

Bezwaarschriften Koldamproject Odebrecht
Openbaar onderzoek 18/05 tot 16/06/2022

INBREUKEN OP RUPVOORSCHRIFTEN

- ART 5.1.1 RUP ontwikkelingsplan

5.1.1 Ontwikkelingsplan

Voor elk projectgebied moet een ontwikkelingsplan worden opgesteld. Dit ontwikkelingsplan wordt opgemaakt voor het geheel van de gronden binnen de afbakening van het aangeduide projectgebied, als een totaalconcept.

Het ontwikkelingsplan geeft een volledig inzicht op de invulling van het gebied. 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, parkeerzone, groeninrichting, de kwalitatieve inrichting van de omgeving en de eventuele fasering.

Het ontwikkelingsplan dient zowel grafisch als tekstueel de verantwoording van de potentiële ingrepen en te wijzigen elementen weer te geven. Grafisch dient dit te gebeuren door het opmaken van een inrichtingsplan waarin het voorgestelde programma wordt verduidelijkt. Het inrichtingsplan bevat een grondplan met aanduiding van verschillende zoneringen voor inplanting van de noodzakelijke elementen voor de uitvoering van het plan of project van de vergunningsaanvrager (de verkeerscirculatie, gebouwen, constructies, parkeerzones, groenzones, bijkomende verhardingen...) en alle andere gegevens die nodig zijn om het ontwerp te beoordelen voor zover dit betrekking heeft op de globale ontwikkeling van de projectzone.

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 het uitvoeren van een tweede fase kan een nieuw ontwikkelingsplan worden opgemaakt indien er wordt afgeweken van het eerste. Dit plan dient voor het resterende gebied vergelijkbare garanties te bieden als het oorspronkelijk plan.

Het grafisch en het tekstueel gedeelte dienen afgetoetst te worden aan de intrinsieke bepalingen van dit RUP. Het plan volgens totaalconcept dient te worden opgemaakt ten laste van de vergunningsaanvrager.

* Het ontwikkelingsplan in het voorliggende project voldoet niet aan de minimale kwaliteitseisen van het art. 5.1.1 van het RUP. Het in het verunningsdossier opgenomen ontwikkelingsplan beperkt zich tot enkele luttele schema's zonder enige tekstuele beschrijving en heeft geen duidelijkheid hoe de latere ontwikkeling in fase 2 zal gerealiseerd worden. Integendeel doordat de bouwheer de grond van de Serrist niet in eigendom heeft is er geen zekerheid over een geïntegreerde en kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied. Het overzicht over de globale ontwikkeling van het projectgebied ontbreekt hetgeen in tegenspraak is met de bepaling dat het ontwikkelingsplan dient opgemaakt voor het geheel van de gronden binnen de afbakening van het aangeduide projectgebied als een TOTAALCONCEPT.

* Het RUP laat een gefaseerde ontwikkeling van het projectgebied toe op voorwaarde dat duidelijk is hoe de ontwikkeling in de latere fase(s) gaat gebeuren en zodanig dat de kwaliteit van het project en zijn omgeving gevrijwaard blijven. Elke fase apart moet dus voldoen aan de kwalitatieve en ruimtelijke eisen van het RUP. Het realiseren van een ondergrondse parking voor de gebouwen in een later fase is meer dan problematisch om niet te zeggen onhaalbaar. Wat als de mede-eigenaars geen toelating geven om een doorsteek te maken vanuit de ondergrondse parking van fase 1? In dat geval zou nog een tweede aparte toegang tot de ondergrondse parking moeten gecreëerd worden, wat gezien de nabijheid van het drukke kruispunt niet evident is. En zullen de bouwkundige implicaties, de

werfinrichting aan het drukke kruispunt en de hoge kostprijs voor de aanpalende ondergrondse parking geen hypotheek leggen op de mogelijke ontwikkeling van latere fase(s) ? We riskeren dat het resterende terrein om financieel economische redenen niet verder zal ontwikkeld worden en dat het beeld op het kruispunt zal gevormd worden door de versleten aftandse gebouwen die zich aftekenen tegen de blinde hoge muren van de gebouwen van het voorliggende project. Deze ruimtelijke toestand vormt een zware inbreuk op het de bepaling van het RUP dat bij niet-realiseren van een volgende fase de kwaliteit van het project en zijn omgeving dient gegarandeerd te blijven.

- ART 5.1.2 Parkeervoorzieningen

5.1.2 Parkeervoorzieningen

Parkeren voor bewoners dient binnen de bouwvolumes of (half)ondergronds georganiseerd te worden. Bovengrondse parkeergarages en garageboxen zijn niet toegelaten.

