak zal komen.
- Alle bezoekersparkeerplaatsen dienen voorzien te zijn van een potentiële aansluiting (kabelgoten en bekabeling) voor laadinfrastructuur in functie van de toekomstige vraag.
- Een bestaande bezoekersparkeerplaats wordt ingericht voor elektrische voertuigen in plaats van de ingetekende private parkeerplaats voor elektrische voertuigen. Het is aangewezen de 4 bezoekersparkeerplaatsen voor elektrische voertuigen te clusteren.
- Een plan van aanpak wordt uitgewerkt voor het promoten en uitrollen van autodelen.
- De trage doorsteken tussen loten 14 en 25 met elkaar verbinden zodat een doorgang achter de percelen ontstaat.
- Zebrapaden worden voorzien parallel met de Alfons Dewitstraat en dwars over de Dorpsstraat ter hoogte van voetweg 30.
- Een aangepaste verharding die duidelijk maakt dat er sprake is van gemengd verkeer op de westelijke ontsluitingsweg naar de 10 private, aanpalende parkeerplaatsen.
- Een fietsherstelzuil te plaatsen in de buurt van de gemeenschappelijke fietsenstalling.
- Oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen te voorzien, zeker in de overdekte fietsenstalling. Omdat de stalling in praktijk vooral door bewoners zal gebruikt worden, dient deze afsluitbaar gemaakt te worden.
- Men dient eveneens voldoende ruimte te voorzien tussen de perceelsgrens en de wand van de fietsenstalling om onderhoud te kunnen garanderen.
- De dimensionering van zowel private- als publieke fietsenstalling dient ruim genoeg te zijn. Zo is er onvoldoende manoeuvreerruimte voor buitenmaatse fietsen in de collectieve fietsenstalling."

Het integrale advies wordt in bijlage bij de beslissing gevoegd, maakt er integraal deel van uit en wordt bijgetreden.

### Visueel/vormelijk

Het architecturale ontwerp wordt beoordeeld in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. De aangepaste stedenbouwkundige voorschriften bij de verkaveling bepalen deels mee het visueel vormelijke karakter van de ontwikkeling. Zo laten de voorschriften woningen toe met zowel platte daken als woningen met hellende daken. De woningen met plat dak sluiten qua morfologie aan bij de bestaande woningen uit fase 1. De woningen met hellend dak maken de overgang naar de omliggende dorpsstraten. In samenhang met de groepen van woningen ontstaat op deze manier een mix van bouwstijlen die qua vormgeving complementair zijn en waardoor de

negatieve perceptie van een uniforme, monotone sociale woonwijk wordt vermeden. Het beperkt verspringen van de bouwlijnen draagt ook aan bij aan het pluriform karakter van het geheel. Via materiaalgebruik of architecturale ingrepen kan de samenhang tussen de verscheidene typologieën verder versterkt worden. Het PRIAK beschrijft het belang van een differentiatie aan woontypologieën en een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. Er worden twee grote groen/parkzones toegevoegd aan de woonkavels zodat de nieuwe wijk ook gedeeltelijk visueel wordt gebufferd. De groen/parkzones kleden het project groen aan en zorgen voor een kwalitatieve collectieve zone. In de aanvraag wordt aan de oostzijde van het projectgebied de beboste zone toegankelijk gemaakt zodat hier een bijkomende groene link met de woonkavels wordt gecreëerd. Om de impact op de omgeving te beperken zal bij de woningen met platte daken een eventuele derde woonlaag enkel teruggetrokken opgericht kunnen worden binnen het gabarit van een zadeldak met een helling tussen 25- en 45°.

#### Cultuur – historisch

/

#### Reliëf

Het terrein ligt in een zuid-noordelijke evenwichtige daling richting de Alfons Dewitstraat met een totaal niveauverschil van 3m over de gehele diepte van het perceel. De grootste wijzigingen op reliëfgebied zullen plaatsvinden via de realisatie van de wadi's en de wegenis. Deze wijzigingen zijn louter functioneel en beperkt in hoogte/diepte. Wijzigingen aan het reliëf kunnen enkel beperkt aangebracht worden voor een nivellering ter hoogte van het bouwvlak, de noodzakelijke toegangen, het terras, de wadi's en wegenis. Elke reliëfwijziging dient gemotiveerd te worden. Deze wijzigingen dienen restrictief geïnterpreteerd te worden. Indien het hoogteverschil tussen de vloerpas en het huidige maaiveld achter de achtergevel meer dan 20cm bedraagt, dient de overbrugging van de woning naar het terras te gebeuren via een helling of trap en kan het terras niet opgehoogd worden. De collectieve paden kunnen met overgangshellingen voorzien worden om zo te kunnen aansluiten op de wegenis.

#### Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

De ontwikkeling in het binnengebied wordt op aanvaardbare afstand ingericht tot de bestaande omliggende bebouwing opdat er van privacy-hinder geen sprake is, mits de woning op lot 13 in de zuidgevel enkel op het gelijkvloers van gevelopeningen wordt voorzien. De woonwijk is er met een optimalisatie van de trage wegverbindingen op gericht om gemotoriseerd vervoer uit het gebied te weren. Het binnengebied wordt als woonerf ingericht. Met toepassing van de milderende maatregelen die worden voorgesteld in de m.e.r. screeningsnota kan de ontwikkeling zich naadloos integreren in de omgeving en kunnen de eventuele effecten die zouden optreden als louter behorende tot een woonomgeving beschouwd worden. Er kan in alle redelijkheid verwacht worden dat de realisatie van deze verkaveling niet leidt tot significante hinderaspecten en het beperken van het gebruikersgenot van de aanpalende bewoners en eigenaars.

#### Algemene conclusie

Uit voorgaande motivering kan afgeleid worden dat de aanvraag in overeenstemming is met de geldende regelgeving en de goede ruimtelijke ordening mits:

- er geen ontbossing plaatsvindt;
- er in de zuidgevel van de woning op lot 13 enkel op het gelijkvloers gevelopeningen worden voorzien;
- de adviezen van de nutsmaatschappijen, het Agentschap Natuur en Bos, de dienst waterlopen van de provincie, de brandweer, de dienst mobiliteit en de dienst infrastructuurprojecten worden gerespecteerd;
- de gemeenteraadsbeslissing van 4 november 2024 wordt gerespecteerd;
- wadi 2 voldoende groot gedimensioneerd wordt opdat er geen overstort plaatsvindt naar het openbaar domein, de wadi mag niet gekoppeld worden aan de overige wadi's.
- wijzigingen aan het reliëf enkel beperkt aangebracht worden voor een nivellering ter hoogte van het bouwvlak, de noodzakelijke toegangen, het terras, de wadi's en wegenis. Elke reliëfwijziging dient gemotiveerd te worden. Deze wijzigingen dienen restrictief geïnterpreteerd te worden. Indien het hoogteverschil tussen de vloerpas en het huidige maaiveld achter de achtergevel meer dan 20cm bedraagt, dient de overbrugging van de woning naar het terras te gebeuren via een helling of trap en kan het terras niet opgehoogd worden. De collectieve paden kunnen met overgangshellingen voorzien worden om zo te kunnen aansluiten op de wegenis.

**Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij de planologische en ruimtelijke motivering opgebouwd door de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar;**

**BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 27 NOVEMBER 2024 OM EEN GEDEELTELIJKE VERGUNNING AF TE LEVEREN:**

Het college van burgemeester en schepenen geeft de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden af aan de aanvrager, die er toe verplicht is:

