

Vragen naar: Vicky Leentjes, Judith Van Gompel
Tel.: 016-26 75 46
E-mail: omgevingsvergunning@vlaamsbrabant.be
Ons kenmerk:
Dossierkenmerk: 2022-1075-BGPP-POVCD-01
Projectnummer OMV: OMV_2022052635



**VLAAMS-
BRABANT**

Aanwezigheden commissie: Emmy Verschueren, voorzitter, Sophie Meirens, secretaris, Marc Martens, externe deskundige, Luc Van Geert, externe deskundige en de vertegenwoordigers van GOP-milieu, VMM-grondwater en VMM-afvalwater en lucht.

ADVIES PROVINCIALE OMGEVINGSVERGUNNINGSCOMMISSIE van 7 maart 2023

BETREFT:

- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-01 ingediend door [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], derden.
- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-02 ingediend door [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], derden.
- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-03 ingediend door [REDACTED], [REDACTED] namens [REDACTED], procesbekwame vereniging.

De beroepen worden ingesteld tegen de vergunning onder voorwaarden van het college van burgemeester en schepenen van Hoeilaart van 24 oktober 2022, verleend aan Immograda, Brusselsesteenweg 197, 9090 Melle voor ontwikkeling projectgebied C (Koldamsite): het slopen van de bestaande bebouwing, de nieuwbouw van appartementen, een parkeergarage over één ondergronds niveau en twee HS-cabines, de inrichting van de buitenaanleg met een afgesloten fietsenstalling, de aanleg van een BEO-veld onder de parkeerkelder en de plaatsing van een lucht-water warmtepomp op het dak en het heraanleggen van de Borreweg, gelegen Albert Biesmanslaan 25-27, 1560 Hoeilaart.

1. Wetgeving en reglementering

Het omgevingsvergunningsdecreet, de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het DABM, de algemene en sectorale milieuvoorwaarden van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995, de bijkomende algemene en sectorale milieuvoorwaarden voor GPBV-installaties van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014, het decreet betreffende de kleinhandelsactiviteiten, het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, met al hun wijzigingen en uitvoeringsbesluiten.

2. Ontvankelijkheid en volledigheid

- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-01 werd ingediend op 8 december 2022 en op 3 januari 2023 volledig en ontvankelijk verklaard
- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-02 werd ingediend op 9 december 2022 en op 9 januari 2023 volledig en ontvankelijk verklaard
- Het beroep 2022-1075-BGPP-BS-03 werd ingediend op 10 december 2022 en op 9 januari 2023 volledig en ontvankelijk verklaard



3. Bestreden besluit

Het college van burgemeester en schepenen verleende op 24 oktober 2022 de vergunning, op basis van volgende motivering:

- de aanvraag voldoet aan de voorschriften van het RUP Kern en meer bepaald voor wat betreft de V/T, de B/T en de G/T index;
- de aanvraag is in overeenstemming met de draagkracht van de omgeving en het perceel;
- dit ontwerp legt geen hypotheek op de ontwikkeling van het overige gedeelte van het projectgebied;
- er wordt geen opheffing, verplaatsing of wijziging van een gemeenteweg gevraagd waardoor de gemeenteraad geen beslissingsbevoegdheid heeft over deze aanvraag;
- de verlaagde parkeerinvulling ten opzichte van de norm is aanvaardbaar gezien de gevoerde mobiliteitsstudie voldoende aantoont dat de voorziene en reeds bestaande parkeervoorzieningen de bijkomende verkeersdruk kunnen opvangen. Ter compensatie wordt de fietsenstalling ook ruimer voorzien;
- het gebruik van de Borreweg voor het occasioneel verkeer in het kader van spoedeisende hulpverlening of bij verhuizingen kan worden toegestaan omwille van veiligheidsoverwegingen;
- daar het gebruik van de afvalcontainers aan de Borreweg niet beperkt is tot de bewoners van het projectgebied, kan de plaatsing ervan worden aanzien als een afwijking van algemeen belang.

Aan deze vergunning werden onder andere de volgende specifieke voorwaarden opgelegd:

- (...) de bestemming van het gebouw is een meergezinswoning;
- om te voorkomen dat een tweede ingang naar een parkeergarage in een volgende ontwikkelingsfase van het projectgebied moet worden gemaakt, dient de parkeergarage van deze fase dusdanig te worden uitgerust dat een volgende fase hierop kan aansluiten en aldus een doorgang kan worden gemaakt;
- omwille van de bestaande parking van het naastgelegen appartementsgebouw (Albert Biesmanslaan 25) is het niet mogelijk om de doorsteek van de Borreweg naar de Albert Biesmanslaan te realiseren (art. 5.4.4 RUP Kern). Er moet worden onderzocht of de doorsteek zou kunnen worden gerealiseerd in de tweede fase van de ontwikkeling van projectgebied C;
- de bouwheer dient te voorzien in de aanleg van parkeerplaatsen voor autodelen op het openbaar domein. De exacte locatie zal worden bepaald door het gemeentebestuur (...);
- een diepte van 60 m per boring (bemaling) moet gehandhaafd blijven om de diepere watervoerende lagen te beschermen;
- de overloop van de hemelwaterput en buffervoorzieningen dient af te vloeien naar de IJse: de voorkeur gaat uit om deze overlopen aan te sluiten op de bestaande hemelwaterafvoer in de Borreweg. Indien dit technisch niet mogelijk zou zijn, dient de overloop van de buffertanken en hemelwaterput (op voorwaarde van het bekomen van een vergunning van de provinciale dienst waterlopen) met vertraagde afvoer aangesloten te worden op de IJse, ter hoogte van de A. Biesmanslaan.

De beroepsindiener 1 komt in beroep tegen deze vergunningsbeslissing, om volgende redenen:

- volgende voorwaarden opgenomen in de beslissing zijn problematisch en in strijd met art. 4.3.1 van de VCRO:
 - de doorgang in de kelder naar fase 2 vraagt een wijziging van de plannen die een bijkomende beoordeling van de overheid inhouden en waarvoor een nieuw openbaar onderzoek dient gehouden te worden;
 - de voorwaarde betreffende de doorsteek schendt de regels van het RUP en het gemeentewegendecreet;
 - de voorwaarde betreffende de afvalcontainers is strijdig met het RUP;
 - het aantal autodeelplaatsen wordt niet gespecificeerd;
 - de overloop van de hemelwaterput is niet bepaald en wordt afhankelijk gemaakt van een andere nog te bekomen vergunning;
- bij wijziging van het gebruik en de inrichting van de Borreweg is de gemeenteraad bevoegd. Het aanvraagdossier bevat geen rooilijnplan;
- de gemeenteweg wordt deels geprivatiseerd gezien de toegang van de gebouwen vanop de weg gebeurt;



- de wijziging van de weg creëert een ontsluitingsmogelijkheid voor auto's waardoor de essentie van de trage weg ondergraven wordt en de aanvraag in strijd is met het RUP;
- het plaatsen van containers en wijzigen van een trage weg naar weg voor gemotoriseerd verkeer is niet vergunbaar onder art. 4.4.7 van de VCRO;
- door toe te laten dat een deel van het gebied wordt ontwikkeld en een deel (nog) niet, wordt de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en de nakoming van voornoemde voorschriften voor het projectgebied in zijn totaliteit uitgehold. De ontwikkelingsmogelijkheden van het hoekperceel worden gehypothekeerd. Het faseren van de ontwikkeling van het projectgebied staat haaks op de doelstellingen van het RUP vervat in art. 5.1.1. van het RUP;
- hoewel in woongebied bebouwing tot de normale mogelijkheden behoort en het RUP terzake ook mogelijkheden voorziet binnen het projectgebied, heeft dit niet automatisch tot gevolg dat elk gebouw met zijn terrassen op korte afstand van andere gebouwen kan worden ingeplant;
- er is geen reden om aan te nemen dat een ondergrondse bebouwing niet ressorteert onder het toepassingsgebied van de B/T index. De B/T index (en ook de V/T index) werd niet correct berekend;
- aangezien de groendaken deel uitmaken van de bebouwde oppervlaktes kunnen ze niet onder de G/T ressorteren. De G/T index werd bijgevolg niet correct berekend;
- het advies van de GECORO werd niet opgenomen in de beslissing en het CBS weerlegt de bezwaren van de GECORO betreffende de woonkwaliteit en het tekort aan parkeerplaatsen, de verkeersveiligheid en de bezetting van open ruimte met bovengrondse fietsplaatsen onvoldoende;
- de woonoppervlakte van sommige appartementen is ondermaats;
- de Borreweg is geen voldoende uitgeruste weg;
- er worden verschillende lasten afgewimpeld op het openbaar domein (afval, parkeren);
- de tuinzone is louter een siertuin en biedt geen sociale meerwaarde;
- door het project ontstaat een manifeste schaalbreuk met de bestaande bebouwde omgeving;
- de draagkracht van de omgeving wordt overschreden;
- er is geen afwijking op de lozingsvoorwaarden inzake arseen gevraagd of toegekend;
- er wordt te weinig aandacht besteed aan de veiligheid van de omgeving en de leefmilieukwaliteiten;
- het dossier is onvolledig vanwege een gebrekkige project-MER-screening voor wat betreft minstens biodiversiteit en mobiliteit;
- de nood aan een mix aan sociale en privé-appartementen of andere woonvormen wordt niet vertaald in het project;
- het project doet afbreuk aan het dorpskarakter en tast de leefbaarheid van de gemeente aan. Het biedt geen meerwaarde en integreert zich niet in zijn omgeving;
- er worden problemen verwacht door een tekort aan parkeerplaatsen (de afwijking op de parkeernorm is niet toe te staan) met als gevolg een afwimpeling op het openbaar domein, problemen met verkeersonveiligheid en met de toenemende mobiliteitsdruk;
- de bezwaren geuit bij het openbaar onderzoek worden onvoldoende behandeld en dan onder andere betreffende de inblik vanuit de dichtbij gelegen en hoge woonblokken.

De beroepsindiener 2 komt in beroep tegen deze vergunningsbeslissing, om gelijkaardige redenen als beroepsindiener 1 met volgende aanvullingen:

- het 'ontwikkelingsplan' toont niet aan dat het hoekperceel nog op voldoende kwalitatieve wijze kan ontwikkeld worden;
- de breedte van de bedding van de voetweg wordt aangepast waardoor dit een bevoegdheid is van de gemeenteraad;
- de Borreweg is op het moment van de aanvraag geen voldoende uitgeruste weg en een dolomietverharding op een trage weg is geen duurzame verharding;
- de werken aan de Borreweg betreffen geen werken van algemeen belang gezien deze werken een zeer zware impact hebben op de onmiddellijke omgeving en in het bijzonder voor de percelen gelegen aan de Overijsesteenweg;
- het is ongeloofwaardig dat het niveau van groenvoorzieningen zoals weergegeven op de impressie van het binnengebied in de motivatienota zal bereikt worden met de beperkte dakopbouw;
- de daktuin heeft niet de kwaliteiten om als publieke ruimte te functioneren conform artikel 5.4.3 en 5.4.4 van de voorschriften van het RUP Kern;



- de appartementen voldoen niet aan de minimumnormen voor sociale wooneenheden;
- de appartementsblokken C1 en C4 zijn ruimtelijk niet inpasbaar en overschrijden ruimschoots de schaal van de onmiddellijke omgeving.

De beroepsindiener 3 komt in beroep tegen deze vergunningsbeslissing, om gelijkaardige redenen als beroepsindiener 1 en 2 met volgende aanvullingen:

- het weglaten van de doorsteek tussen de Borreweg en de A. Biesmanslaan neemt een noodzakelijke, veilige schakel in de ontwikkeling van het netwerk trage wegen in het centrum van de gemeente en als alternatief voor de zeer drukke verbindingsweg A. Biesmanslaan, weg;
- de doorsteek voorzien in het RUP kan wel aangelegd worden gezien de aanduiding op het plan slechts indicatief is. Een aansluiting in fase 2 is geen goede oplossing en er is tevens geen garantie dat deze zal (kunnen) uitgevoerd worden en deze zal niet nuttig of functioneel zijn;
- de trage weg zal door de doorgedreven verharding en aanwezigheid van de containers geen ecologische functie meer kunnen vervullen.

