
ADVIES VERGADERING GECORO

datum	maandag 12 augustus 2024
plaats	Raadzaal gemeentehuis
duur	20.00u – 22.00u
verslag	Liesbeth Beyers – plaatsvervangende secretaris

AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Levin Versweyver, Patrick Grimon, Karen Gysen, Patrick Vinck, Ilse Bogaert, Christiane De Meulenaere, Peter Verdyck
Plaatsvervangende secretaris	Liesbeth Beyers
plaatsvervangers	Karin Heystraeten, Machteld Gheysens, Kristof Van den Bosch, Jelmer Snoeys
politieke fracties	Kris Van Ham Maxime Jeanray
gemeente	Natacha Van Goethem (waarnemend diensthoofd RO), Isaura Augustyns
derden	
publiek	Geen publiek
verontschuldigd	Christof Gemoets, Gaétan Boulet, Julie Leysen, Steve Verhelst, Johan Arnauw, Dirk Thiers, Anna Pycke, Jan Van Leene, Alfons Bruggemans, Marc Decock, Frank Dehaen, Patrick Jaspers, Bob Chabot, Toplina Puttemans, Kaat Van de Mieroop, Ann Van Hoof, Pieter Gielis

AGENDA

- o Goedkeuring verslag vorige vergadering
 - o Stand van zaken RUP Woonparken
 - o Stand van zaken RUP Centrum
 - o Advies dossier Havenplein OMV_2024054707
 - o MOBER van de gemeente
 - o Varia
-

De voorzitter opent de vergadering om 20u00 en geeft een algemene toelichting van het verloop van de vergadering. De Gecoro zal enkel advies geven over het agendapunt 'Havenplein' en opmerkingen over de MOBER die de gemeente liet opmaken. De andere agendapunten zijn ter info.

Goedkeuring verslag vorige vergadering

Goedgekeurd zonder opmerkingen.

Stand van zaken RUP Woonparken (toelichtend)

In kader van het RUP Woonparken Schoten werd een mer-screening opgemaakt die aan Team MER werd voorgelegd voor MER-ontheffing. Hierop werd op 27 maart 2024 vanwege Team MER de reactie ontvangen dat de discipline biodiversiteit geen informatie bevat over de effecten van stikstofdepositie op beschermde gebieden. Team MER argumenteert dat door diverse stikstofarresten van de voorbije periode duidelijk is geworden dat ook voor kleinere projecten op enige afstand van Habitatrichtlijn- of VEN-gebieden toch een onderzoek naar aanzienlijkheid van effecten van stikstofdepositie nodig is. Het studiebureau is hiermee aan de slag.

Stand van zaken RUP Centrum (toelichtend)

Tijdens het openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling werden er via openbaarheid van bestuur een aantal onregelmatigheden gemeld. Na onderzoek van deze onregelmatigheden (foutieve contour en onduidelijke beschrijvingen) werd er beslist het openbaar onderzoek stop te zetten. Het studiebureau gaat aan de slag met de opmerkingen en we hernemen de stap voorlopige vaststelling in de gemeenteraad. Timing hiervan zal eerder oktober zijn.

Advies dossier Havenplein OMV 2024054707

- Opmerkingen en vragen voor besloten gedeelte:

Het project voldoet niet aan de visienota van de gemeente.

Schaal van het project:

De bouwhoogte van het project is niet in verhouding tot de buurt. Dichtheid van het project 84 woningen per hectare, advies provincie is om naar 25 woningen per hectare te gaan. Het ruimtelijk rendement verhogen kan enkel als het inpasbaar is in de omgeving. Dit is een overgangszone tussen centrum en woonpark. Zo dichts verdichten is verwaarlozen van de overgang naar woonparken. Kanaal is stop van uw centrum (kan ook snelweg zijn) is een fysieke barrière. Wanneer je hier gaat overgaan verleg je altijd de grens. Waarom zou dokterspraktijk dan geen 5 hoog mogen bouwen? Hoogste blok is 6 meter naar voor geplaatst en valt nog harder op dan voorheen.