1. De voorschriften in bijlage I te respecteren. Deze voorwaarden vervangen de voorgestelde voorschriften.
2. Volgende bijkomende voorwaarden en/of lasten worden opgelegd:
  - Op de perceelshoeken dienen grenspalen voorzien te worden.
  - De adviezen van de nutsmaatschappijen, het Agentschap Natuur en Bos, de dienst waterlopen van de provincie, de brandweer, de dienst mobiliteit, de dienst infrastructuurprojecten worden gerespecteerd.
  - De gemeenteraadsbeslissing van 4 november 2024 wordt gerespecteerd en de voorwaarden en lasten (zoals o.a. de bankwaarborg, kosteloze grondafstand...) moeten strikt worden nageleefd.
  - Wadi 2 dient voldoende groot gedimensioneerd te worden opdat er geen overstort plaatsvindt naar het openbaar domein, de wadi mag niet gekoppeld worden aan de overige wadi's.
  - De woning op lot 13 zal in de zuidgevel enkel op het gelijkvloers van gevelopeningen voorzien kunnen worden.
  - Wijzigingen aan het reliëf kunnen enkel beperkt aangebracht worden voor een nivellering ter hoogte van het bouwvlak, de noodzakelijke toegangen, het terras, de wadi's en wegenis. Elke reliëfwijziging dient gemotiveerd te worden. Deze wijzigingen dienen restrictief geïnterpreteerd te worden. Indien het hoogteverschil tussen de vloerpas en het huidige maaiveld achter de achtergevel meer dan 20cm bedraagt, dient de overbrugging van de woning naar het terras te gebeuren via een helling of trap en kan het terras niet opgehoogd worden. De collectieve paden kunnen met overgangshellingen voorzien worden om zo te kunnen aansluiten op de wegenis.
  - De maatregelen in de archeologienota met referentienummer 29498 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma geformuleerd in die archeologienota, inclusief de opgelegde voorwaarden, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
  - Alle reclame- of andere opschriften dienen uitsluitend in het Nederlands te zijn.
  - Op het moment van de realisering van de verkaveling dienen de meest recente wetgevingen en verordeningen gerespecteerd te worden.
  - De verkavelaar dient de kostprijs voor de hydraulische screening te betalen, overeenkomstig het gemeentelijk reglement d.d. 05-10-2009.

De loten kunnen slechts bebouwd worden nadat grenspalen geplaatst zijn op de perceelshoeken en de voorlopige oplevering gebeurd is.

Nadat voldaan is aan deze voorwaarden en lasten levert het college van burgemeester en schepenen een attest af dat de kavels mogen bebouwd worden.

**Het college van burgemeester en schepenen levert een weigering van omgevingsvergunning af voor de aangevraagde ontbossing.**

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn.

Dossiernummer intern: OMV\_V\_ME\_2024\_09

**BIJLAGE I – AANGEPASTE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN TER VERVANGING VAN DE VOORGESTELDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN - LOT 1**

**HOOFDGEBOUW**

Bouwlagen	2 woonlagen, eventueel derde woonlaag teruggetrokken binnen gabarit van een hellend dak met hellingsgraad tussen 25° - 45°, gemeten vanaf een theoretische kroonlijst van 6m50 en waarvan de nok evenwijdig ligt met de voorgevel
Maximale bouwdiepte	zoals weergegeven op het verkavelingsplan
Maximale kroonlijsthoogte	7m
Dakuitvoering	plat dak
Bestemming	ééngezinswoning
Nevenactiviteiten	niet toegelaten
Inplanting	zoals aangegeven op het inplantingsplan
Ondergrondse constructies	geen kelders
Terras op verdieping	niet toegelaten

**ACHTERUITBOUWSTROOK**

Constructies	niet toegelaten
Verhardingen	toegangspad naar de voordeur 1m50cm breed
Groen	de niet verharde zone moet worden ingegroend

**ZIJTUINSTROOK**

Verhardingen	1m pad langsheen de zijgevel
--------------	------------------------------

**ACHTERTUINSTROOK**

Verhardingen	verhardingen kunnen overal worden voorzien als onderdeel van de tuinaanleg, als paden of als terrassen met een totaalmaximum van 30 m <sup>2</sup> , de overige zone moet ingegroend worden
Constructies	zwembaden of -vijvers niet toegelaten tuinhuis of fietsberging in zone zoals aangegeven op inplantingsplan maximale totale hoogte 3,5 m oppervlakte max. 12m <sup>2</sup>

**AFSLUITINGEN OP DE PERCEELGRENS**

Materiaal en max. hoogte	levende hagen of gewone afsluitingen met palen en draad, terrasmuur mogelijk op gemeenschappelijk grens bij gekoppelde woningen met een max. hoogte van de eerste bouwlaag en over de diepte van het terras geen afsluiting in de voortuin
--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**BIJLAGE I – AANGEPASTE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN TER VERVANGING VAN DE VOORGESTELDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN – LOTEN 3 t.e.m. 10**

