
ADVIES VERGADERING GECORO

datum	maandag 12 december 2022
plaats	Raadzaal gemeentehuis
duur	20.00u – 23.15u
verslag	Vera De Martelaere – waarnemend secretaris

AANWEZIGHEDEN

effectieve leden	Levin Versweyver, Patrick Grimon, Karen Gysen, Johan Arnauw, Patrick Vinck, Jan Vanleene, Machteld Gheysens, Ilse Bogaert, Christiane De Meulenaere, Jelmer Snoeys, Peter Verdyck
wnd. secretaris	Vera De Martelaere
plaatsvervangers	Alfons Bruggemans, Kristof Van den Bosch
politieke fracties	Carmelo Arcidiacono, Maxime Jeanray
gemeente	Paul De Swaef (schepen RO), Katrien Van den Branden (Directeur Openbare Ruimte)
derden	Anthony Van Gastel, Paul Goesaert, Alon Amar (Motown)
publiek	aanwezig
verontschuldigd	Julie Leysen, Gaétan Boulet, Toplina Puttemans
afwezig	Marc Decock, Bob Chabot

AGENDA

- goedkeuring verslag vorige vergadering
 - toelichting en advisering omgevingsvergunningaanvraag 'Jumbo/Hubo' Sluizenstraat
 - toelichting en advisering ontwerpvoorstel 'Schapenwei' Geuzenveldenstraat
 - varia
-

Voorzitter opent de vergadering om 20u00 en geeft een algemene toelichting van het verloop van de vergadering.

Goedkeuring verslag vorige vergadering

Geen opmerkingen.

Toelichting omgevingsvergunningaanvraag 'Jumbo/Hubo' Sluizenstraat

Waarom zijn beide handelszaken niet gebundeld tot 1 compact gebouw?

- *Voorbesproken en afgestemd met de gemeente*

De beleidsvisie vanuit Vlaanderen en provincie stelt verweefbare functies voorop. Waarom werd er geen functieverweving met wonen voorzien?

- *Laagbouw zorgt er voor dat de projectontwikkeling voor de Schapenwei met woningbouw een maximaal zicht op de vaart zal hebben.*

Zijn er gesprekken geweest tussen de ontwikkelaar van site Sluizenstraat en de ontwikkelaar van site Geuzenvelden?

- *Jawel, getuige hiervan is de trage doorsteek die centraal op de site Sluizenstraat werd voorzien.*

Was er niet ooit sprake van een 3^e handelszaak?

- *Jawel, een Yes-vestiging. Maar dit is op heden niet voorzien.*

Een trage weg voorzien midden door een parking is naar beleving en gebruiksvriendelijkheid voor fietsers en voetgangers geen verbetering.

Het randgroen dat is voorzien is minimaal.

De (provinciale) visie detailhandel is niet verzoenbaar met voorliggende aanvraag.

Het gewestplan heeft een grens tussen woongebied en KMO-zone door de Hubo-vestiging. Een commerciële activiteit is niet toegelaten in KMO-zone.

- *Er werd juridisch advies ingewonnen door de aanvrager waaruit blijkt dat de omzendbrief kan worden geïnterpreteerd met rechtspraak in beide richtingen en waarbij de Hubo-vestiging kan worden beschouwd als een activiteit gelinkt aan handenarbeid (zagerij, sleutelservice, verfmengservice en personeelsparking liggen in deel KMO).*

Laden en lossen wordt voorzien in open lucht.

- *Er komt een groenbuffer die 20m breedte zal hebben, waarvan 10m wordt voorzien in voorliggende aanvraag en 10m binnen de projectzone Geuzenvelden.*

Het laden en lossen zal geluidsoverlast teweeg brengen.

- *Er kan steeds worden geopteerd voor de oprichting van een geluidsmuur.*

Hoeveel extra parkeerplaatsen worden er voorzien, bovenop het benodigde aantal?

