

AAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN
SCHEPENEN VAN DE GEMEENTE GRIMBERGEN
PRINSENSTRAAT 3
1850 GRIMBERGEN

AANGETEKEND TEGEN ONTVANGSTBEWIJS + PER
DRAGER

Geachte mevrouw de Burgemeester,
Geachte mevrouw, mijnheer de Schepen,

Hillegem (Herzele), 29 november 2016

Betreft : **BEZWAAR OPENBAAR ONDERZOEK**
U. kenm. : Aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning van de NV AQUAFIN, Dijkstraat 8, 2630 Aartselaar voor project 22.254. Afkoppeling Strombeek fase 1, gelegen Gemeenteplein ZN, Jan Mulsstraat ZN, Kloosterstraat ZN, Pastorijsstraat ZN, Sint-Amandsplein ZN, Victor Soensstraat ZN en Wemmelsestraat ZN, 1853 Grimbergen : percelen gelegen in woongebied en bufferzone
O. kenm. : **EE-HI_0409** (steeds vermelden a.u.b.)
Bijlagen : **Stukken volgens inventaris**

1. De heer **Didier Verspecht, Vince Versprecht Insurance**, Victor Soensstraat 50, 1853 Strombeek;
2. Mevrouw **Ingrid Goffoux**, en
3. **CBI IMMO bvba**, Verbeyststraat 1, 1853 Strombeek;
4. De heer **Jo Breyne, Optiek Bourgois**, en
5. **Bvba JBK**, Gemeenteplein 4/8, 1853 Strombeek;
6. **Dominique De Backer Apotheek Bvba**, Gemeenteplein 4/, 1853 Strombeek;
7. Mevrouw **Nathalie Van Duÿren**, en
8. **Biasetto Nadro Cvba**, Gemeenteplein 6/1/3, 1853 Strombeek;
9. Mevrouw **Anita Milissen, Schoenen Ovide**, en
10. De heer **Erik Van Vooren, Schoenen Ovide**, Victor Soensstraat 8/10, 1853 Strombeek;
11. De heer **Filip Coltura, Orthocenter Coltura**, en
12. **Morlet Bvba**, Gemeenteplein 16/1, 1853 Strombeek;
13. **Orthondontie Nancy Morlet Bvba**, Gemeenteplein 16/1, 1853 Strombeek;
14. De heer **Hans Van Beek, Fintro Bank**, Gemeenteplein 8/1, 1853 Strombeek;
15. Mevrouw **Sabrina Pomarico**, en
16. **Sprl Essepi, Miya kapsalon**, Hendrik Drapsstraat 46, 1853 Strombeek;
17. De heer **Hans Zielens**, en
18. **Hamesu Bvba**, Sint Annalaan 12, 1853 Strombeek;

19. De heer en mevrouw **Aylin en Meti Kelment, Mak express**, Hendrik Drapsstraat 35, 1853 Strombeek-Bever;

bijgestaan en vertegenwoordigd door hun raadsman Jürgen DE STAERCKE, advocaat te 9550 Hillegem (Herzele), Dries 77, alwaar door bezwaarindieners keuze van woonplaats wordt gedaan, dienen bij huidig schrijven bezwaar in tegen de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning van de NV AQUAFIN, Dijkstraat 8, 2630 Aartselaar voor project 22.254. Afkoppeling Strombeek fase 1, gelegen Gemeenteplein ZN, Jan Mulstraat ZN, Kloosterstraat ZN, Pastorijstraat ZN, Sint-Amandsplein ZN, Victor Soensstraat ZN en Wemmelsestraat ZN, 1853 Grimbergen : percelen gelegen in woongebied en bufferzone.

Het bezwaar is, onder voorbehoud van alle rechten en zonder nadelige erkenning, gesteund op volgende grieven :

