

Commissie 4

Notulen

Zitting van 23 maart 2022

Samenstelling:

Aanwezig:

De heer Jeff Dierckx, voorzitter; de heer Marc Boogers, schepen; de heer Stijn Adriaensens, schepen; de heer Luc Debondt, raadslid; de heer Reccino Van Lommel, raadslid; de heer Peter Roes, raadslid; mevrouw Savannah van Dongen, raadslid; de heer Koen De Busser, raadslid.

Mevrouw Charlotte Verboven, commissiesecretaris.

Zijn eveneens aanwezig:

De heer Peter Segers, raadslid; de heer Paul Moelans, raadslid; de heer Dieter De Quick, raadslid.

Afwezig:

De heer Wout Schafraet, raadslid.

Verontschuldigd:

De heer Hannes Anaf, raadslid; de heer Bart Voordeckers, raadslid; de heer Mario Geys, raadslid; de heer Wilfried Sylverans, raadslid.

23 maart 2022 19:30 - De voorzitter opent de zitting

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Notulen

Schepen Boogers wenst twee rechtzettingen te doen aan het verslag van vorige vergadering over de vraag van raadslid Geys rond het vrachtverkeer in de stad.

1. Hij heeft op de infosessie nooit een vraag gesteld. Tijdens de commissie werd er bedoeld dat hij bevestigde dat het studiebureau de vergunning moet onderzoeken.

2. Op dezelfde pagina staat geschreven dat hij terug zal komen met resultaten. Maar ook hier gaat het over het studiebureau dat met resultaten komt en niet hijzelf.

Schepen Boogers richt zich ook nog even tot raadslid Roes over de vraag rond snelheidscontroles rond Schortvoort, maar het antwoord is nog niet binnen. Hij bezorgt deze van zodra het antwoord binnen is.

2. Handhavingsbeleid - Actualiseren Prioriteitenlijst

Toelichting

Op 25 januari 2021 keurde de gemeenteraad het handhavingsbeleid Ruimtelijke Ordening en bijhorende prioriteiten goed. Het handhavingsbeleid heeft 2 luiken: preventief en curatief/repressief. Om het curatief/repressief luik efficiënt te kunnen uitvoeren is een actualisatie van de prioriteiten vereist, zodat de handhaving kan aansluiten aan actuele problematieken die zich op het grondgebied van Turnhout voor doen. De volgende prioriteiten worden toegevoegd:

- Schendingen die een verstoring van de waterhuishouding tot gevolg hebben;
- Flagranse schendingen;
- Schendingen m.b.t. zonevreemde constructies;

Daarnaast wordt de prioriteit aangaande schendingen m.b.t. aantasting van het straatbeeld uitgebreid tot het ganze grondgebied.

Verder wordt verduidelijkt hoe er wordt omgegaan met klachten van burgers die betrekking hebben op bouwovertradingen.

Notulen

Voorzitter Dierckx geeft nog mee dat de 2 vragen van raadslid Voordeckers verdaagd zullen worden naar volgende commissie omdat hij vandaag niet aanwezig kon zijn. Deze agendapunten zullen vandaag niet behandeld worden. Aan de hand van een ppt geeft Kim Van Keer toelichting bij dit punt.

Schepen Adriaensens licht dit nog even toe vooraleer er vragen komen. Schendingen die de waterhuishouding verstoren, zijn geen gemakkelijk gegeven omdat hier vroeger door de overheid geen rekening mee gehouden werd. Een verharding in een tuin is gemakkelijk, dat vraagt geen onderhoud en dat is een probleem. Bijkomend probleem dat er speelt, is dat in niet-kwetsbare gebieden, waaronder het woongebied, de stad met een heel korte verjaringstermijn zit. Het is een heel moeilijk spanningsveld waar je altijd vragen rond gaat krijgen. Dat moet dus altijd goed onderzocht worden. In het kader van het vergunningenbeleid moeten wij rekening houden met het advies van de Provincie rond waterhuishouding. Zij leggen strenge voorwaarden op die wij moeten meenemen en dus ook moeten controleren. Maar dat is geen gemakkelijke oefening. De 5 jarige verjaringstermijn is wettelijk bepaald. We gaan het kenbaar maken dat er controles zullen uitgevoerd worden om stelselmatig die verhardingsproblematiek eruit te krijgen. We gaan dat niet van de ene dag op de andere dag kunnen en willen oplossen.