- *reductie van 173 pp naar 120 pp (behoefte bedraagt 94 pp)*

Wat zal er gebeuren met de huidige site van de Hubo?

- *Er is geen enkel idee over de toekomstige invulling van de huidige site.*

Wat zal er gebeuren met de huidige Brakkenbeek?

- *Ter hoogte van de site is dit bezwaarlijk een beek te noemen.*

Moet er geen mobiliteitsstudie gebeuren voor alle toekomstige projecten langs en nabij de Sluizenstraat en zal dit bestemmingsverkeer nog compatibel zijn met de toekomstige ontsluitingsweg die de Sluizenstraat volgens het mobiliteitsplan zal opnemen?

De locatie van het zebrapad in aansluiting op het jaagpad langs de vaart is ongelukkig.

Toelichting ontwerpvoorstel 'Schapenwei' Geuzenveldenstraat

Zal het openbaar groen een publiek karakter behouden in de toekomst of kan dit worden geprivatiseerd?

- *Het openbaar groen blijft eigendom van de VME en wordt ook onderhouden door de VME.*

Is het ontwerp brandweertechisch in orde?

- *Het ontwerp is reeds afgetoetst bij de brandweer.*

Hoe ziet de ondergrondse parking er uit?

- *Ondergrondse parking is nog niet uitgetekend – ook nog niet de fietsenstalling (mogelijks worden de urban villa's verbonden met elkaar). Wel staat vast dat er onder het centrale groen geen ondergrondse parking wordt voorzien zodat er grote hoogstammen kunnen worden aangeplant.*

Waar wordt de toegang tot de ondergrondse parking voorzien?

- *Deze wordt voorzien in de Geuzenveldenstraat, zo dicht mogelijk nabij de Sluizenstraat.*

Het is een uitstekend ontwerp op die locatie maar kenmerkt zich wel door een hoge densiteit.

Hoe ziet de schaduwstudie er uit voor dit ontwerpvoorstel?

De inplanting van de appartementsgebouwen houdt geen rekening met de 45°-regel?

- *De woningen langs Kuipersakkerstraat hebben zeer lange tuinzones van ca. 100m lengte waardoor de inplanting van de appartementsvolumes als stedenbouwkundig aanvaardbaar worden geacht.*

Waar worden de bezoekersparkings voorzien?

- *20 pp bovengronds langs insteekweg vanuit Kuipersakkerstraat.*

Waar worden de bergingen voorzien?

- *Naast de ondergrondse parkeerplaatsen zullen er ook ondergronds bergingen worden voorzien.*

Hoe wordt de betaalbaarheid van de wooneenheden bewaakt in het project?

- *De aanvrager heeft een hoge aankoopprijs voor de site moeten betalen. Om het project rendabel te houden moet er +/- 94 woningen/ha kunnen worden gerealiseerd op de site. Slechts via deze toekomstige woningdichtheid voor de projectsite is er enige garantie op de betaalbaarheid van de wooneenheden.*

Waarom wordt de speelzone niet centraler voorzien in het park?

Kunnen er niet nog meer hoogstammen worden aangeplant in de groene parkzone?
Waarom 20 exemplaren?

Fietsenstalling: evenwicht tussen boven- en ondergronds deel voorzien

Regierol voor de gemeente omtrent de mobiliteitsaspecten: brug over Sluizenstraat – wordt heel filegevoelig gebied – voetpad en fietspad is nodig daar – oversteek voorzien

Faciliteren van gesprekken tussen beide partijen: regierol gemeente

De hoge parkeernorm wordt in vraag gesteld want er is geen aankoopverplichting.

Varia

Stavaza dossier Havenplein: POVC vond plaats op 10/11 en gaf een ongunstig advies. De aanvrager gaat een nieuwe projectinhoudversie indienen waardoor de beslissingstermijn voor de deputatie is verlengd naar uiterlijk 14 februari 2023.