4. Aanvraag

Beschrijving van de plaats

Het goed is gelegen langs de Albert Biesmanslaan, de Koldamstraat en de Borreweg, in het centrum van de gemeente Hoeilaart. Dit gebied maakt deel uit van het woonweefsel ten noorden van de A. Biesmanslaan. De A. Biesmanslaan vormt de verbinding tussen Overijse, Hoeilaart en de N275/R0 (ter hoogte van Groenendaal). Het goed maakt deel uit van het historische hart van de gemeente op circa 300 m van de kerk. De omgeving werd gekenmerkt door een oudere lagere bebouwing die de laatste jaren op verschillende plaatsen werd vervangen door een grootschaligere bebouwing met appartementen.

Het betrokken goed heeft een oppervlakte van circa 4.700 m² en grenst over een lengte van 53,50 m aan de A. Biesmanslaan en over circa 48 m aan de Koldamstraat. Het omvat de strook waarin de Borreweg zich bevindt. Aan de noordelijke zijde grenst het goed aan de tuinstroken van de eengezinswoningen in gesloten verband aan de Overijsesteenweg. Op de hoek van de A. Biesmanslaan en de Koldamstraat ligt een perceel van circa 1.150 m² (carwash en drukkerij) dat behoort tot hetzelfde projectgebied maar niet binnen deze aanvraag wordt opgenomen. Op het oostelijk aanpalend perceel staat een appartementsblok bestaande uit vier bouwlagen met een ondergrondse parkeergarage. De inrit naar de parkeergarage en enkele bovengrondse parkeerplaatsen bevinden zich tussen dit appartementsblok en het betrokken goed. Het goed is momenteel bebouwd met verouderde gebouwen die een feestzaal en enkele werkplaatsen omvatten. Tussen de bebouwing is nagenoeg het gehele perceel verhard. Aan de noordelijke zijde van de bestaande bebouwing ligt de Borreweg die mee wordt opgenomen in deze aanvraag. Het betreft een trage verbinding omgeven door de hagen en afsluitingen van de tuinen van de woningen in de Overijsesteenweg en een groenzone met een hogere beplanting ter hoogte van het betrokken goed.

Tegenover het goed, ter hoogte van de A. Biesmanslaan, bevindt zich een gemeentelijke sport- en jeugdsite met een sporthal, tennisvelden en een skatepark. Ter hoogte van de Koldamstraat ligt aan de overzijde van de projectsite een appartementsblok met handelsruimten op de benedenverdieping (supermarkt Delhaize). Dit bouwblok bestaat uit drie bouwlagen en een vierde teruggetrokken laag.

Beschrijving van de aanvraag

De aanvraag betreft het bouwen van een meergezinswoning met 61 appartementen met een ondergrondse parkeerkelder en de aanleg van de omgeving en wegenis (Borreweg). De bestaande constructies en verhardingen op de betrokken percelen worden weggehaald. De aanvraag omvat naast stedenbouwkundige handelingen ook indeelde inrichtingen en activiteiten.

Langs de A. Biesmanslaan, tegen de oostelijke perceelsgrens en langs een gedeelte van de Borreweg wordt een eerste bouwblok opgetrokken. Het volume bestaat uit drie volwaardige bovengrondse bouwlagen en een teruggetrokken vierde bouwlaag. De kroonlijsthoogte



bedraagt 10,00 m ten opzichte van het afgewerkte vloerpeil van de gebouwen. De teruggetrokken laag is 3,00 m hoger. Enkele technische volumes boven op deze daken zijn nog hoger maar telkens teruggetrokken ten opzichte van hun onderliggende laag. Aan de A. Biesmanslaan wordt het gebouw opgetrokken tot tegen de wachtgevel van de bestaande te behouden bebouwing op het ingesloten perceel op de hoek. Het gebouw zal de volledige gevelbreedte aan de A. Biesmanslaan innemen. Ter hoogte van de naast gelegen parking aan de oostelijke perceelsgrens, springt het gebouw minstens 1,90 m terug. De bouwdiepte van de verschillende delen van dit U-vormig gebouw bedragen (van de A. Biesmansstraat naar de Borreweg) 16,00 m, 11,08 m en 12,85 m.

Langs de Koldamstraat en het westelijke gedeelte van de Borreweg wordt een twee bouwblok in L-vorm opgetrokken. Ook dit blok bestaat uit drie bouwlagen en een vierde teruggetrokken laag en heeft een vergelijkbare kroonlijsthoogte. Ter hoogte van de Koldamstraat wordt het gebouw 1,70 m naar achteren geplaatst ten opzichte van het bestaande voetpad. Aan deze zijde heeft het gebouw een diepte van meer dan 16,00 m en aan de Borreweg een diepte van 13,20 m.

Op de benedenverdieping worden in beide gebouwen 16 woongelegenheden ondergebracht. Er wordt afgewisseld tussen één-, twee- en drie slaapkamerappartementen. Ieder appartement is voorzien van een buitenruimte van minstens 7,00 m². De bruto vloeroppervlakte van de appartementen op dit niveau varieert tussen 51,30 m² en 120,80 m². Ter hoogte van de Koldamstraat worden, links naast de inkom naar de appartementen, in het gebouw twee hoogspanningscabines geplaatst. De inrit naar de ondergrondse parkeergarage bevindt zich tevens in deze straat langs de perceelsgrens met het ingesloten goed. Twee van de zes gemeenschappelijke inkomhallen in deze bouwblokken vinden hun ontsluiting langs de Borreweg. De overige appartementen zijn via een gemeenschappelijke inkomhal bereikbaar via de Koldamstraat of de A. Biesmanslaan. Langs de A. Biesmanslaan zijn de appartementen met de leefruimten gericht naar de straat. Hier worden inpandige terrassen voorzien. De overige appartementen op de benedenverdieping van dit bouwblok hebben terrassen in het binnengebied. In het andere bouwblok wordt de oriëntatie van de appartementen wisselend voorzien zodat er zowel terrassen langs de Koldamstraat als in het binnengebied voorkomen.

Op de eerste verdieping worden 19 woongelegenheden ondergebracht. Ook hier wisselen één-, twee- en drie slaapkamerappartementen mekaar af en heeft elk appartement een eigen buitenruimte van minstens 7,00 m². De bruto vloeroppervlakte van deze woongelegenheden varieert tussen 52,40 m² en 129,20 m². De oriëntatie van deze appartementen komt nagenoeg overeen met deze van de onderliggende laag. In de A. Biesmanslaan worden inpandige terrassen voorzien. Langs de Koldamstraat en het binnengebied zijn deze overwegend uitkragend. De tweede verdieping stemt overeen met de eerste verdieping.

Op de derde teruggetrokken laag worden zeven woongelegenheden voorzien met twee of drie slaapkamers. De bruto vloeroppervlakte van de woongelegenheden varieert tussen 95,00 m² en 174,40 m². Iedere woongelegenheden heeft ook hier weer een eigen buitenruimte van minstens 7,00 m² maar dan op het plat dak van de onderliggende laag. Naast de terrassen wordt het dak ingericht als groendak met een afscheiding tussen de appartementen met een hogere beplanting.

Op de verdieping onder de grond wordt een parkeergarage aangelegd die plaats biedt aan 83 wagens, waarvan tien voor mindervaliden. Deze verdieping wordt over de volledige projectzone voorzien. Op het kelderniveau worden eveneens de berguimtes voor de appartementen en de technische lokalen ondergebracht. Bovengronds wordt er een fietsenstalling ingepland in het binnengebied tussen de twee bouwblokken aan de Borreweg. Het betreft een ovaalvormig gebouw bestaande uit één bouwlaag. De fietsenstalling biedt plaats voor 132 fietsen van bewoners (waarvan vier plaatsen voor buitenmaatse fietsen). De fietsenstalling is eveneens toegankelijk voor bezoekers (12 hoog-laag stallingen en 1 buitenmaatse stalling) en heeft tevens bijkomende afgesloten stallingsruimten voor fietsen (11 fietskluisen). Verder wordt de ruimte tussen de gebouwen ingericht als een semipublieke buitenruimte voorzien van paden en borders met groenaanplanting en hoogstambomen.



De Borreweg zal opnieuw worden aangelegd met een breedte van 2,00 m (4,00 m in totaal voor de brandweg). Het trage karakter blijft behouden met uitzondering van gemotoriseerd verkeer in het kader van spoedeisende hulp of verhuizing. Aan het begin en einde van de Borreweg wordt de weg verbreedt om vlot in en uit te rijden en worden afvalcontainers geplaatst.

Het voorwerp van de aanvraag betreft voor de ingedeelde inrichting en activiteiten onder meer de aanleg van een BEO-veld voor geothermische energieopslag en de warmtepompen voor de verwarming en koeling van de nieuwbouwappartementen. Ook de bronbemaling die noodzakelijk is om de bouwwerken te realiseren wordt in deze aanvraag opgenomen.

De aanvraag omvat volgens de indelingslijst volgende rubrieken:

nieuw:

- lozen van bemalingswater met mogelijk verhoogde concentraties arseen (24 µg/l) in oppervlaktewater (ljse): 35,54 m³/u (rubriek 3.4.2° - klasse 2);
- water-water warmtepomp (WP1) van 78 kW en 2 lucht-water warmtepompen van respectievelijk 32,80 kW (WP2) en 24,30 kW (WP3) voor een totaal geïnstalleerde totale drijfkracht van 135,10 kW (rubriek 16.3.2°a) – klasse 3);
- bronbemaling in een hydraulisch geïsoleerde bouwput gedurende 240 dagen met een debiet van 853 m³/dag en met een totaal van 204.613 m³/jaar (rubriek 53.2.2°b)2° - klasse 2);
- 98 boringen in het kader van thermische energieopslag binnen een beschermingszone type III met een maximale diepte van 60 m ten opzichte van het maaiveld (rubriek 55.1.2° - klasse 2);

Op de benedenverdieping, langs de Koldamstraat worden twee nieuwe HS-cabines aangelegd: een wijkcabine en een klantencabine. Deze werd reeds besproken met en goedgekeurd door Fluvius. Fluvius zal na aflevering van de omgevingsvergunning zelf de milieumelding doen voor de transformatoren.

5. Historiek

Er zijn geen relevante voorgaande vergunningen verleend voor de site. De aanvraag betreft een reconversie na verwijdering van de voorafgaande bebouwing.

6. Openbaar onderzoek

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek gehouden in eerste aanleg werden er 62 bezwaarschriften ontvangen. Deze bezwaarschriften handelen voornamelijk over de hoogte van de gebouwen, de aansluiting op de bestaande gebouwen, schending van de privacy, de verkeersproblemen die worden verwacht, geluidshinder door bijkomend verkeer, het verdwijnen van het dorps karakter, de grote grondinname, het gebrek aan parkeerplaatsen, het gebrek aan een sociale mix in de appartementen, het gebrek aan respect voor de omgeving, de bijkomende druk op gemeenschapsvoorzieningen, het ondermijnen van de leefbaarheid van de omgeving, de toekomst van het ingesloten hoekperceel en het gebrek aan een totaalconcept voor het geheel, de vrees voor schade bij boringen, het ontbreken van een trage verbinding, de slechte plaats voor de uitgang van de parkeergarage, het tekort aan kwalitatief groen, de opmerkingen van de Gecoro, de strijdigheid met het RUP, de vrees voor meer overstromingen, het feit dat de Borreweg geen voldoende uitgeruste weg is, de te kleine woonoppervlaktes, de bezorgdheid over de afvoer van asbest, de beperkte afstand van de bebouwing tot de Borreweg, het gebruik van de Borreweg en het plaatsen van afvalcontainers aan deze weg.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze bezwaarschriften behandeld en deels in aanmerking genomen.

