

**Beslissing van het
college van burgemeester en schepenen
van 13 november 2018**



Aanwezig: Alexander Binon, burgemeester-voorzitter
Adri Daniëls, Mattias Bouckaert, Tom Teck, Maggy Steeno, Bart Clerckx, schepenen
Marijke Pertz, algemeen directeur
Verontschuldigd: Diane Grauwels, OCMW-voorzitter
Afwezig: /

VOORWAARDELIJKE VERLENING VAN OMGEVINGSVERGUNNING

Aanvraagnr.: 201864
EPB dossiernr.: 24086-G-OMV_2018088067
Omgevingsnummer: OMV_2018088067

Het college van burgemeester en schepenen heeft de aanvraag ingediend door **Dominique Jans namens Agenturen DE CLERCQ** gevestigd te Beekstraat 25 te 3051 Oud-Heverlee, ontvangen.

De aanvraag werd ontvangen op 13 juli 2018.

Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 2 augustus 2018.

De aanvraag heeft betrekking op een terrein met als adres Beekstraat 15, 3051 Oud-Heverlee en met als kadastrale omschrijving (afd. 5) sectie B 100 E en (afd. 5) sectie B 101/2 F.

Het betreft een aanvraag tot **afbraak woning en uitbreiding parking**.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze aanvraag onderzocht, rekening houdend met de terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en de uitvoeringsbesluiten.

Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het verslag van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar van 13 november 2018.

Het college van burgemeester en schepenen volgt het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar en motiveert de beslissing als volgt:

Omschrijving aanvraag

afbraak woning en uitbreiding parking

Werken

Volgende werken worden aangevraagd:

- Afbraak woning
- Uitbreiding parking

Procedureverloop

Procedurestap	Datum
Ontvangst aanvraag	13 juli 2018
Ontvankelijkheids- en volledigheidsbewijs	2 augustus 2018

Opening openbaar onderzoek	9 augustus 2018
Afsluiten openbaar onderzoek	7 september 2018
Gemeenteraad voor wegenwerken	geen
Datum verslag GOA	13 november 2018
Uiterste datum beslissing	15 november 2018

Historiek

De hoeve Clabots heeft volgens het kadaster een jaaropbouw van voor 1850.

Fasering

Het dossier werd niet opgedeeld in verschillende fasen.

Adviezen

Externe Adviezen

De gemeentelijk omgevingsambtenaar heeft de volgende instanties om advies verzocht:

Adviesinstantie	Datum advies gevraagd	Datum advies ontvangen	Conclusie
Onroerend Erfgoed Vlaams-Brabant Dirk Boutsgebouw	2 augustus 2018	3 augustus 2018	geen advies
Provincie Vlaams Brabant Directie Ruimte Dienst Waterlopen	2 augustus 2018	9 augustus 2018	gunstig
INTER	2 augustus 2018	10 september 2018	voorwaardelijk gunstig

1) Advies Onroerend Erfgoed van 3 augustus 2018 luidt als volgt:

Geen advies vereist. Archeologieregelgeving is van kracht.

2) Advies Provincie Vlaams Brabant, Directie Ruimte, Dienst Waterlopen met ref. RMT/WAT/M/46/18.1355 ADVIES van 9 augustus 2018 luidt als volgt:

"Wij verwijzen naar uw adviesaanvraag van 2 augustus 2018 op naam van bvba Argentura De Clerrcq voor de afbraak van een woning en uitbreiding parkeerzone. De aanvraag heeft betrekking op percelen gelegen Beekstraat 15, kadastraal gekend als 5e afdeling, sectie B, nr. 100e en 101f2.

Voor de verhardingen van de parkeerzone worden infiltratie-units aangelegd van 23m².

Dit advies sluit aan op ons advies RMT/WAT/M/46/18.1141 ADVIES van 19 juli 2018. Er werd toen advies gevraagd voor de uitbreiding van de naastgelegen winkelruimte en parkeerzone.

Wateradvies

Beschrijving van de kenmerken van het watersysteem of bestanddelen ervan die kunnen worden beïnvloed door het project waarop de aanvraag betrekking heeft

Het oppervlaktewater van het voorwerp van de aanvraag wordt verzameld in de waterloop van de tweede categorie Leigracht nr. 2.031. Het is echter niet in de onmiddellijke nabijheid van deze waterloop gelegen.

Volgens de overstromingskaart van Vlaanderen is het voorwerp van de aanvraag niet gelegen in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Gemotiveerde beoordeling van de verenigbaarheid van het project waarvoor de vergunning wordt aangevraagd met het watersysteem

Voor zover de dienst waterlopen kan opmaken uit de documenten die bij de aanvraag gevoegd zijn, kan het voorwerp van de aanvraag een effect hebben op de bescherming tegen wateroverlast en overstromingen. Dit effect moet beperkt worden door de hieronder vermelde voorwaarden in de vergunning op te nemen.

Hemelwaterbepalingen

** Niet-verontreinigd hemelwater van de eventuele vertraagde afvoer of de overloop van*

hemelwatervoorzieningen wordt aangesloten op de waterloop onder de voorwaarden vermeld in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013, Belgisch Staatsblad van 8 oktober 2013).

* Overeenkomstig de provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot verhardingen (besluit van de provincieraad van Vlaams-Brabant, van 24 juni 2014, goedgekeurd bij Ministerieel besluit van 12 september 2014, Belgisch Staatsblad van 20 oktober 2014), moet het hemelwater dat op een verharding terechtkomt, op natuurlijke wijze doorheen of naast die verharding op eigen terrein in de bodem infiltreren. Het mag niet van het eigen terrein afgevoerd worden door middel van afvoergoten of vergelijkbare voorzieningen.

Het rijweggedeelte van de parking wordt aangelegd in niet waterdoorlatende materialen omdat deze anders niet overrijdbaar zijn met winkelkarren. Deze verhardingen wateren af naar een ondergronds infiltratiebekken.

Specifieke voorwaarden of maatregelen

Er worden geen specifieke voorwaarden of maatregelen voorgesteld.

Overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet op het integraal waterbeleid

Het voorwerp van de aanvraag is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen, bepaald in artikel 5 en 6 van het decreet op het integraal waterbeleid."

3) Advies INTER met ref. 20181997 van 10 september 2018 luidt als volgt:

"Voorwaardelijk gunstig:

In toepassing van art. 4.2.19.§1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, adviseren we de voorwaarden opgenomen in dit advies op te leggen.

Dit advies bekijkt de wettelijke voorschriften op basis van de op plan afleesbare elementen in de vergunningsfase. Dit advies doet dus geen uitspraak over de integrale toegankelijkheid van het gebouw na volledige afwerking. Niet-planafleesbare afwerkingselementen bepalen immers in grote mate mee de toegankelijkheid van het geheel.

U kan, tijdens het project, bij ons inlichtingen verkrijgen of een integraal begeleidingstraject volgen om de toegankelijkheid van uw project te garanderen.

1 Beschrijvende nota / checklist inzake toegankelijkheid (vi)

- *Er is een checklist aanwezig.*
De nota:checklist is conform de plannen.
- *Er worden geen afwijkingen aangevraagd.*

2 Verplichting advies

Niet verplicht

3 Toepassingsgebied

Dit advies is van toepassing op het (deel van het) gebouw dat gebouwd, herbouwd, verbouwd of uitgebreid wordt.

De aanvraag betreft:

- *Art. 3: Gebouw(en) waarbij de totale publieke oppervlakte toegankelijke oppervlakte groter is dan 400 m².*
- *Het besluit is van toepassing op: alle nieuw te bouwen, te herbouwen, te verbouwen of uit te breiden publiek toegankelijke delen van een constructie.*

Indien een aanvraag valt onder te toepassing van de Vlaamse stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid, dan dienen de normbepalingen van hoofdstuk III te worden nageleefd. De normen, principetekeningen en bijkomende info kan teruggevonden worden op www.toegankelijkgebouw.be.

4 Normen

4.1.1 Parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap (art.27):

Min. 6% van het totale aantal parkeerplaatsen dient voorbehouden te worden voor personen met een beperking. Er dienen dus min. 6 aangepaste parkeerplaatsen voorzien te worden. (6% van 84 parkeerplaatsen=5,04 parkeerplaatsen, afgerond dus 6)

Aantal:

- Wanneer er minder dan 5 parkeerplaatsen voorzien zijn, moet minstens één parkeerplaats voldoen aan de normen qua plaatsing, maatvoering en flankerende maatregelen.
- Wanneer er meer dan 4 parkeerplaatsen tot en met 100 parkeerplaatsen voorzien zijn, moet minstens 6% van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden worden voor personen met een handicap. Vanaf 100 parkeerplaatsen moet per extra schijf van 50 parkeerplaatsen, minstens 1 bijkomende parkeerplaats worden voorbehouden voor personen met een handicap.

Locatie:

- Een aangepaste parkeerplaats bevindt zich zo dicht mogelijk bij de toegankelijke ingang van de constructie of bij de voetgangersuitgang van de parkeervoorziening.

Maatvoering:

- Bij dwars- of schuinparkeren moet de parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap 350 cm breed zijn.
- Bij langsparkeren moet de parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap minstens 600 cm lang zijn.

Signalisatie en afbakening voorbehouden parkeerplaats:

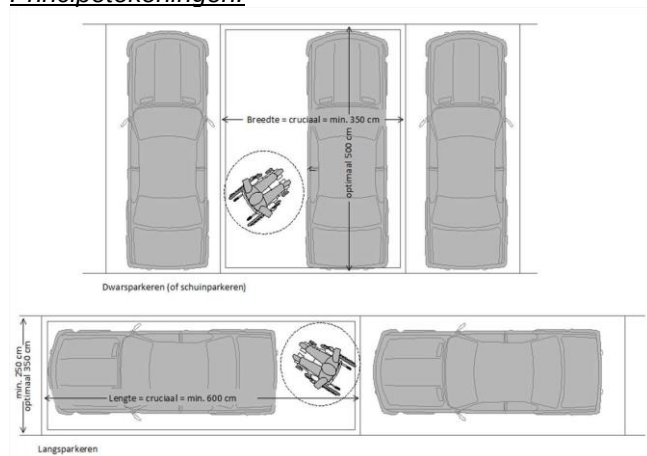
- Een voorbehouden parkeerplaats moet voorbehouden worden voor personen met een handicap conform het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975, en aangegeven volgens de bepalingen van het voormelde koninklijk besluit en het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.
- Elke parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap moet individueel afgebakend zijn door middel van wegmarkeringen dan wel door fysieke elementen.
- Elke parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap moet gesignaliseerd zijn door middel van het verkeersbord E9a met het onderbord dat het rolstoelsymbool weergeeft, volgens de bepalingen van de wegcode en het reglement van de wegbeheerder.

Ondergrond:

- In elke richting mogen de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap maximaal 2% helling vertonen.

Parkeervoorzieningen aan aangepaste vakantiewoningen:

- Aangepaste vakantiewoningen moeten vlak bij de ingang van de vakantiewoning een aangepaste parkeerplaats hebben.

Principetekeningen:**Aanbevelingen voor het realiseren van een integraal toegankelijk gebouw:**

- Handboek Toegankelijkheid Publieke Gebouwen (www.toegankelijkgebouw.be)

i Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art. 4.3.7. De stedenbouwkundige vergunning voor de handelingen, vermeld in artikel 4.2.1, 1°, 6°, 7° en 8°, wordt niet verleend wanneer niet is voldaan aan de bij of krachtens de wet of het decreet gestelde regelen betreffende toegang van personen met een functiebeperking tot openbare wegen en tot voor het publiek toegankelijke onroerende goederen.

ii Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art. 4.3.3. Indien uit de verplicht in te winnen adviezen blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien dergelijke strijdigheid manifest reeds uit het aanvraagdossier blijkt, wordt de vergunning geweigerd of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "direct werkende normen" verstaan: supranationale, wetskrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die op zichzelf volstaan om toepasbaar te zijn, zonder dat verdere reglementering met het oog op precisering of vervollediging noodzakelijk is.

iii Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art. 4.3.4. Een vergunning kan worden geweigerd indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "doelstellingen of zorgplichten" verstaan: internationaalrechtelijke, Europeesrechtelijke, wetskrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die de overheid bij de uitvoering of de interpretatie van de regelgeving of het voeren van een beleid verplichten tot de inachtneming van een bepaalde doelstelling of van bepaalde voorzorgen, zonder dat deze op zichzelf beschouwd voldoende juridisch duidelijk zijn om onmiddellijk te kunnen worden uitgevoerd.

iv <http://www.toegankelijkgebouw.be/Regelgeving/tabid/71/Default.aspx>

v Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening Art. 4.2.19. §1. Onverminderd de voorwaarde van rechtswege [in de zin van artikel 90bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990], kan het vergunningverlenende bestuursorgaan aan een vergunning voorwaarden verbinden. (gew. dec. 16/7/2010) Voorwaarden zijn voldoende precies. Zij zijn redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen. Zij kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

vi Besluit Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, art.16.2.c (28/05/2004): Het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de in artikel 15 bedoelde werken, bevat minstens de volgende stukken:

2° een nota, ondertekend door de aanvrager en door de architect als zijn medewerking vereist is, waarin wordt beschreven:

c) zo het een geheel of deels voor het publiek toegankelijk gebouw betreft, een beschrijving van de al dan niet vergunningsplichtige voorzieningen om integrale toegankelijkheid te bereiken voor de personen met verminderde beweeglijkheid. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan die voorzieningen die verder gaan dan de wettelijk vastgelegde normen;

Interne Adviezen

Er werden geen interne adviezen gevraagd.

Gewestelijke omgevingsvergunningscommissie

///

Provinciale omgevingsvergunningscommissie

///

Advies van de Gemeenteraad

///

Advies van de GECORO

Luidens artikel 4.7.16, §3 kunnen het college van burgemeester en schepenen of de gemeentelijk omgevingsambtenaar beslissen de vergunningsaanvraag voor advies voor te leggen aan de GECORO. Daarnaast kan de GECORO op grond van artikel 1.3.3, §2 VCRO steeds op eigen initiatief advies geven, opmerkingen maken of voorstellen doen over alle aangelegenheden met betrekking tot de gemeentelijke ruimtelijke ordening.

Noch het college van burgemeester en schepenen, noch de gemeentelijk omgevingsambtenaar hebben om een advies van de GECORO verzocht. De GECORO heeft evenmin op eigen initiatief advies gegeven, opmerkingen gemaakt of voorstellen gedaan.

Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek werd gehouden door aanplakking op de gewone aanplakplaatsen, van 9 augustus 2018 tot 7 september 2018.

Resultaat: geen petitielijsten, een schriftelijk bezwaar, geen schriftelijke gebundelde bezwaren, geen mondelinge bezwaren en 10 digitale bezwaren.

Er werden 11 bezwaren ingediend.

Deze worden onder het luik "resultaten openbaar onderzoek" uiteengezet en behandeld.

Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

Beschrijving van de plaats

Het project is gelegen in het centrum van Sint-Joris-Weert, namelijk in de Beekstraat. Het straatbeeld wordt voornamelijk gekenmerkt door gesloten en halfopen bebouwingen.

Het betreft twee percelen gelegen links van de buurtsupermarkt. Op het perceel langs straatkant staat een woning (hoeve Clabots, nr. 15).

Rechts van het perceel werd een aanvraag recent voorwaardelijk vergund voor de renovatie en uitbreiding van de winkel met uitbreiding/herschikking van de parking op het gelijkvloerse niveau.

Links van het perceel ligt het ontmoetingscentrum.

Beschrijving van de aangevraagde stedenbouwkundige handelingen

De aanvraag omvat het slopen van de hoeve (nr. 15) en het uitbreiden van de parking.

Het betreft de parking die hoort bij de buurtsupermarkt op het aanpalend perceel rechts.

De bestaande ondergrondse parking zal niet langer gebruikt worden als parking voor de klanten aangezien deze niet comfortabel en naar circulatie niet veilig is. Enkel voor de bewoners en personeel blijft ze in gebruik. In de recent voorwaardelijk vergunde omgevingsvergunning werd de bestaande bovengrondse parking herschikt. De huidige aanvraag omvat een uitbreiding die hier op aansluit.

De uitbreiding van de parking bevindt zich naast het ontmoetingscentrum. De bovengrondse parking wordt uitgebreid met 39 parkeerplaatsen. In het totaal zullen er dus 84 gelijkvloerse parkeerplaatsen aanwezig zijn. Deze parkeerplaatsen zullen voorzien worden van grasdallen. De rijwegen zelf zullen bestaan uit asfalt. Er worden geen extra parkeerplaatsen voor personen met een beperking voorzien.

Het project omvat eveneens een aanplant van 5 bomen en een groene buffer langs de straatzijde. Tevens wordt er een zwaluwentoren voorzien.

De parking zal buiten de exploitatie-uren opengesteld worden voor iedereen en zal bijgevolg een multifunctioneel karakter krijgen.

Beschrijving van de aangevraagde ingedeelde inrichtingen of activiteiten

///

Beschrijving van de inrichting/bedrijf

///

Beschrijving van het onlosmakelijk verbonden karakter van de vergunningsplichtige stedenbouwkundige handelingen en de vergunningsplichtige exploitatie van de ingedeelde inrichtingen/bedrijf en of activiteiten

///

Ligging van de locatie/stedenbouwkundige basisgegevens

Beknopte beschrijving van de aanvraag

De aanvraag omvat het afbreken van de woning/hoeve en de uitbreiding van de parking.

Stedenbouwkundige basisgegevens uit plannen van aanleg en verkavelingen

Het perceel maakt noch deel uit van een A.P.A., noch van een B.P.A., noch van een verkaveling.

Het perceel ligt volgens het gewestplan Leuven, vastgesteld bij K.B. van 07-04-1977, in een woongebied.

Woongebied

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

Er kan geen twijfel bestaan over de juiste interpretatie van de grenzen van de gewestplanzones.

Ruimtelijk uitvoeringsplan

Er is voor het goed waarop de aanvraag betrekking heeft geen ruimtelijke uitvoeringsplan van toepassing.

Verordeningen en toetsing aan andere decreten

-Het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18-07-2003 betreffende het integraal waterbeleid, goedgekeurd op 20-07-2006, is van toepassing.

-De gewestelijke bouwverordening van 29-04-1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer is van toepassing in het Vlaamse Gewest.

-De gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 05-07-2013 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater is van toepassing in het Vlaamse Gewest.

-De gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 05-06-2009 inzake toegankelijkheid en wijzigingen.

-De provinciale verordening inzake afkoppeling van hemelwater afkomstig van verharde oppervlakten, goedgekeurd bij M.B. van 12-09-2014, is van toepassing in de provincie Vlaams-Brabant.

-De provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelven van grachten, baangrachten en niet-gerangschikte onbevaarbare waterlopen, goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 19-12-2012, is van toepassing in de provincie Vlaams-Brabant, met uitsluiting van artikel 3 van de verordening.

-De gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 09-06-2017 inzake breedband.

Monumenten en landschappen

Het goed waarop de aanvraag betrekking heeft, is niet voorlopig of definitief beschermd als monument, niet gelegen in een voorlopig of definitief beschermde stads- en dorpsgezicht, niet gelegen in een voorlopig of definitief beschermd landschap, niet gelegen in een erfgoedlandschap, niet gelegen in een voorlopig of definitief aangeduide ankerplaats, niet voorlopig of definitief beschermd als archeologische monument, niet gelegen in een voorlopig of definitief beschermde archeologische zone en niet opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Omzendbrieven

De omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25 januari 2002 is van toepassing op de aanvraag.

Project-M.E.R.

De aanvraag valt onder de bijlage III van het project-MERbesluit. Een screening is voldoende (zie luik e M.E.R.-screening).

Inhoudelijke beoordeling van het dossier

Op basis van de hierboven vermelde overwegingen, komt de gemeentelijk omgevingsambtenaar tot de volgende beoordeling van het dossier.

a) Planologische toets

De aanvraag is wat betreft de functie verenigbaar met de geldende voorschriften, want het afbreken van een woning en het aanleggen van een bijkomende parkeerzone in woongebied is planologisch mogelijk.

b) Wegenis

In toepassing op de artikelen 4.3.5. tot en met 4.3.8. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan gesteld worden dat de straat een voldoende uitgeruste openbare weg is. De aanvraag beoogt niet de oprichting van een bedrijfswoning. De aanvraag ligt niet in een reservatiestrook. Verder is het goed niet getroffen door een rooilijn.

Private erfdienstbaarheden/voetweg

Op de plannen werden geen erfdienstbaarheden aangeduid.
Er zijn ook geen voetwegen aanwezig op het perceel.

c) Toegankelijkheid openbare wegen en voor het publiek toegankelijke gebouwen

De checklist toegankelijkheid werd doorlopen. Hieruit kan worden afgeleid dat de aanvraag publiek toegankelijk is zoals bepaald in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening dd. 5 juni 2009 (trad in werking 1 maart 2010) en latere wijzigingen betreffende toegankelijkheid. De gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009 is bijgevolg van toepassing.

Er werd hieromtrent advies gevraagd aan INTER en er dient bijgevolg voldaan te worden aan de door hen opgelegde voorwaarden (zie advies d.d. 10 september 2018, met referte 20181997).

Zo dienen er namelijk voor het totale project (dus ook reeds vergunde deel van de parking op 8 oktober 2018) minimum 6 parkeerplaatsen voorbehouden te worden voor personen met een beperking. In het vorige project werden 4 aangepaste parkeerplaatsen voorzien, wat maakt dat dit project moet zorgen voor 2 bijkomende parkeerplaatsen voor personen met een beperking. Zie ook verder de bespreking van de adviezen hieromtrent.

d) Watertoets (decreet Integraal Waterbeleid)

Hoofdstuk III, afdeling I, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. Het betrokken goed is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. Er dringen zich in het kader van de watertoets geen maatregelen op inzake overstromingsvrij bouwen of beperkingen inzake de inname van komberging.