De voorzitter sluit het openbare gedeelte van de vergadering. Alle externen, plaatsvervangers waarvan het effectieve lid aanwezig is en politieke waarnemers verlaten de vergadering.

Advisering (besloten gedeelte)

Algemene bemerking voor beide projecten (Hubo-Jumbo en Motown)

De gemeente dient haar regierol inzake mobiliteit sterker op te nemen. Het klopt dat bouwheren enkel maar rekening kunnen houden met de eigen projecten en hiervoor een mobiliteitstoets/mobiliteitsstudie kunnen opmaken. Echter vraagt de gecoro aan de gemeente om wel rekening te houden met de cumulatieve effecten van beide projecten en tevens deze tegen het licht te houden met de, momenteel in beroep lopende, aanvraag van het Havenplein, de nieuwe parking van de gemeente in de Sluizenstraat, de nieuwe KMO zone en bijhorende dienst der werken en de hernieuwde circulatie in Schoten naar aanleiding van de vernieuwde Hoogmolenbrug.

Louter op basis van wat er allemaal op til staat binnen de aan deze zijde van het kanaal vergunde of lopende projecten kan niet ingezien worden dat deze bijkomende verkeersstromen allemaal gedragen kunnen worden langsheen de Sluizenstraat. Bovendien moet opgemerkt worden dat de heraanleg van het kruispunt Villerslei op de langere baan geschoven is en hier dus heden geen rekening mee gehouden kan worden.

Indien beide projecten samen worden genomen kunnen er ook evenredige lasten worden opgenomen om de fietsveiligheid in de directe omgeving te verhogen. Zo kan er gedacht worden aan een fietsersbrug over kanaal en Sluizenstraat; een veilig en gescheiden voet- en fietspad inclusief de nodige verkeersveilige oversteekplaatsen te voorzien; ...

De gemeente dient ook de onderhandelingen tussen beide partijen, aanvragers Motown en Hubo-Jumbo, te initiëren. Er is een grote meerwaarde te bekomen door beide projecten te combineren. Het is aan de gemeente om beide partijen de meerwaarde, die wel degelijk aanwezig is, te laten inzien en een samenwerking tussen beide te stimuleren.

Tenslotte willen we blijven benadrukken dat een gedragen participatietraject noodzakelijk is. Opnieuw wordt de deskundigheid van de omwonenden en andere burgers niet erkend vanaf het begin. Betrekken alle actoren en burgers van bij de start van een project, alvorens de plannen zijn vormgegeven. Dit zou een win-win betekenen voor zowel de ontwikkelaars, als de burgers als het gemeentebestuur.

Omgevingsvergunningsaanvraag Hubo-Jumbo in de Sluizenstraat

De gecoro verleent ongunstig advies voor de ingediende omgevingsvergunningsaanvraag zoals deze heden voorligt. De aanvraag dient beoordeeld te worden als een gemiste kans om meer kwaliteit aan de dag te leggen, dit wordt gemotiveerd in onderstaande beoordeling.

Vooreerst dient er gewezen te worden op de gebrekkige ruimtelijke kwaliteiten van het ontwerp:

- **Duurzaam ruimtegebruik**

Zo worden de hedendaagse ruimtelijke principes niet vertaald in de aanvraag, we denken hierbij in de eerste plaats aan de principes van duurzaam ruimtegebruik. De aanvraag voorziet nu in loutere detailhandel en de hiervoor noodzakelijke parkings. Er wordt echter geen enkele verweving voorzien met in de eerste plaats wonen. Het blijft een doelstelling om wonen aan het water te faciliteren en te verbeteren. De ruimtelijke kwaliteiten van de site worden dan ook onderbenut. Bovenop de handelszaken (in beperktere vorm, zie verder beoordeling DIHB) zouden woonvolumes moeten worden voorzien. Ook de parking dient geïntegreerd te worden in de volumes. Om enige ruimtelijk verantwoorde aanleg te bekomen dient het groen niet enkel te bestaan uit restgroen wat overgebleven is na inrichting van de beide bouwblokken en de parking ervan. De parking dient dan ook ondergronds, half-ondergronds of op een andere ruimtelijk aanvaardbare manier te worden geconcipeerd en niet als een bovengrondse uitgestrekte (semi-)verharde oppervlakte.