Waterproblematiek:

De waterhuishouding binnen het project is niet onder controle. We vrezen dat de druk van het kanaal te groot is voor de stabiliteit van de vaart. Angst voor meer wateroverlast voor Heikantstraat. Tuinen en huizen liggen daar lager. Advies integraal waterbeleid nog niet gezien, de waterproblematiek in vorig voorstel ook aangehaald

Openheid naar buurt:

Afsluiting langs het kanaal met een hek langs de jachthaven maakt het project niet recreatief voor de buurt. Garanties naar publieke ruimtes nu niet duidelijk. Het mag geen 2^{de} borgeind worden. Voorbeeld jachthaven van Emblem, hier wel voldoende doorzichten. (Zie verslag vorige keer)

Openbaar domein en parking:

Wat met de verantwoordelijkheden openbaar domein op de ondergrondse parking? Parking heel dicht op de perceelsgrens, bepaalde delen 40cm van de grens. Waarom geen buurtfietsenstalling voorzien? Hoeveel deelwagens? Ongelukkige ligging van de parking door lage ligging en als parking volzet is kan je niet zien vanop de straat.

Mobiliteit:

Parking naast Dellafaille gaat weg en ondergrondse parking is voor bewoners en handelszaken. Wel parking verder in het project vrees voor veel te weinig plaatsen. Wordt deze parking blauwe zone? Heel lang gedoogd om op Havenplein te parkeren. Hierdoor creëer je schijnbaar voldoende parkeerplaatsen.

Wat met overkant Sluizenstraat? Momenteel aanvraag binnen van die hoek en parking zou privé blijven maar wel voor winkels in de buurt om te parkeren. In pers stonden er 35 parkeerplaatsen. Volgens de aanvraag zouden het er rond de 30 plaatsen zijn.

Verkeerslichten: Alle fietsers steken tegelijk over, kan veilig zijn als er voldoende ruimte is. Hier is dit niet, dus mogelijks probleem.

Vraag waarom inrit project nu verzet is, want mobiliteitsdeskundige van project gaf aan dat dit geen goed idee was. Niet iedereen akkoord met keuze rondpunt. Nu nog meer conflictpunten, project heel auto gericht. Als we nog meer fietsen promoten dan kan dit niet op deze manier.

Groen:

Boomkeuze in het project niet veel wintergroen (Groenscherm van lijnbomen aan de kant van Lossingstraat). Op parking bomen die veel water opslorpen.

Wat staat er in de beheersovereenkomst ivm onderhoud bomen en afsterven van de bomen? Site nu helemaal verhard, hierdoor creëren we veel warmte op deze plek.

Lasten:

Wat zijn de lasten die stedenbouwkundig worden opgelegd? Wat met betaalbaar wonen, dit gaat enkel over geld.

Advies GECORO zal niet voldoende zijn. Burgers mee inzetten in deze periode om ongunstigheid in de verf te zetten. Nu vooral geluisterd naar de handelszaken en niet naar de bewoners.

POVC is 20 augustus: alle betrokkenen uitgenodigd en hier wordt de aanvraag volledig in toegelicht. Daar wordt tot een standpunt gekomen. Hier kan ook nog tegen in beroep gegaan worden eerst via minister en daarna naar raad van vergunningsbetwisting.

MOBER van de gemeente

Deze MOBER werd al lang gevraagd door verschillende stakeholders waaronder de gecoro. Deze MOBER zou moeten onderzoeken of en hoe het bestaande en nieuwe verkeer van de verschillende projecten over de Vaart kan afgewikkeld worden en wat de impact is van de nieuwe projecten op de bestaande verkeersstromen. Vervolgens dient dan bekeken te worden wat de nodige milderende maatregelen zijn en wie deze dan zal moeten realiseren.

De belangrijkste kritiek en waar heel de MOBER mee valt of staat is hoe de bestaande verkeersstromen in beeld werden gebracht, de zogenaamde 0-meting. In casu heeft het studiebureau (al dan niet in samenspraak met de gemeente) ervoor gekozen om slechts 2 tellingen uit te voeren. Nochtans zou het zeer sterk aangewezen zijn om voor een dergelijk onderzoek meerdere tellingen te doen en bij voorkeur zelfs een maand adhv automatische tellingen zodat een correct beeld kan gevormd worden. Wat het des te frappanter maakt is dat de tellingen op momenten zijn uitgevoerd wanneer er geen alledaags verkeer geweest is. De tellingen werden namelijk uitgevoerd op een zaterdag (7/10/23) en op 5/10/2023, de dag waarop alle grote vakbonden een nationale staking hebben gehouden. Dat er bijgevolg sprake is van een onderschatting hoeft dan ook geen betoog.

