

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 16 april 2019 met nummer RvVb-A-1819-0869
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0379-A

Verzoekende partijen	1. de heer Jan VERHASSELT 2. mevrouw Gisèle ROTTIERS 3. de heer Daniël GOETHALS vertegenwoordigd door advocaat Kris LENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2800 Mechelen, Grote Nieuwedijkstraat 417
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkommende partij	de nv LGV PROJECTONTWIKKELING vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Katrien VERGAUWEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 20 februari 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 30 november 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen van 14 juli 2017 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend overeenkomstig de in beroep neergelegde plannen en onder voorwaarden op de percelen gelegen te 2800 Mechelen, Maalderijstraatje 8/Onze-Lieve-Vrouwestraat 5, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, nummers 386E, 367S, 381D, 378R, 385D, 406D, 383C, 382K, 382L en 367T.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient geen antwoordnota maar wel het administratief dossier in. De tussenkommende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een toelichtende nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 19 maart 2019.

Advocaat Evert VERVAET *loco* advocaat Kris LENS voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Yves LOIX voert het woord voor de tussenkomenende partij.

De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. TUSSENKOMST

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 27 april 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 14 augustus 2018 toe in de debatten.

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

IV. FEITEN

De tussenkomenende partij dient op 22 februari 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Mechelen een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “*de bouw van 32 appartementen, een ondergrondse parkeergarage, commerciële ruimte*” op de percelen gelegen te 2800 Mechelen, Maalderijstraatje 8/Onze-Lieve-Vrouwestraat 5.

Het project beoogt het slopen van de bestaande bebouwing, waaronder 38 garages, waarna op het betrokken terrein drie bouwblokken worden opgericht met daartussen een publieke ruimte. De ondergrondse parking omvat twee verdiepingen. De toegang tot de 81 ondergrondse parkeerplaatsen wordt voorzien via het Maalderijstraatje. De publieke ruimte is bedoeld om te worden overgedragen aan het openbaar domein.

De eerste en tweede verzoekende partijen wonen ongeveer ter hoogte van de inrit van de voorziene ondergrondse garage. De derde verzoekende partij woont vlakbij het Maalderijstraatje.

De gemeenteraad van de stad Mechelen neemt op 27 juni 2017 twee besluiten. Enerzijds wordt in toepassing van artikel 4.2.25 VCRO de zaak van de wegen in het nieuw publiek domein goedgekeurd. Anderzijds wordt het rooilijn- en innemingsplan Maalderijhof, voor de realisatie van een ontsluitingsweg naar het te ontwikkelen woongebied, vastgesteld.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Mechelen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 5 augustus 1976, in een gebied met culturele, historische en esthetische waarde.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 3 april 2017 tot en met 2 mei 2017, dient de derde verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 14 juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de tussenkomenende partij.

Tegen die beslissing tekenen de verzoekende partijen op 23 augustus 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in een eerste verslag van 19 oktober 2017 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt onder meer dat de aanvraag voorziet in teveel parkeerplaatsen in verhouding tot het project en oordeelt dat de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage een vlotte en veilige verkeersafwikkeling zal verhinderen. De overwegingen dienaangaande luiden als volgt:

“ ...

De aanvraag voorziet teveel parkeerplaatsen in verhouding tot het project.

De stedelijke verordening voorziet een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woongelegenheden + een bijkomende parkeerplaats per autodelen (= 42 + 1).

Bovenop deze 43 verplicht te realiseren parkeerplaatsen voorziet de aanvraag 38 parkeerplaatsen, dit ter compensatie van de 38 te slopen garageboxen.

De 81 parkeerplaatsen zullen ontsluiten via het Maalderijstraatje en vervolgens de Zoutwerf. Beide behoren tot een autoluwe gebied waar er tussen 11 u en 18u geen autoverkeer is toegelaten, met uitzondering van bestemmingsverkeer naar de parkeerplaatsen in deze zone.