- **Samenhang tussen beide projecten versterken door de kwaliteiten van project Schapenwei door te trekken tot op de site langs de Sluizenstraat.**

De aanvraag mist ook de kans om te koppelen met het project op de aanpalende 'schapenweide', project Motown. Er is een opportuniteit om soortgelijke volumes zoals de urban-villa's op te richten met dan op het gelijkvloers een beperkte supermarkt en doe-het-zelf-zaak en één geïntegreerde parkaanleg met het achterliggende gebied. Dit zou dan ook een sterke meerwaarde kunnen betekenen naar de architecturale vormgeving van deze heden voorgestelde 'dozen'. De uitwerking in gevelsteen van deze handelszaken verhelpt niet dat het geheel zich visueel-vormelijk niet kan inpassen in de omgeving.

- **(Verkeers)Veiligheid & geluidshinder.**

We verwijzen hiervoor ook naar de eerdere opmerking inzake de cumulatieve effecten van de verschillende projecten in de omgeving.

Er wordt ook vastgesteld dat de oversteekplaats zoals weergegeven op de plannen uitgaat op de plek waar de Sluizenstraat naar beneden helt, niet realistisch en geen rekening werd gehouden met de plaatselijke situatie. Op het terrein worden de leveringen voor beide detailhandelszaken ook voorzien achteraan de site. Het wordt sterk betreurd dat deze in open lucht voorzien worden. Dit zal ongetwijfeld hinder veroorzaken naar de direct aanpalende in project Motown maar evenzeer langsheen een groot deel langsheen het kanaal dat als drager van het geluid zal fungeren.

Ook juridisch gezien zijn er knelpunten in het dossier:

- **Strijdig met gewestplanbestemming**

Zo wordt er een deel van de nieuwe Hubo-handelsvestiging voorzien in een zone bestemd voor gebieden voor ambachtelijke bedrijven en de gebieden voor kleine en middelgrote ondernemingen conform het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen. In kmo-gebieden, horen louter commerciële activiteiten, zoals winkels en handelszaken niet thuis. Dat er in dit deel louter sprake zou zijn van een houtzagerij, verfmengzone, opslag, ... doet geen afbreuk aan het gegeven dat deze aanvraag in strijd is met deze gewestplanbestemming. Ook een (groter) deel van de parking ligt in de KMO-zone terwijl deze duidelijk ten dienste staat van detailhandel. De aanvraag staat louter in functie van detailhandel en is dus niet te kwalificeren als KMO of ambacht. En bovendien is er geen

enkele fysieke afscheiding voorzien tussen beide zones waardoor ook eventuele handhaving haast onbegonnen werk is.

Ook de noodzakelijke buffer tussen woongebied en KMO-zone ontbreekt. Zo stelt de omzendbrief betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25/1/2002 en 25/10/2002, dat: '2. *De industriële gebieden omvatten een bufferzone.*

a) De hier bedoelde bufferzone is onafhankelijk van de bufferzone die op het ontwerp-gewestplan is aangeduid in toepassing van artikel 14.4.5. In het huidig geval gaat het niet om een zelfstandig bestemmingsgebied maar betreft het een strook binnen het industriegebied met een hoofdzakelijk esthetische en stedenbouwkundige functie. Om die reden moet ze aangebracht worden op het industriegebied zelf.

...

Rondom de industriezones en ambachtelijke zones dient (op de aldus aangeduide zone) een bufferstrook aangelegd te worden waarvoor als breedte volgende cijfers als richtinggevend kunnen worden vooropgesteld :

15 m voor ambachtelijke bedrijven;

25 m voor milieubelastende bedrijven;

50 m voor vervuilende industrie.