Het voorliggende project ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat het schadelijk effect beperkt is. Enkel wordt door de toename van de verharde oppervlakte de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt.

De aanvraag omvat het slopen van 1 woning/hoeve om plaats te maken voor een uitbreiding van de bestaande parking. Er worden infiltratieunits voorzien met een totaal volume van 12.300 liter (23 m² infiltratieoppervlakte).

Er wordt een afwijking op de provinciale hemelwaterverordening gevraagd.

De parkeerplaatsen die voorzien worden op de uitbreiding van de parking zullen aangelegd worden met grasdallen. Het rijweggedeelte van de parkeerzone wordt aangelegd in niet- waterdoorlatende materialen (asfaltverharding). Dit om het gebruik van winkelwagens toe te laten. De waterdoorlatende materialen die momenteel op de markt zijn, zijn niet van die aard dat ze overrijdbaar zijn door winkelwagens en zijn bijgevolg niet toepasbaar voor een parkeerzone van een winkel. De volledige asfaltverharding zal volledig afwateren naar een ondergronds infiltratiebekken zodat deze alsnog volledig op het eigen terrein in de bodem infiltreert.

Gelet op de hierboven vermelde argumentatie, het feit dat het hemelwater toch volledig op het eigen terrein in de bodem kan infiltreren en het voorwaardelijk gunstig advies verkregen van de dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant kan de gevraagde afwijking gunstig beoordeeld worden.

Onder deze voorwaarden is het ontwerp verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 en 6 van het decreet integraal waterbeleid.

e) M.E.R.-screening

Het project is niet opgenomen in bijlage I van het besluit van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage.

Het project is niet genoemd bij de activiteiten van de bijlage II van de richtlijn 2011/92/EEG van de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.

Op 29 april 2013 is het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Die nieuwe regelgeving was nodig nadat het Hof van Justitie in een arrest van 24 maart 2011 geoordeeld heeft dat de Vlaamse regelgeving niet in overeenstemming was met de project-m.e.r.-richtlijn van Europa.

Het project valt onder één van de rubrieken van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, voornamelijk de aspecten mobiliteit, hemelwater en verlichting werden nader bekeken.

f) Natuurtoets

Natuurwetgeving

Op grond van artikel 16 van het decreet van 21-10-1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu dient de bevoegde overheid er zorg voor te dragen dat er geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door de vergunning of toestemming te weigeren of door redelijkerwijze voorwaarden op te leggen om de schade te voorkomen, te beperken of, indien dit niet mogelijk is, te herstellen.

Het begrip 'natuur' omvat *“de levende organismen, hun habitats, de ecosystemen waarvan zij deel uitmaken en de daarmee verbonden uit zichzelf functionerende ecologische processen, ongeacht of deze al dan niet voorkomen in aansluiting op menselijk handelen, met uitsluiting van de cultuurgewassen, de landbouwdieren en de huisdieren”* (artikel 2, 7°, van het Decreet Natuurbehoud).

Er kan in alle redelijkheid geoordeeld worden dat de aanvraag niet gepaard zal gaan met een buitenproportionele en/of onherstelbare schade aan de natuur in de ruime zin.

Er zijn geen aanwijzingen dat op het terrein vegetaties of kleine landschapselementen voorkomen waarvoor de wijziging verboden is of aan een vergunning is onderworpen op grond van artikel 7 of 8 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 23-07-1998 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21-10-1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Bos

De aanvraag is niet gelegen in een bos.

g) Erfgoed-/archeologietoets

Er is op grond van artikels 5.4.1 en 5.4.2 van het Onroerenderfgoeddecreet een verplichting om een archeologienota aan het dossier toe te voegen.

De totale oppervlakte van de ingreep in de bodem beslaat namelijk 1000m² of meer en de totale oppervlakte van de kadastrale percelen waarop de aanvraag betrekking heeft bedraagt 3000m² of meer.

Het agentschap Onroerend Erfgoed heeft gesteld dat de toegevoegde archeologienota voldoet aan de beoordelingsrichtlijn archeologienota's zoals meegedeeld aan de Vlaamse Regering op 16 december 2016 en heeft de toegevoegde archeologienota bekrachtigd.

De in de archeologienota opgenomen maatregelen dienen strikt nageleefd te worden. De archeologienota werd tijdens de omgevingsvergunningsprocedure bekrachtigd.

h) Mobiliteit – MOBER (transport en verkeersveiligheid)

/

i) Noodzaak tot omgevingsvergunning voor kleinhandelsactiviteiten

/

j) Decreet grond- en pandenbeleid

De gemeente beschikt niet over een gemeentelijk reglement of verordening inzake normen voor sociaal woonaanbod.

k) Scheidingsmuren

-De aanvraag heeft betrekking op de oprichting van scheidingsmuren of muren die in aanmerking komen voor gemene eigendom.

-Burgerlijk Wetboek bepaalt:

ART. 653. In de steden en op het platteland wordt iedere muur vermoed gemeen te zijn, wanneer hij tot scheiding dient tussen gebouwen, en dan tot aan het minst verheven dak, of nog wanneer hij tot scheiding dient tussen binnenplaatsen en tuinen, en zelfs tussen omheinde erven in de velden; een en ander indien

l) Milieuaspecten

Lucht

/

Bodem- en grondwaterverontreiniging

/

Geluid en trillingen

/

Afvalwater- en hemelwaterbeheer

De aanvraag voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 05-07-2013 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater zoals van toepassing in het Vlaamse Gewest.

Afvalstoffen

/

Energie

/

Grondwater

/

Externe veiligheid

/

Interne veiligheid

/

Gezondheid

/

Bestralingen

/

Best beschikbare technieken

/

m) rioleringsluik

-Volgens het zoneringsplan is het perceel gelegen in een centraal gebied: riolering aanwezig.

-Bepaling ivm hemel- en afvalwaterafvoer:

De aanvrager dient het Algemeen Watervkoopreglement, de aanvullende voorwaarden en de aanvullende technische voorschriften van Infrac na te leven. Daarnaast dient de aanvrager de voorwaarden zoals bepaald in afdeling 6.2.2 Lozing van niet-verontreinigd hemelwater en of bemalingswater, van huishoudelijk afvalwater, ander dan afkomstig van woongelegenheden, met een biologisch afbreekbare organische belasting van maximum 20 inwonersequivalenten, van Vlare II na te leven voor de afvoer van hemel- en afvalwater.

"Een volledige scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, is verplicht op het ogenblik dat een gescheiden riolering wordt aangelegd of heraangelegd, tenzij het anders bepaald is in het uitvoeringsplan.

Binnen dit kader is het aangewezen om bij belangrijke werken rond een (bestaand) gebouw reeds de volledige scheiding van het rioleringsstelsel op eigen terrein door te voeren en met twee toezichtputten (RWA en DWA) aan te bieden op minder dan 1m van de voorste perceelsgrens omdat de kans reëel is dat dit in de toekomst geëist zal worden."

Indien de bouwplannen en meer specifiek het rioleringsplan niet in overeenstemming zijn met deze voorschriften, hebben deze voorschriften voorrang.

Voor verdere vragen: infolijn 078 35 30 20 - www.infrac.be.

n) Goede ruimtelijke ordening

Toetsing aan de beoordelingsgronden van artikel 4.3.1. §2:

Ruimtelijk rendement

De aanvraag omvat de afbraak van een woning in functie van de uitbreiding van de parkeerruimte bij een bestaande handelszaak. Er is m.a.w. geen sprake van bijkomende inname van open ruimte.

Functionele inpasbaarheid

De aanvraag voorziet de uitbreiding van de bestaande parking. Om dit mogelijk te maken wordt een woning/hoeve gesloopt.

Het perceel waarop de aanvraag van toepassing is, is gelegen binnen de gewestplanbestemming woongebied. Er is geen BPA, RUP of verkaveling op van kracht en het is evenmin gelegen binnen een beschermd

landschap, dorpsgezicht of dergelijke. De voorgestelde invulling betreft deze van een parking die hoort bij een buurtsupermarkt (met de reeds aanwezige appartementen) en die eveneens multifunctioneel gebruikt zal worden. Gekeken naar de reeds aanwezige bebouwing in de straat en de voormelde gewestplanbestemming, kan geoordeeld worden dat de voorgestelde invulling van het goed functioneel inpasbaar is binnen zijn ruimtelijke context.

Mobiliteitsimpact

De aanvraag voorziet de uitbreiding van een parking, gelegen langs een hoofdweg.

Deze parking kan zowel door de klanten van de buurtsupermarkt als door andere bezoekers gebruikt worden. Links naast de parking bevindt zich namelijk het ontmoetingscentrum. De parking krijgt bijgevolg een multifunctioneel karakter.

Er dient geoordeeld te worden dat enerzijds door de uitbreiding van de parking op het terrein zelf gecirculeerd kan worden in plaats van op de openbare weg wat de verkeersveiligheid verhoogt en anderzijds mogelijks bijkomend verkeer op eigen terrein zal opvangen. Gelet op de ruimtelijke context waarbinnen het project zich bevindt, dient geoordeeld te worden dat het gevraagde hiermee in overeenstemming is.

Schaal

De aanvraag voorziet een uitbreiding van de bestaande parking op een perceel waar zich momenteel een hoeve bevindt. Deze woning wordt gesloopt en het goed wordt mee opgenomen in de parking op het aanpalende perceel rechts.

Het goed (percelen 100E en 101/02F) beschikt over een oppervlakte van 13a05ca binnen het woongebied. Gekeken naar de bebouwing in de onmiddellijke omgeving en de grotere bouwdichtheid ten opzichte van de open ruimte, kan gesteld worden dat de gevraagde invulling in overeenstemming is met de plaatselijke ordening.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar is van oordeel dat het uitbreiden van de parking niet alleen een meerwaarde voor de winkel betekent maar gelet op zijn multifunctionele karakter eveneens een meerwaarde betekent voor de dorpskern. Het gevraagde is bijgevolg verantwoordbaar binnen de bestaande perceelsoppervlakte en -afmetingen.

Ruimtegebruik en bouwdichtheid

Zie ook schaal.

De aanvraag voorziet een uitbreiding van de parking gelegen in de dorpskern van Sint-Joris-Weert. In een straat met een hoge bouwdensiteit is de gewenste functiewijziging verantwoordbaar.

Visueel-vormelijke elementen

De nieuwe parkeerruimte zal aangelegd worden in een combinatie van waterdoorlatende (grastegels) en niet-waterdoorlatende materialen. De zone zal afgebakend worden met een haagaanplanting en enkele bomen. Door het afbreken van de woning/hoeve ivf de parkeerruimte ontstaat er een zekere openheid in het verder gesloten straatbeeld.

Cultuurhistorische aspecten

Niet van toepassing.

Bodemreliëf

Het reliëf wordt aangepast om een egaal terrein te realiseren.

Tegen de perceelsgrens links en langs de achterste perceelsgrens wordt een keerwand voorzien die 0,50m hoog is.

Hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid

Er worden beperkte effecten verwacht op vlak van mobiliteit, hemelwater en verlichting.

Mobiliteit:

Er worden met deze aanvraag 39 extra parkeerplaatsen voorzien.

Door het toevoegen van het terrein met de gesloopte hoeve aan de reeds voorziene/uit te breiden parkeerruimte van de winkel, zal er een ruimere parkeerruimte ontstaan. Het betreft parkeerplaatsen in functie van het winkelgebeuren als in functie van de andere activiteiten rond de winkel (multifunctioneel).

Hemelwater:

De aanvraag omvat de aanleg van een nieuwe parkeerruimte in een combinatie van waterdoorlatende en niet-waterdoorlatende verhardingen. De provinciale verordening stelt dat hemelwater dat terecht komt op verhardingen rechtstreeks doorheen deze verharding of in de vrije rand eromheen dient te infiltreren. De bouwheer vraagt een afwijking aan (volgens art. 5 van de verordening) op deze verordening gezien voor de aanleg van de parkeerruimte er niet volledig tegemoet kan gekomen worden aan deze bepalingen. De parkeerplaatsen zelf zullen aangelegd worden in waterdoorlatende grasdallen, de in-en uitrit alsook de rijstroken tussen de parkeerplaatsen zullen aangelegd worden in niet-waterdoorlatend asfalt. Gezien hierdoor rechtstreekse infiltratie doorheen of naast de verhardingen niet volledig mogelijk is, wenst de bouwheer te infiltreren via een infiltratiesysteem. Er is maw nog steeds sprake van infiltratie op eigen terrein. Gelet op de specifieke aard van de werken, zijnde een parkeerruimte, kan een gedeeltelijke aanleg in niet-waterdoorlatende materialen aanvaard worden.

Ook de bevoegde instantie, de dienst waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant, verleent een gunstig advies.

Er kan maw gesteld worden dat het gevraagde in overeenstemming is met de bepalingen van het decreet Integraal Waterbeleid en dat de nodige maatregelen getroffen worden om enige effecten op vlak van opvang en infiltratie van hemelwater op te vangen en te beperken.

Verlichting:

De parking zal op een beperkt aantal punten verlicht worden. Een lichtstudie wordt opgesteld.

o) Resultaten openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek werd gehouden door aanplakking op de gewone aanplakplaatsen, van 9 augustus 2018 tot 7 september 2018.

Er werden 11 bezwaarschriften ingediend.

De verschillende bezwaren worden per bezwaar inhoudelijk weergegeven (gele tekst) en voorzien van reacties/standpunten van de gemeentelijke omgevingsambtenaar (witte tekst). Het **standpunt sluit aan op de geformuleerde bezwaren die in het geel zijn aangeduid.**

Bezwaar 1

Datum: 7 september 2018

Gezien de grote risico's die klimaatverandering met zich meebrengt, is het niet te verantwoorden dat het centrum van het dorp vandaag nog beschikbaar gemaakt wordt voor een autoparking.

Er zijn heel wat meer duurzame oplossingen denkbaar om de veiligheid en toegankelijkheid van de Delhaize te verhogen. Daar bijkomend asfalt meestal leidt tot het aantrekken van meer autoverkeer, lost een bijkomende parking het probleem niet structureel op, maar kan het dit zelfs doen toenemen.

De gemeente heeft het Burgemeestersconvenant ondertekend, en dus moet bij de milieu-adviesraad zeker getoetst worden wat een aanvaardbare oplossing is voor de hoeve Clabots en voor de mobiliteit (veiligheid, luchtkwaliteit) in de Beekstraat. De mogelijkheid om een andere aanpak van deze problemen te ontwikkelen, moet open blijven (een goed voorbeeld is het lokaal muntsysteem in Bonheiden waarbij burgers die zachte mobiliteit gebruiken, beloond worden, een oplossing die indirect ook het zakencijfer van Delhaize gunstig kan beïnvloeden).

Het huidige voorstel is geen oplossing maar een verschuiving (of mogelijks zelfs verergering) van het probleem. Het is niet coherent met het engagement van de gemeente om tegen 2020 de CO2-uitstoot te verminderen, biodiversiteit en veiligheid te bevorderen enz. En het is niet toekomstgericht, maar kan juist de omschakeling naar meer duurzaam gebruik van de ruimte en een meer leefbare organisatie van de dorpskern belemmeren. Eenmaal parking er ligt met toename van verkeer (klanten, vrachtwagens) als gevolg, zal het nog moeilijker zijn om 'vrijuit' over andere invullingen van de dorpskern na te denken.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar is zich bewust van de klimaatverandering en is van mening dat er inderdaad moet nagedacht worden over klimaatadaptatie.

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwentoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 1 deels te weerhouden.

Bezwaar 2

Datum: 7 september 2018

Als inwoner van Sint-Joris-Weert kan ik absoluut meespreken van de pluspunten van een goed voorziene buurtwinkel. Hier boodschappen doen versterkt de sociale contacten, vergroot de kennis van de lokale handelaars, neemt minder tijd in beslag... , kortom, is plezant. Dat de eigenaars stilstaan bij de uitstraling van hun buurtwinkel versterkt dit alleen maar.

Als moeder maak ik mij behoorlijk wat zorgen over de veiligheid in de Beekstraat. Nu al, omdat er onvoldoende plaats is voor voetgangers en fietsers, omdat er veel te veel doorgaand verkeer is net op die momenten waarop je ook met je kinderen buiten komt: start en einde van school op weekdays; vertrek en aankomst van en naar hobby's in het weekend. Verkeer dat voor een groot stuk voorkomt uit de populariteit van de winkel.

Maar ook naar de toekomst toe, omdat de plannen zoals heden voorgesteld, enkel de plannen zijn van een lokale ondernemer. Er is geen totaalbeleid voor de verkeersveiligheid in de Beekstraat. Wat, voor alle duidelijkheid, niet mijn verwachting is van een handelaar, maar wel van een gemeentebestuur. De plannen zoals ze nu op tafel liggen zullen als gevolg hebben dat vrachtwagens een moeilijk manoeuvre moeten uitvoeren vlak naast de ingang van de Pastoor Tilemansstraat, dat er meer mensen zich zullen aangesproken voelen om met de wagen naar de winkel te komen 'want er is toch parking genoeg', dat het niet anders kan dan de parking van het ontmoetingscentrum behouden, want waar kunnen bezoekers en inwoners anders parkeren op woensdagnamiddag, zaterdagvoormiddag,...

De voorliggende plannen zonder meer goedkeuren, beperkt de mogelijkheden naar veranderingen in de Beekstraat en omgeving ontmoetingscentrum voor de toekomst. Het opmaken van een grondig verkeersplan,

waarbij niet alleen de nodige deskundigen geraadpleegd worden, maar waarbij ook participatie van de belanghebbenden mogelijk is, zou een eerste stap moeten zijn.

De huidige aanvraag handelt enkel over het uitbreiden van de parking. Het uitbreiden van de winkel met onder andere de aanpassing van de circulatiestromen werd in een vorig (voorwaardelijk) vergund dossier behandeld. Dit wordt in de huidige aanvraag niet (opnieuw) besproken.

De parking zal niet enkel gebruikt worden door klanten van de winkel maar zal ook kunnen gebruikt worden door bijvoorbeeld bezoekers van het aangrenzende ontmoetingscentrum. Dit wanneer de winkel niet geopend is. Toch stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding en te weinig groen voorzien. Dit heeft als gevolg dat het plan aangepast dient te worden.

De GOA is namelijk van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwentoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

We willen ook graag opmerken dat het gezien de ongelukkige planning van de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift, niet mogelijk was dit ook uit naam van het oudercomité te doen. De vakantieperiode en de drukke start van het schooljaar maken dat het niet mogelijk was iedereen hierover voldoende duidelijk te informeren. Maar het behoeft geen verdere uitleg dat er nog vele andere ouders zijn die zich de situatie van de Beekstraat en de Pastoor Tilemansstraat bijzonder aantrekken.

Het dossier werd ingediend op datum van 13 juli 2018. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op datum van 2 augustus 2018. Het openbaar onderzoek ving aan op 9 augustus, zoals wettelijk verplicht binnen de periode van 10 dagen na de datum waarop de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is verklaard. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft geen invloed op de datum van indiening van de aanvraag en heeft de wettelijk te volgen procedure gevolgd.

Kortom, tegen een uitbreiding van de proximi Delhaize, een degelijke parking en laad -en loszone heb ik geen bezwaar, maar enkel op voorwaarde dat deze ingrijpende verandering geïmplementeerd wordt in een grondig verkeers en -omgevingsplan met aandacht voor inwoners van het dorp en schoolgaande kinderen.

Zoals reeds aangehaald sluit niets uit op dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 2 deels te weerhouden.

Bezwaar 3:

Datum: 7 september 2018

Hieronder enkele punten:

1. Nood aan een toekomstgericht totaalplan voor Sint-Joris-Weert:

Iedereen in Weert is gebaat met een goede buurtwinkel zoals we deze momenteel hebben en ik begrijp vanuit het commerciële standpunt van de uitbaters, dat zij streven naar allerhande verbeteringen, met eventuele

uitbreidingen als gevolg. Maar ik denk dat iedereen het er ook mee eens is dat de Beekstraat (en bij uitbreiding Sint-Joris-Weert) met een gigantisch mobiliteitsprobleem zit. Het vergroten van de parking riskeert een extra aantrek van gemotoriseerd vervoer teweeg te brengen en het probleem nog groter te maken dan het nu al is. Een ingreep van deze orde lijkt niet doorgevoerd te kunnen worden zonder eerst een totaalplan voor de volledige dorpskern (met een eventueel RUP als uitkomst). Het lijkt cruciaal dat er eerst een visie voor de dorpskern ontwikkeld wordt (in opdracht van de gemeente) waar zowel zaken als mobiliteit, leefbaarheid, openbaar vervoer, duurzaamheid, erfgoed, etc. aan bod komen en tegen elkaar afgewogen worden. De wensen en noden van de Delhaize moeten hier ook zeker mee in opgenomen worden, maar eveneens deze van omwonenden, dorpsbewoners, de school, sportclubs, muziekschool, gemeente, etc. Deze uitbreiding nu eenduidig goedkeuren lijkt het hele bovenstaande proces voor een groot stuk onomkeerbaar te hypothekeren. Hedendaagse ruimtelijke stads- en dorpskernplanning gaat steeds meer uit van minder bovengrondse parkings in de kern. Parkings worden hierbij systematisch verbannen naar de dorpsrand of nog enkel ondergronds vergund. Een parking van deze omvang in het midden van de dorpskern lijkt dan ook niet meer van deze tijd, en eerder een stap achterwaarts in de tijd dan toekomstgericht. We moeten met zijn allen meer grijpen naar alternatieve vervoersmiddelen, nadenken over een toekomst waarin de auto minder nadrukkelijk in het dorpsbeeld opduikt en waarin dorpen weer veilig, gezond en leefbaar worden. Ik stel voor dat we met zijn allen deze oefening eerst maken, samen met de uitbaters van de Delhaize en alle betrokken actoren, en niet eerst een grote parking aanleggen om dan te constateren dat er alternatieven waren die het dorp leefbaarder en aangenamer hadden kunnen maken.