7. Adviezen

Volgende instanties werden om advies verzocht en verleenden volgende adviezen:

adviesinstantie	datum ontvangst	advies
CBS Hoeilaart	13 februari 2023	gunstig met voorwaarden
afdeling GOP-milieu	10 januari 2023	geen advies
afdeling GOP-ruimte	6 januari 2023	geen advies
VMM-grondwater	22 februari 2023	gunstig met voorwaarden



adviesinstantie	datum ontvangst	advies
VMM-afvalwater en lucht	8 februari 2023	deels gunstig met voorwaarden
provinciale dienst waterlopen	3 februari 2023	gunstig met voorwaarden
hulpverleningszone Oost (Vlaams-Brabant)	3 februari 2023	deels gunstig met voorwaarden
de Watergroep	31 januari 2023	deels gunstig met voorwaarden
Telenet	4 januari 2023	gunstig met voorwaarden
Fluvius System Operator	18 januari 2023	gunstig met voorwaarden
Toegankelijk Vlaanderen	24 januari 2023	deels gunstig met voorwaarden
ASTRID-Veiligheidscommissie	3 januari 2023	deels gunstig met voorwaarden
Proximus	18 januari 2023	gunstig met voorwaarden

8. Horen

Volgende personen werden gehoord tijdens de POVC-vergadering van 7 maart:

naam	hoedanigheid
██████████	beroepsindiener 1
██████████████████	beroepsindiener 1
██████████	aanvrager
██████████	aanvrager
██████████	advocaat aanvrager
██████████████████	architect aanvrager
██████████	architect aanvrager

De voorzitter geeft aan dat er in de adviezen vooral technische zaken worden besproken die vermoedelijk grotendeels met voorwaarden kunnen worden opgelost. Vermits er geen advies meer wordt gegeven door departement omgeving, hebben de interne dossierbehandelaars het dossier zelf meer in detail onderzocht en hieruit blijken toch nog wat knelpunten naar voor te komen. Een eerste aspect betreft de afmetingen en de schaal van het project en zijn totale opvatting waarbij er met vier bouwlagen heel dicht tegen de woningen ten noorden van de site wordt gebouwd. Dit zwaar bouwprogramma komt ook tot uiting in de V/T die volgens de diensten niet wordt gerespecteerd als ook de inrit naar de ondergrondse parking, de overdekte terrassen en de fietsenstalling worden meegerekend en als de juiste terreinindex wordt gebruikt. De 45°-regel wordt niet gerespecteerd aan één zijde. Bovendien lijken niet alle woongelegenheden even kwaliteitsvol, met soms zeer kleine leefruimtes. Tevens wordt opgelegd om een inrichtingsstudie op te maken, dat is gebeurd, maar hierin is enkel een schets van een mogelijk bouwprogramma opgenomen terwijl ook de samenhang met alles inzake waterhuishouding en parkeren hierin zou moeten zijn opgenomen. Er wordt een afwijking gevraagd om een lagere parkeernorm te gebruiken, maar ook de fietsenstallingen volstaan niet, zowel op aantallen als in comfort. Het overschrijden van de draagkracht komt ook tot uiting in de groenaanleg. Er wordt een minimale gronddekking voorzien boven op de ondergrondse parking waardoor het weinig waarschijnlijk lijkt dat de voorziene groenaanleg met bomen tot volle wasdom zal kunnen komen. De gevraagde afwijking in het kader van het algemeen belang kan ook in vraag gesteld worden, vermits deze afwijking in hoofdzaak dit project zal dienen. De afvalophaling interfereert met de voorziene zachte verbinding en was beter geïntegreerd op het eigen terrein.

De beroepsindieners geven aan dat het standpunt van de POVC wordt bijgetreden. De omwonenden werden niet gehoord bij de gemeente. Er is weinig dialoog met de omwonenden. Nu wordt een salami-techniek toegepast waarbij veel zaken worden voorzien op een klein perceel. Er wordt een te hoge gevel geplaatst langs de Borreweg en langs de parking ten oosten. De doorwaadbaarheid van het gebied wordt geblokkeerd door de volledig dichte gevel aan de A. Biesmanslaan. Er is geen doorsteek meer voorzien van de A. Biesmanslaan naar de Borreweg.

De aanvrager geeft mee dat het bouwprogramma rekening houdt met de voorschriften van het RUP. Dit werd goedgekeurd en legt de goede ruimtelijke ordening vast. Het project voldoet aan de bindende bepalingen van het RUP. Er is geen afbouw voorzien in het RUP. Volgens het CBS stemt dit ontwerp overeen met de goede ruimtelijke ordening en met de gemeentelijke



noden. Het is natuurlijk moeilijk te voorspellen hoe de POVC hiermee omgaat en de aanvrager geeft aan op zo'n korte tijd geen repliek te kunnen geven.

Voor wat betreft de doorgang die indicatief voorzien is in het RUP merkt de aanvrager op dat de weg zou doodlopen aan de A. Biesmanslaan. Daar loopt de IJse aan de overzijde van de straat en er is op deze plaats geen brug voorzien. De gemeente plant een brug bij de kruising van de A. Biesmanslaan en de Overijsesteenweg. De doorgang voorzien in het RUP heeft dan geen zin meer. Het was ook maar een indicatie van een doorgang.

Het beroep van de leden van de GECORO dient onontvankelijk verklaard te worden gezien ze te ver weg wonen om belang te hebben. De omwonenden hebben meer belang.

Er is een fout geslopen in de berekening van de oppervlaktes bij de bepaling van de V/T index. De inrit en fietsenstalling werden niet meegeteld. Wanneer de V/T wordt gerekend voor voorliggend project (enkel voor het eigen terrein) komt men toch nog op 1,50 uit.

9. Bespreking

a) MER-screening

In navolging 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 – rubriek 10j). In het aanvraagdossier werd een MER-screening doorgevoerd. De mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en er is gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt voornamelijk ingegaan op de disciplines bodem, watersysteem en geluid en trillingen. Het is echter niet correct te stellen dat er op vlak van mobiliteit geen effecten denkbaar zijn. Bij het dossier wordt wel een mobiliteitstoets gevoegd waarin de effecten op vlak van mobiliteit worden besproken. Uit deze projectscreening, aangevuld met de documenten uit het aanvraagdossier, kan geconcludeerd worden dat met het voorliggend project geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn voor mens en milieu. De disciplines worden afzonderlijk verder in de beoordeling besproken.

b) 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.

Op het goed bevindt zich de Borreweg: een trage verbinding tussen de Koldamstraat en de Overijsesteenweg. Dit pad is niet opgetekend in de Atlas der Buurtwegen. Het betreft wel een pad met een openbaar karakter dat wordt onderhouden door de gemeente waardoor het hier wel degelijk om een gemeenteweg gaat, zoals bedoeld in het Gemeentewegendecreet van 1 september 2019. Een gemeenteweg wordt in dit decreet gedefinieerd als een openbare weg die onder het rechtstreekse en onmiddellijke beheer van de gemeente valt, ongeacht de eigenaar van de grond. In voorliggende aanvraag wordt het pad verplaatst. Tevens zal het verbreed worden van 2,00 m naar 4,00 m opdat de brandweer of een verhuiswagen vlot toegang hebben tot deze wegenis. Bij de aansluitingen met de Koldamstraat en de Overijsesteenweg worden aanpassingen gedaan aan de wegbreedte en verhardingen om het keren of oprijden van vrachtwagens van afvalophalers mogelijk te maken.

De stelling van de aanvrager dat, het gehele perceel waarop het pad gelegen is, eigendom is van de gemeente en bijgevolg de rooilijn zich ter hoogte van de perceelsgrens met de aanpalende percelen (de grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen) bevindt lijkt overeen te stemmen met de bepalingen in het Gemeentewegendecreet. In een



recent arrest van de Raad voor Vergunningsbetwisting 2122-RvVb-0143 van 18 januari 2023 wordt echter door de Raad in een vergelijkbaar geval hierover het volgende gezegd: *'Met dit standpunt miskent de verwerende partij de definitie van rooilijn bij gebrek aan een rooilijnplan: de rooilijn is dan immers de huidige grens tussen de openbare weg en de aangelande eigendommen (artikel 2, 9° Gemeentewegendecreet). Door de grens te leggen op het uiterste van de zone waarover de gemeente het beheer heeft (hiermee lijkt ze te wijzen op delen van het openbaar domein zoals de zachte bedding, de toeritten naar de private eigendommen en de plaats waar de bomen zich bevinden), miskent ze immers deze definitie. De feitelijke rooilijn is immers niet meer de grens tussen het openbaar domein en de private eigendommen (zoals ook de tussenkomende partij in haar nota voorhoudt) maar wel de grens tussen de openbare weg en de aangelanden, ongeacht wie eigenaar is van deze aangelanden.'*

In het geval dat er geen rooilijnplan is, zal enkel het bestaande pad, en niet de bermen, aanzien worden als de bedding van de weg. Deze bedding wordt verlegd en verbreed waardoor het hier volgens dit arrest geen loutere heraanleg, uitrusting of verfraaiing van de Borreweg betreft zoals de gemeente in haar besluit aanhaalt. Wanneer dit arrest wordt gevolgd zou de gemeenteraad zich wel degelijk moet uitspreken over de zaak der wegen, want het Gemeentewegendecreet bepaalt dat, wanneer de vergunningsaanvraag de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg (zijn bedding) omvat, de gemeenteraad zich uitspreekt over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. De aanvrager dient minstens aan te geven waarom dit arrest geen uitwerking heeft op het gevraagde.

c) Decretale beoordelingsgronden

De GECORO, en hierbij aansluitend ook de beroepsindieners, merkte op in haar advies dat het verlenen van een vergunning voor bouwblokken langs de Borreweg niet mogelijk is gezien de Borreweg geen voldoende uitgeruste weg betreft in navolging van artikel 4.3.5 van de VCRO. De gemeente gaf in haar besluit aan hierover van mening te verschillen, daar de Borreweg verhard is en voorzien is van een elektriciteitsnet (getuige hiervan de verlichtingspalen), waardoor deze wel als voldoende uitgeruste weg kan beschouwd worden. De discussie of de Borreweg hier al dan niet een voldoende uitgeruste weg betreft staat hier echter geheel terzijde. Het betrokken goed paalt aan de Koldamstraat en de A. Biesmanslaan. De toegang tot het goed met de wagen (voor de bewoners) wordt bijvoorbeeld genomen via de Koldamstraat. Verschillende woonblokken zijn rechtsreeks bereikbaar via de Koldamstraat of de Overijsesteenweg. Deze twee wegen zijn beide voldoende uitgeruste wegen waaraan het goed rechtsreeks paalt. Er stelt zich bijgevolg geen probleem met betrekking tot de toepassing van artikel 4.3.5. De ligging aan een voldoende uitgeruste weg behoeft geen afweging op basis van de bestaande of geplande toegangen, maar wel op de ontsluitbaarheid en de mogelijkheid om op de bestaande uitrusting van de weg aan te takken.

d) Archeologienota

Volgens artikel 5.4.1 van het Onroerenderfgoeddecreet dient bij deze aanvraag een bekrachtigde archeologienota gevoegd te worden. De nota met ID 19393 werd ingediend en waarvan op 22 juli 2021 door het agentschap Onroerend Erfgoed akte werd genomen. Gelet op het programma van maatregelen in deze nota zijn er geen bijkomende maatregelen met betrekking tot archeologisch erfgoed noodzakelijk, indien de geplande werken en bodemingrepen strikt worden uitgevoerd zoals beschreven in de archeologienota.

e) Toegankelijkheid

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 5 juni 2009, is van toepassing op de voorliggende aanvraag, aangezien het gaat om een meergezinswoning met toegangsdeuren tot wooneenheden op meer dan twee niveaus en met meer dan zes wooneenheden. In het dossier wordt een checklist toegankelijkheid gevoegd. Hierin worden de specifieke thema's vermeld die van toepassing zijn. Het gaat ondermeer om de afmetingen van de toegang en de toegangswegen, de sanitaire voorzieningen, de parkeerplaatsen en de trappen en de liften. Op de plannen wordt voldoende informatie weergegeven betreffende deze thema's.

Er werd door de aanvrager een afwijking gevraagd betreffende het opvangen van de hoogteverschillen aan de inkomhallen. Er wordt gewerkt met hellingen van maximaal 4 %. Inter



bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit voor deze aanvraag waarin ze vermelden akkoord te gaan met deze afwijking. Verder werd door Inter nog een opmerking gemaakt over de vrije vlakke draaicirkels aan de deuren. Deze mag de draaicirkel van de aanliggende deuren niet overlappen. Deze overlapping kan binnen het bestaande ontwerp worden weggehaald zonder dat er vergunningsplichtige handelingen aan te pas komen, waardoor de aanvraag in regel te stellen is met de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid.

f) Decreet grond- en pandenbeleid

De aanvraag betreft een verkaveling van vier kavels. Onder de voorwaarden van artikel 5.100 Vlaamse Codex Wonen wordt vastgelegd dat voor grote projecten verplicht een last bescheiden woonaanbod dient uitgevoerd te worden. In artikel 5.93 wordt gesteld dat het opleggen van een bescheiden last van toepassing is bij verkavelingen van ten minste tien loten bestemd voor woningbouw, of met een grondoppervlakte groter dan een halve hectare, ongeacht het aantal loten, groepswoningbouwprojecten waarbij ten minste tien woongelegenheden ontwikkeld worden, de bouw of de herbouw van appartementsgebouwen waarbij ten minste vijftig appartementen gecreëerd worden en verkavelingen, groepswoningbouwprojecten en projecten voor de bouw of de herbouw van appartementsgebouwen die niet voldoen aan de vorige voorwaarden, en waarvoor een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden of een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen wordt aangevraagd door een verkavelaar of een bouwheer wiens project aansluit op andere, door dezelfde verkavelaar of bouwheer te ontwikkelen gronden, die samen met de gronden waarop de aanvraag betrekking heeft, een oppervlakte van meer dan een halve hectare beslaan.

