

---

advies                      **aan het college**

Datum vergadering      08 oktober 2020 en finalisatie per e-mail op 20 oktober 2020

---

aanwezige leden        Effectieve leden:  
Gom Saldien (voorzitter), Sophie Loots (ondervoorzitter),  
Bram Wyers, Johan Lambrechts, Marianne Antonsen, Jo De  
Clercq, Sofie Andriesen, Danny Naenen (land- en tuinbouw), Frank  
Adriaensen (milieu/natuur)

Plaatsvervangers :  
Eddy Van de Velde, Ortwin Speybrouck, Mark Thijs, Robert Van de  
Laar(werknemers) .

---

onderwerp                **Advies mbt aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen  
en exploitatie van een sportcomplex met parking – BVBA  
Audenaerdt Stefan - Oudebaan 10.**

Op 27 augustus 2020 werd aan de GECORO een toelichting gegeven over het project door architectenbureau **Christel Caes**. Voorliggende nota is een advies als evaluatie van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Het voorgestelde ontwerp betreft de oprichting van een bijkomend gebouw als toevoeging aan het bestaande sportcomplex (gekend onder VOCO site).

Het voorliggende ontwerp omvat in grote lijnen de afbraak van de

- 1) 7 oude gravel tennisbanen
- 2) een bestaande parking, de vergunningstoestand van deze parking is niet duidelijk.

Op de plek van de oude tennisbanen komt een complex met 3 polyvalente ruimtes met dienende centrale as. Het geheel staat op kolommen zodat het overgrote deel onder de zalen een parking kan worden.

Het project situeert zich aan de Oudebaan, een smalle private weg met openbaar karakter uit betonplaten. De baan heeft een beperkte capaciteit omdat 2 voertuigen elkaar op de beperkte breedte niet kunnen passeren.

Het complex bevindt zich in de zone aangeduid in RUP Capenberg ART 3: zone 2 voor gebouwen en accommodaties ifv sport.

De oppervlakte van het perceel bedraagt 14594m<sup>2</sup>. De voorziene eindsituatie voorziet een 6218m<sup>2</sup> aan gebouwen en 5122m<sup>2</sup> aan verhardingen (gegevens van ontwerper) dat geeft een totaal van 11341m<sup>2</sup> aan bebouwde of verharde omgeving. Het verschil is groen en waterbekkens.

---

Na bespreking in besloten vergadering formuleert de GECORO volgend advies.

**Negatief advies** met opmerkingen :

1. Het ruimtebeslag van het voorgestelde ontwerp in gebruiksfase is veel te groot. Het RUP spreekt van een bezettingsgraad van 30% voor bebouwing. Het project voorziet een ruim hogere bezettingsgraad dan 30% voor bebouwing. De GECORO verwerpt het concept dat de bezettingsgraad onevenredig verdeeld mag worden over het gebied van het geldende RUP. Dit vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening en ook vanuit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel van de verschillende eigenaars van de percelen. Economische uitgangspunten zijn geen vrijgeleide tot zich toe-eigenen van extra rechten. Door het voorgestelde project toe te laten zou als gevolg de waarde van de belendende percelen aanzienlijk verminderen doordat er geen ruimtebeslag voor gebouwen, beschreven in het RUP meer te voorzien valt.  
Het geheel overstijgt de draagkracht van het perceel en zijn omgeving volgens de principes van goede ruimtelijke ordening.
2. De GECORO vindt het positief dat een aantal sportdisciplines een opportuniteit krijgen om hun activiteiten te organiseren.
3. De GECORO vindt het positief dat er plaats is voor ondernemen en juicht een initiatief toe waarbij oude vervallen terrein een nieuw elan krijgen. De sportieve invulling is een toegevoegde waarde voor de bewoners van Boechout.
4. De GECORO betreurt dat het niet betrokken is in de ontwerpfasen van het dossier en dat er een omgevingsvergunningsaanvraag is ingediend voordat er aanbevelingen konden worden geformuleerd. De mogelijkheid bestaat hiertoe en wij adviseren ten sterkste deze te benutten om overbodige kosten en studies te vermijden.
5. De GECORO vindt de situering vlakbij terminus van tram en verschillende buslijnen positief. De fiets- en wandelbereikbaarheid zijn goed, maar de mengeling van vervoersmodi kunnen aanleiding geven tot gevaarlijke situaties. De kruising van wagens op piekmomenten is nu reeds een groot probleem. De specifieke randvoorwaarden van de ontsluitingsweg de Oudebaan komen verder in het advies ter sprake.
6. De GECORO vindt de voorgestelde ontsluiting niet geschikt voor het vooropgesteld project.
  - a) De verschillende vervoersmodi zijn moeilijk te combineren op de huidige toestand en zeer smalle profiel van de Oudebaan. Zwakke weggebruikers lopen hoog risico bij deze onaangepaste infrastructuur bij verhoging van de lasten.

b) De aansluiting van de Oudebaan aan de Borsbeeksesteenweg: de knoop op zich is gevaarlijk en niet aangepast aan extra verkeer. Er is niet onderzocht hoe de spreiding van het verkeer is bovendien is deze aansluiting op sommige momenten van de dag (spits) nu al een probleem. Tevens stelt zich op die plaats dan ook een voorrangprobleem. De aansluiting en het verhogen van capaciteit op die plaats, vlak bij het kruispunt van de N10, is een probleem. De GECORO vreest een chaos op die plaats, wanneer er komend en gaand verkeer over de oude baan moet naar het sportcentrum (over een smalle weg die niet gemaakt is voor gelijktijdig verkeer in twee richtingen ), samen met druk verkeer op de Borsbeeksesteenweg.

c) Het statuut van de Oudebaan belet een verzwaring met extra lasten. De Oudebaan is geen gemeenteweg maar eerder een uitgebreide erf dienstbaarheid, ze loopt over privé terrein(en). Een noodzakelijke aanpassing is dus niet mogelijk.