Ondergeschikt merken we eveneens nog volgende pijnpunten en/of suggesties op in de MOBER:

- Er worden voor het kruispunt Villerslei – Sluizenstraat 4 oplossingen vooropgesteld. Uit deze oplossingen lijkt in de MOBER naar voor te komen dat een rond punt hier de

beste oplossing zou zijn. Echter wordt dit vervolgens niet meer beoordeeld maar dit zonder enige motivatie. De gecoro vraagt zich dan ook af waarom de op voorhand beste oplossing volgens de deskundige niet verder onderzocht is?

- Als je de leveringen vergelijkt tussen Jumbo en Hubo is op te merken dat Jumbo slechts 2 tot 4 leveringen per dag zou hebben. De praktijk van een supermarkt in werking leert nochtans dat deze leveringen vaak een veelvoud ervan zijn. Op basis van welke stukken werd er geoordeeld dat er slechts 2 tot 4 leveringen per dag zullen zijn aan een supermarkt van deze omvang?
- Het recyclagepark van Schoten wordt sterk onderschat. Op regelmatige basis is er sprake van een file in de Sluizenstraat door aanschuivende klanten van het recyclagepark waardoor de volledige doorgang geblokkeerd is in de Sluizenstraat. Hoe komt het dat deze gekende file niet is meegenomen in de beoordeling? Zal men de werking van het recyclagepark aanpassen? Hier is geen enkele motivatie over te vinden.
- In de MOBER wordt er ook gesproken om de brug over het kanaal niet meer te laten opengaan op de drukste verkeersmomenten. Dit is echter een oud zeer en eveneens is het standpunt van de Scheepvaart daar meermaals in gekend, namelijk dat er hiervoor geen mogelijkheden zijn. Het is dan ook een niet realistische optie dewelke niet in rekening kan gebracht worden.
- Er wordt gesproken over een gevrijwaarde oversteek voor fietsers op de fietssnelweg langsheen het kanaal. Het is onduidelijk hoe deze gerealiseerd kan en zal worden. Ofwel dient dit onderzocht te zijn ofwel niet opgenomen wegens niet realistisch. De gecoro is voor alle duidelijkheid wel voorstander van een gevrijwaarde oversteek.
- De fietsbrug over het kanaal ter hoogte van de nieuwe Hubo-Jumbo is niet meegenomen in de MOBER terwijl dit toch een goede oplossing zou kunnen zijn gecombineerd met een trage doorsteek doorheen het project motown. Graag opnemen als mogelijke veilige fietsverbinding.

Varia

Niet besproken

Advisering (besloten gedeelte)

Advies dossier Havenplein OMV 2024054707

De gecoro verleent opnieuw **ongunstig advies**.

De essentie is dat de aanvraag **niet in overeenstemming is met de visienota van 2020** voor deze site. Deze visienota dient aanzien te worden als een beleidsmatig gewenste ontwikkeling en is tot stand gekomen in een lang traject van participatie gestart in 2009 met zowel bewoners, gecoro als het college van burgemeester en schepenen. Ook de aanvrager heeft deze visienota ontvangen en diende hiermee rekening te houden. De aanvraag voldoet op verschillende vlakken niet aan deze nota, de nota wordt nogmaals als bijlage toegevoegd en dient mede als toetsingskader te dienen bij het beoordelen van deze aanvraag.

De aanvraag voorziet nu in een **woondichtheid van circa 84 woningen per hectare**. Er kan immers enkel rekening gehouden worden met de delen die privaat eigendom zijn en niet nu reeds behoren tot het openbaar domein. 73 woonegelegenheden op een perceel van 8600m² resulteert dan ook in voornoemde dichtheid. Omwille van het realiseren van deze dichtheid komt het project op verschillende punten in conflict met de goede ruimtelijke ordening. Verder in het advies wordt er dieper op ingegaan.

Legaliteitsbelemmeringen

- **De aanvraag is niet in overeenstemming met het Gewestplan**

De aanvraag is in conflict met het Gewestplan Antwerpen. De aanvraag is gelegen in een bruin omrand deel van het Gewestplan met aanduiding van romeins cijfer II. Volgende aanvullende voorschriften zijn van toepassing:

Artikel 1 van de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften die behoren bij het gewestplan Antwerpen, vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende vaststelling van het gewestplan Antwerpen, zoals meermaals gewijzigd, wordt vervangen door de volgende bepaling:

§ 1. Voor het optrekken van gebouwen gelegen in de volgende woongebieden, gelden de hierna vermelde bijzondere voorschriften:

5° in de woongebieden die op de kaart welke de bestemmingsgebieden omschrijven bruin omrand en met het romeinse cijfer II overdrukt zijn.