In elk van de verkavelingsprojecten en bouwprojecten wordt een bescheiden woonaanbod verwezenlijkt dat gelijk is aan 20 % voor wat betreft gronden die eigendom zijn van overige natuurlijke of rechtspersonen. De verkavelaar of de bouwheer kan de last uitvoeren in natura, door verkoop van de voor het vooropgestelde bescheiden woonaanbod vereiste gronden aan een sociale woonorganisatie of aan een openbaar bestuur, vermeld in art. 4.13, §1, eerste lid, en/of door de storting van een bijdrage aan de gemeente waarbinnen het verkavelingsproject of het bouwproject ontwikkeld wordt. In afwijking van paragraaf 2 kan de verkavelaar of bouwheer de uitvoering van de last waarborgen door de storting van een afdoende financiële waarborg of door een door een bankinstelling op onherroepelijke wijze verleende afdoende financiële waarborg.

De aanvraag betreft een groepswoningbouwproject met 61 woongelegenheden en valt onder de toepassing van het artikel betreffende de bescheiden last. Dit wil zeggen dat er 20 %, hetzij 13 woongelegenheden dient te voldoen aan de normen het bescheiden woonaanbod. Bij het aanvraagdossier wordt een aankoopoptie en een tabel met 14 woongelegenheden die kleiner zijn dan 240 m³ gevoegd, waardoor aan de voorwaarden voor het bescheiden woonaanbod voldaan is.

g) Planologisch

Het maakt geen deel uit van een niet vervallen verkaveling. Het goed is gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Kern, definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2015. Dit RUP heft de voorschriften van het APA Hoeilaart en BPA Koldam voor dit projectgebied op.

Volgens het RUP valt het goed binnen het projectgebied C Koldam. Dit projectgebied omvat de percelen begrensd door de Koldamstraat, de A. Biesmanslaan, de Borreweg en de oostelijke perceelsgrens van het betrokken goed. Langs de Borreweg en ten oosten van de oostelijke perceelsgrens wordt op het plan bij het RUP een publieke groenruimte aangeduid die behoort tot dit projectgebied. Het projectgebied zelf is bestemd voor wonen in meergezinswoningen. Als nevenbestemmingen worden winkelhuizen en verzorgende bedrijven, kleinschalige winkels, horeca, diensten, gemeenschapsvoorzieningen en vrije beroepen toegestaan. Voorliggend project omvat uitsluitend woongelegenheden in de vorm van meergezinswoningen waardoor de bouw van twee bouwblokken met 61 appartementen met een ondergrondse parkeerkelder in overeenstemming is met de bestemmingsvoorschriften voor dit projectgebied van het RUP.



Naast het oprichten van deze bouwblokken wordt in deze aanvraag ook de aanleg van de omgeving en wegenis (Borreweg) gevraagd. Deze aanleg bevindt zich in de publieke groenruimte die volgens artikel 5.4.4 het RUP moet worden ingericht met een G/T index van minstens 0,80, voorzien van uitsluitend streekeigen beplanting met een evenwichtige mix van open ruimte, heesters, laagstammig en hoogstammig groen. De verhouding van 0,80 (groen ten opzichte van de oppervlakte van deze zone voor publiek groen) stemt ongeveer overeen met wat er vandaag op het terrein aanwezig is. In voorliggend ontwerp worden echter bijkomende verhardingen in deze zone aangelegd. Enerzijds is er de verharding aan het begin en einde van het pad als manoeuvreerruimte voor de afvalophaler, anderzijds is er de verbreding van de weg met grasdallen, waar dan ook geen kwalitatief groen meer kan aangeplant worden. De G/T index van 0,80 wordt bijgevolg niet gerespecteerd voor deze publieke groenzone en het ontwerp is op dit punt strijdig met de voorschriften van het RUP.

Verder wordt in het RUP voor de publieke groenruimte opgelegd dat verhardingen enkel toegelaten zijn in functie van paden en de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en dat binnen deze zone inrichtingen en constructies in functie van de bestemming als buurtpark en beleefbare kindgerichte speelruimte (speeltoestellen, kleinschalige sport- en speelveldjes, zitbanken, zandbak etc.) kunnen voorzien worden. In voorliggend ontwerp wordt het bestaande pad voor traag verkeer verbreed zodat hier sporadisch ook gemotoriseerd verkeer kan van gebruik maken. Dit stemt echter overeen met de doelstellingen van het RUP. De doorsteek wordt louter aanzien als een trage verbinding waar gemotoriseerd gewoerd wordt. In dit ontwerp worden langs deze weg ook afvalcontainers geplaatst die onder andere dienst zullen doen als afvalverzamelpunt voor dit project. Het RUP laat echter de plaatsing van dergelijke constructies niet toe. Er kunnen recreatieve elementen voorzien worden die qua dynamiek aansluiten bij een trage verbinding. Het ophalen van afval gebeurt met grote vrachtwagens die tot op de trage weg zullen moeten rijden om de containers te kunnen leegmaken. Dit vormt een extra belasting van deze weg en kan voor onveilige situaties zorgen.

De aanvrager wenst voor deze omgevings- en wegenisaanleg af te wijken van de voorschriften van het RUP op basis van de bepalingen van artikel 4.4.7 van de VCRO, betreffende afwijkingen van algemeen belang. De aanleg van wegenis en kleine constructies zouden onder deze afwijkingregel voor handelingen met een beperkte impact kunnen vallen, maar enkel wanneer ze worden uitgevoerd in het kader van het algemeen belang. Het verbreden van de wegenis zodat ook gemotoriseerd verkeer hier toegang heeft, gebeurt in functie van het voorliggende project. Het volgt enerzijds uit de verplichtingen opgelegd door de brandweer in functie van dit project. Anderzijds worden de verhardingen aangelegd in functie van afvalophaling of vervoer voor verhuis. Dit betreft een projectgebonden privaat belang en geen algemeen belang. De afvalcontainers zelf die worden geplaatst langs de Borreweg, komen er hoofdzakelijk in functie van voorliggend project. In het project wordt geen gemeenschappelijke ruimte voorzien voor het verzamelen van het afval van de bewoners. Dit is echter niet aanvaardbaar gezien deze last zo wordt doorgeschoven naar het openbaar domein. De gevraagde afwijkingen op de inrichting van de publieke groenzone binnen het RUP kunnen niet worden toegestaan op basis van artikel 4.4.7 van de VCRO gezien het hier geen handelingen van algemeen belang betreffen en ze een negatieve impact hebben op de leefbaarheid van deze groene publieke ruimte.

h) Schaal

Onder artikel 5.4.2 van het RUP wordt het gabarit van de bebouwing vastgelegd. De bebouwing binnen het projectgebied mag maximaal bestaan uit drie volwaardige bouwlagen. Een vierde bouwlaag kan worden gerealiseerd als dakverdieping. In het geval van een plat dak wordt de vierde bouwlaag gerealiseerd als terugspringend volume binnen een hoek van 45° vanaf de dakrand. De maximale bouwhoogte onder de kroonlijst of de rand van het afgewerkte dakprofiel bedraagt maximaal 10,00 m gemeten vanaf het vloerpeil van de benedenverdieping. In dit ontwerp bestaan de verschillende gebouwen langs de A. Biesmanslaan, de Koldamstraat en de Borreweg allen uit drie volwaardige bouwlagen met een kroonlijsthoogte van 10,00 m en een vierde terugspringende laag. Langs de oostelijke perceelgrens wordt de vierde laag echter niet onder een hoek van 45° vanaf de dakrand teruggetrokken. Hier springt het onderliggende volume minstens 1,90 m terug ten opzichte van de oostelijke perceelsgrens, zodat ook de woongelegenheden die langs deze zijde liggen voldoende licht kunnen hebben in de slaapkamers. De afstand van 1,90 m wordt aangehouden ten opzichte van de oostelijke



perceelsgrens om hinderlijke zichten op het aanpalend perceel te vermijden. Wanneer er op de onderliggende lagen wordt ingesprongen dient dat zich in de bovenliggende lagen te vertalen en zo ook in de dakverdieping die zich als terugspringende laag binnen een hoek van 45° vanaf de dakrand moet bevinden. Voorliggende aanvraag voldoet ook op dit punt niet aan dit voorschrift van het RUP. Men streeft een maximalistische invulling na door ook op de bovenste verdieping ook deze strook maximaal te bebouwen.

Een afwijking onder toepassing van artikel 4.4.1 van de VCRO kan niet worden toestaan voor de terugspringende laag gezien deze afwijking bijdraagt tot een verhoging van de V/T index, die zoals verder in de beoordeling zal worden verduidelijkt niet wordt gerespecteerd. Afwijkingen van een V/T index zijn volgens voorgaand artikel niet toegestaan.

i) Bouwdichtheid

Het streven naar een maximalistische invulling volgt tevens uit de toetsing van de aanvraag aan de kencijfers vastgelegd in het RUP. In het RUP worden een B/T-index, een G/T-index en een V/T-index vastgelegd. De oppervlakte van het terrein en deze kencijfers zijn berekend op het volledige projectgebied C, dit wil zeggen inclusief de publieke groenruimte in projectgebied. Binnen dit projectgebied gaat dat over een oppervlakte van 6.100 m². In de berekeningen die de aanvrager voegt bij het dossier wordt echter uitgegaan van een oppervlakte van 6.295 m². Op het plan gevoegd bij de berekeningen is te zien dat men de oppervlakte van het projectgebied rekent tot tegen de bestaande bebouwing op het oostelijk aanpalend perceel. Dit klopt echter niet gezien de grens van de publieke groenruimte van dit projectgebied ergens halverwege de naburige bebouwing en de oostelijke perceelsgrens gelegen is. Er wordt bij de berekeningen bijgevolg gestart met een verkeerd oppervlakte van het terrein.

Voor de berekeningen van de B/T-index (bebouwingsindex) en de G/T-index (de groenindex) is dat voor het projectgebied zelf geen probleem gezien de verhouding tussen de bebouwde oppervlakte tot de volledige terreinoppervlakte (inclusief publieke groenzones) onder de waarde van 0,60 blijft zoals is opgelegd in het RUP. De G/T-index, de verhouding van de oppervlakte aan groen ten opzichte van de oppervlakte van het eigen terrein (exclusief een mogelijke bebouwing van de hoek en de publieke groenzones), bedraagt 0,31 wat hoger is dan het minimum van 0,30 wat wordt vastgelegd in het RUP. Zoals reeds eerder opgemerkt is de G/T waarde van de publieke groenzone bij de Borreweg niet in overeenstemming met de voorschriften van het RUP. De andere publieke groenzone is tevens volledig verhard waardoor de G/T index voor het gehele projectgebied slechts 0,29 bedraagt wat niet conform de kencijfers van het RUP is. Wanneer de publieke groenzones voor dit projectgebied beiden zouden aangelegd worden zoals in het RUP wordt voorzien zou het project dus wel voldoen aan de G/T index.

Bij de berekening van de V/T-index blijkt de verhouding echter niet correct. De V/T-index is de verhouding van de totale vloeroppervlakte tot de totale terreinoppervlakte van een perceel waarop gebouwd wordt of desgevallend van alle percelen die deel uitmaken van een totaalproject. Ondergrondse constructies of kelderverdiepingen worden volgens de definitie van het RUP niet meegerekend in de totale vloeroppervlakte. De berekeningen worden in deze aanvraag echter niet op een correcte wijze uitgevoerd. De totale vloeroppervlakte zou volgens de aanvrager 9.443 m² bedragen. Dit is 1.706 m² voor de benedenverdieping, 1.765 m² voor de eerste en 1.765 m² voor de tweede verdieping en 1.104 m² voor de derde verdieping. Er wordt echter geen rekening gehouden met de oppervlakte van inpandige terrassen op de verdiepingen (2 x 202 m²), de oppervlakte van de inrit naar de kelder (99 m²), de hoogspanningscabine (30 m²), de inpandige dakterrassen boven de garage (98 m²) en de oppervlakte van de fietsenstalling (239 m²). Deze horen ook bij de bebouwde oppervlakte waardoor de V/T-index 1,69 bedraagt wat heel wat hoger is dan het toegelaten maximum van 1,5.