7. De GECORO adviseert de voorzien parkeerplaatsen en verhardingen te verminderen. De huidige beslag van verharding op het terrein is te hoog, los van historische ontwikkelingen.

8. De GECORO stelt dat het voorgestelde project niet in harmonie is met de omgeving. De ontwikkeling past niet in het park karakter van o.a. de site Capenberg.

9. De GECORO heeft voorbehoud bij de aangehaalde mobiliteitstoets. De mobiliteitstoets is opgesteld volgens het richtlijnenboek van MOW hetgeen een correct document is maar slechts richtcijfers per vloeroppervlakte geeft. De belangrijkste vraag is echter welke activiteiten er daar zullen plaatsvinden. De vervoerregio Antwerpen wil in 2030 een modal split van 50/50.

Deze mobiliteitstoets is opgesteld vanuit autoperspectief en bevat daarenboven enkele tegenstrijdigheden.

Verschillende onderdelen komen niet aan bod:

Het richtlijnenhandboek bepaalt ook letterlijk: *"Vaak is de mobiliteitstoets een eerste stap naar de opmaak van een uitgebreidere studie, aangezien uit de eerste toets kan blijken dat er toch aanzienlijke effecten worden verwacht, waarvoor bijkomend onderzoek of zelfs een MOBER noodzakelijk is. Het kan bv. gaan om een project nabij een kruispunt dat in de bestaande situatie reeds overbelast is. Dan kan worden besloten om een bijkomende, diepgaande capaciteitstoets uit te voeren. Ook zijn cumulatieve ontwikkelingen mogelijk die individueel onder de ondergrenzen van een MOBER vallen (zie verder), maar samen naar schatting een zodanige verkeersimpact veroorzaken dat er toch best een MOBER wordt opgemaakt."*

In de mobiliteitstoets die bijgeleverd is, en niet opgemaakt door een erkend verkeersdeskundige, is er enkel sprake van het aantal parkeerplaatsen, maar wordt er voorbijgegaan aan de werkelijke problematiek: de capaciteit van de actuele situatie en

de invloed van de te verwachten bijkomende verkeersgeneratie op bvb. het meest nadelige moment (in casu 17-20 uur). Bovendien bepaalt het handboek dat: *"Voor het berekenen en beoordelen van de verkeersafwikkeling op een kruispunt zijn de intensiteit en capaciteit van alle mogelijke verkeersbewegingen apart noodzakelijk."* en *"Anders dan bij de capaciteit van wegvakken of rijstroken in de voorrang, heeft een veranderende intensiteit op één van de kruispunttakken wél invloed op de capaciteit van een zijrichting. Logischerwijze moet dit dus worden meegenomen in de effectbeoordeling."* Deze elementen zijn, bijkomend gegenereerde verkeersbewegingen en afwikkeling op het kruispunt, niet behandeld in de studie.

De GECORO raadt aan:

Het verlagen van het ruimtebeslag en van de densiteit van bebouwing zodat deze aanvaardbaar wordt voor de omgeving volgens de principes van goede ruimtelijke ordening. Het verminderen van de totale oppervlakte van voorziene gebouwen naar de verhouding beschreven in het RUP. Het verhogen van aandeel groen en blauw en inplanten van nodige groenbuffers.

Het verminderen van de totale verharde oppervlakte.  
Het verhogen van het aandeel groen en eventueel blauw (water).  
Het verminderen van het totaal aantal parkeerplaatsen, enkel noodzakelijke parkings kunnen worden aangelegd (zoals beschreven in artikel 3.3 onderdeel Groene ruimte).

Een nieuwe mobiliteitstoets: de mobiliteitstoets moet opnieuw gemaakt worden aan de hand van een modal split van 50/50, consequenter gebruik van cijfers en mee onderzoeken van hoger vernoemde bedenkingen bij aansluiting van Oudebaan aan Borsbeeksesteenweg.

Het zoeken naar een alternatieve omsluiting gezien het statuut van de Oudebaan geen verzwaring van de lasten toelaat en het huidige profiel van deze baan geen veilige situatie garandeert bij toevoegen van extra verkeer.

Projecten van deze omvang en type bij voorkeur in het ontwerpproces voor omgevingsvergunningsprocedures te bespreken met de omgevingsambtenaar EN de GECORO .

---

Namens de GECORO

Voorzitter

  
Marian Mys  
secretaris

  
Gorn Saldien  
voorzitter