In deze gebieden wordt de maximale bouwhoogte afgestemd op de volgende criteria:

- 1. de in de onmiddellijke omgeving aanwezige bouwhoogten;*
- 2. de eigen aard van de hierboven vermelde gebieden;*
- 3. de breedte van het voor het gebouw gelegen openbaar domein.*

In de onmiddellijke omgeving komen slechts gebouwen voor met 2 bouwlagen en schuin dak of 3 bouwlagen met plat dak langsheen de Villerslei. De algemene rechtspraak stelt dat :“Wat de beoordeling van de ruimtelijke ordening betreft dient de vergunningverlenende overheid op de eerste plaats rekening te houden met de ordening in de onmiddellijke omgeving. Deze beoordeling dient "in concreto" te geschieden en uit te gaan van de bestaande toestand. Al naar gelang de aard en de omvang van de aanvraag kan ook rekening worden gehouden met de ordening in een ruimere omgeving. De ordening in de ruimere omgeving is daarbij uiteraard minder doorslag gevend en mag er alleszins niet toe leiden dat de ordening in de onmiddellijke omgeving die de plaatselijke aanleg het meest bepaalt buiten beschouwing wordt gelaten." In casu is de meest concrete omgeving deze van de omliggende bebouwing, bestaande uit 2 bouwlagen en schuin dak en 3 bouwlagen plat dak. De aanvraag overschrijdt deze bouwhoogte aanzienlijk, niet enkel in aantal bouwlagen maar ook in werkelijke bouwhoogte aangezien de pas van deze gebouwen tot 1,5m a 2m hoger gelegen is en gelijkvloers een hoge plint wordt voorzien.

- **Uitvoering van vergunning is niet door eigen toedoen te realiseren**

De beoordeling van de aanvraag dient uit te gaan van de bestaande toestand. Lasten en voorwaarden kunnen enkel maar opgelegd worden indien ze door eigen toedoen gerealiseerd kunnen worden. Ook hier is er een conflict. Zowel in mobiliteitsscenario 1 als 2 dienen er werken te gebeuren op het openbaar domein. Scenario 2 gaat uit van een gehele heraanleg van de Villerslei, echter is dit vandaag nog niet uitgevoerd, er is zelfs heden geen uitvoerbare vergunning voor deze heraanleg. Het is dus allerminst duidelijk of de heraanleg er zal komen en of deze heraanleg dan zal uitgevoerd worden zoals voorgesteld door de aanvrager van deze vergunning. Scenario 1 gaat dan weer uit van de bestaande aanleg maar met het voorzien van verkeerslichten. Deze verkeerslichten moeten niet enkel langs de site zelf worden voorzien maar ook op de openbare weg van zowel Sluizenstraat als Villerslei. De werken dienen dus plaats te vinden op het openbaar domein. Het voldoen aan deze maatregel mag niet volledig en enkel aan de wil van “derden” overgelaten worden. De aanvrager moet redelijkerwijs démarches kunnen ondernemen met het oog op de verwezenlijking van de vergunning, zoniet wordt afbreuk gedaan aan het beginsel dat de vergunning op zich de uitvoering van de vergunde handelingen moet mogelijk maken.

Conflicten goede ruimtelijke ordening

- **Waterproblematiek**

Voor de beoordeling van de waterproblematiek, waarop de eerdere aanvraag ongunstig werd beoordeeld, wordt verhoogde aandacht gevraagd. Hierbij dient vooral gekeken te worden naar de adviezen van de waterbeheerder (DIW en Waterweg). Er wordt gewezen op het feit dat er vele reliefwijzigingen zullen zijn in het project en de gronden van de aanvrager (8600m²) op uitzondering van een noodzakelijke wadi geheel verhard zullen zijn. Bovendien komt de bovengrondse parking veel lager te liggen en is ook deze quasi volledig verhard. De ondergrondse parking zal dan weer een probleem zijn naar realisatie, zie ook problemen aan de overzijde 'wonen aan de vaart' waar ze eveneens de parkeerbakken niet waterdicht krijgen door de aanwezigheid van het kanaal. Hier dient verhoogde aandacht voor te zijn.