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de beschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

2. Aanvraag voor een uitbreiding, terwijl een eerder aangevraagde uitbreiding nog niet gerealiseerd is:

Een maand voor deze aanvraag werd al een eerdere aanvraag tot uitbreiding/aanpassing van de parkeerzone ingediend (OMV/2018/48/OV). In deze aanvraag wordt gesproken van allerhande oplossingen, die in mijn ogen vaak steek houden en afdoende zijn. Er wordt nergens aangehaald dat het op dat moment voorliggende plan eigenlijk helemaal geen oplossing zou bieden. Is het dan geen logische oplossing om eerst het plan van de eerste aanvraag te realiseren, parallel hiermee een visie/RUP/mobiliteitsplan voor SJW te ontwikkelen, met alle betrokken actoren, en als daaruit blijkt (en uit de gerealiseerde situatie van fase 1) dat dan nog steeds een uitbreiding van de parkeerzone aan de orde is en een oplossing kan bieden voor het mobiliteitsprobleem en de leefbaarheid van het dorp, kan deze op dat moment alsnog vergund worden. Waarom overhaaste en niet doordachte beslissingen nemen (die geen terugkeer kennen), als er een tijdelijke tussenoplossing bestaat: voorlopig enkel aanvraag 1 (OMV/2018/48/OV) vergunnen, terwijl fase 2 (OMV/2018/70/OV) voorlopig niet vergund wordt en pas opnieuw in overweging genomen zal worden na de opmaak van een totaalplan voor Weert.

De parking zal niet enkel gebruikt worden door klanten van de winkel maar zal ook kunnen gebruikt worden door bijvoorbeeld bezoekers van het aangrenzende ontmoetingscentrum. Dit wanneer de winkel niet geopend is. Toch stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding en te weinig groen voorzien. Dit heeft als gevolg dat het plan, zoals hierboven reeds vermeld, aangepast dient te worden.

3. Verdwijnen van een stukje Weerts erfgoed:

Sint-Joris-Weert is, naast het kleine Vaalbeek, de enige dorpskern in onze gemeente die geen bescherming geniet als beschermd dorpsgezicht en dat is helaas weer pijnlijk duidelijk. Ons gemeentebestuur heeft nooit een duidelijke visie op ruimtelijke ordening gehad en heeft dat tot op heden nog steeds onvoldoende. Hebben we in onze gemeente altijd beschermingen nodig en de hieraan verbonden restricties opgelegd vanuit Vlaanderen om tot een mooi resultaat te komen (cfr. de mooi heraangelegde dorpskern van Oud-Heverlee)?

Nadat twintig jaar geleden werd toegestaan om tot bijna tegen de kerk appartementen te bouwen en daarmee het mooiste dorpszicht van Weert te laten verdwijnen, zou door deze ingreep nu ook de laatste hoeve in de dorpskern van Weert tegen de vlakte gaan. Niets zal ons in de toekomst nog herinneren aan het agrarische verleden dat niet eens zo lang geleden zo prominent aanwezig was in onze gemeente. Ook erfgoed en identiteit dragen bij tot de ziel en leefbaarheid van een dorp en mogen niet altijd zomaar van de kaart gevaagd worden. Zijn hier echt geen alternatieven voor te bedenken of compromissen te sluiten?

De hoeve Clabots betreft geen beschermd monument en werd evenmin opgenomen in de Inventaris bouwkundig erfgoed. Aangezien er geen wettelijke bepalingen zijn dient de hoeve niet behouden te blijven.

4. Is hier sprake van belangenvermenging?

De gemeente verkoopt het perceel waarover deze aanvraag gaat aan Agenturen DE CLERCQ en laat bij de verkoop al in de notariële akte een aantal zaken opnemen waaronder de bestemming van het perceel tot parking etc. Kan zij nu als vergunningsverlenende overheid nog wel objectief optreden in dit dossier en een objectief oordeel vellen over het feit of een parking op deze locatie wel degelijk aan de orde is en geen bijkomende problemen creëert. Het lijkt mij dat de gemeente in dit dossier teveel betrokken partij is om een onafhankelijk oordeel te kunnen vellen en dat dit dossier sowieso op een hoger niveau geëvalueerd zal moeten worden.

De GOA verleent een onafhankelijk en neutraal advies aan het college van burgemeester en schepenen. Dit is zelfs decretaal zo vastgelegd (zie art. 9§2 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

5. Onvoldoende Groeninrichting:

In de motivering en op de plannen wordt slechts zeer summier ingegaan op de ingroening van de parking. Er wordt gesproken van een groene parking, maar buiten de melding van een groene buffer langs de Beekstraat wordt er niets specifiek verduidelijkt. Er wordt niet verduidelijkt om welk type buffer het zou gaan welke soorten hiervoor gebruikt zouden worden, welke plantafstanden en beheersopties, etc. Dit lijkt met allemaal redelijk cruciale info die in een omgevingsvergunning gespecificeerd moet worden om een duurzame groene inrichting te kunnen garanderen. Door een vergunning op deze manier toe te kennen heb je als vergunningverlener helemaal geen vat meer op de effectieve invulling van deze groenelementen. De 8 boompjes (met een kroonprojectie van slechts 5m) centraal op de parking en de 5 boompjes langs de Beekstraat lijken ruim

onvoldoende om van een groene parking te kunnen spreken. Ook de verhouding doorlaatbare/ondoorlaatbare materialen lijkt veel te laag voor een groene parking. Een bovengronds open wateropvangbekken op de site lijkt hier ook een meerwaarde te kunnen betekenen, vooral voor de aanwezige en erg kwetsbare zwaluwpopulatie die in de Beekstraat huisvest.

De op dit moment voorgestelde maatregelen lijken weinig ambitieus en minimalistisch om van een groene parking te kunnen spreken. Er wordt gevraagd om met lokale verenigingen/vzw's/burgers samen te zitten rond de tafel omtrent de ingroening van de parkeerzone, bij voorkeur in fase voorafgaand aan het toekennen van een vergunning.

Ik hoop jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over mijn bezorgdheden/bezwaren bij de tweede fase van de uitbreiding van de parkeerzone van de Delhaize in Sint-Joris-Weert en hoop dat jullie in eer en geweten deze bezorgdheden in overweging zullen nemen bij het evalueren van deze aanvraag. Het is absoluut niet mijn bedoeling om de uitbaters van de Delhaize stokken in de wielen te steken want ik ben er van overtuigd dat zij dit plan met de allerbeste bedoelingen hebben opgemaakt, met zorg en aandacht voor hun klanten (de bewoners van SJW). Maar ik ben toch oprecht bezorgd dat dit plan (in zijn huidige vorm) de dorpsontwikkeling van Sint-Joris-Weert niet ten goede komt en dat er eerst een dialoog noodzakelijk is met alle actoren, opdat er een gedragen visie ontstaat, vooraleer zulke ingrijpende plannen goedgekeurd kunnen worden.

Zoals reeds vermeld werd in de reeds (voorwaardelijk) vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de beschikking van de parking reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. Het plan dient bijgevolg aangepast te worden volgens de hierboven reeds vermelde voorwaarden.

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 3 deels te weerhouden.

Bezwaar 4:

Datum 7 september 2018

Een gezellige en ruime dorpswinkel vlakbij vind ik erg nuttig. Ik heb geen bezwaar tegen een mogelijke uitbreiding op zich, maar eerder een bezwaar tegen de snelheid waarmee dit dossier doorgedrukt is. Ons dorp heeft nood aan een concreet en duurzaam verkeersbeleid waarbij de verschillende betrokken partijen samen aan tafel kunnen zitten. De vrije basisschool wil hier graag bij betrokken worden. Volgende punten willen we graag aankaarten:

De school is al jaren bezorgd over de gevaarlijke verkeerssituatie in onze dorpskern. Ouders hebben terecht de angst om hun kinderen te voet of met de fiets naar school te sturen. Via sensibiliseringsacties probeert de school ouders ervan te overtuigen om het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken. Dit is echter niet voldoende. De school is vragende partij voor een overkoepelend mobiliteitsplan waarbij efficiëntere maatregelen kunnen genomen worden voor een verkeersveilige schoolomgeving. Dergelijk plan kan niet losgezien worden van de geplande werken voor een uitbreiding van de parking. Het is jammer dat we hier op voorhand niet over geïnformeerd werden. Hopelijk hebben we nu nog de tijd om hier samen constructief over na te denken.

De school droomt ervan om een schoolstraat te creëren op drukke momenten voor en na schooltijd, waarbij fietsers en voetgangers voorrang krijgen op de auto. Mensen die niet anders kunnen zouden hun auto elders

moeten kunnen parkeren. De eigenaars van de Proxy zijn zo vriendelijk hun parking open te stellen voor de ouders maar het blijft wel privéterrein. Er is dus geen garantie voor de toekomst dat deze regeling zo kan blijven. Het creëren van een openbare parking op loopafstand, en een autovrije toegangsweg naar de school, zouden mee opgenomen kunnen worden in een groter mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert.

De slechte staat van de weg en het ontbreken van een degelijk fietspad in de Beekstraat is zeer gevaarlijk. Het veel te snelle verkeer en auto's die kriskras geparkeerd staan, maken het voor de fietsers erg moeilijk. De bestaande zebrapaden en snelheidsbeperking maken totaal geen indruk op snelheidsduivels. De los- en laadzone vlak aan het kruispunt met de Pastoor Tilemansstraat is een extra gevaarlijk punt voor onze kinderen. Ik vraag me af of er geen alternatieven mogelijk zijn om dit anders te organiseren. Op die plaats zou een efficiënte verkeersremmer zijn nut hebben. Dit verwezenlijken kan niet losgezien worden van de plannen van de Proxy Delhaize.

Het dossier werd ingediend op datum van 13 juli 2018. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op datum van 2 augustus 2018. Het openbaar onderzoek ving aan op 9 augustus, zoals wettelijk verplicht binnen de periode van 10 dagen na de datum waarop de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is verklaard. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft geen invloed op de datum van indiening van de aanvraag en heeft de wettelijk te volgen procedure gevolgd.

De loskade maakt geen deel uit van de huidige aanvraag. Deze aanvraag handelt enkel over het uitbreiden van de parking. Op deze manier wordt mee een oplossing geboden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Dit kan geen argument zijn om een omgevingsvergunningsaanvraag te weigeren. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau.

Een schoolstraat in de buurt van de buurtsupermarkt is niet uitgesloten. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 4 deels te weerhouden.

Bezwaar 5:

Datum 7 september 2018

1. Algemene ruimtelijke ordening en overeenstemming met het beleid.

Hoewel ik de aanwezigheid van een buurtwinkel in het dorp toejuich, moet er de nodige aandacht besteed worden aan de impact van deze werken, rekening houdend met de specifieke ligging van dit project. Het terrein is gelegen midden in de dorpskern van Sint-Joris-Weert in woongebied. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan is Sint-Joris-Weert een kern in het buitengebied in de groene schicht. In het GRS van Oud-Heverlee wordt het dorp gekarakteriseerd als een woonkern waarbij speciale aandacht nodig is voor de waterbeheersing, door de ligging in de Dijlevallei. De stationsomgeving wordt aangeduid als een te integreren en ontsluiten zone. In het gemeentelijk afwegingskader voor de nederzettingsstructuur (2.3.3) wordt specifiek vermeld dat voorzieningen maximaal geïntegreerd moeten worden in hun omgeving en moeten kunnen ontwikkelen voor zover zij het lokale niveau niet overschrijden. Er wordt dan ook gefocust op de lokale functie van deze diensten, zonder daarbij de draagkracht van het dorp uit het oog te verliezen.

Dit deel verwijst naar richtinggevende bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (=GRS). Deze bepalingen zijn niet bindend voor een aanvrager van een omgevingsvergunning gezien er momenteel geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) is opgemaakt, als uitwerking van het richtinggevend deel van het GRS. De bepalingen zijn richtinggevend voor de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou overschreden worden of de draagkracht van het dorp uit het oog zou verloren worden. Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking (die eveneens door niet-klanten gebruikt zal kunnen worden) uitgebreid wordt. Het GRS voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen

functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De gemeentelijke omgevingsambtenaar is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

In het kader van het witboek BRV uit 2016 komt daarbij dat de focus is verlegd naar verdichting in goed ontsloten woonkernen, wat Sint-Joris-Weert is dankzij de aanwezigheid van station en bus. Daarnaast geeft de intussen bekende term 'betonstop' ook aan dat bijkomende verharding doordacht dient te gebeuren en indien mogelijk verschillende functies combineert en zo goed mogelijk wordt gebruikt.

Het witboek is niet uitgewerkt in bindende bepalingen voor de gemeente. Er is ook geen RUP opgesteld dat verdichting oplegt. Er is hieromtrent ook geen beleidsplan opgesteld met richtlijnen voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert. Er verdwijnt 1 wooneenheid om plaats te bieden aan de uitbreiding van de parking. Dit neemt niet weg dat de Beekstraat druk bewoond blijft met een voldoende woningdichtheid.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwentoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit.

Het voorliggend ontwerp omvat voornamelijk het aanleggen van een gelijkvloerse parking op een terrein waar momenteel woningen met tuinen staan. Op die manier wordt een momenteel deels open ruimte grotendeels verhard voor de wegenis. Er wordt op geen enkele manier speciale aandacht gegeven aan de specifieke problemen voor waterbeheersing. De beschrijving van de te nemen maatregelen zijn extreem summier (vermelding aanleg bufferbekken en infiltratie op eigen terrein) en weinig onderbouwd. Het gelijkvloers aanleggen van de parking is ook een gemiste kans om midden in het dorp aan verdichting te doen. Een monofunctionele gelijkvloerse parking is dan ook geen teken van moderne ruimtelijke ordening en dus te vermijden. De parking wordt afgesloten van de openbare weg door een slagboom en kan dus niet multifunctioneel worden gebruikt.

De parkeerplaatsen die voorzien worden op de uitbreiding van de parking zullen aangelegd worden met grasdallen. Het rijweggedeelte van de parkeerzone wordt aangelegd in niet- waterdoorlatende materialen (asfaltverharding). Dit om het gebruik van winkelwagens toe te laten. De volledige asfaltverharding zal afwateren naar een ondergronds infiltratiebekken zodat deze alsnog volledig op het eigen terrein in de bodem infiltreert

Er wordt hier een open ruimte gecreëerd die zorgt voor zichten naar de omgeving (zoals de kerk) en een welkome afwisseling betekent voor de verder zo dicht bebouwde Beekstraat.

De gevraagde afwijkingen voor de waterhuishouding worden positief beoordeeld worden door de nodige adviesinstanties en de GOA en er wordt voldaan aan zowel de gewestelijke als de provinciale hemelwaterverordening.

Buiten de openingsuren van de winkel zal de parking ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden. Zoals hierboven reeds vermeld werd is de GOA echter van mening dat niet voldoende aangetoond wordt dat er wel degelijk 39 bijkomende parkeerplaatsen voorzien moeten worden. Het plan dient bijgevolg aangepast te worden om op deze manier minder parkeerplaatsen en dus minder verharding maar wel meer groen te voorzien.

2. Nood aan parking midden in het dorp?

In de nota van aanvrager/ontwerper wordt de nood aan parking 'onderbouwd' met een summier berekening gebaseerd op een schatting van het aantal klanten.

Ten eerste wordt bij de berekening voornamelijk rekening gehouden worden met het aantal klanten op zondagvoormiddag. Op dat moment gaat het echter niet enkel om lokale klanten, maar ook om klanten uit de ruime omgeving waar op zondag de winkels gesloten zijn. Op die dag overschrijdt de handelsactiviteit dus het lokale niveau, wat in het structuurplan van de gemeente expliciet wordt omschreven als een voorwaarde voor ontwikkeling. Op de andere dagen is de parking op vele momenten allerminst ontoereikend.

De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou worden overschreden. Het betreft een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking nu uitgebreid wordt (ook ten behoeve van niet-klanten). Het structuurplan voorziet dat *bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131)*. Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

Ten tweede wordt het 'benodigde' aantal plaatsen daarna volledig omgezet in autostaanplaatsen. Een deel van de lokale klanten komt echter met de fiets of te voet en het is voor de toekomst ook aangewezen om de zachte vervoerswijzen te promoten. Het is wel een goede zaak dat er voor de fietsen ook extra plaats wordt voorzien en een aparte toegang wordt gemaakt langs de onderdoorgang.

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

Tot slot wordt de parking hier ook begroot op de 'maximale' nood. In het Vademecum voor duurzame mobiliteit (terug te vinden via www.mobielvlaanderen.be) van Mوبiel Vlaanderen, een initiatief van de Vlaamse Overheid, wordt verder ingegaan op de keuze van een krappe of ruime parkeernorm. Hierbij wordt aangegeven dat een krappe norm toegepast kan worden om autogebruik te ontraden. Hier dienen dan wel bijkomende maatregelen getroffen te worden in de onmiddellijke omgeving om parkeeroverlast tegen te gaan. Dit dient dus te kaderen in een ruimer mobiliteitsplan, dat er helaas nog niet is voor Sint-Joris-Weert. Anderzijds wordt ook benadrukt dat een ruime parkeernorm (zoals hier toegepast) eigenlijk niet past in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Wanneer een parking ruim wordt voorzien creëert dit immers een aanzuigeffect, waardoor nog meer auto's naar de winkel zullen komen en zo het lokaal niveau (zie hierboven) weer wordt overstegen, wat in strijd is met het afwegingskader uit het GRS van Oud-Heverlee.

Merk op dat er op de geplande parking niet meer plaatsen voor de winkel voorzien zijn dan het huidige aantal, doordat de meeste huidige plaatsen komen te vervallen. Daarnaast werd op de infovergadering op 4 juli een plan voorgelegd met een uitgebreidere parking van meer dan 80 plaatsen. Volgens het voorliggend plan en de bijhorende motivering is een eventuele latere uitbreiding van de parking (mocht deze vergunning goedgekeurd worden) dus in geen geval aan de orde, want niet meer te verantwoorden.

Het Vademecum waarnaar verwezen wordt bevat geen juridisch bindende bepalingen die hier toegepast moeten worden.

De vorige (reeds voorwaardelijk vergunde) aanvraag omvatte een herschikking van de parking met een vermeerdering van het aantal plaatsen met 1. De huidige aanvraag betreft een vermeerdering van het aantal parkeerplaatsen met 39 wat zorgt voor een totaal aantal parkeerplaatsen van 84.

De parking zal niet enkel gebruikt worden door klanten van de winkel maar zal ook kunnen gebruikt worden door bijvoorbeeld bezoekers van het aangrenzende ontmoetingscentrum. Dit wanneer de winkel niet geopend is. Toch stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag inderdaad niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding en te weinig groen voorzien. Dit heeft als gevolg dat het plan aangepast dient te worden. De GOA is namelijk van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden. Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Er werd geen RUP voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

3. Nood aan een overkoepelend mobiliteitsplan!

Zoals in het GRS van Oud-Heverlee wordt aangehaald is het noodzakelijk om voor de volledige kern een beleidsvisie uit te werken, zoals een RUP en een mobiliteitsplan. Zonder deze overkoepelende beleidsinstrumenten holt de gemeente telkens achter de feiten aan.

Sint-Joris-Weert beschikt over een station dat volgens het GRS beter ontsloten moet worden en waarvan de omgeving een aantal gemengde functies kan herbergen. Bovendien is het vanuit mobiliteitsoogpunt ook interessant om op die plaats pendelparkings te voorzien. Uit eerdere vergaderingen rond de verkeersproblematiek in de dorpskern blijkt dat er pistes overwogen worden om de Beekstraat enigszins verkeersluwer te maken (al dan niet door eenrichtingsverkeer in te stellen en herinrichting van het openbaar domein met versmalde rijweg). De Stationsstraat en de Kauwereelstraat lenen zich beter tot het doorleiden van eventueel bovenlokaal verkeer. Daarnaast wordt de Beekstraat ook gekarakteriseerd door de kruising met de Neerveldstraat en de Pastoor Tilemansstraat, die hoofdzakelijk geschikt zijn voor zacht verkeer, met bovendien de aanwezigheid van de basisschool.

Het op dit moment ondoordacht goedkeuren van voorliggend plan legt een hypotheek op bepaalde beslissingen die in een mobiliteitsplan moeten worden genomen. De inplanting van de loskade bevindt zich namelijk net op het dichtste punt bij de schoolomgeving en de doorgang naar de Neerveldstraat. Op deze plek zullen er dus conflicten blijven met de schoolgaande kinderen, zelfs al zou men beslissen om de Beekstraat verkeersluwer te maken. Idealiter zou vrachtverkeer geweerd worden in de ruime schoolomgeving, al dan niet tijdens bepaalde uren. Daarnaast zou de loskade best gepositioneerd worden zo ver mogelijk van deze conflictzone.

In een overkoepelend mobiliteitsplan kan er ook aandacht besteed worden aan de ontsluiting van de dorpskern vanuit de stationsomgeving. Zo is het door recente ontwikkelingen al mogelijk om de winkel van bij het station te bereiken via trage verbindingen (zie ook verder).

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Dit kan geen argument zijn om een omgevingsvergunningsaanvraag te weigeren. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. De genoemde loskade werd niet in de huidige aanvraag opgenomen en zal dan ook niet (opnieuw) besproken worden.

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

4. Afsluiting feitelijke openbare (voet)weg

Het voorliggende ontwerp omvat de afsluiting van een feitelijke openbare (voet)weg. Op dit moment wordt de oprit tussen de woningen in de Serrenstraat nummer 3 en 5 als voetweg gebruikt om vanuit de Serrenstraat de achteringang van de winkel te bereiken of zelfs de doorsteek te maken richting de Beekstraat en de Pastoor Tilemansstraat.