Het standpunt dat de aanvrager bij de hoorzitting uiteenzet (dat de berekening enkel voor het eigen perceel moet kloppen) is niet correct. In de aangepaste berekeningen waarvan sprake was op de hoorzitting wordt vermoedelijk de publieke groenzone wel en het hoekperceel niet bij het geheel geteld om aan een correcte V/T te komen. Dat is echter geen correcte benadering gezien het hoekperceel door zijn ingesloten ligging een hogere bebouwingsgraad zal hebben. Dit volgt uit de noodzaak om op dit hoekperceel de volledige hoek af te werken met een



gelijkaardige bebouwing om zo een evenwichtig straatbeeld te creëren. Wanneer huidige ontwikkeling hiermee geen rekening houdt worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor dit perceel gehypothekeerd.

De afwijking ten opzichte van de V/T index bepaald in het RUP vertaalt zich tevens in de ruimtelijke inpassing van dit ontwerp in zijn omgeving. Aan alle zijden van het goed worden bouwvolumes voorzien bestaande uit drie volwaardige bouwlagen en een vierde teruggetrokken laag. Enkel centraal aan de zijde van de Borreweg wordt deze hoge bebouwing onderbroken voor de toegang tot het binnengebied en de bouw van een gemeenschappelijke fietsenberging. Wanneer echter met de bebouwde omgeving rekening wordt gehouden valt op te merken dat niet aan alle zijden rond het projectgebied eenzelfde bebouwing te vinden is. Langs de Overijsesteenweg, de Koldamstraat en op het oostelijk aanpalend perceel is een hogere bebouwing van drie tot vier bouwlagen aanwezig. De volumes die langs deze zijden worden voorzien sluiten qua bouwhoogte aan op wat er in deze omgeving voorkomt.

Langs de noordelijke zijde, de Overijsesteenweg, komt eerder een lagere bebouwing voor, gevormd door rijwoningen bestaande uit twee bouwlagen en een dak. Deze bebouwing is gericht naar de Overijsesteenweg en de woningen hun tuinen palend aan de Borreweg. Volgens het RUP kunnen er in dit bouwblok en beperkt langs de Borreweg enkel gebouwen van twee bouwlagen en een hellend dak worden opgericht. De afstand tussen de bestaande tuinen en de nieuwe bebouwing is vrij beperkt en zou door middel van een groenscherm nog enigszins kunnen afgeschermd worden. Ter hoogte van de Borreweg wordt in dit ontwerp een groene buffer voorzien ter hoogte van de perceelsgrens. Deze buffer heeft een breedte van 2,00 m tot 3,00 m en wordt voorzien met een mantelvegetatie van inheems bosplantsoen met groenblijvend en bladverliezend karakter. Hoogstammige bomen van 2^{de} en 3^{de} categorie zorgen voor voldoende volume in de hoogte. Er wordt gekozen voor boomsoorten met een voldoende open kruin die de lichtinval in de tuinen van de Overijsesteenweg niet belemmeren.

Maar aan deze zijde zullen de nieuwe bouwvolumes bestaan uit drie volwaardige bouwlagen en een vierde teruggetrokken laag met terrassen die tot tegen het voorgevelvlak reiken. Een groenscherm zal hier niet langer afdoende zijn om privacyhinder te voorkomen, zeker niet als het bomen met een open kruin betreffen. Het is dan ook wenselijk de bebouwing op het betrokken goed te laten aansluiten en bijgevolg af te bouwen in deze richting, wat wordt vertaald in het voorschrift van artikel 5.1.4 dat bepaalt dat er steeds een harmonieuze overgang dient te worden voorzien tussen bestaande gebouwen binnen of aan de rand van het projectgebied met verschillend aantal bouwlagen of verschillende dakvorm. Het argument van de aanvrager dat tijdens de hoorzitting werd opgeworpen, dat het RUP hier geen beperkingen oplegt, is niet correct.

Wanneer we naar de gebouwen kijken aan de noordoostelijke zijde langs de Borreweg komen de hoofdgebouwen van de woningen zelfs zeer dicht tegen het projectgebied te liggen, waardoor er slecht een afstand van 10,00 m tussen het hoofdgebouw en de nieuwe gebouwen op de projectsite bewaard blijft. Dit is onvoldoende, zeker voor volumes die tot een vierde bouwlaag worden voorzien van terrassen aan deze zijde van het gebouw, om hinderlijke inkijk te voorkomen. Het ontwerp overschrijdt de draagkracht van zijn omgeving.

j) Inrichtingsschets

In het RUP wordt opgelegd dat voor elk projectgebied een ontwikkelingsplan moet worden opgesteld dat inzicht geeft over de volledige invulling van het aangeduide projectgebied: *'Het dient een gezamenlijke visie te bevatten voor de inpassing in de omgeving, de toegankelijkheid van deze gebieden, ontsluiting, vormgeving, bebouwing en inplanting, architectuur, duurzaam materiaalgebruik, afwatering, (semi-) publieke ruimte, parkeerruimte, groeninrichting, de kwalitatieve inrichting van de omgeving en de eventuele fasering. (...) Het ontwikkelingsplan moet duidelijkheid verschaffen over een eventuele fasering. Bij niet-realiseren van een volgende fase dient de kwaliteit van het project en zijn omgeving gegarandeerd te blijven.'*

Bij voorliggende aanvraag wordt een inrichtingsschets gevoegd. Hierop is te zien welke volumes er nog zou kunnen gebouwd worden op de hoek en wat de mogelijke impact hiervan is op de B/T, V/T en G/T index. Er wordt echter weinig informatie gegeven over de mogelijke



aansluiting van het project op vlak van parkeren, waterhuishouding of groenaanleg. Zo werd door de gemeente een voorwaarde opgelegd om de parkeerkelders van beide projecten met elkaar te verbinden. Deze voorwaarde is echter niet uitvoerbaar zonder bijkomende studie van de mogelijkheden binnen de ontworpen parkeerkelder. Ook de oplossingen voor de waterhuishouding worden niet uitgewerkt. Het nog te ontwikkelen perceel betreft echter een hoekperceel dat verondersteld wordt voor een groot gedeelte bebouwd te worden om zo een continuïteit in het straatbeeld te verkrijgen. Het percentage vrije ruimte dat overblijft voor groen of waterhuishouding is bijgevolg beperkt.

Tevens zal deze hoek moeilijker in te vullen zijn door de beperking in achtergevel in verhouding tot de zeer lange voorgevel. Er zouden zich makkelijk problemen kunnen voordoen op vlak van lichten en zichten, waardoor de bestaande ontwikkeling, door volledig tot tegen de grenzen met het hoekperceel te bouwen op alle verdiepingen, beperking kan opleggen voor het toekomstige project. Met deze parameters dient in deze fase van de ontwikkeling van het projectgebied al rekening te worden gehouden. Ook houdt het ontwikkelingsplan geen rekening met fasering. Bij niet-realiseren van een volgende fase dient de kwaliteit van het project en zijn omgeving gegarandeerd te blijven volgens het RUP. In voorliggend ontwerp worden echter twee blinde gevels voorzien tegen de bestaande lage bebouwing op de hoek. Zolang de hoek niet wordt gerealiseerd wordt hier een slechte ordening gerealiseerd. Het ontwikkelingsplan voldoet bijgevolg niet aan de verwachtingen van wat het RUP voor dit plan voorop stelde waardoor niet met zekerheid kan gesteld worden dat voorliggende aanvraag geen hypotheek legt op de ontwikkeling van het hoekperceel of op een goed ordening op deze plaats.

k) Groenzones

In artikel 5.4.3 van het RUP worden voorschriften opgenomen betreffende de onbebouwde ruimte. Tussen de bouwvolumes wordt een groene gemeenschappelijke ruimte ontwikkeld op het maaiveld-niveau. Deze collectieve ruimte vormt een geheel met de te ontwikkelen publieke groenruimte in projectgebied. Woongelegenheden op de benedenverdieping die uitgeven op de groene binnengebieden kunnen volgens het RUP worden voorzien van een terras of private tuin met een maximale diepte van 4,00 m. Deze worden afgesloten van de overige onbebouwde ruimte door levende hagen al dan niet in combinatie met draadafsluitingen en maximaal 1,80 m hoog. In voorliggend project worden de gebouwen maximaal langs de randen van het goed geplaatst opdat hiertussen een ruim groen binnengebied kan aangelegd worden. Centraal erin wordt de fietsenstalling geplaatst. De appartementen op de benedenverdieping krijgen een eigen terras in dit binnengebied afgeschermd met groenblijvende massieven en heesterstructuren. Op deze punten is de aanvraag niet in strijd met de voorschriften van het RUP.

In het project komen twee types groendaken voor, namelijk een intensief groendak in het binnengebied met een substraatdikte van gemiddeld 50 cm en op de penthouses ook een type groendak - genaamd kruiddak – met een substraatdikte van 15 cm. Het binnengebied bevindt zich boven op een ondergrondse parkeerruimte. Centraal wordt voorzien in een mix van siergrassen en vaste planten. Hogere accenten worden ingevuld door het toepassen van solitaire heesters en kleine hoogstammige bomen. Het is de bedoeling van dit binnengebied een gemeenschappelijke groenruimte te maken waarin zowel een lage als hoge beplanting kan groeien opdat een kwalitatieve groenruimte ontstaat. Uit de doomsnede is echter af te leiden dat de substraatlaag van het groendak vrij beperkt is en dat er waar er bomen zullen geplant worden meer hoogte zal voorzien worden. Er kan zich de vraag gesteld worden of een opbouw van 40 tot 60 cm substraat wel voldoende is voor een kwalitatief intensief groendak. Ter hoogte van hogere groenelementen wordt volgens de aanvraag het pakket wel lokaal verhoogd tot 80 cm.

Om tot een duurzaam resultaat te komen, dient er echter een voldoende ruim opbouwpakket voorzien te worden, dat is afgestemd op de waterbuffering en de doorwortelbare ruimte. Vermoedelijk zal de opbouw in dit geval in realiteit niet het gewenste effect geven. De bomen hebben een voldoende brede en dieper basis nodig voor wortelgroei en na verloop van tijd zouden de heuvels die ter plaatse van de bomen worden voorzien kunnen afschuiven. Ook zullen de heuvels onvoldoende water kunnen capteren om de bomen tot volle wasdom te laten komen. De bomen zullen vermoedelijk reeds van bij aanvang of op termijn te weinig gronddekking hebben om goed te kunnen groeien. De uitwerking van de gemeenschappelijke



groenruimte is ondermaats en geeft geen garantie op de ontwikkeling van een kwalitatieve groenruimte.

In de beroepsschriften wordt aangehaald dat er geen doorgang wordt voorzien van de A. Biesmanslaan naar de Borreweg zoals werd opgelegd in het RUP. De aanvrager geeft aan deze verbinding niet te voorzien gezien de gemeente niet van plan is een brug te plaatsen over de Ijse aan de overzijde van de A. Biesmanslaan om zo de nieuwe trage verbinding met het sportpark aan de overzijde van de straat te verbinden. Er zal een brug komen ter hoogte van het kruispunt met de Koldamstraat en in de ontwikkelingsschets wordt aangeduid dat in een tweede fase er een doorgang naar de Borreweg kan voorzien worden. In principe schuift men zo deze last door naar de tweede fase.

In het RUP werd deze verbinding voorzien op het oostelijk aanpalend perceel in de publieke groenzone. Op deze plaats werden echter een parking en inrit naar een ondergrondse kelder aangelegd voor het oostelijke gelegen appartementsgebouw waardoor de inrichting van de groenzone en de doorsteek hier niet meer mogelijk is. De last voor de aanleg van de doorsteek van de A. Biesmanslaan naar de Borreweg kan niet volledig op het betrokken goed gelegd worden gezien dan de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gedeelte worden gehypothekeerd. De publieke groenzone is een ruime die specifiek werd vrijgehouden voor deze aanleg. Gezien de aanvrager geen eigenaar is van de gronden binnen de oostelijke publieke groenzone en heeft hij ook geen vat op de ontwikkeling van deze zone.

l) Goede ruimtelijke ordening

Gelet op de planologische onverenigbaarheid is een verdere beoordeling van de aanvraag in detail van ondergeschikte orde en zal er in dit verslag ook niet verder op elk aspect van overige stedenbouwkundige voorschriften of de goede plaatselijke ordening worden ingegaan.

m) Waterparagraaf

Hoofdstuk III, afdeling I, art. 1.3.1.1 van het decreet betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. Het oppervlaktewater van het voorwerp van de aanvraag wordt verzameld in de onbevaarbare waterloop van tweede categorie B2028 IJse, die parallel met de A. Biesmanslaan loopt. Het betrokken goed ligt in een zone waar bij zware regenval er een kleine tot middelgrote kans bestaat op overstromingen. De ondergrondse kelder zal voldoende tegen deze overstromingen beveiligd moeten worden. Verder zal alle hemelwater dat op het eigen terrein valt ook op het eigen terrein moeten kunnen infiltreren.