- **Schaal en ruimtegebruik**

De aanvraag voorziet nog steeds in te hoge gebouwen voor deze omgeving. Zo worden er nog steeds tot 5 bouwlagen op een verhoogde sokkel voorzien. Sterker nog, door het gebouw nu meer naar het kanaal op te schuiven ten aanzien van voorgaande aanvragen zal dit hoogste gebouw nog prominenter in beeld zijn en zal het zichtbaar zijn over een zeer grote afstand langsheen het kanaal en omstreken. Dit is een ongewenste visuele versterking van een bouwhoogte die aan deze zijde van het kanaal onbestaande is. Zoals reeds aangegeven bij de toetsing van het Gewestplan is deze bouwhoogte niet in overeenstemming. Art 4.3.1 §2 is hier eveneens duidelijk over:

2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1°;

b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:

1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;

2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;

Zoals in het begin aangehaald is de aanvraag helemaal niet in overeenstemming met de beleidsmatig gewenste ontwikkeling, we verwijzen opnieuw naar de bijlage visienota 2020. Maar ook aan paragraaf b kan niet voldaan worden, uit de beoordeling van de gecoro en ook uit het eerdere advies van de POA in beroep blijkt duidelijk dat voorliggende aanvraag niet gerealiseerd wordt met respect voor de bestaande omgeving. De bouwhoogte en het ruimtegebruik is niet afgestemd op de omgeving en heeft er bijgevolg ook geen respect voor. Het ruimtegebruik is negatief aangezien het geheel in eigendom van de aanvrager quasi volledig verhard zal worden en grotendeels voorzien van een ondergrondse parkeergarage. Deze ingrepen zijn allen het gevolg van een te hoge bouwdichtheid, minder woningen zou immers resulteren in minder noodzaak aan verhardingen, bouwhoogte, parkings, etc.

Het kanaal dient als ruimtelijke barrière tussen het centrum van de gemeente en de groene rand ervan. De aanvraag zou net moeten inzetten op een overgang naar het achtergelegen woonparkgebied. Voor dit woonpark lopen momenteel planinitiatieven dewelke net zullen inzetten op het groene karakter en waarbij verdichting nauwelijks gewenst is. Zo is er bijvoorbeeld geen sprake van een kernversterkend woonparkgebied net omwille van de huidige bestaande omgevingscontext. Het kanaal dient dan ook als natuurlijke barrière behouden te blijven tussen het eerder dense centrumgebied en het groene woongebied, minstens voorziet deze aanvraag op geen enkele afdoende wijze enige overgang.

Het voorzien van 5 bouwlagen kent een gevaarlijke precedentswaarde, zeker wanneer de aanvragers er in slagen om het openbaar domein bij de aanvraag te betrekken om alzo de vloer-terreinindex te verantwoorden. Waarom zou immers bvb doktershuis de brug (overzijde bestaande uit 2 bouwlagen) met voorliggende openbaar domein dan niet mogen voorzien in 5 bouwlagen?

Ook de relatie met het kanaal blijft ondermaats, nog steeds wordt er voorzien in een afsluiting ter hoogte van het kanaal waardoor er geen beleving is. De troef van de site wordt op deze manier onderbelicht. Dat dit noodzakelijk is in kader van veiligheid kan op geen manier gevolgd worden, immers welke waterlopen zijn er afgesloten?

- **Veiligheid**

De aanvraag voorziet een nieuw conflictpunt met fietsers ter hoogte van de Villerslei. Als men echt wil inzetten op de noodzakelijke modal shift dient men er in de eerste plaats voor te zorgen dat trage weggebruikers zich vlot en veilig (met zo weinig mogelijk conflictpunten dus) doorheen een omgeving kunnen verplaatsen. We verwijzen ook naar de woonskans van de provincie Antwerpen. Hieruit blijkt duidelijk dat in wijken waar de auto wordt gefaciliteerd er ook een groter autobezit is (vergelijk centrumwijken met woonpark), wederom wordt in dit project voornamelijk ingezet op autogebruik en bezit (mede ondersteund door de parkeerverordening).