Deze 'weg' is private eigendom, maar de eigenaars gedogen momenteel de doorgang. Door het regelmatig gebruik ervan door zowel klanten van de winkel als omwonenden voor een kortere doorsteek, is er sprake van

publiek gebruik en gaat het hier om een openbare weg, waarop volgens de geldende wetgeving en rechtspraak een recht van openbare doorgang ontstaat. In het voorliggend ontwerp wordt deze doorgang afgesloten met een hoge haag.

Het verdwijnen van buurt- en andere trage wegen is een spijtige zaak. Trage wegen bieden heel wat mogelijkheden en voordelen voor de gemeente. Zo dienen ze als veilige verbindingen voor zwakke weggebruikers. Zeker voor korte afstanden biedt een buurtweg een alternatieve en verkeersveilige route voor bv schoolgaande kinderen of in dit geval, klanten van de winkel die zich te voet of met de fiets verplaatsen. Ook vanuit het station is deze doorgang door de nieuwe verbinding station-Neerveldstraat de veiligste weg naar de winkel. (zie ook hierboven).

Zolang er in het kader van een mobiliteitsplan voor het dorp geen werk wordt gemaakt van veiliger verkeer in de Beekstraat of van een nieuwe trage verbinding via bv. de projectgrond van het OCMW achter het ontmoetingscentrum, is het dan ook onaanvaardbaar om deze trage weg af te sluiten. Anders wordt elke zwakke weggebruiker die vanuit het zuiden de winkel wil benaderen verplicht langs de drukke en onveilige Beekstraat gestuurd, terwijl er op dit moment een veilig alternatief aanwezig is.

Het gaat hier niet over een officiële voetweg opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Er verdwijnt geen buurtweg of andere trage weg. Het gaat hier om private eigendom van andere eigenaars en dit maakt geen voorwerp uit van de aanvraag. De voorliggende aanvraag verspert geen doorgang.

5. Participatie en inspraak

Hoewel de aanvragers op dit punt niets verweten kan worden, wens ik te benadrukken dat de gemeente in dit dossier allerminst een toonbeeld is van participatie.

Ten eerste is dit dossier, dat een duidelijk impact heeft op het dorp en meer algemeen de gemeente, niet voorgelegd aan de Gecoro. Deze gemeentelijke adviesraad bestaat uit specialisten die de gemeente kunnen bijstaan en die eventueel de nodige bijsturingen hadden kunnen voorstellen aan het ontwerp. Het passeren van deze adviesraad geeft dan ook geen blijk van goed bestuur.

Ten tweede lag dit dossier duidelijk al geruime tijd op de onderhandelingstafel. Al in december 2017 werden door de gemeente budgetten gereserveerd voor de aankoop van het naastliggend perceel, dat daarna doorverkocht werd aan de aanvragers van deze vergunning. Toch werd pas op 4 juli een 'infovergadering' georganiseerd voor de burgers, terwijl een dag later de verkoopsakte voor deze bijkomende grond werd ondertekend. Bovendien werd deze vergunningsaanvraag al op 3 juli ingediend, waardoor de burgers voor voldongen feiten werden geplaatst.

Daarnaast krijgt dit dossier een schijn van dienstbetoon, aangezien de ingediende aanvraag onmiddellijk volledig en ontvankelijk werd verklaard (wat zeker niet bij elk dossier zo is), waardoor het openbaar onderzoek onmiddellijk kon starten. Toevallig net in de vakantieperiode, wanneer veel mensen niet aanwezig zijn en mogelijks geen bezwaar kunnen indienen.

Een procedure met vrijwillige inspraak voor de burgers zou kunnen leiden tot een gedragen oplossing die positief bijdraagt aan de gemeente en de maatschappij in het algemeen. Een gemiste kans voor de gemeente!

Het advies van de Gecoro is voor deze aanvraag niet wettelijk nodig. De Gecoro heeft evenmin op eigen initiatief advies gegeven of opmerkingen geformuleerd of voorstellen gedaan. De organisatie van een informatievergadering is niet wettelijk verplicht.

Het dossier werd ingediend op datum van 13 juli 2018. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op datum van 2 augustus 2018. Het openbaar onderzoek ving aan op 9 augustus, zoals wettelijk verplicht binnen de periode van 10 dagen na de datum waarop de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is verklaard. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft geen invloed op de datum van indiening van de aanvraag en heeft de wettelijk te volgen procedure gevolgd.

Deze informatie is niet correct. De gemeente heeft geen perceel aangekocht en doorverkocht. De huidige aanvrager én het OCMW van Oud-Heverlee hebben elk apart opgesplitste delen van het perceel gekocht.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 5 deels te weerhouden.

Bezwaar 6:

Datum 6 september 2018

Graag eerst een aantal algemene opmerkingen.

Veel inwoners van St Joris Weert zijn niet tegen de aanwezigheid van de dorpswinkel Delhaize, integendeel. Wel tegen de manier waarop dit dossier door u achter gesloten deuren werd voorbereid, afgehandeld en de consequenties ervan. Het gebrek aan inspraak en overleg is volledig in tegenstelling tot uw verkiezingsbeloftes van 6 jaar geleden.

Een constructief overleg met alle partijen en zeker ook de aanvrager Delhaize was mogelijk geweest. Overleg was alle partijen ten goede gekomen. Het schept tevredenheid en verbondenheid. Wat u nu heeft geschapen is verdeeldheid, ontevredenheid en veel stil protest.

Er bestonden andere mogelijkheden om dat begeerde stuk grond (achterliggend Clabots) te verwerven. Een overbruggingskrediet was een mogelijkheid om in alle rust na te denken over de bestemming van de hoeve én andere mogelijkheden met eventueel andere partners te onderzoeken.

De 2 opeenvolgende dossiers werden ingediend tijdens de vakantieperiode. Een periode tijdens welke de kans op bezwaarschriften klein is.

Met de 'infovergadering van 4 juli werd valselijk de indruk van inspraak gewekt, de acte werd de volgende dag al getekend! Ook het onderwerp was ongelukkig gekozen: 'aanleg van een groene zone in St Joris Weert'. Een parking een groene zone noemen, lijkt me een zeer vreemde gedachtekronkel.

Een weldoordacht mobiliteits-en heraanlegplan voor de Beekstraat in het bijzonder en St Joris Weert in het algemeen, dringen zich op!

Het dossier werd ingediend op datum van 13 juli 2018. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op datum van 2 augustus 2018. Het openbaar onderzoek ving aan op 9 augustus, zoals wettelijk verplicht binnen de periode van 10 dagen na de datum waarop de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is verklaard. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft geen invloed op de datum van indiening van de aanvraag en heeft de wettelijk te volgen procedure gevolgd.

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

De organisatie van een informatievergadering is niet wettelijk verplicht.

Concreet

- Het goedkeuren van deze aanvraag legt een hypotheek op een toekomstige heraanleg van de Beekstraat. Deze heraanleg is noodzakelijk. In de Beekstraat zijn veel publieke plaatsen gelegen: de muziekschool, het OC, de Delhaize, toegang tot de school. De Beekstraat is een levensgevaarlijke straat voor alle zachte weggebruikers. Alle bussen, auto's, doorgaand verkeer en sluijverkeer passeren door deze straat. Het is de drukste straat van het dorp. Ze verkeert al jaren in een deplorabele toestand. Er is - buiten 10 groen plasticen paaltjes- niets gebeurd om de verkeersveiligheid te verhogen of iets aan de bestaande situatie te veranderen.

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

- Er werd in dit dossier geen advies gevraagd aan Gecoro, nochtans specialisten Ruimtelijke ordening bij uitstek.

Het advies van de Gecoro is voor deze aanvraag niet wettelijk nodig. De Gecoro heeft evenmin op eigen initiatief advies gegeven of opmerkingen geformuleerd of voorstellen gedaan.

- De vergroening van de parking is minimaal: aan de uiterst rechterzijde verdwijnen 11 bomen, op de parking komen 12 bomen bij. Dat is een positieve balans van 1 boom. Ook de verharding (grasdallen) is weinig milieuvriendelijk. Grasdallen zijn in een paar jaar volledig dichtgeslibd en niet meer waterdoorlaatbaar.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar is eveneens van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich tevens de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m ipv de voorziene 7m (2x) en 7m³⁶. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

- In de aanvraag wordt gesproken om tijdens de sluitingsuren van de winkel de parking beschikbaar te stellen voor de inwoners. Deze uren zijn niet bepaald in de aanvraag, ze kunnen binnen 1 jaar anders zijn. In de notulen van de gemeenteraad van 28/6/2018 zijn ze gedeeltelijk maar niet volledig opgenomen: openstellen na sluiting vanaf 19 u, er is niet bepaald tot wanneer.

Niet-klanten zullen de parking kunnen gebruiken wanneer de winkel niet geopend is. Verdere bepalingen werden in het dossier inderdaad niet opgenomen. De notariële akte hieromtrent is bindend.

- Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen gaat men ervan uit dat alle bezoekers met de wagen komen. In deze aanvraag rekent men dit op zondag om in 62,5 parkeerplaatsen, in de vorige aanvraag betrof het 55 plaatsen. De uitbreiding is niet nodig voor een ontwikkeling op het lokale niveau zoals aangegeven in het structuurplan, maar enkel op zondagen omdat het dan de enige geopende supermarkt is in de wijde omtrek. Men kan dan niet meer spreken van een lokale functie zoals voorzien in het structuurplan.

Het gebruik van de fiets zou kunnen aangemoedigd en gepromoot worden. Het is aangetoond dat – wanneer er extra parking beschikbaar is- het autoverkeer toeneemt.

Het is correct dat de aantallen van de te verwachten bezoekers van de winkel verschillen in beide motivatienota's. De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en deerschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

De parking zal niet enkel gebruikt worden door klanten van de winkel maar zal ook kunnen gebruikt worden door bijvoorbeeld bezoekers van het aangrenzende ontmoetingscentrum. Dit wanneer de winkel niet geopend is. Toch stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding en te weinig groen voorzien. Dit heeft als gevolg dat het plan aangepast dient te worden.

De GOA is namelijk van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De

vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou worden overschreden. De bouwplaats betreft een historisch gegroeide buurtsupermarkt en waarvan de parking nu uitgebreid wordt. Het structuurplan voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- De opeenvolging van winkel met daarboven grijze appartementen en parking, goed voor 150 meter Beekstraat, kan men bezwaarlijk goede ruimtelijke ordening voor een centrum van een dorp noemen. De enige resterende hoeve van het dorp wordt afgebroken. Sint Joris Weert is een lelijk dorp met doorgaand verkeer. Er wordt niets gedaan om het te verfraaien, integendeel.

Op internationaal en nationaal vlak streeft men naar een klimaatneutraal en duurzaam beleid, in een dorp als Oud-Heverlee kiest men voor de auto met bijbehorende bovengrondse parking! Dit getuigt van een beleid zonder toekomstvisie. In een hedendaagse ruimtelijke ordening en mobiliteitsplan wordt voluit gekozen voor ondergrondse parking en de aanleg van bovengrondse parkings verboden of ontmoedigd.

De hoeve Clabots betreft geen beschermd monument en werd evenmin opgenomen in de Inventaris bouwkundig erfgoed. Aangezien er geen wettelijke bepalingen zijn dient de hoeve niet behouden te blijven.

Door de huidige aanvraag wordt een open ruimte gecreëerd die zorgt voor zichten naar de omgeving (zoals de kerk) en een welkome afwisseling betekent voor de verder zo dicht bebouwde Beekstraat.

Zoals hierboven reeds vermeld werd is de GOA eveneens van mening dat het voorgelegde plan in te weinig groen voorziet en dient het plan bijgevolg aangepast te worden.

Een supermarkt van in totaal 150 meter in de hoofdstraat van een dorp, hoort niet meer thuis in een centrum. Deze moet verwezen worden naar de buitenkant van het dorp. Niet enkel het autoverkeer naar de parking is hinderlijk, ook het laden en lossen in het midden van de dorpskern op momenten dat de meeste zachte weggebruikers op pad zijn, schept levensgevaarlijke situaties. Een intra muros laad-en loszone lost slechts deels het probleem op, de vrachtwagens moeten nog steeds achteruit via de Beekstraat inrijden. De geluidsoverlast vanaf soms 5 uur 's morgens is hinderlijk voor de omwonenden.

Het laden en lossen werd in de vorige aanvraag aangenomen en zal nu niet opnieuw besproken worden. In dit dossier werden hieromtrent voorwaarden opgenomen.

-Kort samengevat: gefaald op alle vlakken: communicatie inspraak, visie, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Waar Sint Joris Weert nood aan heeft: een mobiliteitsplan en een plan voor heraanleg van de Beekstraat in samenspraak met alle betrokkenen alvorens deze aanvraag wordt goedgekeurd.

Zie reeds gemaakte reacties.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 6 deels te weerhouden.

Bezwaar 7:

Datum: 6 september 2018

Vele van de bezwaren bij de eerste aanvraag van een omgevingsvergunning gelden ook, of nog scherper, voor deze tweede aanvraag die een verdere uitbreiding van de parking beoogd. De eerste omgevingsaanvraag die we hier bedoelen betreft dezelfde aanvrager, met openbaar onderzoek met referentie omv/2018/48/ov over de aanleg van een parkeerzone voor dezelfde handelszaak die in openbaar onderzoek voorlag van 3/7/2018 tot en met 1/8/2018 .

We wensen bij deze aanvraag volgende bezwaren in te dienen.

- **Gewijzigde raming van parkeerbehoeften**

Zeer opmerkelijk is dat op amper twee maand tijd de cijfers op basis waarvan het nodig aantal parkeerplaatsen voor deze site wordt geraamd aanzienlijk opgetrokken zijn. In de aanvraag van juli 2018 werd het aantal vereiste parkeerplaatsen berekend op basis van het aantal bezoekers op de drukste dag, de zondag. In de aanvraag van juli werd gesteld dat dat er 440 zijn op zondagvoormiddag, in augustus, 1 maand later in deze aanvraag, zijn dat er al +- 500. Men kan zich vragen stellen over de ernst van de ramingen gebaseerd op uitgangshypothesen, die op 1 maand tijd in twee opeenvolgende aanvragen met 13 % verhoogd worden .

Voor de raming van het nodig aantal parkeerplaatsen wordt er van uitgegaan dat alle klanten op zondag per auto komen. Men deelt immers de 500 klanten over de 4 uur openingstijd om 125 klanten per uur te bekomen, aan een gemiddelde bezoektijd van een half uur heb je dan nu 62,5 parkeerplaatsen nodig. Een maand eerder was dat nog 55.

Het is correct dat de aantallen van de te verwachten bezoekers van de winkel verschillen in beide motivatienota's. In de huidige aanvraag wordt expliciet vermeld dat de ondergrondse parking enkel te gebruiken is door personeel en bewoners van de appartementen.

De vorige aanvraag voorzag naast het uitbreiden van de winkel een herschikking met 1 extra parkeerplaats. De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te

verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Niets sluit uit dat op termijn de parking aangepast kan worden om zo te voldoen aan de steeds wijzigende mobiliteit. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

- **Parkeerplaats voor àlle klanten ?**

Het klopt niet om bij de raming er vanuit te gaan dat àlle klanten op zondag een parkeerplaats nodig hebben gedurende een half uur. Een deel van de lokale klanten komt immers met de fiets of te voet of met een brommer. Het is voor de toekomst ook aangewezen om de zachte vervoerswijzen te promoten.

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

- **Parking berekend op maximale nood**

De parking wordt hier berekend op een (aanvechtbare) berekening van de 'maximale' nood. In het Vademecum voor duurzame mobiliteit (terug te vinden via www.mobielvlaanderen.be) van Mobiel Vlaanderen, een initiatief van de Vlaamse Overheid, wordt verder ingegaan op de keuze van een krappe of ruime parkeernorm. Hierbij wordt aangegeven dat een krappe norm toegepast kan worden om autogebruik te ontraden. Hier dienen dan wel bijkomende maatregelen getroffen te worden in de onmiddellijke omgeving om parkeeroverlast tegen te gaan. Dit dient dus te kaderen in een ruimer mobiliteitsplan, dat er helaas nog niet is voor Sint-Joris-Weert. Anderzijds wordt ook benadrukt dat een ruime parkeernorm (zoals hier toegepast) eigenlijk niet past in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Wanneer een parking ruim wordt voorzien creëert dit immers een aanzuigeffect, waardoor nog meer auto's naar de winkel zullen komen en zo het lokaal niveau (zie hierboven) weer wordt overstegen, wat in strijd is met het afwegingskader uit het GRS van Oud-Heverlee.

Het Vademecum waarnaar verwezen wordt bevat geen juridisch bindende bepalingen die hier toegepast moeten worden.

De uitbreiding van de parking kadert juist in het beperken van de verkeersoverlast. Het betreft bijgevolg een uitbreiding van de parkeerruimte om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf wat positief bevonden wordt.

Zoals hierboven reeds vermeld werd stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Het voorgelegde plan dient bijgevolg aangepast te worden.

De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou worden overschreden. De bouwplaats betreft een historisch gegroeide buurtsupermarkt en waarvan de parking nu uitgebreid wordt. Het structuurplan voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere

aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- **Willekeurige toeslag bovenop berekende parkeerbehoefte**

Bovenop deze opgefokte berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt het resultaat nog twee keer verhoogd. Men laat de 28 ondergrondse parkeerplaatsen buiten beschouwing omdat men “die niet meer wenst te gebruiken voor de klanten” en wil van 62 parkeerplaatsen naar 84 bovengrondse parkeerplaatsen, een marge van 15 % voor de groei.

In de aanvraag van de maand voordien werden de ondergrondse parkeerplaatsen wel nog meegeteld als parkeerplaats. Samen met de 28 ondergrondse parkeerplaatsen komt er dan een totale parkingcapaciteit van $84 + 28 = 112$ parkeerplaatsen. Berekend op dezelfde wijze (zondagopening van 4 uur, een half uur parkeren per bezoeker) is dit toereikend voor 896 bezoekers met auto op een zondagvoormiddag. Dit terwijl men in de aanvraag van juli stelde dat er op zondagvoormiddag, drukste dag 440 bezoekers zouden zijn.

In de huidige aanvraag worden 39 bijkomende bovengrondse parkeerplaatsen voorzien, wat zorgt voor een totaal aantal van 84 parkeerplaatsen. Zoals hierboven reeds vermeld werd stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Het voorgelegde plan dient bijgevolg aangepast te worden.

- **Niet Kernversterkend**

Het aantrekken van 896 auto's in de Beekstraat op zondag is bezwaarlijk kernversterkend (sic) te noemen, nog minder “van groot belang voor de dynamiek en leefbaarheid van een dorp”. Deze argumenten in de aanvraag kloppen niet.

De aanwezigheid van een goed voorziene buurtsupermarkt betekent sowieso een meerwaarde voor het dorp (oa beperken verplaatsingen inwoners). Het vergroten van de parking, zowel ten behoeve van klanten als niet-klanten, is eveneens bevorderlijk voor de dynamiek van het dorp. De parking zal na de openingsuren van de winkel bijvoorbeeld ook kunnen gebruikt worden door bezoekers van het ontmoetingscentrum.

De winkel blijft zo eveneens aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- **Niet meetellen ondergrondse parking in augustus aanvraag, wel in juli**

De argumentatie dat de ondergrondse parkeerplaatsen nu in augustus buiten beschouwing horen te blijven, terwijl dat een maand eerder wel het geval was, is merkwaardig. De bestemming als parkeerplaats voor de huidige appartementsbewoners is ook momenteel een mogelijkheid, maar wordt door de appartementsbewoners niet benut omdat hier een extra betaling tegenover staat, terwijl het parkeren in de straat gratis en onbeperkt mogelijk is. Het personeel parkeert thans in regel niet op de parking, maar veelal in de achterliggende Serrenstraat om parkeerplaatsen vrij te laten voor klanten. Het buiten beschouwing laten van de ondergrondse parkeerplaatsen wordt niet onderbouwd, en minimaliseert de gevraagde uitbreiding.

Bij de beoordeling van de vorige aanvraag heeft de gemeentelijke omgevingsambtenaar reeds in acht genomen dat de ondergrondse parkeerplaatsen niet meer gebruikt zullen kunnen worden door de klanten. De toegang naar deze garage is enkel voor personeel en bewoners van de appartementen. Dit impliceert natuurlijk dat de garage zelf eveneens enkel door deze personen gebruikt zal worden. Deze aanvraag voorzag 1 bijkomende parkeerplaats (bovengronds) en een grote fietsenstalling wat het fietsgebruik zal stimuleren. De huidige aanvraag vergroot deze parking. Zoals hierboven reeds vermeld werd stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Het voorgelegde plan dient bijgevolg aangepast te worden.

- **Geen lokale ontwikkeling meer, strijdig met gemeentelijk structuurplan**

Men kan bezwaarlijk volhouden dat dergelijke extreme uitbreiding van de parkingcapaciteit, goed voor 896 autorijdende klanten op 4 uur op zondag, past binnen een lokale ontwikkeling als Sint Joris Weert. Het gemeentelijk structuurplan voor ruimtelijke ordening voorziet voor Sint Joris Weert in de bepalingen: "Bestaande of nieuwe lokale voorzieningen en handelsactiviteiten, gelegen in de woonkern Sint Joris Weert, moeten voldoende ontwikkelingsmogelijkheden krijgen op hun huidige locatie indien zij verweefbaar zijn met hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden

De hypothesen waarop het aantal parkeerplaatsen is geraamd overstijgt met 896 bezoekers met telkens 1 auto gedurende een half uur overduidelijk de ontwikkeling op lokaal niveau.