Het standpunt van het schepencollege dat deze 38 extra parkeerplaatsen aanvaardbaar zijn, kan niet worden bijgetreden:

- Het aanvraagdossier onderbouwt op geen enkele manier dat de 38 garageboxen wel degelijk als parkeerplaats worden gebruikt ten behoeve van buurtbewoners en een compensatie dus wel degelijk noodzakelijk is.*
- Het realiseren van extra parkeerplaatsen staat haaks op de ambitie om binnensteden niet alleen autoluwer maar ook autovrijer te maken, en om er minder gemotoriseerd verkeer aan te trekken.*
- Door het realiseren van 38 extra parkeerplaatsen, bovenop de 43 vereiste parkeerplaatsen (= in functie van de 32 nieuwe woongelegenheden), zal het aantal verkeersbewegingen meer dan verdubbelen ten opzichte van de bestaande situatie. Dit is moeilijk verzoenbaar met het concept van een 'autoluwe' straat, waar het de bedoeling is om tussen 11u en 18u zo weinig mogelijk gemotoriseerd verkeer toe te laten.*
- Het klopt dat bestemmingsverkeer is toegelaten in een autoluwe wijk, maar dit kan geen vrijgeleide zijn om steeds meer bestemmingsverkeer aan te trekken en parkeerplaatsen voor buurtbewoners te realiseren. Net door het aantal parkeerplaatsen op een doordachte manier af te bouwen, kan men het aantal bestemmingsverkeersbewegingen doen afnemen en het autoluwe karakter van het Maalderijstraatje bestendigen.*
- Met openbare vervoersmodi op wandel- en fietsafstand van het project is het verantwoord om hier een minimum aantal parkeerplaatsen op te leggen in plaats van in te zetten op een parkeermaksimalisatie.*
- Hoe kan de parkeerdruk in een binnenstad op lange termijn afnemen, wanneer stadsontwikkelingsprojecten niet inspelen op alternatieve vervoersmogelijkheden?*

Ook het standpunt van het schepencollege dat het aantal zoekverkeersbewegingen zal afnemen, kan niet worden bijgetreden. Ook nu is er immers een aanbod van 38 parkeerplaatsen op de site, waar buurtbewoners hun auto kunnen stallen.

Uit de door het schepencollege opgelegde vergunningsvoorwaarden kan tenslotte worden afgeleid dat er sprake is van een “overcapaciteit aan stalplaatsen voor wagens”, zodat een aantal plaatsen in aanmerking komt om te worden vervangen door fietsstalplaatsen:

“De afmetingen van de standplaatsen voor fietsen dienen minimum 2m lang en 0,70m breed te worden ingericht. Ook de inrijbreedte en toegankelijkheid van de fietsenstallingen dient voldoende ruim te worden ingericht. De deur naar de fietsenstalling dient voldoende breed te worden voorzien zodat het manoeuvreren met de fiets makkelijk kan gebeuren. De aantallen op het plan komen niet overeen met de nota (96). De norm van de verordening voor fietsenstallingen dient te worden voorzien. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. Gezien de overcapaciteit aan stalplaatsen voor wagens, kunnen desgevallend een of meerdere plaatsen voor wagens worden vervangen in functie van het stallen voor fietsen.”

De in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage zal een vlotte en veilige verkeersafwikkeling verhinderen.

Bovendien is de ontworpen in- en uitrit allesbehalve geschikt om een parkeergarage van deze omvang (81 parkeerplaatsen) te ontsluiten.

De in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage bevindt zich in het Maalderijstraatje, waar de plaatselijke breedte van het openbaar domein naar schatting slechts 3,55m bedraagt.

Reeds in een eerder dossier in het Maalderijstraatje (PSTV-2014-0722, zie historiek) oordeelde de deputatie dat de plaatselijke breedte van 4,8m ontoereikend is om vlot in- en uit een parking met een capaciteit van 36 parkeerplaatsen te kunnen rijden.

Ook nu is het niet onredelijk om te oordelen dat een plaatselijke breedte van 3,55m niet geschikt is om vlot in en uit de parkeergarage te rijden met een gemiddelde hedendaagse auto, laat staan om de verkeersbewegingen van en naar een parkeergarage van deze omvang op te vangen. In het Maalderijstraatje geldt immers dubbelrichtingsverkeer, zodat er zich dus situaties kunnen voorzien waarbij 2 autovoertuigen elkaar ter hoogte van de in- en uitrit zullen moeten kruisen.

De plaatselijke breedte van 3,55m maakt het echter niet mogelijk dat 2 autovoertuigen elkaar vlot en veilig kunnen kruisen, zelfs wanneer er geen andere verkeersdeelnemers (voetgangers of fietsers) in de buurt zijn.

De ontworpen in- en uitrit biedt hierop geen antwoord, want er wordt geen uitwijkmogelijkheid voorzien. Dit betekent dat uitwijkmanoeuvres volledig op het openbaar domein zullen moeten plaatsvinden.