**HOOFDGEBOUW**

Bouwlagen	2 woonlagen, eventueel derde woonlaag binnen gabarit van een hellend dak met hellingsgraad tussen 25° - 45°
Maximale bouwdiepte	12m
Maximale kroonlijsthoogte	6m50
Dakuitvoering	zadeldak hellingsgraad tussen 25° en 45°
Bestemming	ééngesinswoning
Nevenactiviteiten	niet toegelaten
Inplanting	zoals aangegeven op het inplantingsplan
Ondergrondse constructies	geen kelders

**ACHTERUITBOUWSTROOK**

Constructies	open portiek (geen wanden), in zone zoals aangegeven op inplantingsplan, kan opgericht worden, maar niet verplicht
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**ACHTERTUINSTROOK**

Verhardingen	verhardingen kunnen overall worden voorzien als onderdeel van de tuinaanleg, als paden of als terrassen met een totaalmaximum van 30 m <sup>2</sup> , de overige zone moet ingegroend worden zwembaden of -vijvers niet toegelaten
Constructies	tuinhuis of fietsberging in zone zoals aangegeven op inplantingsplan maximale totale hoogte 3,5 m oppervlakte max. 12m <sup>2</sup>

**AFSLUITINGEN OP DE PERCEELSGRENS**

Materiaal en max. hoogte	levende hagen of gewone afsluitingen met palen en draad, terrasmuur mogelijk op gemeenschappelijk grens bij gekoppelde woningen met een max. hoogte van de eerste bouwlaag en over de diepte van het terras geen afsluiting in de voortuin
--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**BIJLAGE I – AANGEPASTE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN TER VERVANGING VAN DE VOORGESTELDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN – LOTEN 11,12 en 13**

**HOOFDGEBOUW**

Bouwlagen	2 woonlagen, eventueel derde woonlaag binnen gabarit van een hellend dak met hellingsgraad tussen 25° - 45°
Maximale bouwdiepte	12m
Maximale kroonlijsthoogte	6m50
Dakuitvoering	zadeldak hellingsgraad tussen 25° en 45°
Bestemming	ééngesinswoning
Nevenactiviteiten	niet toegelaten
Inplanting	zoals aangegeven op het inplantingsplan
Ondergrondse constructies	geen kelders

**ACHTERUITBOUWSTROOK**

Constructies	open portiek (geen wanden), in zone zoals aangegeven op inplantingsplan, kan opgericht worden, maar niet verplicht Verhardingen portiekzone en toegang tot de woning met max. breedte van 1m50cm
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**ACHTERTUINSTROOK**

Verhardingen	verhardingen kunnen overal worden voorzien als onderdeel van de tuinaanleg, als paden of als terrassen met een totaalmaximum van 30 m <sup>2</sup> , de overige zone moet ingegroend worden zwembaden of -vijvers niet toegelaten
Constructies	tuinhuis of fietsberging in zone zoals aangegeven op inplantingsplan maximale totale hoogte 3,5 m oppervlakte max. 12m <sup>2</sup>

**AFSLUITINGEN OP DE PERCEELSGRENS**

Materiaal en max. hoogte	levende hagen of gewone afsluitingen met palen en draad, terrasmuur mogelijk op gemeenschappelijk grens bij gekoppelde woningen met een max. hoogte van de eerste bouwlaag en over de diepte van het terras geen afsluiting in de voortuin
--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**BIJLAGE I – AANGEPASTE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN TER VERVANGING VAN DE VOORGESTELDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN – LOTEN 15 t.e.m. 24**

**HOOFDGEBOUW**

Bouwlagen	2 woonlagen, eventueel derde woonlaag teruggetrokken binnen gabarit van een hellend dak met hellingsgraad tussen 25° - 45°, gemeten vanaf een theoretische kroonlijst van 6m50 en waarvan de nok evenwijdig ligt met de voorgevel
Maximale bouwdiepte	zoals weergegeven op het verkavelingsplan
Maximale kroonlijsthoogte	6m50 bij hellend dak of 7m bij plat dak
Dakuitvoering	plat dak bij loten 15,16 en 17, zadeldak met hellingsgraad tussen 25° en 45° bij de overige loten 18 t.e.m. 24
Bestemming	ééngezinswoning
Nevenactiviteiten	niet toegelaten
Inplanting	zoals aangegeven op het inplantingsplan
Ondergrondse constructies	geen kelders
Terras op verdieping	niet toegelaten