Op zondagvoormiddagen is deze buurtsupermarkt door zijn afwijkende openingsuren in vergelijking met andere supermarkten en warenhuizen in de wijde omgeving de grootste geopende winkeloppervlakte van kilometers in het rond. Andere warenhuizen zijn op zondagen gesloten, waardoor ook een cliënteel wordt aangetrokken van buiten het eigen dorp en fusiegemeente. Op dat moment fungeert de supermarkt niet meer als een handelszaak op lokaal niveau maar wel op subregionaal niveau. Op gewone werkdagen wanneer er door afwijkende openingsuren geen concurrentievoordeel meer is, fungeert de supermarkt als een lokale handelsactiviteit. De huidige parkeermogelijkheden zijn dan voldoende. De uitbreiding is dus niet nodig voor een ontwikkeling op het lokale niveau zoals aangegeven in het structuurplan, maar enkel voor zijn zondagse bovenlokale functie.

Dit deel verwijst naar richtinggevende bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (=GRS). Deze bepalingen zijn niet bindend voor een aanvrager van een omgevingsvergunning gezien er momenteel geen RUP is opgemaakt, als uitwerking van het richtinggevend deel van het GRS. De bepalingen zijn richtinggevend voor de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou overschreden worden of de draagkracht van het dorp uit het oog zou verloren worden. Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking (die eveneens door niet-klanten gebruikt zal kunnen worden) uitgebreid wordt. Het GRS voorziet *dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern.* De gemeentelijke omgevingsambtenaar (=GOA) is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- **Disproportionele omvang in vergelijking met andere handelszaken.**

De aanvraag van parkingruimte aangevraagd door de Delhaize midden in het dorpscentrum betreft nu 84 parkeerplaatsen bovenop de 28 ondergrondse parkeerplaatsen. In Haasrode delen het warenhuis Aldi en de Spar-Colruyt en een drankhandel aan de dorpsrand gezamenlijk een parking van 61+28 plaatsen, samen 89 plaatsen. Deze handelszaken zijn eveneens geopend op zondagvoormiddag, de Spar met een kleinere verkoopoppervlakte, de Aldi minder een all-round supermarkt. De aanvraag van Delhaize midden in de dorpskern van Sint Joris Weert mikt op evenveel parkeerplaatsen als deze twee handelszaken samen in Haasrode.

Zoals reeds vermeld stelt de GOA zich eveneens de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Het voorgelegde plan dient bijgevolg aangepast te worden.

- **Gerede twijfel aan de ernst van de berekende parkeerbehoefte.**

Het hanteren van verschillende argumentaties en berekeningen op 1 maand tijd door dezelfde aanvrager voor wat betreft de noodzakelijke toekomstige omvang van de parking laat twijfelen aan de ernst en betrouwbaarheid van de argumentatie in de huidige aanvraag. Hier wordt uitgegaan van een noodzakelijke capaciteit van 84 bovengrondse parkeerplaatsen. Vergeleken met de 45 gelijkvloerse parkeerplaatsen in de aanvraag van een maand voordien is dat ei zo na een verdubbeling van deze capaciteit.

Het is correct dat de aantallen van de te verwachten bezoekers van de winkel verschillen in beide motivatienota's. In de huidige aanvraag wordt expliciet vermeld dat de ondergrondse parking enkel te gebruiken is door personeel en bewoners van de appartementen. De vorige aanvraag voorzag naast het uitbreiden van de winkel een herschikking met 1 extra parkeerplaats.

De huidige aanvraag voorziet een bijkomende uitbreiding met 39 parkeerplaatsen. Zoals reeds vermeld stelt de GOA zich eveneens de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Het voorgelegde plan dient bijgevolg aangepast te worden.

Vergunningverlenende gemeente overheid is zelf betrokken partij

De aanvraag betreft een perceel dat door de gemeente Oud Heverlee in juli aankocht in een verkoop met commandeverklaring. Daarbij werd het door de gemeente aangekocht perceel van de hoeve Clabotst en dele meteen doorverkocht aan de bvba Debru, terreinen waarop de aanvrager de parking wenst te realiseren. De gemeentebestuurders argumenteerden dat deze aankoop waarbij een deel van het terrein, bestemd voor de aanleg van deze parking, onmiddellijk werd doorverkocht economisch noodzakelijk was omdat de gemeente niet de nodige middelen zou hebben gehad om zelf de gehele aankoopoperatie te kunnen financieren. Door beide partijen in deze transactie, het gemeentebestuur in deze ook vergunningverlenende overheid en de medeaankoper in commandeverklaring, de BVBA Debru werden in de notariële akte van 5 juli 2018 meteen afspraken gemaakt over de herbestemming van de hoeve Clabots en de betrokken terreinen, voorwerp van de huidige aanvraag.

In de notariële akte werden volgende bepalingen opgenomen: "II. BESTEMMING PERCEEL Partijen verklaren dat voormeld goed bestemd is als parking. De BVBA DEBRU verbindt zich ertoe op voormeld perceel een parking aan te leggen met voldoende groeninrichting, derwijze dat de parking door dit groen onttrokken wordt aan het straatbeeld, hetgeen een mooier straatbeeld oplevert. DEBRU verklaart een aantal hoogstammige bomen te voorzien en verklaart tevens in te staan voor het onderhoud van deze parking en de groenaanleg. In alle latere akten houdende vervreemding van eigendom of genot betreffende voormeld goed, moet worden vermeld dat de belanghebbenden alsook hun rechtsopvolgers op de hoogte zijn van voormelde bestemming en dat zij zich ertoe verbinden deze bestemming van het perceel, namelijk parking, onder de genoemde voorwaarden, na te leven. III. BIJZONDERE VOORWAARDE Partijen komen overeen dat de voormelde parking moet openstaan voor het publiek na de sluitingsuren van de winkel, eigendom van de BVBA DEBRU, zijnde van maandag tot en met vrijdag vanaf 19u00; op zaterdag vanaf 18u30 en op zondag vanaf 12u30 en dit tot 8.00 uur de volgende dag. In uitzondering op het voorgaande geldt het volgende: - indien een feestdag op een weekdag (maandag tot en met vrijdag) valt, zal de parking de hele dag openstaan voor het publiek; - indien een feestdag in het weekend (zaterdag en zondag) valt, zal de parking openstaan voor het publiek vanaf 12u30; - op 25 december en 1 januari zal de parking de hele dag toegankelijk zijn voor het publiek. Bij sluiting van de winkel zal de bareel openstaan zodat de parking zonder hinder toegankelijk is voor het publiek. De voormelde uren zijn van toepassing vanaf de ingebruikname van de volledig vernieuwde parking door DEBRU. In alle latere akten houdende vervreemding van eigendom of genot betreffende voormeld goed, moet worden vermeld dat de belanghebbenden alsook hun rechtsopvolgers op de hoogte zijn van voormelde bijzondere voorwaarde en dat zij zich ertoe verbinden deze bijzondere voorwaarde na te leven en op te leggen aan hun rechtsopvolgers."

Op deze wijze engageerde het gemeentebestuur zich in een notariële akte tussen de gemeente en de bvba Debru, waarbij ze het perceel liet aankopen ten behoeve van de thans aangevraagde parking, om een bestemmingswijziging te regelen en werden alvast enkele voorwaarden bedongen voor de inrichting van de parking. Op deze wijze liep de gemeente fors vooruit op de aanvraag, het openbaar onderzoek, de te verlenen vergunning, en engageerde zich al om los van de stedenbouwkundige regels om hoe dan ook de bestemming als parking te regelen, in die mate dat al voorwaarden werden vastgelegd voor de inrichting van de parking. De gemeente had hierbij een economisch belang. Ons inziens worden hierbij de rechtsregels, de onpartijdigheid waartoe de vergunningverlenende overheid verplicht is bij het beoordelen van aanvragen, bezwaren en toekennen van vergunningen geschonden.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar verleent een onafhankelijk en neutraal advies aan het college van burgemeester en schepenen. Dit is zelfs decretaal zo vastgelegd (zie art. 9§2 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

Dit advies staat dus los van hetgeen opgenomen werd in de notariële akte van aankoop van het perceel.

Andere bezwaren die werden opgeworpen door omliggende bewoners en dorpsgenoten willen we hier eveneens stellen :

- De huidige beschikbare parking voor de proxy voldoet wel aan de vraag.

Zoals reeds vermeld zal het voorgelegd plan aangepast dienen te worden om te zorgen voor meer groen en minder verharding (en dus ook minder parkeerplaatsen).

- De problematiek van het laden en lossen zal met de nieuwe situatie niet beter worden.

De huidige aanvraag handelt niet over het laden en lossen. Dit werd besproken in de vorige aanvraag.

- Er is geen reden om de winkel nog groter te maken in de kern van het dorp , grotere winkelruimte zal alleen maar meer verkeer met zich meebrengen met alle gevolgen voor de Beekstraat en omgeving.
- De leefbaarheid van de Beekstraat en de omgeving zal er niet op vooruitgaan in tegenstelling wat wordt beweerd.
- Een grote winkel hoort niet in een kern van een dorp .

Het voorwerp van de aanvraag betreft een uitbreiding van de parking. Het uitbreiden van de winkel werd in de vorige aanvraag aangevraagd en voorwaardelijk vergund.

- Aantal in en uitritten zal oplopen tot 6 met een grote impact voor de Beekstraat.

De huidige aanvraag omvat geen bijkomende in- en uitritten.

- Afwijkingen terreinafmetingen die op een ander perceel liggen.

Mbt afwijkingen van terreinafmetingen werd er niet verduidelijkt wat hiermee bedoeld wordt. Dit kan de GOA dan ook niet beoordelen.

- Waar is de milieu effecten rapportering ?

Op 29 april 2013 is het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Die nieuwe regelgeving was nodig nadat het Hof van Justitie in een arrest van 24 maart 2011 geoordeeld heeft dat de Vlaamse regelgeving niet in overeenstemming was met de project-m.e.r.-richtlijn van Europa.

Het project valt onder één van de rubrieken van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit, voornamelijk de aspecten mobiliteit en hemelwater werden nader bekeken. Een screening is voldoende. Deze gegevens werden dus wel degelijk aan het dossier toegevoegd.

- Het bouwperceel wordt zo maar eventjes tegen de 100% verhard.
- In een landelijke omgeving zou men toch op zijn minst voor een winkel een 25% groen verwachten.
- Naar de omgeving toe zou men (achteraan) een 10m strook groen moeten voorzien.

De parkeerplaatsen die voorzien worden op de uitbreiding van de parking zullen aangelegd worden met grasdallen. Het rijweggedeelte van de parkeerzone wordt aangelegd in niet- waterdoorlatende materialen (asfaltverharding). Dit om het gebruik van winkelwagens toe te laten.

Zoals reeds vermeld is de GOA ook van mening dat er meer groen en minder verharding aanwezig dient te zijn en dient het voorliggend plan aangepast te worden.

- Twee bestaande woningen, gelegen aan de achterkant van de bestaande winkel hebben in hun achtertuin geen enkele privacy.

Achter desbetreffend perceel bevinden zich geen woningen. Er kan dus geen sprake zijn van schending van de privacy.

- Bij de nieuwe bovengrondse parking creëert men nu hetzelfde nefaste ontbreken van groen.

Dit onderdeel werd reeds besproken. Het plan dient aangepast te worden.

- Bij de voorgenomen betonstop, wil men in de bouwzones de bebouwing concentreren zodat er ook in een volgebouwde omgeving groen gegeven wordt aan de bewoners. Deze basisvisie wordt door het voorgestelde project in de vuilbak gegooid.
- In plaats van de ondergrondse parking uit te breiden, voorziet de aanvrager ALLE bijkomende infrastructuur bovengronds, terwijl er geen plaats meer overblijft voor groen (tenzij 6 bomen op de parking en een beetje streepjes randgroen, die doen denken aan de erbarmelijke "voortuin" van de bestaande appartementen).

Het witboek is niet uitgewerkt in bindende bepalingen voor de gemeente. Er is ook geen RUP opgesteld. Er is hieromtrent ook geen beleidsplan opgesteld met richtlijnen voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert. Er verdwijnt 1 wooneenheid om plaats te bieden aan de uitbreiding van de parking. Dit neemt niet weg dat de Beekstraat druk bewoond blijft met een voldoende woningdichtheid. Door het plan aan te passen wordt er voorzien in meer groen.

- De winkel is gelegen in de omgeving van een school, waar men juist het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk zou moeten weghouden (verkeersveiligheid en luchtkwaliteit).
- De reeds grote winkel (ik schat een 670m²) wordt nog uitgebreid (ik schat met een 250 m²). Er wordt zelfs een appartement voor opgeofferd. In een straat, waar men een buurtwinkel verwacht, staat er nu een kolos van een supermarkt. In plaats van te verminderen, gaat men uitbreiden!

De huidige aanvraag omvat geen uitbreiding van de winkel. Het betreft een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking nu uitgebreid wordt. De parking zal zowel kunnen gebruikt worden door klanten als niet-klanten (na de openingsuren). De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau.

Zowel de winkel als het ontmoetingscentrum bevinden zich op deze locatie, waardoor er toch voorzien moet worden in mogelijkheden om zowel de wagens als fietsen te stallen. Om de impact op de nabije school te beperken werden in de vorige aanvraag voorwaarden opgelegd.

- De positieve kanten van de laad- en loszone op het eigen terrein en de betere toegankelijkheid van de parking wegen niet op tegen de te verwachten hogere verkeersdruk op de Beekstraat.

De huidige aanvraag handelt niet over het laden en lossen. Dit wordt dan ook niet (opnieuw) behandeld.

- Niet alleen uit de ingediende plannen maar ook uit de aankoop van nog een belendend perceel blijkt dat de aanvrager niet alleen wil reorganiseren, maar zeker wil uitbreiden. Als het college deze twee opeenvolgende uitbreidingen aanvaardt, is dat het bevestigen van een slechte ruimtelijke ordening in Sint-Joris-Weert.

De GOA is van oordeel dat met de op te leggen aanpassingen aan het plan (zie hierboven) niet geschaad zal worden aan de goede ruimtelijke ordening.

- Een supermarkt zou bijvoorbeeld kunnen gelegen zijn aan de noordoostzijde van de Kauwereelstraat, waar ze gemakkelijk te voet te bereiken is, maar waar het opgeroepen gemotoriseerd verkeer tenminste een mooie dubbelbaansweg met fietspad krijgt.

- In plaats van een gezellig centrum in de omgeving van de enige school en het gemeentelijk ontmoetingscentrum in Sint-Joris-Weert, biedt de aanvrager een winkelkolos met een uitstalling van geparkeerde auto's.
- Samengevat: welkom in de Beekstraat 25 aan een buurtwinkel, die goed gelegen is voor voetgangers en fietsers, neen aan een uitbreidende supermarkt zonder groen, die onvergeeflijk slecht gelegen is voor autoverkeer.

Zoals eerder vermeld betreft de aanvraag een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking nu uitgebreid wordt. De parking zal zowel kunnen gebruikt worden door klanten als niet-klanten (na de openingsuren). De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De supermarkt herlocaliseren is niet aan de orde.

Zoals reeds vermeld dient het voorliggend plan aangepast te worden om te voorzien in meer groen en minder verharding.

- Het nog groter maken van winkel en parking zorgt voor nog meer verkeer in de reeds drukke Beekstraat (zonder de winkel zouden er op zijn minst 300 wagens per dag minder zijn) 2
- De bouwdiepte overschrijdt ruim de normaal toegestane 15 m en zou zelfs meer dan 50 m bedragen
- Er is geen rekening gehouden met de school die daar gelegen is, vrachtwagens gaan tijdens spits laden en lossen wanneer kinderen van en naar school gaan
- Er zijn 6 in en uitritten voorzien wat het uiterst gevaarlijk maakt voor zowel rijdend verkeer als voetgangers
- Deze 6 in-en uitritten zorgen voor een onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie in de Beekstraat. Momenteel bestaan er al 3 in-en uitritten. Voetgangers moeten vaak opzij springen omdat de auto's geen rekening houden met voetgangers en tot op de stoep rijden.
- Bij andere bouwvoorvragen in de Beekstraat maakte de gemeente eerder bezwaren tegen het voorzien van twee uitritten, hier komen er zes

De huidige aanvraag handelt niet over de hierboven vermelde zaken. Het betreft enkel een aanvraag tot uitbreiding van de parking.

- Er gaan bomen weg moeten en enkel beton komt in de plaats (een parking is nog steeds geen groene zone)

Dit punt werd reeds behandeld. Het plan dient aangepast te worden.

- De goedkeuring voor deze omgevingsvergunning moet onlosmakelijk verbonden worden met de beloofde en noodzakelijke totaalherinrichting van de Beekstraat in St Joris Weert. Er is geen herinrichting voorzien in de komende maanden, de omgevingsvergunning NU goedkeuren hypothekeert de mogelijkheden voor de herinrichting.
- De omgevingsvergunning kan dus niet goedgekeurd worden en moet opgesteld worden ivf de herinrichting, m.a.w., verschoven worden naar een latere datum.

Er werd geen RUP of herinrichtingsplan voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Dit kan geen argument zijn om een omgevingsvergunningsaanvraag te weigeren. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

- De inrit van de laad-en loszone is voorzien op 5 meter van de Pastoor Tilemansstraat. Dit is een zeer smalle straat die zeer veel gebruikt wordt door fietsers en voetgangers, vooral tijdens de aanvang en het einde van de lesuren.
- Vrachtwagens moeten deze laad en loszone ofwel achteruit ofwel vooruit inrijden en langs dezelfde weg terug uitrijden. Dit is een gevaarlijkere situatie dan de huidige (laden en lossen op de straat) en veroorzaakt een bijna even groot verkeersinfarct als de huidige situatie.
- Momenteel staan er 9 bomen rechts van de voorziene laad-en loszone (de huidige parking). Deze worden op het plan vervangen door betonnen paaltjes. Op de geplande parking links zijn slechts 6 bomen voorzien.

De huidige aanvraag handelt niet over de hierboven vermelde zaken. Het betreft enkel een aanvraag tot uitbreiding van de parking.

- Deze parking en de laad-en loszone zijn volledig verhard. Er is geen andere groene compensatie voorzien. Een zeer mager plan voor een bestuur dat een groene dorpskern wil realiseren.

De parkeerplaatsen die voorzien worden op de uitbreiding van de parking zullen aangelegd worden met grasdallen. Het rijweggedeelte van de parkeerzone wordt aangelegd in niet- waterdoorlatende materialen (asfaltverharding). Dit om het gebruik van winkelwagens toe te laten.

Zoals reeds vermeld is de GOA van mening dat het plan aangepast dient te worden.

- de berekening van het aantal parkeerplaatsen voorziet dat alle winkelbezoekers zich met de auto verplaatsten. Wat wil zeggen dat deze zware ingreep op het dorp vooral bezoekers van buiten de gemeente dient. In de praktijk wordt de winkel veel bezocht door voetgangers en fietsers. Deze grote uitbreiding van de parking is dus niet noodzakelijk.

De GOA stelt zich ook vragen omtrent de noodzaak aan 39 bijkomende parkeerplaatsen. Het plan dient aangepast te worden (zie hierboven).

- een buurtsupermarkt in een dorp is zeer welkom. Met de recente verkoop van de hoeve Clabots met alle (ongekende) plannen als gevolg, kan men aannemen dat het verkeer nog zal toenemen. Op een bepaald moment moet een gemeentebestuur durven beslissen dat een supermarkt van dergelijke grootte niet meer thuishoort in de drukste straat van de hele gemeente waar zeer veel functies geconcentreerd zijn. Er zijn andere locaties beschikbaar op loopafstand aan de rand van het dorp

Zoals eerder vermeld betreft de aanvraag een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking nu uitgebreid wordt. De GOA is van oordeel dat de winkel ook met de uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De supermarkt herlocaliseren is niet aan de orde.

- de gevelbekleding: deze is niet gespecificeerd: lichtreclame? Lichtvervuiling?

Het betreft een aanvraag tot uitbreiding van de parking waar geen gevelbekleding aan te pas komt.

- de Beekstraat in Sint-Joris-Weert is de drukste straat van het dorp. Alle bussen die het dorp aandoen passeren door de Beekstraat, alle ouders die hun kinderen naar de school in de P. Tilemansstraat brengen moeten voornamelijk door de Beekstraat, de ingang en parking van de Proxy-Delhaize zijn enkel bereikbaar via de Beekstraat. Zo goed als alle doorgaand verkeer van en naar de omliggende dorpen, zware vrachtwagens en sluipverkeer komt door de Beekstraat. In de Beekstraat ligt ook het ontmoetingscentrum/sporthal, de muziekschool, het chirolokaal.... Je zou denken dat deze drukke straat de nodige aandacht krijgt inzake verkeersveiligheid en overlastbeheersing van de verantwoordelijke instanties. Niet dus. Wij wonen sinds 25 jaar in de Beekstraat, en komen er op regelmatige basis sinds meer dan 40 jaar. Op het plaatsen van enkele plastieken verkeersremmende paaltjes na, hebben wij al die tijd bijzonder weinig zien gebeuren aan de verkeersinrichting van de Beekstraat: geen vernieuwing van het wegdek, geen verkeersremmende maatregelen, geen fietspad.....Wat wij wel gezien hebben is de verdere verloederings: verzakte voetpaden, versleten asfalt, gebroken betonplaten die bij elke passage van een bus of vrachtwagen het huis doen trillen,

onkruid, auto's die steeds sneller door de straat jagen.....In een gemeente die in de top tien staat van de rijkste gemeenten (inkomen) van het land.....

De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

- Wij moeten nu vaststellen dat de plaatselijke Delhaize een aanvraag heeft ingediend voor uitbreiding van de parking en de winkel. Het project wordt voorgesteld als een verbetering van de huidige problemen inzake verkeersveiligheid, want de vrachtwagens zouden voortaan een eigen loskade krijgen op het terrein zelf. Sta ons toe hieraan te twijfelen: de winkel en de parking worden vergroot en zullen hoe dan ook meer bezoekers aantrekken. De vrachtwagens voor de bevoorrading (meer in aantal?) zullen nog altijd de Beekstraat aandoen, en zo te zien moeilijke manoeuvres moeten blijven uitvoeren.