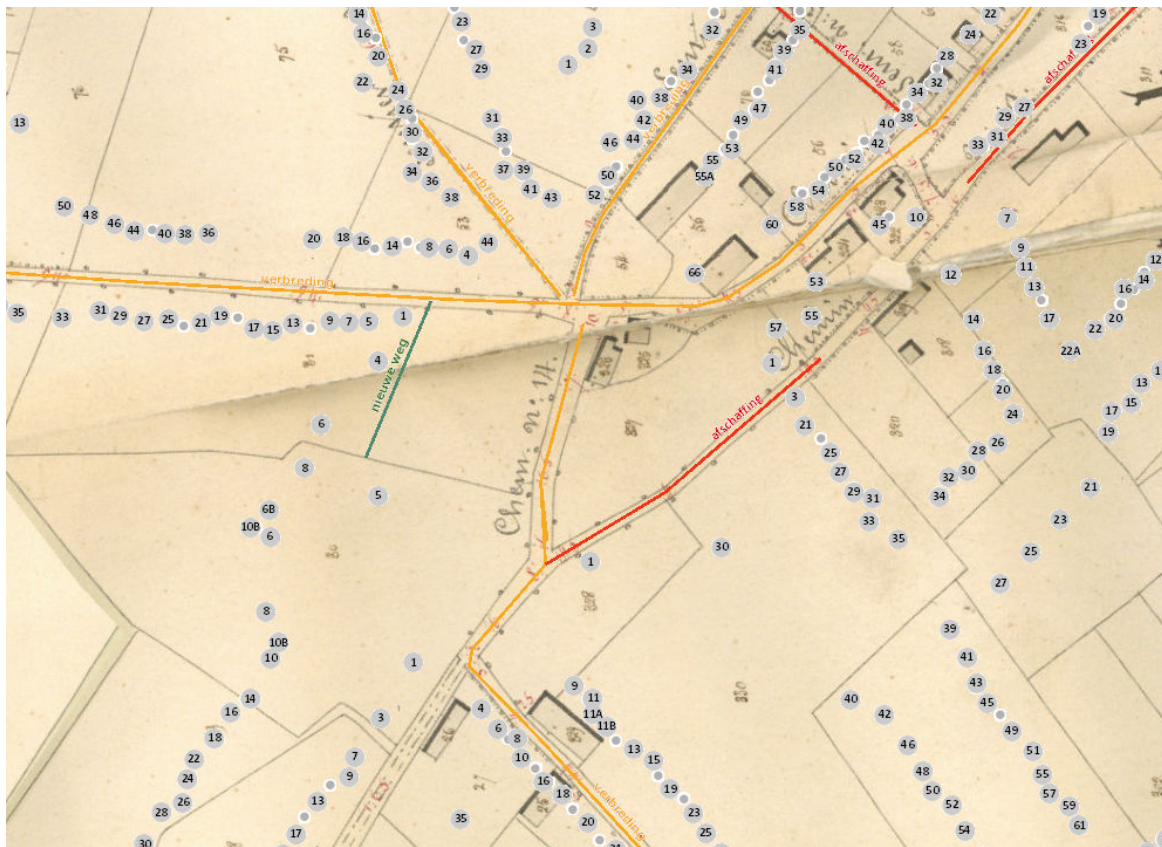
1. Onontvankelijkheid van de aanvraag. – De aanvraag poneert, zonder motivering ter zake, dat geen project M.E.R.-screeningsnota aan de aanvraag diende te worden gevoegd.

Nochtans valt het aangevraagde als infrastructuurproject onder bijlage III van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 ‘houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage’, met name rubriek 10b ‘stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)’ en 10^e ‘aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage II vallen)’.

Gelet op de onvolledigheid van de aanvraag, dient zij onontvankelijk te worden beschouwd.

2. Wijziging van buurtwegen zonder dat de procedure voorzien in artikelen 27 en 28 van de Wet op de buurtwegen werd doorlopen. – De aanvraag voorziet o.m. in het opbreken en heraanleg van wegen. Blijkens de Atlas der Buurtwegen blijken sommige wegen het statuut van buurtweg te hebben.

Wat het Gemeenteplein, de Jan Mulstraat, de Hendrik Drapsstraat, de Victor Soensstraat en de Wemmelsestraat kan in dit verband o.m. worden verwezen naar buurtwegen nr. 14, 15, 16, 31 en 32.



De aanvraag herzielt het tracé van de wegenis, voorziet in een wijziging van de circulatie waardoor de bestemming van de wegenis wordt gewijzigd (zo wordt het Gemeenteplein verkeersluw gemaakt), enz.

Nochtans werd op heden niet de procedure voorzien in artikelen 27 en 28 van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen doorlopen om de betrokken buurtwegen te wijzigen of te verleggen.