**ACHTERUITBOUWSTROOK**

Constructies	niet toegelaten
Verhardingen	toegangspad naar de voordeur 1m50cm breed inrit naar de inpandige garage max 3m breed of een parkeerplaats van max. 3m breed, parkeerplaats op eigen terrein is verplicht
Groen	de niet verharde zone moet worden ingegroend

**ACHTERTUINSTROOK**

Verhardingen	verhardingen kunnen overall worden voorzien als onderdeel van de tuinaanleg, als paden of als terrassen met een totaalmaximum van 30 m <sup>2</sup> , de overige zone moet ingegroend worden zwembaden of -vijvers niet toegelaten
Constructies	tuinhuis of fietsberging in zone zoals aangegeven op inplantingsplan, voor loten 18 en 19 dienen de zones twee meter naar voor te komen tegenover de voorgestelde zones maximale totale hoogte 3,5 m oppervlakte max. 12m <sup>2</sup>

**AFSLUITINGEN OP DE PERCEELSGRENS**

Materiaal en max. hoogte	levende hagen of gewone afsluitingen met palen en draad, terrasmuur op gemeenschappelijk grens bij gekoppelde woningen met een max. hoogte van de eerste bouwlaag en over de diepte van het terras geen afsluiting in de voortuin mogelijk
--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**BIJLAGE I – AANGEPASTE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN TER VERVANGING VAN DE VOORGESTELDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN LOTEN 2, 14, 25, 27 t.e.m. 48**

**LOTEN 2, 14 en 25**

Bestemming collectieve paden

**LOT 26**

Bestemming gemeenschappelijke fietsenstalling  
Max. hoogte 3m50

**LOTEN 27 t.e.m. 44**

Bestemming private parkeerplaatsen die toegewezen worden aan een specifiek lot worden toegewezen

**LOT 45**

Bestemming HS-cabine  
Max. hoogte 3m50

**LOT 46**

Op dit lot worden de nodige infrastructuur aangelegd. Dit lot wordt overgedragen aan de gemeente. Het openbaar domein is bestemd voor de aanleg van wegenis, parkeerplaatsen, rioleringen, nutsleidingen, al dan niet overdekte en/of afgesloten fietsenstallingen, straatmeubilair en groenaanleg. Er wordt enkel verharding voor autoverkeer voorzien in een verbinding tussen het Jacobshof en het Moeyshof en naar de parkeerhaven. De rest van de verharding langs de woningen is enkel voor sporadisch laden en lossen en voor prioritaire voertuigen toegankelijk. Er wordt een netwerk van paden voorzien. Het oostelijke gedeelte van voetweg nr. 30 blijft toegankelijk. Het westelijke deel van de voetweg nr.30 wordt verlegd en een stuk wordt toegankelijk gemaakt voor de bereikbaarheid van perceel met als kadastrale referentie KORTENBERG 3 AFD/MEERBEEK/A/0180/00R000 vanuit het Moeyshof en voor de steegwoningen op de loten 15 tot en met 24.

**LOT 47**

De groene rand wordt ingevuld in functie van het opvangen van water. Er komen wadi's die het water van de verhardingen van de wegenis, de parking en een deel van de woningen moeten opvangen. De wadi zal de plaatselijke hoogtelijnen volgen om zo weinig mogelijk het bestaande reliëf te moeten aanpassen. Bij de aanleg is er aandacht voor ecologische oevers van wadi's zodat ze toegankelijk zijn voor dieren (vooral amfibieën). Als buffer naar de bestaande tuinen worden gemengde heesters, bomen, planten geplaatst die tegen een vochtige bodem kunnen. Langs het pad wordt er een spelaanleiding gegeven via natuurlijke elementen zoals boomstammen. Om de zijkant van de woningen af te werken komt er een haag die dan over gaat in lagere heesters naar het noorden. De overige ruimte wordt ingevuld met extensief grasland met aandacht voor insecten. Er dient een pad voor zacht verkeer door de groene rand te lopen.