De bovengrondse parking wordt achteraan in een hoek voorzien van het terrein. Dit zal aanleiding geven tot zoekverkeer op deze parking. Men kan immers niet zien of er nog plaats is op de parking, er zullen dan ook meer verkeersbewegingen zijn dan ingeschat in de mobiliteitsstudie. Bovendien blijkt in de praktijk dat de bestaande (gedoogde) parking aan de Villerslei veel plaatsen kent waar zeer lang geparkeerd wordt door bewoners, handelaars e.a.. Hierdoor is het aantal te gebruiken parkeerplaatsen op de nieuw te realiseren parking beperkt. Indien toch vergunning zou verleend kunnen worden, quod non, raden we dan ook aan opnieuw een blauwe zone in te voeren zoals in het centrum van de gemeente. Enkel op deze manier kan het een rotatieparking zijn.

- **Gebrekkige mobiliteitsstudie**

Elke bewoner van Schoten kent de huidige situatie aan de lichten van de Villerslei. Op sommige werkdagen staat de file nu reeds tot aan de Heilige Familiekerk (hoek Villerslei en Alfons Servaislei), in de mobiliteitsstudie zouden de maximale wachttijden aan de Villerslei reiken tot net voorbij de Kuipersakkerstraat, dit is een grote onderschatting. Bovendien wordt er, zoals reeds aangehaald in het advies, voorzien in milderende maatregelen door lichten te voorzien op het openbaar domein, dit kan niet door eigen toedoen gerealiseerd worden en is dan ook minstens onzeker. Er is in geen enkel scenario rekening gehouden met de situatie zoals deze nu is in de Villerslei en de impact dat het project dan zou hebben op de Villerslei en de verdere verkeersafwikkeling.

Wat een reden kan zijn van deze foutieve inschattingen is een gebrekkige nul-meting in de mobiliteitsstudie. De metingen zijn slechts 2 keer uitgevoerd, wat toch wel frappant is wetende dat er in voorgaande overleggen en dossiers steeds gewezen is op de mobiliteitsproblematiek daar aan het kruispunt Villerslei – kanaal. Bovendien zijn deze 2 metingen gedaan op een dinsdag en op pinkstermaandag (23/5 en 29/5/23), dat men dan een vertekend beeld heeft en geeft van de situatie is evident. De mobiliteitsstudie is dan ook minstens gebrekkig. Er wordt aanbevolen de tellingen over een gespreide periode te doen waardoor er een werkelijk beeld van de mobiliteit gevormd kan worden.

Tenslotte dient opgemerkt dat ten aanzien van vorige aanvraag het aantal dagelijkse verkeersbewegingen (ondanks de beperkte afname in woongelenheden) nog zal toenemen op het project. Zo gaat men van 442 bewegingen per dag naar 476 vervoersbewegingen per dag, dit toont nogmaals aan dat de plaatselijke situatie onvoldoende gekend en gemonitord werd.

- **Afstand parking**

Ten aanzien van de eerdere aanvraag wordt er nu een publieke parking voorzien voor 45 wagens. Deze parking situeert zich in de directe nabijheid van tuinen van aanpalende. Het voorzien van een nieuwe parking, op sommige plekken nauwelijks 40cm van de perceelsgrens, zal sowieso hinder geven voor de aanpalenden. Het gaat om een publieke parking waarbij zoals eerder reeds aangehaald ook veel zoekverkeer zal zijn. Dit lijkt bovenmatige hinder voor een tuinzone waar het rustig woongenot voorop dient te staan.

De noodzaak van de parking wordt eveneens in vraag gesteld aangezien de gemeente reeds een lange onderhandeling kent om bij de zogenaamde 'witte villa' nog bijkomende parkings (+/- 35 parkings) te gaan voorzien in functie van de bestaande detailhandel.

- **Betaalbaar wonen**

Zoals in alle eerdere adviezen reeds aangehaald zijn er kansen om echt in te zetten op betaalbaar wonen. De zogenaamde bescheiden woningen conform de Vlaamse wooncode zijn in de praktijk gewone woongelenheden dewelke aan een marktconforme prijs verkocht worden waardoor deze geen enkele invloed hebben op de betaalbaarheid van het project.