Een bestaande buurtweg kan volgens vaste rechtspraak van de Raad van State en de Raad voor Vergunningsbetwistingen niet worden afgeschaft, gewijzigd, enz. via een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag of verkavelingsaanvraag. Voor de afschaffing, wijziging, enz. van een buurtweg dient hiertoe eerst de geëigende procedure die is terug te vinden in de wet van 10 april 1841 'op de buurtwegen', te worden gevolgd (R.v.St., Bal, nr. 18.307, 8 juni 1977; RvVb, nr. A/2013/0644, 5 november 2013; J. DE STAERCCKE, *Wegenrecht*, Administratieve Rechtsbibliotheek, Brugge, die Keure, 312, nr. 338).

Nu voormelde procedure niet werd doorlopen, dient de vergunning noodzakelijkerwijze te worden geweigerd.

3. Bevoegdheidsoverschrijding. – Het beheer van buurt- en gewone gemeentewegen valt onder de bevoegdheid van de gemeente als wegbeheerder.

Binnen de gemeente is het de gemeenteraad die op grond van haar volheid van bevoegdheid (artikel 42 Gemeentedecreet) bevoegd is te besluiten of nieuwe straten worden aangelegd of oude worden verbreed, evenals te beslissen over de uitrusting, de tracéwijziging of opheffing van verkeerswegen .

In de aanvraag beperkt AQUAFIN NV zich geenszins tot de riolering, maar eigent AQUAFIN zich de bevoegdheid toe die aan de gemeente als wegbeheerder toekomt. Het behoort echter niet tot de bevoegdheid van Aquafin maar van de gemeente om te beslissen of nieuwe straten worden aangelegd of oude worden verbreed, evenals te beslissen over de uitrusting, de tracéwijziging of opheffing van verkeerswegen.

Voor wat buurtwegen betreft, kan, zoals eerder uiteengezet, worden verwezen naar de wet op de buurtwegen, inzonderheid artikelen 27 en 28.

Hoe dan ook is slechts de wegbeheerder bevoegd een vergunningsaanvraag in te dienen in zoverre de aanvraag de beheersbevoegdheid van de wegbeheerder raakt.

De aanvraag dient derhalve te worden geweigerd wegens bevoegdheidsoverschrijding.

4. De aanvraag gaat uit van een verkeerscirculatie die niet werd vastgesteld in een rechtsgeldig vastgesteld en bekendgemaakt politiereglement; schending van het participatiebeginsel. – Bij beslissing van 22 september 2016 heeft de gemeenteraad van Grimbergen de bevoegdheid gemeentelijke aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer vast te stellen, gedelegeerd aan het college van burgemeester en schepenen.

4.1. Ook voor dergelijke reglementen geldt echter dat deze overeenkomstig artikel 186 van het Gemeentedecreet dienen te worden bekend gemaakt :

“De reglementen en verordeningen van de gemeenteraad, het college van burgemeester en schepenen en van de burgemeester worden door de burgemeester bekendgemaakt op de gemeentelijke website, met vermelding van zowel de datum waarop ze werden aangenomen als de datum waarop ze op de website bekendgemaakt worden”

Thans moet vastgesteld worden dat de gemeente Grimbergen in sneltempo een deel van het circulatieplan probeert te implementeren via reglementen van het schepencollege, maar de beslissingen van het schepencollege worden op de gemeentelijke website op geen enkele wijze bekend gemaakt :

- Terwijl de notulen van de gemeenteraad immers wel systematisch bekend worden gemaakt op de gemeentelijke website, worden de notulen van het schepencollege niet bekendgemaakt op de gemeentelijke website :

- Onder de subrubriek 'politie' van de rubriek 'reglementen' van de gemeentelijke website zijn naast het algemene, door de gemeenteraad vastgestelde politiereglement evenals het reglement Van der Nootpark, enkel een aantal belasting- en retributiereglementen terug te vinden :
 - Retributiereglement op het ter beschikking stellen van verkeerssignalisatie voor privé-doeleinden
 - Belastingreglement op de tijdelijke bewegwijzering en signalisatie voor het aanduiden van een reisroute
 - Belastingreglement op het parkeren in blauwe zone
 - Belastingreglement op het gebruik van politievoertuigen bij het vervoer van aangehouden personen

Het circulatieplan wordt derhalve geïmplementeerd via reglementen die niet rechtsgeldig worden bekendgemaakt (en bijgevolg niet uitvoerbaar zijn).

Nochtans betreft een stedenbouwkundige vergunning een individuele bestuurshandeling die in overeenstemming dient te zijn met alle gemeentelijke reglementen, zelfs wanneer dit reglement niet stedenbouwkundig van aard is. Zulks vloeit voort uit het legaliteitsbeginsel (zie A. MAST, J. DUJARDIN, M. VAN DAMME en J. VANDE LANOTTE, *Overzicht van het Belgisch Staatsblad*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2014, 19, nr. 18).