Dit maakt geen deel uit van huidige aanvraag.

- Wij vrezen dat het afbreken van de huizen, ook de hoeve Clabots, nog niet in de eerste aanvraag, en de aanleg van een parking over ettelijke tientallen meters de Beekstraat steeds meer het karakter van een industriezone zullen geven, en steeds minder het gezellige dorpscentrum dat het zou kunnen zijn....Het zal alleszins niet de schamele ingroening van de huidige plannen zijn die ons van het tegenovergestelde zullen overtuigen.
- Wij juichen een buurtwinkel toe, en gunnen ieder het zijne, maar vragen ons toch af of bij deze zoveelste uitbreiding van de Delhaize de draagkracht van een klein dorpscentrum niet stilaan overschreden wordt.
- Wij verzoeken het college de huidige aanvraag af te wijzen zolang voor Sint-Joris-Weert in het algemeen en de Beekstraat in het bijzonder geen concrete visie op een verantwoorde urbanisatie en verkeersbeleid is ontwikkeld. De aanvraag zonder meer goedkeuren zullen de kansen om het centrum van Sint-Joris-Weert leefbaar te houden steeds meer hypothekeren.

Er werd geen RUP voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Dit kan geen argument zijn om een omgevingsvergunningsaanvraag te weigeren. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. Dit betreft een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking nu uitgebreid wordt. Het structuurplan voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De GOA is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor het kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- Algemeen is de aanwezigheid van een goed voorziene buurtsupermarkt in Sint Joris Weert een belangrijke meerwaarde voor het dorp: het beperkt de verplaatsingen die inwoners moeten doen voor hun boodschappen, het is een contactpunt voor bewoners, en het maakt het voor minder mobiele dorpsbewoners mogelijk om in eigen huis te blijven wonen zonder afhankelijk te zijn van externe bevoorrading. De wijze waarop deze handelszaak gerund wordt biedt bovendien een meerwaarde voor het lokale verenigingsleven en allerlei gemeenschapsinitiatieven. In de winkel wordt plaats gemaakt voor aankondigingen van verenigingen, en occasioneel ook voor standjes van verenigingen voor verkopen of acties voor een of ander goed doel. Om die redenen lijkt het ons van belang de economische leefbaarheid van een lokale buurtsupermarkt te beschermen en voldoende ontwikkelingsmogelijkheid te geven. Toch roept het voorliggend ontwerp een aantal vragen en bezwaren op waarvan we vragen dat burgemeester en schepencollege deze zouden onderzoeken en in rekening brengen bij de beoordeling van deze aanvraag. Aan een aantal van de hierna genoemde bezwaren kan ons inziens voldaan worden door voorwaarden op te leggen met het oog op een andere indeling van het geplande parkingterrein.

- Het belangrijkste probleem lijkt ons dit van de verkeersveiligheid. Het plan voorziet in de aanleg van een loskade aan de huidige inrit van de parking. Dit zal blijvend meebrengen dat dagelijks vrachtwagens achterwaarts de parking zullen moeten oprijden.
- Deze achterwaartse manoeuvres met vrachtwagens gebeuren meermaals per dag uitgerekend zowat ter hoogte van de kruising van de Beekstraat met de smalle Pastoor Tilemansstraat. Op datzelfde punt komen dagelijks rond begin en einde van de schooltijden vele weggebruikers, en daaronder vele kinderen die daar langs moeten om de kleuter en lagere school te bereiken. De Beekstraat heeft daar, en over het merendeel van de rest van de straat, geen fietspad. Fietzers moeten op de straat rijden. De vrachtwagens zullen dagelijks achterwaarts over twee rijvakken van de straat moeten manoeuvreren wat structureel een blijvende onveilige situatie creëert voor de verkeersafwikkeling in de Beekstraat
- De heraanleg van de parking, de gewijzigde inplanting van de ingang voor klanten moeten het ons inziens toch ook mogelijk maken dat vrachtwagens een nog in te planten loskade kunnen bereiken door voorwaarts in te rijden langs de nieuwe parking ingang en de parking ook op deze wijze voorwaarts kunnen verlaten. We vragen dan ook dat bij de beoordeling van de aanvraag een wijziging wordt opgelegd waarbij dagelijkse achterwaartse manoeuvres van vrachtwagens vlakbij een schoolomgeving worden vermeden. Een andere indeling en inplanting van de loskade bereikbaar over de parking en met manoeuvreerruimte op de parking kan deze structureel onveilige en blijvende gevaarlijke situatie voorkomen.
- De thans voorziene inplanting van de ingang van de parking of toegang tot loskade vlakbij de kruising met de Pastoor Tilemansstraat verhindert de toekomstige herinrichting van een deel van de Beekstraat als een schoolstraat. Het principe van een schoolstraat is dat schoolgaande kinderen en hun ouders die zich te voet of met de fiets verplaatsen voorrang krijgen. Gedurende een half uur voor het begin en na het einde van de school wordt de straat ontoegankelijk gemaakt voor auto's. Er is dan enkel doorgaand verkeer mogelijk te voet of met de fiets. Bewoners uit de betreffende straat mogen de straat tijdens die periode wel uitrijden, maar niet inrijden. Op die wijze worden schoolomgevingen ook tijdens de piekmomenten veiliger gemaakt. Conflictsituaties met dubbel en foutief geparkeerde wagens hoopt ze op die manier te verminderen. Zo kan de toegang tot de schoolomgeving opnieuw een aangename verblijfsomgeving worden waar plek is voor spontane persoonlijke contacten tussen ouders en schoolpersoneel. De omvorming tot schoolstraat moet ouders verder ook aanzetten om hun kinderen op een duurzame manier naar school te brengen. De omgeving wordt onmiddellijk een stuk veiliger, hulpdiensten ondervinden geen hinder meer als ze in een school moeten zijn en de uitstoot van uitlaatgassen voor de schoolpoort wordt gereduceerd. Door de inplanting van de toegang tot een parking voor vrachtverkeer vlakbij de kruising met de Pastoor Tilemansstraat met zijn schoolverkeer wordt dergelijke optie voor de toekomst feitelijk uitgesloten. Het lijkt ons een reden te meer om de toegang tot de loskade en parking niet te voorzien op de huidige toegang van de parking, maar wel zo dicht mogelijk bij het begin van de Beekstraat. Anders wordt deze ontwikkeling en de toekomstige optie van de inrichting van een relevant deel van de Beekstraat als schoolstraat definitief onmogelijk gemaakt. Men kan immers bezwaarlijk de toegang tot het warenhuis afsluiten.

Deze beweringen i.v.m. de loskade maken geen deel uit van de huidige aanvraag. Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

- Het vrijwaren van een optie voor een schoolstraat, en meer algemeen het tegengaan van doorgaand verkeer, is inzake mobiliteit in overeenstemming met de bepalingen van het gemeentelijk structuurplan. Dat voorziet immers geen doorgaand verkeer door de Beekstraat. Er is voor Sint Joris Weert in het structuurplan vermeld: "Bij de ontwikkeling van de kern moet omzichtig omgesprongen worden met het mobiliteitsaspect. Daartoe wordt de doortocht door de kern geheroriënteerd via de Leuvensestraat, Stationsstraat, Kauwereelstraat en Neerijsebaan." . Een inplanting toestaan van een loskade die dagelijks toegankelijk moet zijn voor vrachtverkeer tot vlakbij de kruising van de Pastoor Tilemansstraat, komt de facto neer op het blijvend en doorlopend toestaan van doorgaand verkeer via de Beekstraat, in plaats van de voorgenomen optie voor verkeersafwikkeling zoals opgenomen in het gemeentelijk structuurplan. Op dit punt is de aanvraag strijdig met het structuurplan.

Een schoolstraat in de buurt van de buurtsupermarkt is niet uitgesloten. In de vorige aanvraag werden voorwaarden opgelegd mbt het laden en lossen. Winkelbezoekers en vrachtwagens voor leveringen kunnen niet begrepen worden in doorgaand verkeer: dan gaat het om bestemmingsverkeer. De verwijzing naar het

structuurplan op dit vlak is bijgevolg niet relevant. Deze aanvraag hypothekeert in geen geval een heroriëntering van doorgaand verkeer naar andere straten.

- Het is niet te verwachten dat het bezoekersaantal voor de winkel aanzienlijk zal stijgen. De uitbreiding van de winkel is beperkt." Stelt de motivatienota bij de eerste aanvraag. Als deze argumentatie correct, volledig en waarheidsgetrouw is, zou er bijgevolg geen nood zijn aan een nieuwe volgende uitbreiding van de parking, zoals toegelicht door het gemeentebestuur en de aanvragers op de infoavond.
- Het hanteren van verschillende argumentaties en berekeningen voor wat betreft de noodzakelijke toekomstige omvang van de parking in twee opeenvolgende aanvragen binnen een maand tijd laat twifelen aan de volledigheid van de argumentatie in de huidige aanvraag. Van twee dingen één: ofwel is de cijferargumentatie in de huidige aanvraag correct, en is de info in de eerste aanvraag van juli foutief en misleidend bescheiden.

Dit punt werd reeds behandeld. Het plan dient aangepast te worden.

- De aanvraag lijkt ons niet in overeenstemming met het gemeentelijk structuurplan Dat voorziet voor Sint Joris Weert in de bepalingen: "Bestaande of nieuwe lokale voorzieningen en handelsactiviteiten, gelegen in de woonkern Sint Joris Weert, moeten voldoende ontwikkelingsmogelijkheden krijgen op hun huidige locatie indien zij verweefbaar zijn met hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden. Opgemerkt kan worden dat volgens de gegevens van de aanvraag de huidige parking te beperkt is op zondagvoormiddag. Op zondagvoormiddagen is deze buurtsupermarkt door zijn afwijkende openingsuren in vergelijking met andere supermarkten en warenhuizen in de wijde omgeving de grootste geopende winkeloppervlakte van kilometers in het rond. Andere warenhuizen zijn op zondagen gesloten, waardoor ook een cliënteel wordt aangetrokken van buiten het eigen dorp en fusiegemeente. Op dat moment fungeert de supermarkt niet meer als een handelszaak op lokaal niveau maar wel op subregionaal niveau. Op gewone werkdagen wanneer er door afwijkende openingsuren geen concurrentievoordeel meer is, fungeert de supermarkt als een lokale handelsactiviteit. De huidige parkeermogelijkheden zijn dan voldoende. De uitbreiding is dus niet nodig voor een ontwikkeling op het lokale niveau zoals aangegeven in het structuurplan, maar enkel voor zijn zondagse bovenlokale functie.

Dit deel verwijst naar richtinggevende bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (=GRS). Deze bepalingen zijn niet bindend voor een aanvrager van een omgevingsvergunning gezien er momenteel geen RUP is opgemaakt, als uitwerking van het richtinggevend deel van het GRS. De bepalingen zijn richtinggevend voor de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou overschreden worden of de draagkracht van het dorp uit het oog zou verloren worden. Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking (die eveneens door niet-klanten gebruikt zal kunnen worden) uitgebreid wordt. Het GRS voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De gemeentelijke omgevingsambtenaar (=GOA) is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voorziet voor Sint Joris Weert in zijn bindende bepalingen: "Het centrum van de kern moeten duidelijk ruimtelijk afgebakend worden zodat de begrenzingen ervan zich duidelijk laat lezen. De inrichting van de openbare ruimte moet zorgen voor een verhoging van de aantrekkelijkheid van de kern en het centrum. Bij een eventuele verdichting vanuit de private sector wordt een dichtheid vooropgesteld die past binnen de ruimtelijke context van het gebied. Voorkomende stedenbouwkundige aanvragen van het gebied of van delen ervan moeten evenwel omzichtig beoordeeld worden zodat de mogelijke toekomstige ontwikkeling ervan niet wordt gehypothekeerd". Verder meldt het structuurplan ook nog voor Sint Joris Weert: "Een gedeeltelijke ontwikkeling van een bestaand binnengebied kan enkel worden gerealiseerd mits de opmaak van een globale visie voor het binnengebied waarbij de toekomstige mogelijkheden van het gebied niet mogen worden gehypothekeerd door het gefaseerd aansnijden ervan". Op de gemeentelijke informatieavond rond de aankoop van de hoeve Clabots werd door de burgemeester en het schepencollege herhaaldelijk betoogd dat er nog geen globale visie is uitgewerkt voor de rest van het

binnengebied en de bestemming van de terreinen van de hoeve Clabots en de achterliggende percelen. In die situatie, zonder een globale visie op de ontwikkeling, een gedeeltelijke ontwikkeling toelaten voor een deel van datzelfde binnengebied, en de inrichting ervan als parking, is strijdig met hogervermelde optie in het structuurplan voor Sint Joris Weert.

- Er kan ook bezwaarlijk worden betoogd dat het inrichten van een parking die zich in de eindfase zou uitstrekken van de huidige hoeve Clabots tot de huidige ingang van de parking, over ruim 110 meter gevellengte in de Beekstraat, een gebiedsgerichte benadering is die een aantrekkelijke dorpskern zal creëren. Dat laatste is de formulering in de bindende bepaling van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan voor Sint Joris Weert. De aanvraag is derhalve strijdig met de bindende bepalingen van het gemeentelijk structuurplan.

In het structuurplan vinden we op de structuurschets van Sint-Joris-Weert (p. 162) terug dat het terrein van de aanvraag geen binnengebied betreft, maar zich inderdaad in het centrumgebied bevindt. Het vergroten van de parking, ook ten behoeve van niet-klanten, mits voorzien van groen, maakt de kern van het centrum, waar het voorliggend project in ligt, aantrekkelijker en kan dus gunstig beoordeeld worden.

Er wordt verwezen naar elementen uit het richtinggevend gedeelte van het GRS, niet bindend voor de burger.

- Algemene ruimtelijke ordening en overeenstemming met het beleid. Hoewel de aanwezigheid van een buurtwinkel in het dorp toejuich, moet er de nodige aandacht besteed worden aan de impact van deze werken, rekening houdend met de specifieke ligging van dit project. Het terrein is gelegen midden in de dorpskern van Sint-Joris-Weert in woongebied. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan is Sint-Joris-Weert een kern in het buitengebied in de groene schicht. In het GRS van Oud-Heverlee wordt het dorp gekarakteriseerd als een woonkern waarbij speciale aandacht nodig is voor de waterbeheersing, door de ligging in de Dijlevallei. De verharding van het terrein zonder maatregelen voor waterbeheersing gaat hier tegen in.
- De stationsomgeving wordt in het structuurplan aangeduid als een te integreren en ontsluiten zone. In het gemeentelijk afwegingskader voor de nederzettingsstructuur (2.3.3) wordt specifiek vermeld dat voorzieningen maximaal geïntegreerd moeten worden in hun omgeving en moeten kunnen ontwikkelen voor zover zij het lokale niveau niet overschrijden. Er wordt dan ook gefocust op de lokale functie van deze diensten, zonder daarbij de draagkracht van het dorp uit het oog te verliezen. Deze aanvraag is strijdig met deze bepalingen.

Dit deel verwijst naar richtinggevende bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (=GRS). Deze bepalingen zijn niet bindend voor een aanvrager van een omgevingsvergunning gezien er momenteel geen RUP is opgemaakt, als uitwerking van het richtinggevend deel van het GRS. De bepalingen zijn richtinggevend voor de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou overschreden worden of de draagkracht van het dorp uit het oog zou verloren worden. Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking (die eveneens door niet-klanten gebruikt zal kunnen worden) uitgebreid wordt. Het GRS voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De gemeentelijke omgevingsambtenaar (=GOA) is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De uitbreiding kadert in het actueel houden van de winkel en het aanpassen aan de nieuwe trends en huidige normen (ruimte voor personeelsleden, ruimte voor traiteurruimte, aperocorner, bio-gamma). De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- In het kader van het witboek BRV uit 2016 komt daarbij dat de focus is verlegd naar verdichting in goed ontsloten woonkernen, wat Sint-Joris-Weert is dankzij de aanwezigheid van station en bus. Daarnaast geeft de intussen bekende term 'betonstop' ook aan dat bijkomende verharding doordacht dient te gebeuren en indien mogelijk verschillende functies combineert en zo goed mogelijk wordt gebruikt. Het voorliggend ontwerp omvat voornamelijk het aanleggen van een gelijkvloerse parking op een terrein waar momenteel woningen met tuinen staan. Op die manier wordt een momenteel deels open ruimte grotendeels verhard voor de wegenis. Deze aanvraag voor een grote parking is radikaal in met de optie voor verdichting van goed ontsloten woonkernen.

Het witboek is niet uitgewerkt in bindende bepalingen voor de gemeente. Er is ook geen RUP opgesteld. Er is hieromtrent ook geen beleidsplan opgesteld met richtlijnen voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert. Er verdwijnt 1 wooneenheid om plaats te bieden aan de uitbreiding van de parking. Dit neemt niet weg dat de Beekstraat druk bewoond blijft met een voldoende woningdichtheid.

Zoals reeds vermeld is de GOA van mening dat het plan aangepast dient te worden om meer groen en minder verharding te voorzien.

- Er wordt op geen enkele manier speciale aandacht gegeven aan de specifieke problemen voor waterbeheersing. De beschrijving van de te nemen maatregelen zijn extreem summier (vermelding aanleg bufferbekken en infiltratie op eigen terrein) en al weinig onderbouwd.

De parkeerplaatsen die voorzien worden op de uitbreiding van de parking zullen aangelegd worden met grasdallen. Het rijweggedeelte van de parkeerzone wordt aangelegd in niet- waterdoorlatende materialen (asfaltverharding). Dit om het gebruik van winkelwagens toe te laten. De volledige asfaltverharding zal volledig afwateren naar een ondergronds infiltratiebekken zodat deze alsnog volledig op het eigen terrein in de bodem infiltreert.

Er wordt hier een open ruimte gecreëerd die zorgt voor zichten naar de omgeving (zoals de kerk) en een welkome afwisseling betekent voor de verder zo dicht bebouwde Beekstraat.

De gevraagde afwijkingen voor de waterhuishouding worden positief beoordeeld worden door de nodige adviesinstanties en de GOA en er wordt voldaan aan zowel de gewestelijke als de provinciale hemelwaterverordening.

Zoals reeds vermeld is de GOA van mening dat het plan aangepast dient te worden om meer groen en minder verharding te voorzien.

- Het gelijkvloers aanleggen van de parking is ook een gemiste kans om midden in het dorp aan verdichting te doen.
- Een monofunctionele gelijkvloerse parking is dan ook geen teken van moderne ruimtelijke ordening en dus te vermijden.

Het is correct dat er een trend is naar verdichting op de daartoe gewenste locatie, zoals de kern van een dorp. De huidige aanvraag betreft de sloop van een woning om plaats te bieden aan een uitbreiding van een parking. Dit neemt niet weg dat de Beekstraat druk bewoond blijft met een voldoende woningdichtheid. Door het plan aan te passen wordt er voorzien in meer groen.

- De parking wordt afgesloten van de openbare weg door een slagboom en kan dus niet multifunctioneel worden gebruikt.

Wanneer de winkel niet geopend is kunnen ook niet-klanten gebruik maken van de parking.

- Nood aan parking midden in het dorp? In de nota van aanvrager/ontwerper wordt de nood aan parking 'onderbouwd' met een summier berekening gebaseerd op een schatting van het aantal klanten. Ten eerste wordt bij de berekening voornamelijk rekening gehouden worden met het aantal klanten op zondagvoormiddag. Op dat moment gaat het echter niet enkel om lokale klanten, maar ook om klanten uit de ruime omgeving waar op zondag de winkels gesloten zijn. Op die dag overschrijdt de handelsactiviteit dus het lokale niveau, wat in het structuurplan van de gemeente expliciet wordt omschreven als een voorwaarde voor ontwikkeling. Op de andere dagen is de parking op vele momenten allerminst ontoereikend.

Zoals reeds besproken dient het plan aangepast te worden. Het klopt dat de berekeningen niet aantonen dat het nodig is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. Het plan zal dan ook aangepast moeten worden.

Dit deel verwijst naar richtinggevend bepalingen uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (=GRS). Deze bepalingen zijn niet bindend voor een aanvrager van een omgevingsvergunning gezien er momenteel geen

RUP is opgemaakt, als uitwerking van het richtinggevend deel van het GRS. De bepalingen zijn richtinggevend voor de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener toont niet aan op welke manier het lokale niveau zou overschreden worden of de draagkracht van het dorp uit het oog zou verloren worden. Het voorwerp van de aanvraag heeft betrekking op een historisch gegroeide buurtsupermarkt waarvan de parking (die eveneens door niet-klanten gebruikt zal kunnen worden) uitgebreid wordt. Het GRS voorziet dat bestaande handelsactiviteiten zich kunnen ontwikkelen zolang ze verweefbaar zijn in hun omgeving en het lokale niveau niet overschrijden (pagina 131). Deze diensten en voorzieningen zullen functioneren op niveau van de desbetreffende kern. De gemeentelijke omgevingsambtenaar (=GOA) is van oordeel dat de winkel ook met deze uitbreiding van de parking blijft functioneren op lokaal niveau. De winkel blijft zo aantrekkelijk voor de bewoners uit de buurt, die daardoor niet zullen geneigd zijn om andere winkels op te zoeken en daardoor nog meer verkeersbewegingen zullen genereren in Sint-Joris-Weert en in de andere gemeenten op weg naar andere aantrekkelijke winkels. Op die manier blijft de winkel zijn meerwaarde voor de kern behouden zonder de draagkracht te overschrijden.

- Het 'benodigde' aantal plaatsen op basis van cijfers over het aantal klanten op de drukste halve dag wordt daarna volledig omgezet in autostaanplaatsen. Een deel van de lokale klanten komt echter met de fiets of te voet en het is voor de toekomst ook aangewezen om de zachte vervoerswijzen te promoten. Het is wel een goede zaak dat er voor de fietsen ook extra plaats wordt voorzien en een aparte toegang wordt gemaakt langs de onderdoorgang.