Gezien de aanvraag een uitbreiding (vervanging) van de bebouwde en verharde oppervlakte inhoudt zal er een vermindering van de infiltratiecapaciteit van de bodem plaatsvinden. In deze omstandigheden dient overgegaan te worden tot afkoppeling van het hemelwater, overeenkomstig de geldende stedenbouwkundige verordeningen. In functie van een totale afwaterende oppervlakte van 2.623 m² (gewone en groendaken) voorziet de aanvraag in de plaatsing van een hemelwatervoorziening met een totale inhoud van 60.000 l en in de aanleg van een buffervoorziening met een totale inhoud van 65.000 l. Het perceel wordt volledig onderkelderd. De binnentuin omvat een groendak boven de parkeerkelder. Deze heeft een berekende waterbehoefte van 4,20 m³ per dag in een droogteperiode. De terrassen en groenen kruiddaken (voor een totale oppervlakte van 2.602,50 m²) worden via bufferplaten met een buffercapaciteit van 30,45 l/m² en dus een bijkomend buffervolume van 60.480 l afgeleid naar de drie verschillende bufferputten.

Volgens de aanvrager is het uit peilbuismetingen op de site, getuigenverklaringen en praktijkervaring uit de omgeving duidelijk dat vertrouwen op infiltratiekrachten om de overstorten van de groendaken in de bodem te laten infiltreren een te groot risico inhoudt op waterproblemen voor zowel het project als de omgeving. Vandaar wordt door hen geopteerd voor een systeem van maximaal hergebruik in combinatie met buffertanks en vertraagde afvoer. Buffertank 1 heeft een volume van 35 m³ en wordt vertraagd afgevoerd naar de riolering van de Koldamstraat à rato van maximaal 5 l/s. Zowel buffertank 2 en 3 hebben elke een volume van 15 m³ en worden vertraagd afgevoerd naar de riolering van de A. Biesmanslaan à



rato van 1 l/s. De dienst waterlopen merkt in haar advies dat de afwijking voor het plaatsen van een infiltratievoorziening afdoende werd gemotiveerd.

Het hemelwater zal gebruikt worden voor de toiletspoeling en wasmachines van 18 appartementen (40 bewoners) en voor de irrigatie van het binnengebied. Volgens de rekentool in de Watertoets mag er op basis van een verwacht waterverbruik van 2.000 l/dag 1.011 m² verharde oppervlakte in mindering worden gebracht voor de dimensionering van de infiltratievoorziening of buffervoorziening. De aanvraag beantwoordt hiermee aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater. Wel valt op te merken dat er nog meer maatregelen kunnen worden genomen om afvoer van hemelwater naar de rioleringen te beperken. Zeker in een zone waar infiltratie niet mogelijk is, dient het herbruik van hemelwater geoptimaliseerd te worden. Mits een afdoende zuivering van het hemelwater van de groendaken kan ook dit water worden gebruikt voor de spoeling van toiletten voor alle appartementen. Er wordt in dit ontwerp bijgevolg onvoldoende ingezet op herbruik van hemelwater.

De verharde oppervlakten van de wegenis worden niet meegenomen in deze berekeningen. Er wordt gesteld dat het hemelwater op natuurlijke wijze doorheen of naast die verharding op eigen terrein in de bodem zal infiltreren. Gedeelten van de niet-waterdoorlatende verhardingen sluiten echter aan op het openbaar domein en kunnen niet volledig afwateren naar de omliggende groenzone. Enkel wanneer deze verhardingen overgedragen worden naar het openbaar domein vallen deze niet onder het toepassingsgebied van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater of de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot verhardingen.

n) Mobiliteit

Een mobiliteitstoets werd aan het dossier toegevoegd. De A. Biesmanslaan is een secundaire weg type III met een 2x1 wegprofiel, die Hoeilaart met Overijse verbindt. De Koldamstraat is een lokale weg type III met een 2x1 wegprofiel. De site ligt op ongeveer 3 km van de E411 en op circa 2,50 km van de R0. De site ligt binnen de bebouwde kom waar een snelheidsregime geldt van 30 km/u op de A. Biesmanslaan en de Koldamstraat. Ten oosten van de projectsite verhoogt het snelheidsregime naar 50 km/u. Aan de overkant van de projectsite is een gratis publieke autoparking van het sportcomplex met een capaciteit van 24 parkeerplaatsen. Deze zal in de toekomst echter verdwijnen en vervangen door een meer westelijk gelegen parking van 69 parkeerplaatsen. Op de A. Biesmanslaan is een autoparkeervak evenwijdig aan de weg voorzien voor 29 auto's ter hoogte van de site.

Wat betreft het openbaar vervoer zijn op de A. Biesmanslaan 2 bushaltes. Hoeilaart Nero op 125 m en Hoeilaart Sportcomplex op 200 m van de site. Beide haltes worden door verschillende lijnen bediend. Hoeilaart heeft ook twee treinstations die beide deel uitmaken van het Gewestelijk Express Net. Het Station Hoeilaart ligt op 1,50 km en bestaat uit een onbemand station zonder fiets- of autoparking. Het station Groenendaal ligt op 2,20 km en bestaat ook uit een onbemand station, met een gratis fiets- en autoparking.

De fietssnelweg F205 Brussel-Hoeilaart bevindt zich op 2,20 km van de projectsite. Deze is echter nog niet volledig voltooid. Er is wel een alternatief traject voorzien. De site bevindt zich ook aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dat over de A. Biesmanslaan loopt, maar het afgescheiden dubbelrichtingsfietspad is niet conform het fietsvademecum. Aan de Koldamstraat is geen fietspad aanwezig. Op de zuidelijke hoek van de Koldamstraat en de A. Biesmanstraat is bij de toegang tot het sportcomplex een publieke fietsenstalling. Ter hoogte van het kruispunt A. Biesmanslaan met de Koldamstraat is er een oversteekplaats met verkeerslichten. Aan één zijde van de A. Biesmanslaan is een voetpad. De Koldamstraat heeft voetpaden aan beide zijden van de weg.

Ter hoogte van de site en het kruispunt zijn in de huidige situatie reeds vertragingen merkbaar tijdens de ochtend- en avondspits. De site genereert momenteel slechts beperkte verkeersbewegingen. Voor de toekomstige situatie gaat men uit van 116 bewoners voor de 61 appartementen. Er kan hierbij opgemerkt worden dat gezien het aantal slaapkamers er in



principe 188 bewoners kunnen zijn (= aantal kopkussens). Verwacht wordt dat de voorziene 116 bewoners 139 autobewegingen en 41 fietsbewegingen teweeg zullen brengen, verspreid over de ganse dag. Voor het project komen er 13 extra autobewegingen bij en 5 extra fietsbewegingen in de ochtendspits. In de avondspits worden er 14 extra autobewegingen en 4 extra fietsbewegingen verwacht.

Het aantal parkeerplaatsen ligt lager dan opgelegd in het RUP, artikel 5.1.2 Parkeervoorzieningen. Er worden hierbij 1,50 parkeerplaatsen per wooneenheid opgelegd, binnen de bouwvolumes of (half-)ondergronds, dus 92 parkeerplaatsen. Het ontwikkelingsplan kan in open lucht voorzien in een gemeenschappelijk ontwerp voor een beperkte parkeerruimte, enkel bestemd voor bezoekersparkeren a rato van 1 parkeerplaats per 4 wooneenheden. De aanvrager vraagt echter om minder parkeerplaatsen te voorzien, omdat volgens de actuele inzichten de parkeerbehoefte van het project lager ligt. Door zijn centrale ligging aan een fietsverbinding, vlak bij het gemeentecentrum en op wandelafstand van het station van Hoeilaart wordt geoordeeld dat weinig gezinnen behoefte zullen hebben aan een tweede autostaanplaats. Bovendien zou de letterlijke naleving van het RUP tot gevolg hebben dat er een tweede ondergrondse bouwlaag dient worden aangelegd, wat niet wenselijk is gezien de waterhuishouding van de omgeving.

Concreet worden in de aanvraag 83 autostalplaatsen voorzien, wat overeenkomt met een parkeerratio van 1,36. Deze reductie ondersteunt de modal shift en komt tegemoet aan de actuele tendens die het toenemend fietsgebruik faciliteert en alternatieve vervoersmiddelen (openbaar vervoer, deelvoertuigen, ...) stimuleert. Uit de bijgevoegde mobiliteitstoets blijkt dat de parkeervraag voor bewoners en bezoekers samen 65 autoparkeerplaatsen bedraagt, waarvan vier voor bezoekers. Deze behoefte wordt dus gedekt.

Wel kan worden opgemerkt dat slechts vier parkeerplaatsen voor bezoekers zeer weinig lijkt, gezien het aantal woonegelegenheden. De kleinschalige afwijking van de parkeernorm wordt gemotiveerd door art. 4.4.1, §1, VCRO, de mogelijkheid om beperkt af te wijken van onder meer inplantingsvoorschriften (in casu de inplanting van parkeerplaatsen), voor zover niet geraakt wordt aan bestemming/bouwlagen/VT-index en voor de afwijking niet raakt aan de finaliteit van het voorschrift. Het RUP Kern stelt in zijn toelichting uitdrukkelijk dat afwijkingen kunnen worden toegestaan via art. 4.4.1, §1, VCRO.

De in- en uitrit van de parkeerkelder ligt langs de Koldamstraat, op voldoende afstand van het kruispunt met de A. Biesmanslaan om de verkeersafwikkeling niet te verstoren. Door het terugtrekken van de voorgevel met 1,70 m wordt het straatprofiel verbreed, waardoor de zichtbaarheid wordt verhoogd. Bijkomend wordt de poort van de parking-inrit nog 70 cm dieper geplaatst, waardoor uitrijdende wagens nog meer tijd en zicht krijgen op eventuele passerende voetgangers. Eens een uitrijdende wagen de vroegere perceelsgrens bereikt heeft hij bijna 180 graden zicht op het voetpad, maar is er nog steeds 1,20 m voor voetgangers over tussen de wagen en de rijweg.

De fietsenstalling wordt voorzien in een centraal paviljoen die toegankelijk is via de Borreweg. Aan het begin en einde van de Borreweg komen paaltjes om te verhinderen dat deze weg gemotoriseerd verkeer aantrekt. De herinrichting/heraanleg van de Borreweg is een integraal onderdeel van deze aanvraag. De heraanleg zet maximaal in op het gebruik als trage verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Koldamstraat en de Overijsesteenweg. Er wordt enkel sporadische toegankelijkheid voorzien voor gemotoriseerd verkeer in het kader van verhuisbewegingen en inzake toegankelijkheid voor de brandweer.

Volgens het RUP dienen eveneens minimaal 2 fietsenstalplaatsen per wooneenheid voorzien te worden, met name 122 fietsenstalplaatsen. Volgens de mobiliteitstoets bedraagt de stallingsbehoefte echter slechts 117 fietsenstalplaatsen, waarvan 1 voor bezoekers. Ook hier lijkt 1 fietsenstalplaats voor bezoekers een onderschatting van de realiteit. Gezien er minder parkeerplaatsen worden voorzien dan de parkeernorm binnen het RUP is het aangewezen om meer dan het minimaal aantal fietsparkeerplaatsen te voorzien. Als standaardnorm wordt één fietsparkeerplaats per hoofdkussen aangeraden, en per wooneenheid eventueel een extra parkeerplaats voor bezoekers. In dit geval dus zou het hier gaan om 188 fietsenstalplaatsen voor bewoners, en eventueel 61 voor bezoekers, zijnde een totaal van 249 fietsenstalplaatsen).



Het klopt dat soms bijkomende kamers gebruikt worden als kantoor of bergruimte, maar daartegenover staat dat gezinnen waar veel gefietst wordt er meer fietsen per huishouden kunnen zijn dan het aantal gezinsleden, bv. stadsfiets, koersfiets, mountainbike, bakfiets, elektrische fiets, ... Eén stalling per kopkussen blijft dus een goede normwaarde, wat neerkomt op een minimum van 188 fietsenstallingen.