De aanvraag gaat derhalve uit van een circulatie die op heden niet werd vastgesteld in een politiereglement, en die dus strijdt met de huidige circulatie die geldt binnen de straten die onder het voorwerp van de aanvraag vallen. Minstens werd dergelijk reglement op heden niet rechtsgeldig bekendgemaakt.

Gelet op de huidige reglementair vastgestelde circulatie die geldt voor de straten die binnen de aanvraag vallen, dient de aanvraag geweigerd te worden wegens strijdig met de thans geldende gemeentelijke aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer.

4.2. Tenslotte dient opgemerkt te worden dat de wijze waarop het gemeentebestuur van Grimbergen thans politiereglementen aanneemt via het schepencollege, het participatiebeginsel vervat in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid schendt.

Doordat de bevoegdheid om reglementair op te treden, werd gedelegeerd aan het schepencollege, terwijl de decretaal voorziene bekendmaking van de reglementen niet wordt toegepast, tracht het gemeentebestuur het circulatieplan te implementeren via een tactiek van voldongen feiten, hetgeen klaarblijkelijk ingaat tegen het participatiebeginsel dat voorziet dat ook bij de uitvoering van een mobiliteitsbeleid aan de burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid.

5. Schending van het Mobiliteitsplan Grimbergen. - Van het richtinggevende deel van het plan kan niet worden afgeweken, tenzij wegens onvoorziene ontwikkelingen van de mobiliteitsbehoeften van de onderscheiden maatschappelijke activiteiten of om dringende sociale, culturele, economische, budgettaire of ecologische redenen (artikel 7 § 2 decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid).

Wat het parkeerplan betreft, voorziet het mobiliteitsplan van de gemeente Grimbergen onder het richtinggevend gedeelte :

“Het parkeerplan gaat uit van een uitbreiding van de zones voor geregeld parkeren met een duidelijk parkeergeleidingsstelsel voor de pleinen met parkeergelegenheid. Het parkeeraanbod blijft identiek aan de huidige situatie. Er worden dus geen wijzigingen doorgevoerd aan de parkeerbalans zoals ook aangetoond wordt door het onderzoek. Deze parkeerregulering beperkt de behoefte aan extra parkeerplaatsen.

Het betreft de aanbeveling om een gedifferentieerd parkeerbeleid te implementeren in Strombeek-Bever waarbij er maatregelen genomen worden met betrekking tot de parkeerregulering. Er dienen dus maatregelen genomen te worden die beperkingen opleggen aan het gebruik van een parkeerplaats. Strombeek-Bever kan opgedeeld worden in zeven verschillende zones. De zones zijn verschillend van elkaar en hebben elk hun specifieke vraag naar parkeerplaatsen:

x Zone 1 betreft het centrum van Strombeek-Bever inclusief de pleinen met parkeergelegenheid gelegen aan de rand van het centrum. De doelstelling is om zo dicht mogelijk in het centrum het kort parkeren te faciliteren en vooral het gebruik van de pleinen met parkeergelegenheid aan te moedigen voor langparkeerders. Het betreft dus de aanbeveling om hier het parkeren te beperken in tijd.

x Zone 2 en zone 5 betreft voornamelijk een woonzone. Bij de implementatie van beperkt parkeren in tijd in het centrumgebied betreft het de aanbeveling om erop toe te zien dat de langparkeerders hun wagen niet kunnen stallen in zone 2. Op deze manier zou de parkeerdruk zich verplaatsen van zone 1 naar zone 2.

x Zone 3, zone 6 en zone 7 zijn sterk gevoelig aan een parkeerdruk vanuit het Brusselse en door de aanwezigheid van de grote attractiepolen. Gezien het nieuwe parkeerbeleid in Brussel wordt er vaak overlast van langparkeerders ervaren op grondgebied van Grimbergen. Het parkeren van eigen bewoners en bezoekers van Grimbergen dient voorrang te krijgen in deze gebieden.

x Zone 4 betreft de parking Singel. Het gebruik van deze parking dient aangemoedigd te worden als alternatief voor het langparkeren door bezoekers van het centrum van StrombeekBever. Het betreft de aanbeveling om deze parking niet te beperken in tijd.

Op korte termijn zal een beleid worden ingevoerd waarbij het regime van verschillende zones nog bepaald zal worden. Er worden ook parkeerplaatsen voorzien voor max. 30 minuten parkeren ter hoogte van handelszaken alsook parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit.”