Het aantal woonentiteiten is gekoppeld aan een grotere sociale problematiek, zoals het opdelen van een woning en meerdere woonentiteiten om er dan meer mensen te huisvesten dan toegelaten. Schepen Adriaensens vindt het persoonlijk een heel belangrijk gegeven om daar controles te gaan uitvoeren. Het voordeel is dat je daar verschillende diensten in symbiose kan laten samenwerken, zodat je één dossier kan voorleggen.

De flagrante misdrijven zijn misdrijven waarvan elke persoon geacht wordt deze niet te begaan. Dit is iets wat echt niet kan getolereerd worden.

Wat is nu juist het verschil tussen zachte en harde handhaving en waaruit bestaat de wisselwerking tussen de Stad en IOK. IOK heeft in het begin van de inwerkingtreding van de regelgeving aangeboden om de functie van stedenbouwkundig inspecteur van de verschillende leden van de intercommunale te gaan centraliseren. Veel burgemeesters hebben beslist om zich niet te mengen in de handhaving over alles wat er al dan niet mag gebouwd worden en hebben dan ook beslist de harde handhaving bij een stedenbouwkundig inspecteur te leggen. Aangezien IOK al een stedenbouwkundig inspecteur had, werd er beslist om dat daar te gaan centraliseren. Over het toepassen van de juiste handhaving loopt een traject dat systematisch moet worden toegepast. Dit is ook decretaal vastgelegd. Er moet gezien worden wat er aan de hand is waarna je gaat melden dat dit niet de bedoeling is. Er zal een aanmaning gestuurd worden, indien nodig. Eventueel een herinnering van de aanmaning. Dan kan er mogelijks naar vrijwillig herstel gegaan en dan lost het probleem zichzelf op. Als dat niet gebeurt, wordt er een proces-verbaal opgesteld met een definitieve vaststelling. Het dossier wordt dan overgemaakt naar de procureur. In het kader van de herstellvordering wordt dan het dossier ook doorgestuurd naar IOK.

Reccino Van Lommel vindt de uitleg van schepen Adriaensens heel duidelijk, maar vraagt zich enkel nog af hoe die verjaringstermijn van 5 jaar wordt bepaald. Op basis waarvan kan je zo ver (5j) teruggaan?

Schepen Adriaensens legt uit dat de bewijslast ligt bij degene die hem vervolgt. Zoals dat bij elk misdrijf gebeurt, wordt er een proces-verbaal opgemaakt van de dingen die werden vastgesteld. Diegene die zich beroept op de vijfjarige verjaring zal dit ook moeten kunnen aantonen. Een belangrijk gegeven waardoor er weinig tot geen discussie kan zijn, is het gebruik van luchtfoto's. Je zal je verbazen hoe accuraat een luchtfoto in dat tijdsbestek weergeeft welke handelingen er worden gesteld. Het Vlaams Gewest en ook de politie (waar een bijkomende bevoegd voor werd gecreëerd) kunnen beroep doen op een luchtfotodatabank waarvan men luchtfoto's binnen een bepaald tijdsbestek kunnen opladen. De pakkans zal aanzienlijk vergroten door het gebruik van deze foto's. Maar hij weet ook dat het een korte termijn is, 5 jaar.

Peter Roes vraagt of er gedacht is aan subsidies voor eigenaars die eventueel tegemoet willen komen aan ontharding.

Schepen Adriaensens meent dat schepen Wittebolle niet tevreden zou zijn als hij heel het plan rond de ontharding op deze commissie zal brengen. In de begroting zijn er bepaalde zaken uit het klimaatplan meegenomen om effectief naar proactief ontharding toe te gaan. Hij licht een kleine tip van de sluier op dat men momenteel de laatste hand aan het leggen is aan een kader rond de inrichting van voortuinen en deze zoveel als mogelijk te voorzien in stedenbouwkundige voorschriften. Ze bekijken nog welk instrument daar het best rond gebruikt wordt.