Hierbij moet worden benadrukt dat eventueel beschikbare manoeuvreer- en circulatieruimte op de site aan de overzijde van het Maalderijstraatje niet mag worden meegerekend om de verkeersafwikkeling van voorliggende aanvraag te verantwoorden.

Deze ruimte bevindt zich immers niet op het openbaar domein. Onderstaande foto (bron: Google d.d. 2014) toont het segment van het Maalderijstraatje ter hoogte van de aanvraag.

De rode pijl geeft aan waar de toekomstige in- en uitrit zal komen, meer bepaald naast een hoogspanningscabine van Eandis. De rode pijl markeert eveneens de breedte van het openbaar domein, dat hier samenvalt met de grijze kasseien en slechts 3,55m breed is.

De overige klinkerverharding aan de linkerzijde bevindt zich niet op het openbaar domein, maar hoort integraal bij de bestaande, private projecten aan de linkerzijde.

Uit recente foto's van de beroepende partijen blijkt bovendien dat deze private klinkerverharding van het openbaar domein wordt gescheiden door middel van parkeerbeugels.

...

Gelet op het bovenstaande moet wel degelijk worden geoordeeld dat het Maalderijstraatje ter hoogte van de aanvraag niet breed genoeg is om een parkeergarage van deze omvang te ontsluiten.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de bestaande ondergrondse parkeergarage, die op bovenstaande foto kan worden waargenomen, wél voldoende manoeuvreer- en circulatieruimte voorziet op het eigen terrein.

Dat de inplanting van de volumes aan de straatzijde is afgestemd op de plaatselijke context hoeft uiteraard niet te betekenen dat ook de in- en uitrit pal aan de straat moet worden voorzien.

Vanuit deze invalshoek lijkt het een gemiste kans dat de publieke ruimte tussen de nieuwe blokken (A, B en C) niet wordt gecombineerd met een ruimere in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage. Op deze manier zouden in- en uitrijdende voertuigen wél over voldoende manoeuvreer- en circulatieruimte beschikken en conflicten (kruisende voertuigen) wél op het eigen terrein kunnen worden opgevangen. In een autoluwe wijk is het aanvaardbaar om gemotoriseerd bestemmingsverkeer toe te laten in het binnengebied.

Conclusie

Het is wenselijk om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en te beperken tot de reële parkeerbehoefte van het project. Er moet ook meer ruimte worden voorzien voor fietsstalplaatsen, dit om te kunnen voldoen aan de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Het is bovendien aangewezen om de minder omvangrijke parkeergarage te combineren met een aangepaste manoeuvreer- en circulatieruimte op het eigen terrein. De voorgestelde in- en uitrit is niet geschikt om het project op een duurzame wijze te ontsluiten. De site van de aanvraag is voldoende ruim om kwalitatieve publieke ruimte te combineren met een kwalitatieve in- en uitrit.

...

Tijdens de beroepsprocedure worden er door de tussenkomende partij en één der beroepsindieners aanvullende nota's ingediend. Ook worden nog aangepaste plannen neergelegd, een mobiliteitsstudie, een huurovereenkomst met betrekking tot de garages op het terrein en foto's van het Maalderijstraatje.

Na de hoorzitting van 24 oktober 2017 adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar nog onder meer als volgt in een aanvullend verslag van 16 november 2017:

“ ...

Een eerste planwijziging heeft betrekking op de fietsenstalling. Alle fietsstallingen (96 in totaal) worden in kleur aangeduid en afzonderlijk genummerd. Ook hun lengte en breedte (telkens 2m x 0,70m) word afzonderlijk gespecificeerd.

Een tweede planwijziging heeft betrekking op de gelijkvloerse in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage.

Zo voorzien de aangepaste plannen een wachtzone voor uitrijdende auto's. Deze wachtzone zal volgens de aanvraag worden gebruikt in combinatie met een detectiesysteem (bijvoorbeeld in de garage d.m.v. inductielussen en aan de straat d.m.v. voertuigdetectiesensoren). Een concrete uitwerking van het detectiesysteem wordt niet voorzien.