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de beschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

- De parking wordt hier begroot op de 'maximale' nood. In het Vademecum voor duurzame mobiliteit (terug te vinden via www.mobieltvlaanderen.be) van Mobiel Vlaanderen, een initiatief van de Vlaamse Overheid, wordt verder ingegaan op de keuze van een krappe of ruime parkeernorm. Hierbij wordt aangegeven dat een krappe norm toegepast kan worden om autogebruik te ontraden. Hier dienen dan wel bijkomende maatregelen getroffen te worden in de onmiddellijke omgeving om parkeeroverlast tegen te gaan. Dit dient dus te kaderen in een ruimer mobiliteitsplan, dat er helaas nog niet is voor Sint-Joris-Weert.
- Anderzijds wordt ook benadrukt dat een ruime parkeernorm (zoals hier toegepast) eigenlijk niet past in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Wanneer een parking ruim wordt voorzien creëert dit immers een aanzuigeffect, waardoor nog meer auto's naar de winkel zullen komen en zo het lokaal niveau (zie hierboven) weer wordt overstegen, wat in strijd is met het afwegingskader uit het GRS van Oud-Heverlee.

Het Vademecum waarnaar verwezen wordt bevat geen juridisch bindende bepalingen die hier toegepast moeten worden. De GOA is van mening dat een deel van de parkeerplaatsen plaats zal moeten maken voor meer groen. Het plan dient bijgevolg aangepast te worden.

- Nood aan een overkoepelend mobiliteitsplan! Zoals in het GRS van Oud-Heverlee wordt aangehaald is het noodzakelijk om voor de volledige kern een beleidsvisie uit te werken, zoals een RUP en een mobiliteitsplan. Zonder deze overkoepelende beleidsinstrumenten holt de gemeente telkens achter de feiten aan. Sint-Joris-Weert beschikt over een station dat volgens het GRS beter ontsloten moet worden en waarvan de omgeving een aantal gemengde functies kan herbergen. Bovendien is het vanuit mobiliteitsoogpunt ook interessant om op die plaats pendelparkings te voorzien. Uit eerdere vergaderingen rond de verkeersproblematiek in de dorpskern blijkt dat er pistes overwogen worden om de Beekstraat enigszins verkeersluwer te maken (al dan niet door eenrichtingsverkeer in te stellen en herinrichting van het openbaar domein met versmalde rijweg). De Stationsstraat en de Kauwereelstraat lenen zich beter tot het doorleiden van eventueel bovenlokaal verkeer.

Daarnaast wordt de Beekstraat ook gekarakteriseerd door de kruising met de Neerveldstraat en de Pastoor Tilemansstraat, die hoofdzakelijk geschikt zijn voor zacht verkeer, met bovendien de aanwezigheid van de basisschool. Het op dit moment ondoordacht goedkeuren van voorliggend plan legt een hypotheek op bepaalde beslissingen die in een mobiliteitsplan moeten worden genomen.

De uitbreiding van de parking kadert juist in het beperken van de verkeersoverlast. Het betreft bijgevolg een uitbreiding van de parkeerruimte ten behoeve van de veiligheid, wat positief bevonden wordt.

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Dit kan geen argument zijn om een omgevingsvergunningsaanvraag te weigeren. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau.

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

- De inplanting van de loskade bevindt zich namelijk net op het dichtste punt bij de schoolomgeving en de doorgang naar de Neerveldstraat. Op deze plek zullen er dus conflicten blijven met de schoolgaande kinderen, zelfs al zou men beslissen om de Beekstraat verkeersluwer te maken. Idealiter zou vrachtverkeer geweerd worden in de ruime schoolomgeving, al dan niet tijdens bepaalde uren. Daarnaast zou de loskade best gepositioneerd worden zo ver mogelijk van deze conflictzone.

De loskade maakt geen deel uit van de huidige aanvraag.

- In een overkoepelend mobiliteitsplan kan er ook aandacht besteed worden aan de ontsluiting van de dorpskern vanuit de stationsomgeving. Zo is het door recente ontwikkelingen al mogelijk om de winkel van bij het station te bereiken via trage verbindingen.

Het betreft hier een buurtwinkel, die naar redelijke verwachting, in zeer weinig gevallen per trein bezocht zal worden.

- Er is geen toegang voorzien voor voetgangers of fietsers via de Serrenstraat, de Neerveldstraat en het Tramplein voor de achterliggende wijken.

Bij de behandeling van het dossier kunnen geen andere percelen, die geen deel uitmaken van de aanvraag, betrokken worden.

- Afsluiting feitelijke openbare (voet)weg Het voorliggende ontwerp omvat de afsluiting van een feitelijke openbare (voet)weg. Op dit moment wordt de oprit tussen de woningen in de Serrenstraat nummer 3 en 5 als voetweg gebruikt om vanuit de Serrenstraat de achteringang van de winkel te bereiken of zelfs de doorsteek te maken richting de Beekstraat en de Pastoor Tilemansstraat. Deze 'weg' is private eigendom, maar de eigenaars gedogen momenteel de doorgang. Door het regelmatig gebruik ervan door zowel klanten van de winkel als omwonenden voor een kortere doorsteek, is er sprake van publiek gebruik en gaat het hier om een openbare weg, waarop volgens de geldende wetgeving en rechtspraak een recht van openbare doorgang ontstaat. In het voorliggend ontwerp wordt deze doorgang afgesloten met een hoge haag. Het verdwijnen van buurt- en andere trage wegen is een spijtige zaak. Trage wegen bieden heel wat mogelijkheden en voordelen voor de gemeente. Zo dienen ze als veilige verbindingen voor zwakke weggebruikers. Zeker voor korte afstanden biedt een buurtweg een alternatieve en verkeersveilige route voor bv schoolgaande kinderen of in dit geval, klanten van de winkel die zich te voet of met de fiets verplaatsen. Ook vanuit het station is deze doorgang door de nieuwe verbinding station Neerveldstraat de veiligste weg naar de winkel. (zie ook hierboven). Zolang er in het kader van een mobiliteitsplan voor het dorp geen werk wordt gemaakt van veiliger verkeer in de Beekstraat of van een nieuwe trage verbinding via bv. de projectgrond van het OCMW achter het ontmoetingscentrum, is het dan ook onaanvaardbaar om deze trage weg af te sluiten. Anders wordt elke zwakke weggebruiker die vanuit het zuiden de winkel wil benaderen verplicht langs de drukke en onveilige Beekstraat gestuurd, terwijl er op dit moment een veilig alternatief aanwezig is.

Het gaat hier niet over een officiële voetweg opgenomen in de Atlas der Buurtwegen. Er verdwijnt geen buurtweg of andere trage weg. Het gaat hier om private eigendom van andere eigenaars en dit maakt geen voorwerp uit van de aanvraag. De voorliggende aanvraag verspert geen doorgang.

- Hoewel de aanvragers op dit punt niets verweten kan worden, kan benadrukt worden dat de gemeente in dit dossier allerm minst een toonbeeld is van participatie. Ten eerste is dit dossier, dat een duidelijk impact heeft op het dorp en meer algemeen de gemeente, niet voorgelegd aan de Gecoro. Deze gemeentelijke adviesraad bestaat uit specialisten die de gemeente kunnen bijstaan en die eventueel de nodige bijstellingen hadden kunnen voorstellen aan het ontwerp. Het passeren van deze adviesraad geeft dan ook geen blijk van goed bestuur.
- Ten tweede lag dit dossier duidelijk al geruime tijd op de onderhandelingstafel. Al in december 2017 werden door de gemeente budgetten gereserveerd voor de aankoop van het naastliggend perceel, dat daarna doorverkocht werd aan de aanvragers van deze vergunning. Toch werd pas op 4 juli een 'infovergadering' georganiseerd voor de burgers, terwijl een dag later de verkoopsakte voor deze bijkomende grond werd ondertekend. Bovendien werd deze vergunningsaanvraag al op 3 juli ingediend, waardoor de burgers voor voldongen feiten werden geplaagd. Daarnaast krijgt dit dossier een schijn van dienstbetoon, aangezien de ingediende aanvraag onmiddellijk volledig en ontvankelijk werd verklaard (wat zeker niet bij elk dossier zo is), waardoor het openbaar onderzoek onmiddellijk kon starten. Toevallig net in de vakantieperiode, wanneer veel mensen niet aanwezig zijn en mogelijks geen bezwaar kunnen indienen. Een procedure met vrijwillige inspraak voor de burgers zou kunnen leiden tot een gedragen oplossing die positief bijdraagt aan de gemeente en de maatschappij in het algemeen

Het advies van de Gecoro is voor deze aanvraag niet wettelijk nodig. De Gecoro heeft evenmin op eigen initiatief advies gegeven of opmerkingen geformuleerd of voorstellen gedaan. De organisatie van een informatievergadering is niet wettelijk verplicht.

Het dossier werd ingediend op datum van 13 juli 2018. Het dossier werd volledig en ontvankelijk verklaard op datum van 2 augustus 2018. Het openbaar onderzoek ving aan op 9 augustus, zoals wettelijk verplicht binnen de periode van 10 dagen na de datum waarop de vergunningsaanvraag ontvankelijk en volledig is verklaard. De gemeentelijke omgevingsambtenaar heeft geen invloed op de datum van indiening van de aanvraag en heeft de wettelijk te volgen procedure gevolgd.

Deze informatie is niet correct. De gemeente heeft geen perceel aangekocht en doorverkocht. De huidige aanvrager én het OCMW van Oud-Heverlee hebben elk apart opgesplitste delen van het perceel gekocht.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 7 deels te weerhouden.

Bezwaar 8:

Datum: 5 september 2018

Het toekennen van deze aanvraag gaat het verkeer in de Beekstraat nogmaals doen stijgen, 112 parkeerplaatsen voor een lokale winkel? Zelfs de meeste Colruyts dromen hiervan. Uit de eerste aanvraag is tevens gebleken dat het hier vooral gaat om uitbreiding van de winkel in dit geval mooi verpakt in een verhaal waar jullie (de gemeente) aan hebben meegeschreven.

De parking zal niet enkel gebruikt worden door klanten van de winkel maar zal ook kunnen gebruikt worden door bijvoorbeeld bezoekers van het aangrenzende ontmoetingscentrum. Dit wanneer de winkel niet geopend is. Toch stelt de GOA zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding en te weinig groen voorzien. Dit heeft als gevolg dat het plan aangepast dient te worden. De GOA is namelijk van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m ipv de voorziene 7m (2x) en 7m36. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Het is dan ook meer dan ongepast dat in dit geval de medeaankoper van dit goed tevens ook de jury vormt van deze omgevingsvergunning. Ik vrees dat het woord belangenvermenging hier voor zich spreekt.

De GOA verleent een onafhankelijk en neutraal advies aan het college van burgemeester en schepenen. Dit is zelfs decretaal zo vastgelegd (zie art. 9§2 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

Het afbreken van een boerderij, die al meer dan een eeuw een status is van het dorp, het landelijke karakter van het dorp benadrukt vervangen door een parking in tijden waarin men meer en meer streeft naar het behouden van een dorpskarakter (zie centrum Oud-Heverlee) is ook niet meer van deze tijd.

Kortom jullie hebben nu de keuze tussen de vernieling van Sint Joris Weert of het behouden van een landelijk dorp.

De hoeve Clabots betreft geen beschermd monument en werd evenmin opgenomen in de Inventaris bouwkundig erfgoed. Aangezien er geen wettelijke bepalingen zijn dient de hoeve niet behouden te blijven.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 8 deels te weerhouden.

Bezwaar 9:

Datum: 5 september 2018

De hoeve met de grond gelijk maken om extra parking te voorzien voor een zogenaamde buurtwinkel die toch al uit zijn voegen barst en deze benaming niet meer waardig is, druist in tegen alles.

'Een parking voor iedereen, veiligheid boven alles, een groene zone' ... allemaal termen waarmee wordt gegoocheld om de mensen tevreden te stellen en zand in de ogen te strooien, om te verbloemen waarom het hier echt draait.

Meer, meer en nog eens meer, dat is hier de achterliggende gedachte. Dit huis moet helemaal niet worden afgebroken! Er is nu zelfs al meer dan genoeg parking en zeker wanneer de 2 buurhuizen worden gesloopt die werden aangekocht dit doel.

Er is maar één dag wanneer er nog meer parkeergelegenheid vereist is en dat is zondagvoormiddag. Zeg nu zelf, mensen die hier in de buurt wonen gaan te voet of met de fiets naar de winkel. De parking wordt gebruikt door mensen die van buiten het dorp afkomstig zijn en die op zondag willen komen winkelen.

Een vergroting van dit gebouw en de parking, zal alleen maar meer volk aantrekken van buitenaf en dus nog meer verkeer creëren.

Dit niet alleen op zondag, maar ook in de week wanneer het school is en de zwakke weggebruikers in groten getale aanwezig zijn.

Geloof me, ook mijn dochter is hier 9 jaren naar school geweest en ik weet dus waarover ik spreek.

De Beekstraat is ondanks de versmalling, de vooropgestelde loskade en dergelijke een doorgangsweg met extreem veel verkeer en de aanwezigheid van de Delhaize maakt het er alleen maar erger op, zeker wanneer deze nog gaat groeien.

Ik ben geboren en getogen in dit dorp, ben hier groot geworden net als mijn vader, grootmoeder en overgrootouders.

Het is uitzonderlijk triest om te zien hoe het dorp meer en meer van zijn karakter verliest, hoe men bepaalde stuiptrekkingen goedkeurt tot meerdere eer en glorie van bepaalde families, ik zal geen namen noemen.

Maar de letterlijke 'zever' dat men 'iets terug wil doen voor de gemeenschap' en een groene ruimte wil creëren is gewoon een verbloeming van de feiten.

Ik kan u verzekeren dat het aanplanten van enkele bomen nooit het groene karakter zal kunnen evenaren van wat er nu aan vegetatie en vogelpopulatie op de boerderij groeit en bloeit.

Het is schandelijk dat de huidige politici die door het volk zijn verkozen om iedereen te vertegenwoordigen zich voor de kar van één enkele familie laat spannen, ronduit triest hoe de bewoners weer niet werden gehoord in deze kwestie.

Het is echter nog niet te laat... er is nog tijd om actie te ondernemen.

We zijn benieuwd of de inwoners misschien toch een stem hebben in de gemeente!

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m ipv de voorziene 7m (2x) en 7m36. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel).

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau.

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 9 deels te weerhouden.

Bezwaar 10:

Datum: 5 september 2018

Ik dien een bezwaarschrift in omdat deze ingrijpende verandering in de Beekstraat een zware hypotheek legt op de verkeersveiligheid. Als grootouder, met kinderen in Weert, zie ik dagelijks moeilijke en gevaarlijke situaties in de Beekstraat en Pastoor Tilemansstraat. De logica is dat er eerst een doordacht verkeersplan komt voor de dorpskern, rekening houdend o.a. met de plannen die er liggen voor uitbreiding Delhaize, en breed geconsulteerd met de buurtbewoners en leerlingen en oudercomité en schooldirectie... en dan pas kan er toelating gegeven worden voor afbraak woning en aanleg parking. Zoniet spant men de wagen voor de paarden en moet het verkeersplan zich in bochten wringen ivf de werken/realisaties... Best hiervoor een sterke

verkeersdeskundige inschakelen. Zodus geen verkeersplan opstellen na de feiten. Hetzelfde argument moet gebruikt worden voor een totaalplan voor de dorpskern in Weert: eerst dit plan, eveneens breed geconsulteerd en gedragen, en dan pas invulling van grote elementen zoals de grote interventies in de Beekstraat. Als men verkeersplan en totaalplan voor Weert snel in gang zet, zal én het dorp én de verkeersveiligheid én de Delhaize hier als winnaars uitkomen.

Er werd geen ruimtelijk uitvoeringsplan (=RUP) voor de dorpskern van Sint-Joris-Weert opgemaakt. Het structuurplan legt de opmaak van een apart mobiliteitsplan voor Sint-Joris-Weert niet op. Een MOBER-studie is voor deze aanvraag niet nodig. De Beekstraat is een lokale weg type 2, dat wil zeggen ontsluitend en verzamelend op lokaal niveau.

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 10 deels te weerhouden.

Bezwaar 11:

Datum: 4 september 2018

Mijn voorstellen zijn 2-voudig en kaderen in een constructief voorstel:

- enerzijds wil ik de nadruk leggen op het mogelijk verdwijnen van de bestaande parking rond OC, de creatie van een grote - 'groene' parking aangrenzend aan de Proxy Delhaize
- anderzijds mijn bezorgdheid als ouder, maar vooral als grootouder betreffende de huidige en toekomstige verkeersveiligheid (Beekstraat, Pastoor Tilemansstraat...)

1) Aanleg nieuwe parking:

1.1) Hierbij mag de klemtoon niet enkel gericht zijn op het wagen "vriendelijk" parkeren, maar ook wat zal de toekomstige wetgeving ons opleggen. Hoe zullen we omgaan met toekomstige wetgeving rond autovrije periode rond openings- en sluitingstijd van de plaatselijke school.

1.2) Hoe zullen we tevens omgaan met het klimaat-neutraal gegeven. Willen we hierin een voortrekker zijn of geven we de voorkeur aan de "koning auto".

Fietsvoorzieningen zullen, denk ik enkel toenemen; hoe wordt dit geïntegreerd in de nieuwe bouw aanvraag.

1.3) Indien de parking enkel toegankelijk is/blijft tijdens de dag voor de klanten van de Proxy Delhaize, hoe zullen de -toenemende- senioren naar het OC kunnen gaan/rijden voor hun kaartnamiddag of zal er nog meer verkeersopstopping zijn voor de jeugd van Wevok leerlingen van 'de Vonk', scoutsleden,...

De huidige aanvraag betreft een aanvraag voor het uitbreiden van de parking. In de reeds vergunde aanvraag betreffende de uitbreiding van de winkel en de herschikking van de parking werd reeds veel aandacht geschonken aan het fietsgebruik. In deze aanvraag werd dit, mede door de extra voorwaarden opgelegd door het college van burgemeester en schepenen (minstens 20 plaatsen fietsenstalling met een tussenafstand van 75 cm en degelijke steun + minstens twee plaatsen voor buitenmaatse fietsen) zelfs gestimuleerd. De huidige aanvraag betreft een aanvulling op deze vergunning, waarbij enkel autostaanplaatsen voorzien worden om zo toch ook te proberen mee een oplossing te bieden aan de overlast van geparkeerde wagens in de Beekstraat zelf. Deze parking zal na de openingsuren van de winkel namelijk ook door niet-klanten gebruikt kunnen worden.

In onze huidige maatschappij is het zo dat nog steeds veel mensen met de auto gaan winkelen en de vorige aanvraag (vergunning met voorwaarden) heeft reeds een stimulerend effect op het fietsgebruik.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar is wel van mening dat de voorliggende aanvraag niet over voldoende groenaanplanting beschikt en stelt zich de vraag of het wel degelijk noodzakelijk is 39 bijkomende parkeerplaatsen te voorzien. De noodzaak hiervoor werd in de aanvraag niet voldoende aangetoond. Tevens wordt er te veel verharding voorzien waarvan enkel de autostaanplaatsen zelf waterdoorlatend voorzien (kunnen) worden. Aangezien door de klimaatverandering zware regenbuien vaker en heftiger zullen optreden, dient verharding inderdaad zoveel mogelijk beperkt te worden.

De GOA is bijgevolg van mening dat ten opzichte van de perceelsgrens links een groene zone aangelegd dient te worden. Dit over de volledige diepte van de nu voorziene parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden als

het ware naar rechts verschoven. De zwaluwtoren dient ook meer naar rechts voorzien te worden. De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien. Tevens dient de vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

Tevens dient een pad voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten en zo bijvoorbeeld naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwtoren (achteraan links op het perceel).

2) Verkeersveiligheid Beekstraat en omliggende straten (Pastoor Tilemansstraat, Stationstraat, Kauwereelstraat,...)

-Beekstraat aanpassing verkeersveiligheid d.m.v. veilige-"lees"- brede voetpaden, een aangepast fietspad (die ook door kleuters kunnen gebruikt worden zonder schuin naar de hoofdstraat worden afgeleid of ten gevolge van putten in voetpad of ongelijkheden).

Deze voorstellen gelden eveneens voor de groter wordende groep van senioren, die te voet of met de fiets hun lokale winkel bezoeken!

Voorstel: zoals in meerdere Franse dorpen: verhoogd voet-fietspad, en een versmalling minstens 2x in de Beekstraat (geen zig zag gedoe) of een verhoogd platform op de rijweg (dit werkt veel beter en is ook toegankelijk voor grotere wagens, lees vrachtwagens!).

Momenteel is de Beekstraat en richting Pastoor Tilemanstraat voor kleuters, lagere schoolkinderen en 'oudere' senioren niet echt een veilige straat vandaar zou ik als gemeentebestuur, tegelijkertijd met de wijzigingen gekoppeld aan de uitbreiding van de Proxy de moed nemen om de verkeersveiligheid ten gronde aan te pakken.

Een bezorgde vader-vooral grootvader

De huidige aanvraag betreft enkel een aanvraag tot uitbreiden van de parking. De GOA stelt voor het plan aan te passen (meer groen, minder verharding).

Deze aanvraag hypothekeert geen toekomstige maatregelen op het vlak van mobiliteit of herinrichting in Sint-Joris-Weert.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar besluit bezwaar 11 deels te weerhouden.

p) Bespreking adviezen

De opmerkingen gegeven in de adviezen van de dienst Waterlopen van de provincie Vlaams-Brabant, het agentschap Onroerend Erfgoed en INTER dienen gevolgd te worden.