Naast een toegang tot de ondergrondse parkeerkelder en een noodstroomgroep, worden er in de voorziene fietsenstalling stallingen voorzien voor 156 fietsen, die worden verdeeld als 132 stallingen voor bewoners (128 stallingen in etagerekken en 4 buitenmaatse stallingen), 11 fietskluizen en 13 stallingen voor bezoekers (12 hoog-laag stallingen en 1 buitenmaatse stalling). De fietskluizen hebben allemaal een andere vorm door de ellipsvorm van de totale stalling. Een aantal van deze kluizen lijken niet of weinig bruikbaar te zijn voor het stallen van fietsen door hun afmetingen of slechte toegankelijkheid.

De stallingen voor bewoners en bezoekers zijn met een breedte van ongeveer 39 cm veel te smal om comfortabel te zijn. Door de groeiende diversiteit van fietsen moeten men steeds meer rekening houden met andere types fietsen dan de standaardfiets. Alle types fietsen moeten een plaats kunnen krijgen. Fietsparkeersystemen moeten niet alleen dienen voor de standaardfiets, maar ook voor buitenmaatse fietsen in alle verschijningsvormen. Bepalend hierbij zijn de kenmerken van de fiets (banddikte, stuurbreedte, lengte, massa ...) en bijhorende accessoires (fietsstoeltjes voor- of achteraan, fietstassen, kratje vooraan ...), het parkeersysteem of rek en de mogelijke beperkingen ervan (etagerekken, hoog-laagsystemen met beperkte hart-op-hartafstand, enz.) of de locatie of het pand (de plafondhoogte, niveauverschillen, ...), en de gebruiker zelf (te weinig kracht om een zware fiets op te tillen, ...).

Men kan een onderscheid maken tussen 'sterk afwijkende fietsen' (ligfietsen, bakfietsen, ...) en 'beperkt afwijkende fietsen'. Voor de eerste groep kan een norm van 5% worden aangehouden, dit zou in dit geval betekenen dat er een achtstal stallingen voor buitenmaatse fietsen zouden moeten zijn. Indien de fietskluizen voldoende toegankelijk zijn dan wordt deze norm gehaald. De groep 'beperkt afwijkende fietsen' (fietsen met fietstassen, kratjes, afwijkende bandenmaat of stuur, de aanwezigheid van een kinderzitje, ...) is aanzienlijk: 25 à 35 %. De toename van de elektrische fietsen, met een zwaarder gewicht, die bovendien door meer en meer ouderen wordt gebruikt zal deze groep alleen nog maar doen toenemen. In dit project zouden dus een 39 à 55 stallingen moeten aanwezig zijn voor beperkt afwijkende fietsen. Hieraan wordt niet voldaan.

De nieuwe ontwikkeling zal bijkomende verkeersbewegingen genereren, doch de impact op de omgeving ervan blijft beperkt tot een aanvaardbaar niveau en zal niet ongebruikelijk hinderlijk zal zijn voor de omgeving, gelet op de goede ontsluiting van de site en de aansluiting van de site op het hoger wegennetwerk. Er wordt geen impact verwacht van het project op de parkeerdruk in de omgeving, gelet op de ondergrondse parking die wordt voorzien. Hoewel er minder parkeerplaatsen worden voorzien dan voorgeschreven in het RUP, zal de toekomstige parkeerdruk afdoende op het eigen terrein opgevangen worden, als er voldoende aandacht is voor een verduurzaming van de modal shift binnen het project. Echter, hoewel er wordt voldaan aan de voorziene aantallen fietsparkeerplaatsen van het RUP, kan er gesteld worden, dat gezien men wil mikken op het toenemend fietsgebruik (als compensatie voor de afwijking op de autoparkeernorm in het RUP) het aantal fietsenstallingen niet volstaat. Ook voldoet de fietsenstalling niet aan hedendaagse comforteisen.

o) Lucht

De machines die tijdens de aanlegfase ingezet worden, veroorzaken samen met het werfverkeer een bepaalde emissie. Daardoor is het onvermijdelijk dat er een tijdelijk effect naar lucht zal optreden. Specifiek voor werfactiviteiten die veel stofemissies genereren (slopen, slijpen, frezen, zagen, ...) zijn in VlareM stofbeperkende maatregelen opgelegd aan de aannemer (stof afzuigen, materiaal bevochtigen, ...). Het uitvoeren van deze maatregelen zal de belangrijkste emissies beperken.

Het aandeel van de emissies afkomstig van de werfmachines en het werfverkeer wordt gering geacht ten opzichte van de huidige emissiebronnen in de omgeving zoals het verkeer, verwarming van woningen, Bovendien voldoet de huidige luchtkwaliteit ter hoogte van het



projectgebied aan alle geldende normen voor PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten op de luchtkwaliteit verwacht ten gevolge van de werfmachines en het werfverkeer.

Door het beoogde project zal de bestaande mobiliteitsstroom van en naar het projectgebied toenemen. Dit brengt een bijkomende uitstoot aan verontreinigende stoffen met zich mee, hoewel de verkeerscongestie ten gevolge van het project beperkt blijft, omwille van de relatief beperkte schaal en de kerngerelateerde ligging die gemotoriseerde verplaatsingen inperkt.

p) Bodem en grondwaterverontreiniging

Tijdens de uitvoering van de werken kunnen calamiteiten ontstaan door lekkende brandstoftanks en/of olie- en brandstofleidingen van machines enervoertuigen. Hierdoor kan de bodemkwaliteit negatief beïnvloed worden. Om aanzienlijke effecten te vermijden, dient de aannemer bij gebeurlijke calamiteiten onmiddellijk ingrijpen om de nodige maatregelen te treffen en bodemverontreiniging te vermijden.

Het gevraagde BEO-veld bestaat uit 98 boringen op 60 m diepte en is gelegen in een beschermingszone type III van een grondwaterwinning. Het betreft een gesloten geothermisch systeem zonder contact met of oppompen van het grondwater. De bodemwarmtewisselaars worden gevuld met een water-monopropyleenglycol (25%) oplossing. Deze warmtewisselaars zijn een potentiële bron van emissies naar de bodem en het grondwater wanneer een lek zich voordoet in één van de leidingen. Voor de uitvoering van het BEO-veld wordt gebruik gemaakt van fabrieksmatig geprefabriceerde en geteste bodemwarmtewisselaars uit HDPE. Er wordt een tweede dichtheidstest uitgevoerd na het opvullen van de boorgaten. Vervolgens wordt vooraleer het monopropyleenglycol toe te voegen, de volledige installatie getest op dichtheid.

De boorgaten waarin de bodemwarmtewisselaars ingebracht worden, worden opgevuld met een grout dat een lage hydraulische permeabiliteit heeft. Dit ter bescherming van de bodem en het grondwater in geval van een lek in één van de buizen. Daarnaast garandeert het grout een voldoende afdichting (1×10^{-8} m/s) tussen de verschillende watervoerende lagen die doorboord worden. Het grout vormt een hydraulische barrière met een levensduur die minstens even lang is als de levensduur van de ingebrachte warmtewisselaars. Tijdens de exploitatie wordt de druk in de leidingen automatisch gemonitord zodat in geval van een lek de installatie automatisch uitvalt.

Gezien het BEO-veld wordt aangelegd in een beschermingszone type III van een waterwinning werd het advies van De Watergroep ingewonnen. De Watergroep kan akkoord gaan met het aanleggen van boringen voor geothermische doeleinden voor zover er geen diepere afsluitende kleilagen doorboord worden en dit ter bescherming van diepere watervoerende lagen. Op 11 januari 2022 werd door De Watergroep bevestigd dat er op de locatie van het geplande BEO-veld geen sprake is van een afsluitende kleilaag (Formatie van Kortrijk) tussen de watervoerende lagen van de Formatie van Brussel bovenaan en de Formatie van Hannut onderaan. Bijgevolg is er geen bezwaar tegen de aanleg van een BEO-veld met een diepte van boringen tot het diepte criterium zolang deze door een erkende boorfirma en volgens de code van goede praktijk wordt uitgevoerd. De Watergroep vraagt wel als voorwaarde om op de hoogte te worden gehouden van de gekozen boorfirma en de periode waarin de boringen worden uitgevoerd. De Watergroep zal dan tijdens de boorwerken controleren of de code van goede praktijk wordt nageleefd. Dit wordt opgelegd als vergunningsvoorwaarde.

De aanleg en exploitatie van het systeem zal gebeuren volgens de code van goede praktijk voor dergelijke projecten en conform de sectorale voorwaarden uit Vlarem II. Dit zal ervoor zorgen dat er geen effecten op de bodem, het watersysteem en de grondwaterwinning te verwachten zijn.

q) Geluid en trillingen

De werf zal tijdelijk aanleiding geven tot een verhoging van het omgevingsgeluid. De bronnen van geluid of trillingen zijn daarnaast de warmtepompen die geïnstalleerd worden. De warmtepompen worden geselecteerd voor hun stille werking en worden in pandig en op het dak geplaatst. De water-water warmtepomp wordt binnen het gebouw in de technische ruimte in de kelderverdieping geplaatst. Dit is een gesloten ruimte waardoor er geen geluidshinder naar de



omgeving is. De lucht-water warmtepompen komen op het dak te staan waarbij de aanleg van een akoestisch scherm rondom voorzien wordt. Bedoeling is dat het geluidsniveau op de terrassen van de appartementen tot maximaal 35 dB beperkt wordt. Hierdoor wordt er geen geluidshinder verwacht naar de omgeving. De toename van bewoning binnen de contouren van het projectgebied zullen logischerwijs zorgen voor een toename van geluidsemissies, eigen aan de activiteiten en bewegingen die in een woongebied gemanifesteerd worden.

Het project genereert echter geen substantiële geluidsemissies, noch geluidsemissies welke de grens van het onaanvaardbare zouden overschrijden.

r) Afvalstoffen

Langs de Borreweg worden in overleg met Interrand en ten laste van de opdrachtgever vier ondergrondse afvalcontainers voorzien van elk 5 m³, respectievelijk voor restafval, PMD, papier en karton en GFT. De containers voor wit en gekleurd glas worden voorzien langs de Overijsesteenweg. Deze laatste containers zijn door iedereen bruikbaar, en vervangen de glasbollen die nu langs de Koldamstraat ter hoogte van de Borreweg staan. De andere vier containers zijn bruikbaar door huishoudens die hiervoor een badge aanvragen en verkrijgen van de gemeente of de afvalintercommunale (niet noodzakelijk gelimiteerd tot bewoners van het project, dit is te bepalen door de gemeente). De containers zullen worden geleidigd door Interrand, en kaderen in het afvalbeleid van de intercommunale waarbij wordt geopteerd voor meer ondergrondse afvalcontainers en minder individuele huisvuilzakken.

De ophaling wordt echter deels gerealiseerd van op de voetpadzone. Dit kan gevaar opleveren voor voorbijgangers op de Koldamstraat en de Borreweg en dit is niet wenselijk. De ondergrondse containers dienen zodanig te worden geplaatst dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid en zodanig dat er bij lediging slechts minimale verkeershinder en oponthoud kan ontstaan. Er moet vermeden worden dat het inzamelvoertuig achteruit dient te rijden, maar veilig kan stoppen zonder onveilige manoeuvres te maken of voorbijgangers op de Koldamstraat noch op de Borreweg te hinderen. Vermits de containers mogelijks ook kunnen gebruikt worden door anderen dan de bewoners van het project kan men zich ook de vraag stellen in hoeverre dit extra verkeer met zich mee zal brengen van personen die hier stoppen om hun afval te dumpen. Ook bewoners van het project die minder goed te been zijn, zullen misschien hun afval met de wagen komen afzetten.

s) Sloopopvolgingsplan

Voor de afbraak van de gebouwen werd aan het dossier een sloopopvolgingsplan toegevoegd. Op basis van de beschikbare gegevens kan geconcludeerd worden dat er een hoeveelheid verontreinigd puin zal vrijkomen bij de sloopwerken. Dit zal op reglementaire wijze worden verwijderd door een gecertificeerd bedrijf. De dakbedekking, gevelbekleding en inrichtingselementen kunnen asbesthoudende onderdelen bevatten. Materiaalscheiding met het oog op maximaal hergebruik en valorisatie van de oude materialen in nieuwe toepassingen of, indien hergebruik niet kan, recyclage, moeten maximaal vooropgesteld worden. Het storten van afvalstoffen moet maximaal vermeden worden. Daarom verdient het de aanbeveling om bij de ontmantelings- en sloopwerkzaamheden zoveel mogelijk selectief te werk te gaan en de verschillende fracties aan de bron zelf maximaal te scheiden. Als vergunningsvoorwaarde wordt opgelegd dat de aanbevelingen en adviezen uit het sloopopvolgingsplan strikt dienen te worden nagevolgd.

t) Energie

Het geraamde jaarlijkse energieverbruik voor de verwarming en koeling van de appartementen met het aangevraagde systeem van BEO-veld en warmtepompen bedraagt 0,0023 PJ_{prim}. Het BEO-veld zal aangelegd worden om te voorzien in de verwarmings- en koelingsbehoeften van de appartementen. Er worden 98 boringen gepland van elk 60 m diep met een vermogen van 2,10 kW per boring voor een totaal vermogen van 205,80 kW. De boringen worden uitgevoerd onder de vloerplaat van de kelderverdieping. Bijgevolg zullen de boringen geplaatst worden bij de aanvang van de bouwwerken. Met een diepte van 60 m overschrijden de boringen het dieptecriterium van 150 m op deze locatie niet, maar de locatie is wel gelegen in een beschermingszone type III.