Indien er meerdere gebouwen gerealiseerd worden is het verbinden van de ondergrondse parkings toegestaan. Er moet gebruik worden gemaakt van het reliëf om half-ondergrondse parkeerplaatsen te realiseren. Deze moeten een ingang hebben die aansluit op het maaiveld van het openbaar domein.

Per wooneenheid dient minimaal 1,5 parkeerplaats te worden voorzien op eigen terrein al dan niet binnen of onder de bebouwing. Er dienen eveneens minimaal 2 fietsstalplaatsen per wooneenheid voorzien te worden.

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 bouwheer voorziet slechts 83 parkeerplaatsen voor de 61 appartementen i.p.v. 92 die volgens de parkeernorm in art. 5.1.2 van het RUP dienen voorzien te worden. (parkingplaatsen = 1,5 x wooneenheden).

Er is geen enkele reden om hiervan af te wijken aangezien het gemakkelijk mogelijk is om het aantal appartementen te beperken tot 55 binnen hetzelfde bouwvolume en op deze wijze te voldoen aan de verplichte norm van 1,5. Een reden te meer om niet af te wijken van de parkeernorm is de vaststelling dat een aantal 1 en 2 slaapkamer appartementen niet voldoen aan de minimale oppervlakte voor sociale woningen.

Ter staving is in bijlage een vergelijkende controle berekening gevoegd van de netto -oppervlakte van appartementen B2.00.02 en C1.00.04.

* In concreto dienen dus 6 appartementen minder te worden gecreëerd. Dit is dus slechts 2 appartementen minder per bouwlaag . De vierde bouwlaag nemen we niet in aanmerking omdat deze is uitgerust met grote appartementen. In bijlage wordt berekend wat de impact is van de vermindering van het aantal appartementen op de gemiddelde grootte van de overige appartementen. De simulatie toont aan dat de verhoging van het oppervlak van de 1 slaapkamer appartementen met 12 % haalbaar en wenselijk is en dat de volumes nog altijd beneden de grenswaarde liggen voor een bescheiden woning dus kleiner dan 240 m³. Er is dus geen enkele gegronde reden om af te wijken van de parkeernorm integendeel het opschalen van de te kleine appartementen komt de kwaliteit en de duurzaamheid van het project ten goede.

* Ingeval het om technisch ruimtelijke redenen niet mogelijk is om de parkeernorm te respecteren kan de bouwheer een gemotiveerde afwijking vragen en bovendien dienen als tegenprestatie "compenserende maatregelen" te worden voorgesteld. De bouwheer heeft nochtans een afwijking van de parkeernorm gevraagd ofschoon hiervoor geen enkele objectieve reden is. Bovendien werd de procedure niet gevolgd zoals decretaal beschreven. In de gunningsaanvaag is geen nota toegevoegd betreffende de "compenserende maatregelen". Uitgaande van een kostprijs van 25.000 € /

autoparkeerplaats zouden de compenserende maatregelen kunnen worden begroot op $25.000 \text{ €} \times 9 = 225.000 \text{ €}$. Tijdens de infovergadering van de bouwheer op 9 juni 2022 werd mondeling toegelicht dat als compenserende maatregelen gelden: de verhoging van het aantal fietstallingen met 34 plaatsen en het voorzien van parkeerplaatsen voor autodelen. Voor dit laatste zijn nog geen concrete plannen met autodeelbedrijven uitgewerkt. De kostprijs voor de bijkomende overdekte fietsstallingsplaatsen wordt geraamd op 2.000 €. Het totaal aan compenserende maatregelen $34 \times 2.000 \text{ €} = 64.000 \text{ €}$. Dit is niet in verhouding tot het investeringsvoordeel van 225.000 € voor de vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

- ART 5.1.4 Gabarit

5.1.4 Gabarit

Algemeen

- Er dient steeds een harmonieuze overgang te worden voorzien tussen bestaande gebouwen binnen of aan de rand van het projectgebied met verschillend aantal bouwlagen of verschillende dakvorm.

* De blinde gevel van gebouwdeel C en B sluit direct aan op respectievelijk de private woning en op de loods van de Serrist. Beide gebouwen hebben een veel lager gabarit en een verschillende dakopbouw. Deze aanbouw vormt een onsamenhangend geheel, met niet op elkaar afgestemde geveltypologieën in het projectgebied.

* De beeldkwaliteit van het projectgebied wordt hierdoor gedegradeerd en oogt rampzalig en disproportioneel, dus het tegendeel van wat men harmonieuze architectuur zou kunnen noemen.