De in de bekrachtigde archeologienota opgenomen maatregelen dienen strikt nageleefd te worden.

Zoals we in het advies van INTER kunnen terug vinden, moeten er in dit project 2 parkeerplaatsen voor personen met een handicap voorzien worden. Gezien het aantal parkeerplaatsen in deze aanvraag wordt gereduceerd tot 10 plaatsen minder, dus 29 parkeerplaatsen, komen we aan een totaal van 74 parkeerplaatsen (parking fase 1 + parking fase 2). 6% van deze totaal aantal parkeerplaatsen is 4,44 plaatsen (omgevormd dus tot 5 parkeerplaatsen voor personen met een handicap). 4 plaatsen werden reeds voorzien in de eerste aanvraag vergund op 8 oktober 2018. Een vijfde parkeerplaats dient nog voorzien te worden.

ADVIES

Uit de bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening, alsook verenigbaar is met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving, voor zover er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (zie hieronder).

Het ingediend project brengt de goede ruimtelijke ordening en ontwikkeling van het gebied niet in het gedrang.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar stelt voor om de vergunning te verlenen onder volgende

voorwaarden:

- 1) Het college van burgemeester en schepenen via het omgevingsloket op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;
- 2) Het college van burgemeester en schepenen via het omgevingsloket op de hoogte te brengen van het einde van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend;
- 3) Enkel de reliëfwijzigingen zoals aangeduid op plan worden toegelaten;
- 4) Ten opzichte van de linker perceelsgrens vanop straatkant gezien, dient een groene zone (5m breed) aangelegd te worden met streekeigen, bijvriendelijke beplanting en dit over de volledige lengte van de nu voorziene parkeerplaatsen 7 t.e.m. 21.
- 5) De parkeerplaatsen 7 t.e.m. 21, die worden ingenomen door de opgelegde groene zone links worden 5m naar rechts verschoven aaneensluitend op de groene zone vermeld onder punt 4.
- 6) De zwaluwentoren dient ook 5 m naar rechts te worden opgeschoven, naast de te voorziene groene zone.
- 7) De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien (parkeerplaatsen 31, 32, 33, 34, 37 en 38 verdwijnen uit de aanvraag).
- 8) De vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen dient gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.
- 9) De parkeerplaatsen 5, 6, 22 en 23 worden tevens groene zone.
- 10) Een pad van 1,5m breed dient voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten om zo naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel) en doorbreekt de te voorziene groene zone/keerwand.
- 11) De voorwaarden vermeld in volgende adviezen dienen strikt opgevolgd te worden:
 - Provincie Vlaams-Brabant Dienst Waterlopen: advies ontvangen op 9 augustus 2018 met ref. RMT/WAT/M/46/18.1355 ADVIES;
 - INTER: advies ontvangen op 10 september 2018 met ref. 20181997;
- 12) Een extra plaats voor personen met een beperking, zoals beschreven in het advies van INTER dient voorzien te worden op de parking.
- 13) Er moet een minimum aan verlichting voorzien worden op de parking.
- 14) Er worden minstens 7 hoogstammige inheemse bomen aangeplant met een stamomtrek bij aanplant van 25 cm op 1 meter hoogte.
- 15) Andere voorwaarden:
 - niettegenstaande deze stedenbouwkundige vergunning moeten de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek nageleefd worden;
 - deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn;
 - de richtlijnen ter bescherming van het grondwater strikt na te leven;
 - het naleven van de gewestelijke en provinciale verordeningen 'hemelwater';
 - de aanbevolen kleurcode van de V.M.M. voor de buizen van de riolering te respecteren (deze is terug te vinden in de publicatie 'Waterwegwijzer bouwen en verbouwen' onder punt 6.7.2 op volgende link <http://www.vmm.be/pub/waterwegwijzer-bouwen-en-verbouwen-1/view>);
 - vermits artikel 6.2.2.1.2. van VLAREM II stelt dat een volledige scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, verplicht is op het ogenblik dat een gescheiden riolering wordt aangelegd of heraangelegd in uw straat, is het raadzaam van deze werken nu reeds te overwegen;
 - de aanvrager dient te voldoen aan de huidige wetgeving en reglementeringen inzake keuring van de private waterafvoer en binneninstallaties, veiligheidscoördinatie, energieprestatie en binnenklimaat,...;
 - *De initiatiefnemer van het project moet voldoen aan de reglementen van de nutsmaatschappijen en in dit geval de volgende reglementen van de distributienetbeheerder(s): nl. het "Reglement voor verkavelingen en bouwprojecten" en de reglementen omtrent riolering. Deze reglementen vindt u op onze website www.infrax.be;*
 - in het kader van de wetgeving op het grondverzet dient een overheid of particulier, wanneer hij meer dan 250m³ grond uitgraaft, eerst een grondonderzoek te laten uitvoeren. Bij minder dan 250m³ geldt deze voorwaarde ook als de grond verdacht is;
 - beschadigingen aan wegenis en/of voetpad te herstellen op het eerste verzoek van het Schepencollege;
 - geen bouwafval, plastic, piepschuim, lege zakken of karton te laten rondslingeren op de werf. Het

verbranden van dit afval is **uiteraard ten strengste verboden** en het gemeentelijk huisvuilreglement is hierop van toepassing.

16) Bepaling ivm hemel- en afvalwaterafvoer:

De aanvrager dient het Algemeen Watervkoopreglement, de aanvullende voorwaarden en de aanvullende technische voorschriften van Infrax na te leven. Daarnaast dient de aanvrager de voorwaarden zoals bepaald in afdeling 6.2.2 Lozing van niet-verontreinigd hemelwater en of bemalingswater, van huishoudelijk afvalwater, ander dan afkomstig van woongelegenheden, met een biologisch afbreekbare organische belasting van maximum 20 inwonersequivalenten, van Vlare II na te leven voor de afvoer van hemel- en afvalwater. Indien de bouwplannen en meer specifiek het rioleringsplan niet in overeenstemming zijn met deze voorschriften, hebben deze voorschriften voorrang.

Voor verdere vragen: infolijn 078 35 30 20 - www.infrax.be.

17) De in de bekrachtigde archeologienota opgenomen maatregelen dienen strikt nageleefd te worden;

18) De vergunning wordt niet in fasen uitgevoerd.

BESLUIT

1. De aanvraag ingediend door **Dominique Jans namens Agenturen DE CLERCQ** gevestigd te Beekstraat 25 te 3051 Oud-Heverlee, inzake **afbraak woning en uitbreiding parking** te Beekstraat 15, 3051 Oud-Heverlee voorwaardelijk te vergunnen.

2. De aanvraag omvat volgende stedenbouwkundige handelingen:

- Afbraak woning
- Uitbreiding parking

3. Volgende voorwaarden en/of lasten worden opgelegd:

Bijzondere milieuvoorwaarden:

/

Voorwaarden bij de stedenbouwkundige handelingen:

1) Het college van burgemeester en schepenen via het omgevingsloket op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2) Het college van burgemeester en schepenen via het omgevingsloket op de hoogte te brengen van het einde van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend;

3) Enkel de reliëfwijzigingen zoals aangeduid op plan worden toegelaten;

4) Ten opzichte van de linker perceelsgrens vanop straatkant gezien, dient een groene zone (5m breed) aangelegd te worden met streekeigen, bijvriendelijke beplanting en dit over de volledige lengte van de nu voorziene parkeerplaatsen 7 t.e.m. 21.

5) De parkeerplaatsen 7 t.e.m. 21, die worden ingenomen door de opgelegde groene zone links worden 5m naar rechts verschoven aaneensluitend op de groene zone vermeld onder punt 4.

6) De zwaluwentoren dient ook 5 m naar rechts te worden opgeschoven, naast de te voorziene groene zone.

7) De twee stroken met parkeerplaatsen in het midden moeten bijgevolg ingekort worden om nog over een draaicirkel te voorzien (parkeerplaatsen 31, 32, 33, 34, 37 en 38 verdwijnen uit de aanvraag).

8) De vrije ruimte tussen de parkeerplaatsen dient gereduceerd te worden tot 6,5 m. De vrijgekomen ruimte vooraan wordt gebruikt als extra groenzone voor streekeigen, bijvriendelijke beplanting en moet minstens 1 m hoogte bereiken om voldoende afscherming te bieden.

9) De parkeerplaatsen 5, 6, 22 en 23 worden tevens groene zone.

10) Een pad van 1,5m breed dient voorzien te worden om voetgangers de mogelijkheid te bieden langs links de parking te verlaten om zo naar het ontmoetingscentrum te gaan. Dit pad dient zich te bevinden langs de zwaluwentoren (achteraan links op het perceel) en doorbreekt de te voorziene groene zone/keerwand.

11) De voorwaarden vermeld in volgende adviezen dienen strikt opgevolgd te worden:

- Provincie Vlaams-Brabant Dienst Waterlopen: advies ontvangen op 9 augustus 2018 met ref.

RMT/WAT/M/46/18.1355 ADVIES;

- INTER: advies ontvangen op 10 september 2018 met ref. 20181997;

12) Een extra plaats voor personen met een beperking, zoals beschreven in het advies van INTER dient voorzien te worden op de parking.

13) Er moet een minimum aan verlichting voorzien worden op de parking.

14) Er worden minstens 7 hoogstammige inheemse bomen aangeplant met een stamomtrek bij aanplant van 25 cm op 1 meter hoogte.

15) Andere voorwaarden:

- niettegenstaande deze stedenbouwkundige vergunning moeten de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek nageleefd worden;
- deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, als die nodig zouden zijn;
- de richtlijnen ter bescherming van het grondwater strikt na te leven;
- het naleven van de gewestelijke en provinciale verordeningen 'hemelwater';
- de aanbevolen kleurcode van de V.M.M. voor de buizen van de riolering te respecteren (deze is terug te vinden in de publicatie 'Waterwegwijzer bouwen en verbouwen' onder punt 6.7.2 op volgende link <http://www.vmm.be/pub/waterwegwijzer-bouwen-en-verbouwen-1/view>);
- vermits artikel 6.2.2.1.2. van VLAREM II stelt dat een volledige scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, verplicht is op het ogenblik dat een gescheiden riolering wordt aangelegd of heraangelegd in uw straat, is het raadzaam van deze werken nu reeds te overwegen;
- de aanvrager dient te voldoen aan de huidige wetgeving en reglementeringen inzake keuring van de private waterafvoer en binneninstallaties, veiligheidscoördinatie, energieprestatie en binnenklimaat,...;
- *De initiatiefnemer van het project moet voldoen aan de reglementen van de nutsmaatschappijen en in dit geval de volgende reglementen van de distributienetbeheerder(s): nl. het "Reglement voor verkavelingen en bouwprojecten " en de reglementen omtrent riolering. Deze reglementen vindt u op onze website www.infrax.be;*
- in het kader van de wetgeving op het grondverzet dient een overheid of particulier, wanneer hij meer dan 250m³ grond uitgraaft, eerst een grondonderzoek te laten uitvoeren. Bij minder dan 250m³ geldt deze voorwaarde ook als de grond verdacht is;
- beschadigingen aan wegenis en/of voetpad te herstellen op het eerste verzoek van het Schepencollege;
- geen bouwafval, plastic, piepschuim, lege zakken of karton te laten rondslingeren op de werf. Het verbranden van dit afval is **uiteraard ten strengste verboden** en het gemeentelijk huisvuilreglement is hierop van toepassing.

16) **Bepaling ivm hemel- en afvalwaterafvoer:**

De aanvrager dient het Algemeen Watervkoopreglement, de aanvullende voorwaarden en de aanvullende technische voorschriften van Infrax na te leven. Daarnaast dient de aanvrager de voorwaarden zoals bepaald in afdeling 6.2.2 Lozing van niet-verontreinigd hemelwater en of bemalingswater, van huishoudelijk afvalwater, ander dan afkomstig van woongelegenheden, met een biologisch afbreekbare organische belasting van maximum 20 inwonersequivalenten, van VlareM II na te leven voor de afvoer van hemel- en afvalwater. Indien de bouwplannen en meer specifiek het rioleringsplan niet in overeenstemming zijn met deze voorschriften, hebben deze voorschriften voorrang.

Voor verdere vragen: infolijn 078 35 30 20 - www.infrax.be.

17) De in de bekrachtigde archeologienota opgenomen maatregelen dienen strikt nageleefd te worden;

18) De vergunning wordt niet in fasen uitgevoerd.

Verval van de omgevingsvergunning - uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 99. § 1. De omgevingsvergunning vervalt van rechtswege in elk van de volgende gevallen:

- 1° als de verwezenlijking van de vergunde stedenbouwkundige handelingen niet wordt gestart binnen de twee jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning;
- 2° als het uitvoeren van de vergunde stedenbouwkundige handelingen meer dan drie opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 3° als de vergunde gebouwen niet winddicht zijn binnen drie jaar na de aanvang van de vergunde stedenbouwkundige handelingen;
- 4° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting niet binnen vijf jaar na het verlenen van de definitieve omgevingsvergunning aanvangt.

Als de omgevingsvergunning uitdrukkelijk melding maakt van de verschillende fasen van het bouwproject, worden de termijnen van twee of drie jaar, vermeld in het eerste lid, gerekend per fase. Voor de tweede fase en de volgende fasen worden de termijnen van verval bijgevolg gerekend vanaf de aanvangsdatum van de fase in kwestie.

§ 2. De omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit vervalt van rechtswege in elk

van de volgende gevallen:

- 1° als de exploitatie van de vergunde activiteit of inrichting meer dan vijf opeenvolgende jaren wordt onderbroken;
- 2° als de ingedeelde inrichting vernield is wegens brand of ontploffing veroorzaakt ten gevolge van de exploitatie;
- 3° als de exploitatie op vrijwillige basis volledig en definitief wordt stopgezet overeenkomstig de voorwaarden en de regels, vermeld in het decreet van 9 maart 2001 tot regeling van de vrijwillige, volledige en definitieve stopzetting van de productie van alle dierlijke mest, afkomstig van een of meerdere diersoorten, en de uitvoeringsbesluiten ervan. De Vlaamse Regering kan nadere regels bepalen voor de in kennisstelling van de stopzetting.

§ 3. Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1, betrekking hebben op een gedeelte van het bouwproject, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een bouwproject. Een gedeelte is eerst afgewerkt als het, in voorkomend geval na de sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Als de gevallen, vermeld in paragraaf 1 of 2, alleen betrekking hebben op een gedeelte van de exploitatie van de ingedeelde inrichting of activiteit, vervalt de omgevingsvergunning alleen voor dat gedeelte.

Artikel 100. De omgevingsvergunning blijft onverkort geldig als de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 naar klasse 2 overgaat of omgekeerd.

In geval de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit van een project door een wijziging van de indelingslijst van klasse 1 of 2 naar klasse 3 overgaat, geldt de vergunning als aktenaam en blijven de bijzondere voorwaarden gelden.

Artikel 101. De termijnen van twee, drie of vijf jaar, vermeld in artikel 99, worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van de omgevingsvergunning aanhangig is bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, overeenkomstig hoofdstuk 9 behoudens indien de vergunde handelingen in strijd zijn met een vóór de definitieve uitspraak van de Raad van kracht geworden ruimtelijk uitvoeringsplan. In dat laatste geval blijft het eventuele recht op planschadevergoeding desalniettemin behouden.

De termijnen van twee of drie jaar, vermeld in artikel 99, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de archeologische opgraving, omschreven in de bekrachtigde archeologienota overeenkomstig artikel 5.4.8 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013 en in de bekrachtigde nota overeenkomstig artikel 5.4.16 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, met een maximumtermijn van een jaar vanaf de aanvangsdatum van de archeologische opgraving.

De termijnen van twee of drie jaar, vermeld in artikel 99, worden geschorst tijdens het uitvoeren van de bodemsaneringswerken van een bodemsaneringsproject waarvoor de OVAM overeenkomstig artikel 50, § 1, van het Bodemdecreet van 27 oktober 2006 een conformiteitsattest heeft afgeleverd, met een maximumtermijn van drie jaar vanaf de aanvangsdatum van de bodemsaneringswerken.

De termijnen van twee of drie jaar, vermeld in artikel 99, worden geschorst zolang een bekrachtigd stakingsbevel, zoals vermeld in titel VI, niet wordt ingetrokken, hetzij niet wordt opgeheven bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De schorsing eindigt van rechtswege wanneer geen opheffing van het stakingsbevel wordt gevorderd of geen intrekking wordt gedaan binnen een termijn van twee jaar vanaf de bekrachtiging van het stakingsbevel.

Beroepsmogelijkheden - uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Artikel 52. De Vlaamse Regering is bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van de deputatie in eerste administratieve aanleg.

De deputatie is voor haar ambtsgebied bevoegd in laatste administratieve aanleg voor beroepen tegen uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissingen van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg.

Artikel 53. Het beroep kan worden ingesteld door:

- 1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder of de exploitant;
- 2° het betrokken publiek;
- 3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde als de adviesinstantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;
- 5° de leidend ambtenaar van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde;
- 6° de leidend ambtenaar van het Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde.

Artikel 54. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een termijn van dertig dagen die ingaat:

- 1° de dag na de datum van de betekening van de bestreden beslissing voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;
- 2° de dag na het verstrijken van de beslissingstermijn als de omgevingsvergunning in eerste administratieve aanleg stilzwijgend geweigerd wordt;
- 3° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de bestreden beslissing in de overige gevallen.

Artikel 55. Het beroep schorst de uitvoering van de bestreden beslissing tot de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

In afwijking van het eerste lid werkt het beroep niet schorsend ten aanzien van:

- 1° de vergunning voor de verdere exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit waarvoor ten minste twaalf maanden voor de einddatum van de omgevingsvergunning een vergunningsaanvraag is ingediend;

2° de vergunning voor de exploitatie na een proefperiode als vermeld in artikel 69;

3° de vergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit die vergunningsplichtig is geworden door aanvulling of wijziging van de indelingslijst.

Artikel 56. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid per beveiligde zending ingesteld bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52.

Degene die het beroep instelt, bezorgt op straffe van onontvankelijkheid gelijktijdig en per beveiligde zending een afschrift van het beroepschrift aan:

1° de vergunningsaanvrager behalve als hij zelf het beroep instelt;

2° de deputatie als die in eerste administratieve aanleg de beslissing heeft genomen;

3° het college van burgemeester en schepenen behalve als het zelf het beroep instelt.

De Vlaamse Regering bepaalt de bewijsstukken die bij het beroep moeten worden gevoegd opdat het op ontvankelijke wijze wordt ingesteld.

Artikel 57. De bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, of de door haar gemachtigde ambtenaar onderzoekt het beroep op zijn ontvankelijkheid en volledigheid.

Als niet alle stukken als vermeld in artikel 56, derde lid, bij het beroep zijn gevoegd, kan de bevoegde overheid of de door haar gemachtigde ambtenaar de beroepsindieners per beveiligde zending vragen om binnen een termijn van veertien dagen die ingaat de dag na de verzending van het vervolledigingsverzoek, de ontbrekende gegevens of documenten aan het beroep toe te voegen.

Als de beroepsindieners nalaat de ontbrekende gegevens of documenten binnen de termijn, vermeld in het tweede lid, aan het beroep toe te voegen, wordt het beroep als onvolledig beschouwd.

Beroepsmogelijkheden - regeling van het besluit van de Vlaamse Regering decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Het beroepschrift bevat op straffe van onontvankelijkheid:

1° de naam, de hoedanigheid en het adres van de beroepsindieners;

2° de identificatie van de bestreden beslissing en van het onroerend goed, de inrichting of exploitatie die het voorwerp uitmaakt van die beslissing;

3° als het beroep wordt ingesteld door een lid van het betrokken publiek:

a) een omschrijving van de gevolgen die hij ingevolge de bestreden beslissing ondervindt of waarschijnlijk ondervindt;

b) het belang dat hij heeft bij de besluitvorming over de afgifte of bijstelling van een omgevingsvergunning of van vergunningsvoorwaarden;

4° de redenen waarom het beroep wordt ingesteld.

Het beroepsdossier bevat de volgende bewijsstukken:

1° in voorkomend geval, een bewijs van betaling van de dossiertaks;

De dossiertaks van 100 EUR is verschuldigd (behalve in geval van een beroep tegen een stilzwijgende weigering) op rekening van de provincie op het nummer:

IBAN: BE55 0910 2163 2544 BIC: GKCCBEBB

Provincie Vlaams-Brabant, diverse ontvangsten, Provincieplein 1, 3010 Leuven

Verplichte mededeling: "RMT-VGN-naam gemeente(n) aanvraag + naam beroepsindieners"

2° de overtuigingsstukken die de beroepsindieners nodig acht;

3° in voorkomend geval, een inventaris van de overtuigingsstukken, vermeld in punt 2°.

Als de bewijsstukken, vermeld in het tweede lid, ontbreken, kan hieraan verholpen worden overeenkomstig artikel 57, tweede lid, van het decreet van 25 april 2014.

Het beroepsdossier wordt ingediend met een analoge of een digitale zending.

Het bevoegde bestuur kan bij de beroepsindieners, de vergunningsaanvrager of de overheid die in eerste administratieve aanleg bevoegd is, alle beschikbare informatie en documenten opvragen die nuttig zijn voor het dossier.

De beroepsindieners geeft, op straffe van verval, uitdrukkelijk in zijn beroepschrift aan of hij gehoord wil worden.

Als de vergunningsaanvrager gehoord wil worden, brengt hij het bevoegde bestuur daarvan uitdrukkelijk op de hoogte met een beveiligde zending uiterlijk vijftien dagen nadat hij een afschrift van het beroepschrift als vermeld in artikel 56 van het decreet van 25 april 2014, heeft ontvangen, op voorwaarde dat hij niet de beroepsindieners is.

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de omgevingsvergunning. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

Namens het college van burgemeester en schepenen

Marijke Pertz
algemeen directeur

Alexander Binon
burgemeester