Dieter De Quick vraagt of er een overzicht is van hoeveel meldingen er van burens komen en hoeveel vaststellingen er door de diensten zelf gedaan worden. Hij vraagt ook hoeveel recente vaststellingen er zijn.

Kim Van Keer heeft dit bijgehouden en deelt mee dat een 20% van de dossiers naar aanleiding van klachten van burgers zijn opgemaakt. Daarnaast zijn er ook nog een aantal meldingen die van andere diensten komen. Een andere bron van bouwovertradingen komen aan het licht in het kader van een aanvraag van een vergunning,

bijvoorbeeld door het toevoegen van een luchtfoto in een bepaald dossier. Maar er wordt alleen gevolg gegeven aan recente overtredingen. Er wordt eerst een analyse gemaakt van de dossiers vooraleer over te gaan tot een handhavingss dossier.

Uit het publiek komen 2 vragen. De eerste vraag is of er een rol wordt toebedeeld aan de wijkagent daar hij er is om problemen te voorkomen. Welke rol krijgt hij in die handhaving?

Schepen Adriaensens geeft mee dat een stedenbouwkundig misdrijf nog altijd een misdrijf blijft. Er is een samenwerking ontstaan zodat er geen dubbel werk wordt gedaan, anders blijven we bezig. Maar de wijkagent kan ook een belangrijk gegeven zijn. Heel veel van die dossiers die toekomen, worden gestart vanuit burenruzies. De wijkagent kan daar een bemiddelende rol in hebben, kan daar als rechtstreeks klankbord fungeren, om zaken te centraliseren. De verschillende diensten zoals IOK, milieupolitie, handhaving e.d. moeten als een symbiose werken.

Het publiek verduidelijkt dat een wijkagent een aanzet tot overtreding zou kunnen signaleren of die mensen desnoods kan aanpakken daarover zodat hij kan voorkomen dat er een overtreding wordt gemaakt.

Schepen Adriaensens vindt het een heel terechte vraag. Wijkagenten krijgen heel veel vragen op straat. Maar weten of iets al dan niet een stedenbouwkundig misdrijf is, is heel complex. De samenwerking tussen de diensten is daarin heel belangrijk.

De tweede vraag uit het publiek gaat over het nieuwe punt dat werd toegevoegd, namelijk handelingen die het straatbeeld negatief beïnvloeden. Wat moet daaronder verstaan worden? Hij vraagt waarop dat gebaseerd is.

Schepen Adriaensens geeft als voorbeeld de visienota over hoe de stad het straatbeeld ontwikkeld wil zien. In het stadshart is dat concreet gemaakt met een premiestelsel. Maar daaraan wordt ook gekoppeld wat gewenst zichtbaar beleid is en wat niet gewenst zichtbaar beleid is. Hij geeft het voorbeeld van nadarhekken waar zwarte doeken over worden getrokken, die gebruikt worden als afsluiting van de voor- of zijtuin. Deze worden heel vaak als storend ervaren. Wanneer die nadarhekken dan met de grond worden verbonden, kan dat als een stedenbouwkundige handeling aanzien worden en dat is iets wat het straatbeeld negatief beïnvloedt. Zoals eerder aangegeven, wordt er gewerkt aan een kader waar die visie kan opgenomen worden in stedenbouwkundige vergunningen en dus ook zo kunnen worden afgetoetst. Hij geeft toe dat daar een stuk subjectiviteit op zit. Maar het is niet omdat er een vaststelling werd gedaan dat je meteen veroordeeld wordt. Er kan steeds in discussie gegaan worden.