De visie van de gemeente moeten we bij ontstentenis van een nieuwe beleidsplan halen uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Schoten waar we volgende bevindingen wensen aan te halen:

- Gezien het lage aandeel sociale woongelenheden in de gemeente en de zeer beperkte bouw mogelijkheden, dient er in de toekomst een bijzondere inspanning geleverd te worden voor sociale huisvesting zodat het BSO gehaald kan worden.
- Naargelang de mogelijkheden dienen binnen de gemeente kleinschalige woonprojecten (bvb. in de binnengebieden) gerealiseerd te worden voor de meest behoeftige gezinnen en alleenstaanden.

- Schoten heeft in elk geval nood aan een actief sociaal woonbeleid met een concreet actieprogramma. Zowel bij de ontwikkeling van onbebouwde percelen langs uitgeruste wegen en binnen verkavelingen als bij de invulling van binnengebieden (inbreidingszones) wordt er voorrang gegeven aan sociale huisvestingsprojecten. Kwalitatieve randvoorwaarden voor de mogelijke

ontwikkeling worden hierbij vooropgesteld.

- Daarnaast zet de gemeente in op nieuwe woontrends (zorgwonen, samenwoonprojecten) en wil ze ook principes van "Levenslang wonen" en "integrale toegankelijkheid" promoten. Community land trust vormt een mogelijke manier om betaalbare huisvesting te creëren.

- Sociale mix: met een gedifferentieerd woningaanbod moet er gestreefd worden om ook een mix van inwoners te bekomen.

- Op overzichtskaartjes worden de gronden aan de Jachthaven (al zeer lang) vermeld als ontwikkelingszone voor sociale woningen. De gronden 'Wouters' (waar nu de bovengrondse parking wordt gerealiseerd) worden niet vermeld omdat ze destijds niet zijn aangekocht met als

doelstelling 'wonen'. Het is bovendien het enige afgebakende gebied aan de oostelijke zijde van Schoten Vaart (wijken Donk, Koningshof,...).

Het is dan ook niet in te zien hoe huidig project deze visie van de gemeente vertolkt.

- **Groen**

De aanvrager stelt dat er een rij zal gevormd worden naar de aanpalende met een wintergroene afscheiding bestaande uit leibomen en een haag om de hinder te beperken qua inkijk in de tuin. Het voorstel om hier te werken met moseik wordt niet gevolgd aangezien dit geen wintergroen is en de beoogde milderende maatregel naar inkijk hier behaald zal worden. Beter is bijvoorbeeld werken met een Quercus ilex.

Aanbeveling aan het CBS en de gemeenteraad inzake beheer van het toekomstig openbaar domein

De gecoro wenst het college van burgemeester en schepenen en bij uitbreiding de gemeenteraad erop te wijzen dat de overdracht van de grond nauwkeurig dient bekeken te worden. Er wordt verwezen naar het project aan de overzijde waar heden veel problemen zijn inzake het waterdicht krijgen van de ondergrondse parkeergarage zo dicht bij het Kanaal. Dit probleem kan hier mogelijks ook voorkomen. Er dient dan ook nauwgezet op toegezien te worden dat de gemeente niet verantwoordelijk worden gesteld voor lekken in de ondergrondse garages aangezien het openbare domein hier bovenop zal liggen. Er wordt geopperd om het gebruik mogelijks te beperken tot een 'recht van overgang' om toekomstige problemen en schadeclaims te vermijden.

Op het nieuwe plein worden verschillende hoogstammen voorzien dewelke dan in de praktijk op de ondergrondse parking voorzien zijn. De bomen dewelke zouden uitvallen dienen vervangen worden door de aanvrager. Gezien de specifieke plantcontext is het aangewezen de beheersovereenkomst in tijd uit te breiden aangezien de praktijk leert dat het niet eenvoudig is bomen met een beperkte gronddekking tot volle wasdom te krijgen.

Ook bij de keuze van de bomen aan de zogenaamde 'bosparking' dient gewezen te worden op het aspect veiligheid. Er wordt op de parking gekozen voor bomen met een en aantal boomsoorten (populier, wilg) met een verhoogd risico qua takbreuk (de voorziene bomen gedijen wel goed onder natte omstandigheden, wat ook bij andere in te planten soorten aangewezen is). Mogelijks is de keuze voor andere bomen hier aangewezen.

Tenslotte dient er ook op toegezien te worden dat ook de site van de Jachthaven toegankelijk gemaakt wordt voor alle bewoners van Schoten en dit effectief gebruik kent als openbaar domein zoals voorgesteld in de aanvraag.

De voorzitter sluit de vergadering om 22u00.