**LOT 48**

Het dorpspleintje aan de Dorpsstraat wordt als een verblijfplek ingericht met zitbanken, petanquebaan, multifunctioneel grasland,.... Een aantal grote bomen aan de straatzijde kondigen het parkje aan en geven een groen beeld in de Dorpsstraat.

## Verval van de omgevingsvergunning – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

**Artikel 102.** § 1. Een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarbij geen nieuwe wegen worden aangelegd of het tracé van bestaande gemeentewegen niet moet worden gewijzigd, verbreed of opgeheven, vervalt van rechtswege als:

1° binnen een termijn van vijf jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de verkoop, de verhuring voor meer dan negen jaar of de vestiging van erfpacht of opstalrecht ten aanzien van ten minste één derde van de kavels;

2° binnen een termijn van tien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot dergelijke registratie ten aanzien van ten minste twee derde van de kavels.

Voor de toepassing van het eerste lid:

1° wordt met verkoop gelijkgesteld: de nalatenschapsverdeling en de schenking, met dien verstande dat slechts één kavel per deelgenoot of begunstigde in aanmerking komt;

2° komt de verkoop, de verhuring voor meer dan negen jaar, of de vestiging van erfpacht of opstalrecht van de verkaveling in haar geheel niet in aanmerking;

3° komt alleen de huur die erop gericht is de huurder te laten bouwen op het gehuurde goed in aanmerking.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt tijdige bebouwing door de verkavelaar conform de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, met verkoop gelijkgesteld.

§ 2. Een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarbij nieuwe wegen worden aangelegd of waarbij het tracé van bestaande gemeentewegen gewijzigd, verbreed of opgeheven wordt, vervalt van rechtswege als:

1° binnen een termijn van vijf jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot de oplevering van de onmiddellijk uit te voeren lasten of tot het verschaffen van waarborgen betreffende de uitvoering van deze lasten op de wijze, vermeld in artikel 75;

2° binnen een termijn van tien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de in paragraaf 1 vermelde rechtshandelingen ten aanzien van ten minste één derde van de kavels;

3° binnen een termijn van vijftien jaar na de afgifte van de definitieve omgevingsvergunning niet is overgegaan tot registratie van de in paragraaf 1 vermelde rechtshandelingen ten aanzien van ten minste twee derde van de kavels.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt tijdige bebouwing door de verkavelaar conform de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden, met verkoop gelijkgesteld.

§ 3. Als de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het verkavelingsproject, worden de termijnen van verval, vermeld in de paragrafen 1 tot en met 2, gerekend per fase. Voor de tweede en volgende fasen worden de termijnen van verval dientengevolge gerekend vanaf de aanvangsdatum van de betrokken fase.

§ 4. Het verval, vermeld in paragraaf 1 en 2, 2° en 3°, geldt slechts ten aanzien van het niet bebouwde, verkochte, verhuurde of aan erfpacht of opstalrecht onderworpen gedeelte van de verkaveling.

§ 5. Onverminderd paragraaf 4, kan het verval van rechtswege niet worden tegengesteld aan personen die zich op de omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden beroepen als zij kunnen aantonen dat de overheid na het verval en ten aanzien van een of meer van hun kavels binnen de verkaveling, wijzigingen aan deze omgevingsvergunning heeft toegestaan of stedenbouwkundige of bouwvergunningen of stedenbouwkundige attestaten heeft verleend in zoverre deze door de hogere overheid of de rechter niet onrechtmatig werden bevonden.

§ 6. De Vlaamse Regering kan maatregelen treffen aangaande de kennisgeving van het verval van rechtswege.

**Artikel 103.** De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9, behoudens als de verkaveling in strijd is met een vóór de datum van de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de bekrachtigde archeologienota overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013 en in de bekrachtigde nota overeenkomstig artikel 5.4.16 van het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van vijf, tien of vijftien jaar, vermeld in artikel 102, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

## Beroepsmogelijkheden – uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

**Artikel 52.** (...)

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

**Artikel 53.** Het beroep kan worden ingesteld door:<sup>[1]</sup>

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;<sup>[2]</sup>

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;



5° ...;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Omgeving of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde;

7° de leidend ambtenaar van het Agentschap Innoveren en Ondernemen of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als het project vergunningsplichtige kleinhandelsactiviteiten omvat;

8° de leidend ambtenaar van het agentschap, bevoegd voor natuur en bos, of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde als het project vergunningsplichtige wijzigingen van de vegetatie omvat.