De boringen zullen gebruikt worden voor de installatie van warmtewisselaars in een gesloten systeem waarin een medium (monopropyleenglycol 25%) circuleert waardoor energie met de ondergrond kan uitgewisseld worden.

Het BEO-veld wordt gekoppeld aan een gemeenschappelijke water-water warmtepomp met een geïnstalleerd ingangsvermogen van 78 kW. Deze warmtepomp zorgt voor de centrale verwarming/koeling van de appartementen. Gezien deze warmtepomp onvoldoende vermogen zal genereren voor de volledige warmte/koude behoefte van het gebouw, worden er bijkomend twee lucht/water warmtepompen voorzien van 32,80 en 24,30 kW. In elk appartement wordt een individuele warmtepompboiler aangesloten op het BEO-veld met een opgenomen elektrisch vermogen van 1,12 kW elk.

u) Bemaling

Er wordt een tijdelijke bemaling voorzien om de bouwwerken mogelijk te maken. De bemaling wordt beschreven in een geotechnische nota. Het grondwater dient verlaagd te worden tot 4,50 m (kelder) en 5,90 m (liftputten) onder maaiveld. De bemaling werd ontworpen als een vacuümbemaling waarbij de bemalingsfilters geïnstalleerd worden in de Quartaire zandlagen tot 11,00 m onder maaiveld. De tijdelijke bemaling zal gebeuren in een hydraulisch geïsoleerde bouwput (soilmixwand) waardoor het opgepompte volume beperkt wordt. In de geotechnische nota worden de berekeningen uitgevoerd met een waterremmende beschoeiing tot 15 m onder maaiveld. Deze bemaling wordt gepland voor 240 dagen met een dagdebiet van 853 m³ (of 35,54 m³/u) wat resulteert in een totaal opgepompt volume van 204.613 m³.

De berekende zettingen zijn lager dan de grens van 20 mm. In de geotechnische nota wordt toch aangeraden om vóór de start van de bemalingswerken, én tijdens de bemalingswerken, zettingsmetingen op de belendende panden uit te voeren. Deze dienen in de eerste dagen minimum 2x/dag te gebeuren. Bij stabilisatie van de meetresultaten kan men deze meetintensiteit verminderen. Deze resultaten dienen in de aanvangsfase iedere dag beoordeeld te worden door de leidinggevende ingenieur, later bijvoorbeeld op week basis. Deze aanbeveling uit de geotechnische nota wordt opgenomen als vergunningsvoorwaarde.

Het bemalingswater kan, gezien de ligging in bebouwd gebied, niet geïnfilteerd worden en zal worden geloosd in oppervlaktewater (IJse). Na overleg met de Dienst Milieu en Technische Dienst van de Gemeente Hoeilaart werd overeengekomen dat het afvoerwater van deze bemaling best via een brugconstructie over de Albert Biesmanslaan wordt afgevoerd naar de IJse.

De overeenkomstige rubriek voor lozen van meer dan 2 m³/u bedrijfsafvalwater wordt aangevraagd. Uit bodemonderzoeken op de site blijkt dat het water mogelijk verontreinigd is met arseen. Het arseen dat aangetroffen wordt in het grondwater is van natuurlijke oorsprong en veroorzaakt een regionaal verhoogde achtergrondwaarde in het grondwater. Hierdoor dient het grondwater bij lozing beschouwd te worden als bedrijfsafvalwater met gevaarlijke stof. Er wordt een lozingsnorm gevraagd in overeenstemming met de hoogst aangetroffen concentratie van arseen in het grondwater op het perceel (24 µg/l).

v) Afvalwater

De projectsite is gelegen in centraal gebied en grenst zowel aan de Koldamstraat als aan de Albert Biesmanslaan. Beide straten zijn voorzien van een gemengde openbare riolering die aangesloten is op de RWZI van Huldenberg. Deze RWZI heeft een ontwerpcapaciteit van 35.000 IE, op basis van 54 g BZV/IE.dag.

Het afvalwater is uitsluitend afkomstig van de bemaling van de bouwput. Infiltratie is, zoals reeds vermeld, niet mogelijk. Bijgevolg is lozing van het bemalingswater in oppervlaktewater de beste optie.

De bemaling is voorzien voor een periode van 240 dagen met een dagdebiet van 853 m³/u wat resulteert in een totaal opgepompt volume van 204.613 m³. Voor het lozen van het bemalingswater zijn volgens de aanvrager de sectorale lozingsvoorwaarden voor bedrijfsafvalwater volgens Vlarem II bijlage 5.3.2.61 van toepassing. Het opgepompte



grondwater kan arseen bevatten in een concentratie hoger dan het indelingscriterium (5 µg/l) waardoor dit water bij lozing beschouwd dient te worden als afvalwater met gevaarlijke stof. De verontreiniging met arseen in het grondwater is van natuurlijke oorsprong. De hoogste waarde die tijdens bodemonderzoek op de site werd aangetroffen bedraagt 24 µg/l in één peilput. Dit wordt als maximaal mogelijke As-concentratie in het bemalingswater beschouwd. De impact van de lozing op de IJse werd onderzocht met de VMM-tool impactberekening. Uit de toetsing blijkt de impact van de lozing aanvaardbaar te zijn.

Rekening houdend met de herkomst van de verontreiniging, het indelingscriterium voor arseen (5 µg/l), de aangevraagde lozingsdebieten en -norm, de te verwachten verdunning in de ontvangende waterloop en de beperkte duur van de bemaling kan akkoord gegaan worden met de gevraagde lozingsnorm. Deze lozing kan worden vergund voor een beperkte duur, met name 240 dagen wat overeenkomt met de duurtijd van de bemaling nodig voor de bouwwerken.

Volgens Vlare II, artikel 4.2.5.1 moet de exploitant bij een lozingsdebiet groter dan 2 m³/u een meetgoot voorzien voor de bemonstering van het geloosde afvalwater. Het aanleggen van een meetgoot biedt voor deze tijdelijke bemaling weinig meerwaarde. Wel dient de exploitant een controle-inrichting te voorzien die de mogelijkheid biedt om de kwantiteit (debietmeting) en kwaliteit van het werkelijk geloosde afvalwater te controleren en die inzonderheid toelaat gemakkelijk monsters te nemen van het geloosde water, overeenkomstig artikel 4.2.5.1.1. van Vlare II.

w) Natuurtoets

De site bevindt zich niet in of in de directe nabijheid van een speciale beschermingszone of een gebied van VEN. Het dossier vermeldt geen expliciet onderzoek naar de mogelijke aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van speciale beschermingszones. Er worden geen activiteiten aangevraagd die belangrijke emissies voortbrengen. De aanvraag zorgt niet voor direct ruimtebeslag en er worden geen indirecte effecten verwacht. Op basis van de gegevens in het dossier wordt besloten dat de vergunningsplichtige activiteit geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone, noch onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN zal veroorzaken.

x) Veiligheid

Gezien de oppervlakte van de ondergrondse parking dient er in de parking in-doordekking aanwezig te zijn.

y) Stralingen

Het gebruik van verlichtingsarmaturen wordt beperkt tot het hoogstnoodzakelijke en dynamisch aangestuurd volgens lichtnood. De lichtintensiteit wordt recht evenredig voorzien met de gebruikintensiteit van de zones. Meer licht in intensief gebruikte zones en minder licht in minder intensief gebruikte zones. De gebruikte armaturen zijn energiezuinig door gebruik van ledtechnologie. De bestaande verlichting van de Borreweg wordt hergebruikt en verplaatst waar nodig. De binnentuin wordt voorzien van lage oriëntatieverlichting met accenten aan de kernen, inkomzones en fietsenstalling.

Conclusie

De overwegingen in acht genomen stelt de voorzitter volgend voorstel ter stemming voor:

De aanvraag ongunstig te adviseren, om volgende redenen:

- de aanvraag voldoet niet aan de voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Kem, voor wat betreft onder andere de V/T index, de G/T index van de publieke groenzone, het gabarit, de inpassing in de bestaande bebouwde omgeving en de uitwerking van de inrichtingsschets;
- de gevraagde afwijkingen op de inrichting van de publieke groenzone binnen het RUP kunnen niet worden toegestaan op basis van artikel 4.4.7 van de VCRO gezien het hier geen handelingen van algemeen belang betreffen en ze een negatieve impact hebben op de leefbaarheid van de groene publieke ruimte;



- een afwijking, onder toepassing van artikel 4.4.1 van de VCRO, kan niet worden toestaan voor de terugspringende laag gezien deze afwijking bijdraagt tot een verhoging van de V/T index. Een afwijking op de V/T index kan niet volgens artikel 4.4.1 van de VCRO;
- in dit ontwerp wordt een maximalistische invulling nagestreefd waardoor de aanvraag de draagkracht van het perceel en zijn omgeving overschrijdt;
- er wordt in dit ontwerp onvoldoende ingezet op herbruik van hemelwater;
- er is onvoldoende garantie dat de groenzones voldoende kwalitatief kunnen worden aangelegd en tot volle wasdom kunnen komen;
- hoewel er wordt voldaan aan de te voorziene aantallen fietsparkeerplaatsen in het RUP, kan er gesteld worden, dat gezien men wil mikken op het toenemend fietsgebruik (als compensatie voor de afwijking op de autoparkeernorm in het RUP), het aantal fietsenstallingen niet volstaat. Ook voldoet de fietsenstalling niet aan hedendaagse comforteisen.

Beraadslaging

De POVC stemt unaniem in met het voorstel en legt volgend advies voor aan de deputatie.

Advies

1. In beroep de aanvraag voor stedenbouwkundige handelingen ingediend door Immograda, Brusselsesteenweg 197, 9090 Melle, inzake ontwikkeling projectgebied C (Koldamsite): het slopen van de bestaande bebouwing, de nieuwbouw van appartementen, een parkeergarage over één ondergronds niveau en twee HS-cabines, de inrichting van de buitenaanleg met een afgesloten fietsenstalling en het heraanleggen van de Borreweg, gelegen Albert Biesmanslaan 25-27, 1560 Hoeilaart en Koldamstraat 5A-7, 1560 Hoeilaart, kadastraal bekend: Hoeilaart: sectie B, 362b3, 362c3, 362d3, 362e3, 362g3, 362k3, 362s2 en 362c2 (capakey: 23033B0362/00B003, 23033B0362/00C003, 23033B0362/00D003, 23033B0362/00E003, 23033B0362/00G003, 23033B0362/00K003, 23033B0362/00S002, 23033B0362/02C000), te weigeren.
2. In beroep de aanvraag voor ingedeelde inrichtingen en activiteiten ingediend door Immograda, Brusselsesteenweg 197, 9090 Melle, inzake ontwikkeling projectgebied C (Koldamsite): slopen van de bestaande bebouwing + nieuwbouw van appartementen, een parkeergarage over één ondergronds niveau; twee HS-cabines; de inrichting van de buitenaanleg met een afgesloten fietsenstalling, de aanleg van een BEO-veld onder de parkeerkelder; de plaatsing van een lucht-water warmtepomp op het dak en het heraanleggen van de Borreweg, gelegen Albert Biesmanslaan 25-27, 1560 Hoeilaart en Koldamstraat 5A-7, 1560 Hoeilaart, kadastraal bekend: Hoeilaart: sectie B, perceelnummers 362b3, 362c3, 362d3, 362e3, 362g3, 362k3 en 362s2 (capakey: 23033B0362/00B003, 23033B0362/00C003, 23033B0362/00D003, 23033B0362/00E003, 23033B0362/00G003, 23033B0362/00K003, 23033B0362/00S002), met als inrichtingsnummer 20220415-0013, te weigeren.

Leuven,

secretaris POVC

voorzitter POVC