3. Zaak van de wegen en vaststellen rooilijn voor het bouwen van een appartementsgebouw aan de Kwakkelstraat

Toelichting

In de Kwakkelstraat is een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend voor het bouwen van een appartementsgebouw van 15 appartementen. Om deze appartementen bereikbaar te maken moet er woonerf worden aangelegd. Over de aanleg van de weg en het vaststellen van de rooilijn in verband met dit project moet de gemeenteraad een besluit nemen.

Notulen

Aan de hand van een ppt geeft Cedric Heerman toelichting bij dit punt.

Reccino Van Lommel verwijst naar het perceel op de eerste slide en vraagt of de aanpalende eigenaar van lot 217F later mee zou kunnen aansluiten.

Cedric Heerman geeft mee dat dit perceel nog niet naast een uitgeruste weg ligt. Sinds dat dit appartementsblok er staat, is er geweten dat er een uitbreiding zal komen. Vanaf dat we meer in het binnengebied komen achter de bestaande bebouwing, wordt het ingewikkelder omdat er dan moet gekeken worden of het geheel klopt. Bouwen op het geheel zonder dat de visie rond het binnengebied er is, dat kan niet, denkt hij. Vanuit goede ruimtelijke ordening. Dit is een iets andere zaak omdat er al bebouwing is tot aan de grens is. Onderaan, in het zuiden, heb je nog percelen die het nodig maken om het geheel te bekijken. Het zal onderdeel moeten uitmaken van een verdere studie voor het geheel van het binnengebied.

Reccino Van Lommel meent dat je vroeg of laat toch de vraag krijgt om te kunnen aansluiten. Er zijn meer parkeerplaatsen dan wooneenheden. Als je dat vandaag de dag doortrekt naar alle projecten, kunnen we dan zeggen dat dit overal van toepassing is, tegenwoordig? Of dat men minder parkeerplaatsen heeft of net genoeg? Hij vraagt hoe hij dat moet interpreteren.

Cedric Heerman geeft mee dat bij dergelijke projecten de norm is dat er 1 parkeerplaats voor 1 woonentiteit voorzien wordt. In Turnhout merken we dat de ontwikkelaar iets meer parkeerplaatsen voorziet. Het blijft voor ons gelijk of een eigenaar uit de appartementsblok een parkeerplaats aankoopt of iemand uit de buurt die nood heeft

aan een ondergrondse parking. Er wordt wel opgelegd dat dit open staanplaatsen moeten zijn. Omdat we dan weten dat de kans op het gebruik als autostaanplaats groter is. Er zijn wel afwijkingen in de normen, bijvoorbeeld als de ontwikkelaar voorziet in een autodeelwagen. Dan kan er gezakt worden, maar dat is ook verbonden aan normen. Het kan maximum zakken tot 0,8. Als er een deelplaats wordt voorzien op het openbaar domein dan kan het zijn dat er 12 wagens geteld kunnen worden, als dat in de ondergrond zou zijn. In de binnenstad is de ruimte soms heel beperkt, dan kan het zijn dat er niet 1 op 1 een parkeerplaats voorzien wordt. Maar dat hangt af van de context. Hoe meer we naar het centrum gaan, hoe meer dat verantwoord is. Hoe meer we naar de rand gaan, hoe meer er wordt afgeweken van die norm.

Reccino Van Lommel weet niet goed in welke mate wij daar als stad iets in te zeggen hebben. Maar als er nieuwe appartementsblokken worden opgetrokken, in hoeverre kan er dan opgelegd worden dat de stroomvoorziening zwaar genoeg is voor laadpalen en dergelijke. Zeker nu er meer en meer elektrisch zal gereden worden. Want een klassieke aansluiting is éénfasig, terwijl dat bij een latere uitbreiding heel wat vermogen nodig heeft.

Cedric Heerman denkt dat dat iets is dat deel zou kunnen uitmaken van een verordening, maar dat is er nu niet. De Stad zal niet opleggen dat er laadpalen voorzien moeten worden, maar de verbinding of stroomkring om elektrische wagens te faciliteren moet wel al voorzien worden. Als er dan effectief iemand een elektrische wagen heeft dan kan er een laadpaal aangesloten worden. Hij denkt dat dat ook één van de redenen is waarom er in dit project al een extra hoogspanningscabine wordt geplaatst om zo te anticiperen op het extra verbruik van laadpalen. Het is een hot item binnen de ruimtelijke ordening en de mobiliteitswereld.