Wanneer zij palen aan woongebieden moeten deze breedte vergroot en zelfs verdubbeld worden.'

In casu dient er dan ook een bufferzone te worden voorzien van 30m tussen de KMO-zone en het woongebied. Deze ontbreekt geheel in de aanvraag.

- **Strijdig met decreet Integraal Handelsbeleid (DIHB)**

De gecoro ziet niet in hoe de aanvraag te rijmen valt met de gemeentelijke visie rond detailhandel. De principes rond vermijden van leegstand en kernwinkelgebieden zijn principes die ook terug te vinden zijn in deze visie. Een grensoverschrijdend aanbod heeft ook een sterk (auto)mobiliteitseffect tot gevolg. Deze aanvraag past niet binnen deze visie. Hieronder duiden we dit aan de hand van beschikbare gegevens en aan de hand van de toetsingscriteria van het DIHB.

Voor het aanbod supermarkten in Schoten bedraagt de actuele winkelvloeroppervlakte 583m² per 1.000 inwoners, dit terwijl het gemiddelde in de provincie Antwerpen 314m² per 1.000 inwoners bedraagt. Een bijkomende supermarkt (netto winkelvloeroppervlakte 1.199m²) verhoogt die verhouding nog eens. Er blijkt dan ook geen noodzaak aan een supermarkt van deze omvang. De te grote winkelvloeroppervlakte zorgt ook voor een te ruim verzorgingsgebied om de noodzakelijke rentabiliteit te garanderen. Er is dan ook geen sprake van een buurtsupermarkt. Ook een grote doe-het-zelf geniet een bovengemeentelijke aantrekking.

Vervolgens zetten we de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor kleinhandelsactiviteiten af tegen de doelstellingen van het integraal handelsvestigingsbeleid:

1° het creëren van duurzame vestigingsmogelijkheden voor kleinhandel (denk bv. aan hergebruik en clustering), met inbegrip van het vermijden van ongewenste kleinhandelslinten

2° het waarborgen van een toegankelijk aanbod voor consumenten (ook voor consumenten die minder mobiel zijn);

3° het waarborgen en versterken van de leefbaarheid in het stedelijk milieu (met een gevarieerd aanbod), met inbegrip van het versterken van kernwinkelgebieden (= een gebied afgebakend in een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waar via stedenbouwkundige voorschriften een stimulerend beleid inzake kleinhandel wordt gevoerd);

4° het bewerkstelligen van een duurzame mobiliteit (bereikbaar met het openbaar vervoer, vermijden van lange verplaatsingen en onnodige verkeersstromen).

Deze criteria in acht genomen stelt de gecoro vast dat er op 3 van de 4 criteria negatief wordt gescoord. Hoofdredeken hiervoor is dat de aanvraag niet in het kernwinkelgebied gelegen is en een bovengemeentelijke aantrekking zal kennen door de gevraagde winkelvloeroppervlakte. Enkel op het toegankelijke aanbod scoort de aanvraag positief. Dit is onvoldoende om een vergunning voor de gevraagde kleinhandel toe te kennen.

Ontwerpvoorstel 'schapenweide' – project Motown

Het ontwerp wordt positief onthaald en vormt een solide en kwaliteitsvolle basis om verder op te verfijnen. De projectontwikkelaar staat open voor suggesties en opmerkingen en geeft de gecorolede het vertrouwen dat het ontwerp zal worden bijgestuurd om nog meer kwaliteiten in de ontwikkeling te brengen.

De gecoro is vooral opgetogen met de manier van werken vanuit de aanvrager. In casu werd vertrokken van de open ruimte wat als resultaat heeft dat er ruimtelijke kwaliteit zal bestaan en geen restruimtes rondom de in te planten volumes.