**Artikel 54.** Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat: <sup>[1]</sup><sub>[2]</sub>

1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt; <sup>[1]</sup><sub>[2]</sub>

2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt; <sup>[1]</sup><sub>[2]</sub>

3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

**Artikel 55.** Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:

1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;

2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;

3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

**Artikel 56.** Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.

Als met toepassing van artikel 31/1 bij de Vlaamse Regering een georganiseerd administratief beroep werd ingesteld tegen het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg, bevat het beroep op straffe van onontvankelijkheid een afschrift van het beroepschrift bij de Vlaamse Regering.

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;

2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;

3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

**Artikel 57.** De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindieners per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindieners nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

**Artikel 58.** Het resultaat van het onderzoek, vermeld in artikel 57, wordt aan de beroepsindieners binnen een termijn van dertig dagen die ingaat de dag na de datum van de verzending van het beroepschrift per beveiligde zending meegedeeld.

De onvolledigheid of onontvankelijkheid heeft van rechtswege de stopzetting van de beroepsprocedure tot gevolg. De beslissing wordt ter kennis gebracht van:

1° de beroepsindieners;

2° de vergunningsaanvrager;

3° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;

4° het college van burgemeester en schepenen.

#### **Beroepsmogelijkheden – regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning**

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindieners;

2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;

3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:

a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;

b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;

4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;

2° de overtuigingsstukken die de beroepsindieners nodig acht;

3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindiener, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindiener geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij gehoord wil worden.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindiener is.

**Beroepsmogelijkheden: regeling "wegenberoep"** (het Decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen)

*(enkel te vermelden als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat):*

**Artikel 31/1.** §1. Tegen het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan in het kader van een schorsend administratief beroep tegen de vergunningsbeslissing een georganiseerd administratief beroep worden ingesteld bij de Vlaamse Regering door de personen of instanties, vermeld in artikel 53. De vereiste, vermeld in artikel 53, tweede lid, is ook van toepassing op het beroep tegen het besluit van de gemeenteraad.

Het beroep leidt tot de vernietiging van het bestreden besluit of tot de afwijzing van het beroep op grond van de onontvankelijkheid of de ongegrondheid ervan.

§ 2. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid met een beveiligde zending ingediend bij de Vlaamse Regering binnen een termijn van dertig dagen, die ingaat op:

1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzijgend geweigerd wordt;

3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

De indiener van het beroep bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig met de beveiligde zending van het beroep aan de Vlaamse Regering, een afschrift van het beroepschrift met een beveiligde zending aan het college van burgemeester en schepenen en aan de bevoegde beroepsinstantie, vermeld in artikel 52.

§ 3. Het college van burgemeester en schepenen bezorgt het volledige dossier of een afschrift daarvan onmiddellijk na de ontvangst van het afschrift van het beroepschrift, aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

§ 4. De Vlaamse Regering neemt een beslissing over het beroep binnen een termijn van negentig dagen, die ingaat de dag na de ontvangst van het dossier, vermeld in paragraaf 3. Die termijn is een termijn van orde.

De Vlaamse Regering brengt de indiener van het beroepschrift, de bevoegde overheid en de gemeente onmiddellijk op de hoogte van haar beslissing.

§ 5. Het besluit van de gemeenteraad over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg kan alleen worden vernietigd:

1° wegens strijdigheid met het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen;

2° wegens strijdigheid met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van hetzelfde decreet;

3° wegens de niet-naleving van een substantiële vormvereiste.

*(NVDR: Ingevolge het delegatiebesluit (BVR 25/7/2014) is de minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, bevoegd voor dit "wegenberoep". Dit beroep mag dan ook naar het adres van de administratie MOW gestuurd worden. Dit beroep kan niet digitaal worden ingesteld.)*

## Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.