Het mobiliteitsplan voorziet dus ondubbelzinnig dat het parkeeraanbod identiek blijft aan de huidige situatie.

Huidige aanvraag voorziet in geen geval in een identiek parkeeraanbod. Zo wordt het aantal parkeerplaatsen op het Gemeenteplein in de aanvraag beperkt tot 35 parkeerplaatsen, hetgeen beduidend minder is dan de huidige situatie. Ook langsheen bv. de Jan Mulsstraat wordt het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk gereduceerd.

In zoverre zou worden opgeworpen dat een mobiliteitsplan geen toetsingsgrond zou kunnen vormen voor vergunningsaanvragen (artikel 7 § 4 decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid), dient opgemerkt te worden dat de circulatie en parkeermogelijkheden die thans in de aanvraag worden voorzien, nog dienen vastgelegd te worden in een politiereglement. In zoverre de wegenis valt onder het statuut van een buurtweg dienen artikelen 27 en 28 van de wet op de buurtwegen te worden gevolgd. Buitendien dient de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen te nemen. Enz.

In het kader van al deze beslissingen is het richtinggevend gedeelte van het mobiliteitsplan bindend.

Finaal kan het gemeentebestuur van Grimbergen er derhalve niet om heen om het bestaande parkeeraanbod te handhaven. De realisatie van een circulatie- en parkeerplan impliceert immers een reglementair optreden in diverse beleidsdomeinen. Deze reglementen kunnen geen afbreuk doen aan het mobiliteitsplan, terwijl een stedenbouwkundige vergunning een individuele bestuurshandeling is die in overeenstemming dient te zijn met alle hogere reglementaire normen, die niet enkel beperkt zijn tot reglementaire handelingen die stedenbouwkundig van aard zijn.

6. Ruimtelijke afweging. – Er kan niet worden voorgehouden dat de aanvraag beantwoordt aan de goede ruimtelijke ordening.

Luidens artikel 1.1.4. VCRO is de ruimtelijke ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.

De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt luidens artikel 4.3.21. VCRO beoordeeld met inachtneming van o.m. het beginsel dat het aangevraagde beoordeeld wordt aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op o.m. de mobiliteitsimpact.

De aanvraag houdt geen rekening met de eigenheid van de handelsactiviteiten die worden uitgeoefend in de handelszaken omheen het openbaar domein dat onder de aanvraag valt. Het cliënteel van bezwaarindieners situeert zich in de regel niet enkel binnen de onmiddellijke omgeving, maar is ook afkomstig van omliggende gemeenten. Het is een volstrekte utopie te veronderstellen dat dit cliënteel de handelszaken te voet, met de fiets of per openbaar vervoer zal bezoeken. Het cliënteel komt, gelet op de afstand tot de betrokken handelszaken, per wagen.

Langsheen het Gemeenteplein, de Jan Mulsstraat, de Hendrik Drapsstraat, de Victor Soensstraat en de Wemmelsestraat wordt het aantal parkeerplaatsen veel te sterk gereduceerd.

Doordat het cliënteel telkens zeer specifiek één bepaalde handelszaak bezoekt, is het tevens een illusie te veronderstellen dat het voor één enkele aankoop zal parkeren op verderop gelegen parkeerruimte.

De problematiek wordt verder op de spits gedreven doordat bepaalde delen van het terrein van aanvraag 'verkeersluw' zullen worden gemaakt.

De facto zal het aangevraagde dus een zeer nefaste impact hebben voor de economische activiteit in de meest onmiddellijke omgeving van het aangevraagde. De handelszaken van mijn bezwaarindieners worden in hun voortbestaan bedreigd, met o.m. ook leegstand tot gevolg, hetgeen op zich weer een negatieve impact zal hebben op het straatbeeld, veiligheidsgevoel, enz.

De aanvraag voldoet qua mobiliteit geenszins aan de goede ruimtelijke ordening, en is geenszins gebaseerd op een doordachte en realistische afweging van de activiteiten die in en rond het terrein van aanvraag plaatsvinden.

**OM DEZE
EN ANDERE IN DE LOOP VAN DE PROCEDURE IN TE ROEPEN REDENEN,
Behage het de vergunningsbevoegde instantie,**

De vergunning te weigeren.

Met oprechte hoogachting,
Hillegem, 24-11-2016

Jürgen De Staercke
Advocaat

Inventaris :