Volgende aandachtspunten voor verdere ontwerpvoorstellen worden meegegeven:

- **Uitgangspunt:** verdichten betekent publieke ruimte creëren. Behoud van het publiek karakter van het openbare groen is hierbij zeer belangrijk. We adviseren de gemeente om hier naar alternatieven te kijken gelet op eerdere negatieve ervaringen te Schoten (Borgeind, Vic Meesstraat). Een mogelijk alternatief is: 5j beheer door VME voor groenonderhoud en daarna overdracht openbaar domein naar gemeente en/of aan de hand van een gemeenteraadsbesluit het publieke karakter van deze site vast te leggen.
- **hoge woningdichtheid:** de gecoro stelt vast dat er nu toch 1 à 2 urban villa's te veel op het terrein worden voorzien. Ideaal zou zijn om deze te integreren in een kleinschaliger winkelgeheel (Hubo-Jumbo). Hier zouden dan de gelijkvloerse bouwlagen kunnen bestaan uit de handelszaken en vervolgens het wonen boven de winkels georganiseerd worden. Hierdoor zou de V/T index en de woningdichtheid op de site nog verlaagd kunnen worden.
- **Meer aandacht voor eengezinswoningen.** Het percentage appartementen is, net als in de andere recente projecten (Havenplein, Wonen aan de Vaart), (beduidend) hoger dan eengezinswoningen. De keuze voor het type wooneenheid heeft ook een weerslag op het publiek. Jonge gezinnen zijn op zoek naar eengezinswoningen met tuintje. Het masterplan maakt het mogelijk om compacte eengezinswoningen te integreren binnen de gearceerde bouwzone rond de centrale gemeenschappelijke groene publieke ruimte met behoud van de nodige zichtassen. Dit kan eventueel in combinatie met appartementen (voorbeeld: Sionsite in Lier) en kan een alternatief zijn om alzo tot lagere dichtheid te komen.
- **Aantal bouwlagen:** 7 bouwlagen blijft in de gemeente Schoten eerder uitzondering en is in de onmiddellijke omgeving niet voorkomend. 7 bouwlagen toelaten zou echter een (nog) grotere inspanning moeten vergen naar open publieke ruimte en afstanden naar de perceelsgrenzen toe die vergroot moeten worden. Het aanpassen van het aantal bouwlagen wil echter niet betekenen dat de gecoro de kwaliteiten van voorliggend ontwerp van terreininrichting en architectuur niet zou willen behouden, in tegendeel. Er is begrip voor de moeilijke evenwichtsoefening tussen (financiële) haalbaarheid, betaalbaar houden, kwaliteit en aantal wooneenheden, de ideale mix moet gezocht en gevonden worden.
- **Bezoekersparkings:** 20 pp zijn nu voorzien aan de insteek met Kuipersakkerstraat. Gezien de hoge parkeernorm die gehanteerd wordt binnen de gemeente Schoten zal er ook ondergronds bezoekersparkeren mogelijk moeten zijn. Ook hier is er wederom

een synergie mogelijk met het project Hubo-Jumbo naar dubbel gebruik van de dan ondergrondse parkings.

- Speelzone voor kleine kinderen centraler voorzien in het park zodat (groot)ouders (oog)contact kunnen houden met de kinderen. Voor jongeren kan er eventueel een voetbal- of basketterrein worden voorzien op huidige locatie van de speelzone.
- Fietsenstalling moet zo gebruiksvriendelijk mogelijk worden voorzien: evenwicht tussen boven- en ondergronds deel voorzien (de fietsenstalling moet het eerste vervoersmiddel zijn wat je moet passeren alvorens de wagen, bv. citibee.com verschillende deelsystemen, dubbelgebruik van meerdere vervoersmodi)
- Regierol voor de gemeente omtrent de mobiliteitsaspecten (zie eerdere algemene opmerking)

De voorzitter sluit de vergadering om 23u15.