* De gevels op de perceelgrens met de borreweg maken geen rustige overgang met het groen op de borreweg en evenmin met de belendend lage woningbouw op de Overijsesteenweg. Hier zou een afstand van 3 m met de borreweg moeten gerespecteerd worden en de gevels zouden afbouwend moeten geconcipieerd worden.

- ART 5.4.2 Inrichting

5.4.2 Inrichting

- Tussen eventueel vrijstaande bouwvolumes in het projectgebied dient een onderlinge afstand van minstens 6 m gerespecteerd te worden.

* De gefaseerde voorgestelde ontwikkeling impliceert dat aparte vrijstaande bouwvolumes dienen te worden gerealiseerd. In dit geval kunnen de kopgevels van het voorliggende project niet tot tegen de perceelgrens van de Serrist worden gebouwd. Er dient een afstand van 3 m gerespecteerd te worden. Bij de eventuele ontwikkeling van een later fase zal men op eigen terrein ook een afstand van 3 m moeten respecteren zodat de opening tussen beide gebouwen 6 m is.

* Indien men de inplanting van het voorliggende project zou goedkeuren wordt de eigenaar van de latere fase benadeeld vermits men 6 m van de blinde gevel van Odebrecht moet wegblijven. De grond van de Serrist zou dan een groot deel van zijn bouwwaarde verliezen, dit is ontoelaatbaar.

-ART 5.4.4. Publieke ruimte in projectgebied

5.4.4 Publieke ruimte in projectgebied

Binnen het projectgebied is een zone aangeduid als publieke groene ruimte. Deze ruimte wordt ingericht volgens volgende voorwaarden:

- G/T index: 0,8.

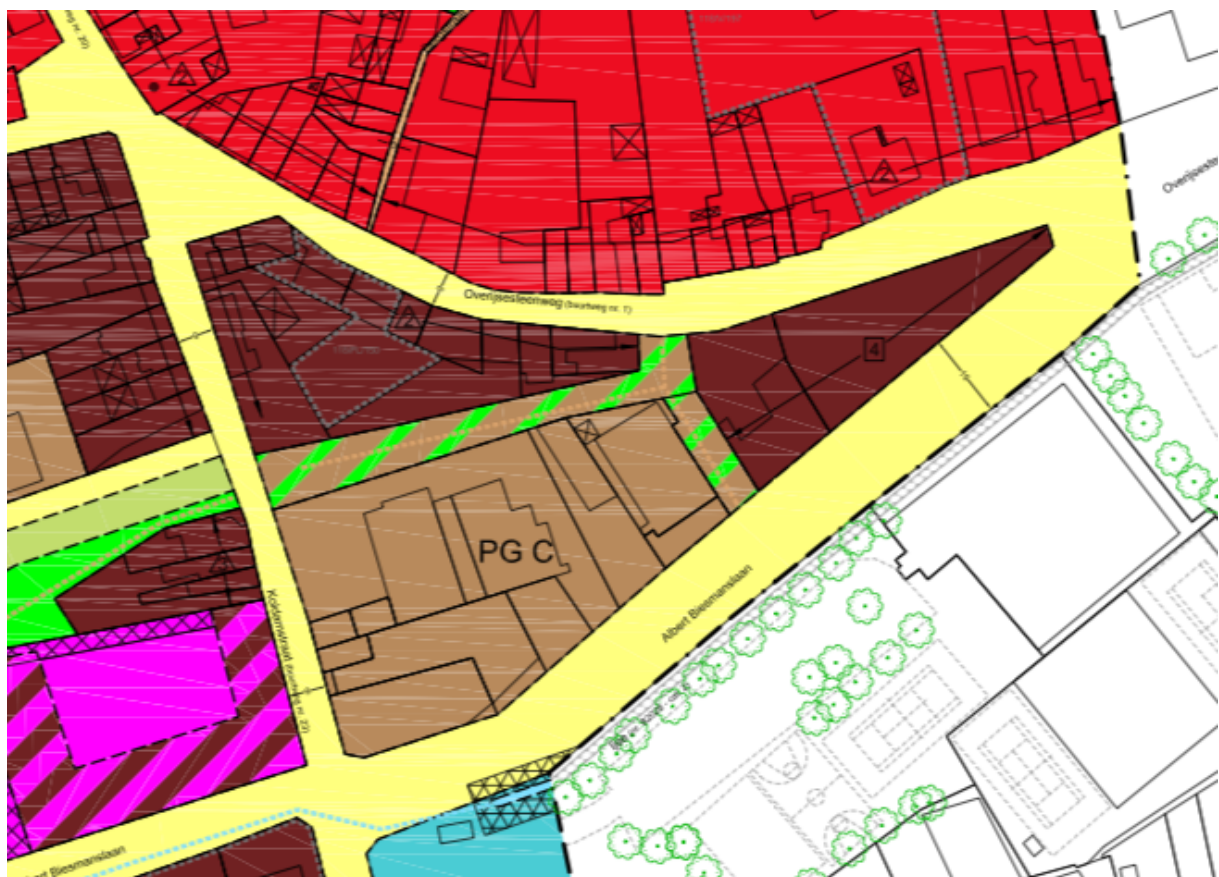
- Verhardingen zijn enkel toegelaten in functie van paden en de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers.