Reccino Van Lommel vindt dat er bij projecten van dergelijke omvang dit standaard zou moeten worden meegenomen. Want hij denkt dat het onbegonnen werk is wanneer je dat nadien moet gaan verzwaren. Hij wil de mensen ook niet op onbegonnen kosten jagen. Vandaar de bezorgdheid.

Schepen Adriaensens geeft mee dat iedereen weet dat die oefening van elektrificatie van het wagenpark moet gemaakt worden. Daarnaast is er ook nog het brandpreventierapport. Daaruit blijkt dat het niet evident is om een elektrische auto brandveilig te krijgen. Er gaan vandaag stemmen op die zeggen dat dergelijke voertuigen beter boven het maaiveld geparkeerd zouden staan en niet onder de grond. Wat dan weer haaks zou staan op het zinvolle ruimtegebruik.

Peter Roes vraagt of er in dergelijke projecten mindervalide parkings verplicht te voorzien zijn?

Cedric Heerman vult aan dat daar normen voor bestaan. Dat is de Vlaamse verordening toegankelijkheid dat zegt dat je vanaf een bepaald aantal parkeerplaatsen moet voorzien in ofwel ingerichte parkeerplaatsen voor mindervaliden ofwel een aangepaste plaats en die moet dan gewoon de afmetingen hebben. Dat is één van de dingen waarop een dossier juridisch beoordeeld wordt. Op het openbaar domein zijn die normen er niet, maar dat is dan eerder het college in samenwerking met de dienst Mobiliteit die bekijken wat de noden zijn en beslissen of deze voorzien worden of niet.

Peter Roes verduidelijkt waarom hij de vraag stelt: als ik goed tel, zijn er in dit project 22 parkeerplaatsen voor 15 appartementen. Die andere parkeerplaatsen kunnen verkocht worden aan bewoners in de straat. Wordt er bij zo'n verkoop controle op gedaan?

Cedric Heerman deelt mee dat dit niet in de verordening staat. Dat is misschien een lancune in de wetgeving: parkeerplaatsen worden niet vergund aan een persoon. Het zou logisch zijn dat die in de gemeenschap blijven. Maar je kan daar ook geen regels over opnemen in de vergunning want we weten op voorhand niet wie daar gaat wonen. Het is heel moeilijk om daar in te grijpen. Er wordt wel, voorafgaandelijk de start van de oprichting tijdens het bekijken van de plannen met de aannemer en architect, overlopen wat de voorwaarden van de vergunning zijn en of hier rekening mee werd gehouden.

Peter Roes meent dat dit perfect zou kunnen worden opgenomen in de vergunning en dan achteraf, wanneer blijkt dat deze parkeerplaats niet meer dienst doet als mindervalide parking, laten opnemen als een bouwovertreiding.

Schepen Adriaensens geeft mee dat op de vorige commissie ook al werd aangegeven dat bij oplevering van een appartementsgebouw je deels zit met privaat gedeelte en een deel dat naar de VME gaat. Je kan als overheid niet gaan binnenkijken of op die invalideparkeerplaats een invalide geparkeerd staat. Je kan niet nagaan of de persoon die uitstapt een beperking heeft. De vergunning wordt afgeleverd op perceelsniveau. Wij kunnen alleen de uitvoering ervan opvolgen. Een invalideplaats wordt gedefinieerd door de omvang. Maar als er klachten zijn, luisteren wij ernaar. En als we ergens kunnen tussenkomen, al is het maar om te adviseren, dan doen we dat graag. Maar het zal uiteindelijk aan de vrederechter zijn om à la limite tussen te komen.

4. Punten agenda Gemeenteraad en Raad Maatschappelijk Welzijn

Notulen

Er werden geen punten aangebracht.

5. Uit het college

Notulen

Er werden geen punten aangebracht.

Charlotte Verboven
Commissiesecretaris