* Volgens het RUP is de publieke ruimte in het projectgebied bepaald door de borreweg en de parking van het Medisch Centrum met een Totaal oppervlakte T van (985 m² + 492 m²) zijnde 1477 m² hiervan is de groene zone door Odebrecht berekend als G= (985 m² + 67 m²) zijnde 1052 m². G/T is dus 0,71 en dus minder dan de vereiste 0,8. De verhardingen aangebracht aan de twee koppen van de borreweg voor het afvalbeheer moeten eveneens in mindering gebracht worden van de oppervlakte aan groene zone evenals de dienstweg in grindgazon. De inrichting van de borreweg voldoet niet aan de G/T index publieke ruimte van het RUP.

* In het projectgebied zijn enkel verhardingen toegelaten in functie van paden en de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers. Naast en parallel aan de borreweg is een dienstweg in grindgazon voorzien voor gemotoriseerd verkeer van verhuisbewegingen en brandweer. Deze wegnis mag niet op de publieke ruimte worden aangelegd en dient op eigen terrein te worden voorzien.

* De afvalcontainers en de glasbakken worden geplaatst op de groene trage verbindingsweg van de borreweg. De installaties voor afvalbeheer en de bijhorende verharde toegang zijn in strijd met de bepaling dat enkel verhardingen voor paden en toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers mogen voorzien worden. De installaties voor afvalbeheer moeten conform het RUP op eigen terrein worden aangelegd.

- GRAFISCH PLAN RUP



* Op het grafisch plan van het RUP is een indicatieve fiets- en voetgangersverbinding voorzien tussen de borreweg en de A. Biesmanslaan. Doordat de parking van het Medisch Centrum reeds vergund was voor de goedkeuring van het RUP eind 2015 stelt het grafisch plan niet de actuele ruimtelijke toestand voor en kan de trage verbindingsweg niet aangelegd worden zoals op het plan

voorgesteld. Echter de fiets- en voetgangersverbinding is wel indicatief op het grafisch plan en kan dus op een andere plaats worden uitgevoerd. Deze zou kunnen gerealiseerd worden als 3 m afsand wordt gehouden met de perceelgrens van het Medisch Centrum. Het niet realiseren van een trage verbinding met de A. Biesmanslaan is een fundamentele overtreding van de groene vingers van het project gebied.

INBREUKEN OP VCRO - VOORSCHRIFTEN

Artikel 4.3.5.

Versies Extra

§ 1. Een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw met als hoofdfunctie « wonen », « verblijfsrecreatie », dagrecreatie, met inbegrip van sport, detailhandel, dancing, restaurant en café, kantoorfunctie, dienstverlening, vrije beroepen, industrie, bedrijvigheid, « gemeenschapsvoorzieningen » of « openbare nutsvoorzieningen », kan slechts worden verleend op een stuk grond, gelegen aan een voldoende uitgeruste weg, die op het ogenblik van de aanvraag reeds bestaat.

§ 2. Een voldoende uitgeruste weg is ten minste met duurzame materialen verhard en voorzien van een elektriciteitsnet. De Vlaamse Regering kan bepalen in welke gevallen, en onder welke voorwaarden, gelet op de plaatselijke toestand, van deze minimale uitrusting kan worden afgeweken.

* De borreweg is geen voldoende uitgeruste weg overeenkomstig art. 4.3.5, §2 van het VCRO. Toch voorziet het voorliggende project gevels van 3 bouwlagen hoog direct aanpalend aan de perceelgrens met de met toegang tot de woningen. De gevels zijn niet vergunbaar overeenkomstig art. 4.3.5, §1. Deze gevels moeten in achteruitbouw opgetrokken worden en de toegang tot de woningen moet op eigen terrein gebeuren.

Hoeilaart, 13 juni 2022

De burgerwerkgroep "Hoeilaart een Dorp"