Hierdoor zouden volgens de aanvrager mogelijke conflicten van kruisende auto's in het smalste gedeelte van de straat (smaller dan de vooropgestelde 4,30m) en ter hoogte van de in- en uitrit vermeden worden. Aan de buitenzijde van het gebouw wordt er detectie voorzien die aangeeft of er één (of meerdere) auto's in de detectiezone van +/- 14 meter voor de afrit aanwezig zijn. Door deze zone zodanig breed te nemen, worden alle voertuigbewegingen in de smalle zone van de straat ingecalculeerd waardoor in deze zone geen kruisende voertuigbewegingen kunnen voorkomen. Indien er zich auto's in de detectiezone bevinden, blijft het licht onder aan de afrit rood zodat, na bovengronds groen licht, de auto's in de straat in de parking kunnen rijden. Indien er geen auto's gedetecteerd worden, springt het ondergrondse licht op groen en kunnen de auto's in de maalderijstraat de parking in rijden. Indien er een auto gedetecteerd wordt bij het oprijden van de oprit. Dan kan de auto wachten in de bovengrondse wachtzone (gele auto). Inrijdende en passerende auto's krijgen op deze wijze steeds voorrang op uitrijdende auto's die dienen te wachten om uit de garage te rijden tot de andere auto's uit de zone zijn verdwenen.

Een derde planwijziging heeft betrekking op het publiek plein, waar de aanvrager voorstelt om rampaaltjes te voorzien ter hoogte van het Maalderijstraatje.

2.2 Het voorstel van de aanvrager en de neergelegde stukken wijzigen het ongunstig standpunt niet.

Allereerst wijzigen de aangepaste plannen niets aan het aantal parkeerplaatsen. Er wordt dan ook niet tegemoet gekomen aan de opmerking dat het project teveel parkeerplaatsen voorziet in verhouding tot het project, wat niet verzoenbaar is met het autoluwe karakter van de zone. Het is wenselijk om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en te beperken tot de reële parkeerbehoefte van het project.

Vervolgens blijkt uit de namens de aanvrager neergelegde huurovereenkomst dat minder dan de helft van de huurders in de onmiddellijke omgeving van het project of in het autoluwe gebied wonen. Dit staat haaks op de doelstelling om in een autoluwe wijk enkel bestemmingsverkeer toe te laten.

Ten derde verhelpt een interne wachtzone niet dat het Maalderijstraatje ter hoogte van de aanvraag gewoonweg niet breed genoeg is om een parkeergarage van deze omvang te ontsluiten. Het Maalderijstraatje is ter hoogte van de in- en uitrit slechts 3,55m breed, terwijl de aanvrager zelf aangeeft dat de minimaal vereiste straatbreedte 4,3m bedraagt indien 2 voertuigen elkaar op een veilige manier kunnen kruisen. De plaatselijke breedte van 3,55m maakt het onmogelijk voor auto's om elkaar te kruisen, en zelfs detectiesysteem kan niet

verhelpen dat auto's elkaar hier zullen moeten kruisen. De combinatie van een interne wachtzone en een detectiesysteem kan immers niet anticiperen op het bestaande bestemmingsverkeer in dit segment van het Maalderijstraatje, waar reeds verkeer aan- en afrijdt naar de bestaande parkeergarages. Of worden de bewegingen van en naar de parkeergarages ook opgevangen door en afhankelijk van het detectiesysteem? Zal een detectiezone van 14m voldoende zijn om de conflicten tussen verkeersbewegingen van en naar 81 nieuwe parkeerplaatsen enerzijds en verkeersbewegingen van en naar de bestaande parkeergarages anderzijds te verzoenen?

Ten vierde is het onduidelijk hoe het detectiesysteem zal worden vormgegeven. Zo bevindt de aangeduide detectiezone zich buiten de projectzone, is het onduidelijk hoe hij hier sensoren kan aanleggen, en om welke sensoren het gaat.

Ten vijfde is de gelijkvloerse (bovengrondse) wachtzone slechts 4,90m lang, en wordt deze voorzien pal voor de ingang van de lift. Door de beperkte beschikbare ruimte is het voor uitrijdende voertuigen zeer moeilijk om vanop de hellende in- en uitrit vlot in en uit de wachtzone te manoeuvreren (quasi hetzelfde manoeuvre als bij 'langsparkeren'). Bovendien zullen zowel manoeuvrerende auto's als wachtende auto's een vlotte doorgang naar de lift verhinderen. Het is bovendien onduidelijk hoe een bovengrondse wachtzone voor 1 auto volstaat om milderend te werken indien er 2 of meerdere auto's tegelijk de ondergrondse parkeergarage wensen te verlaten en er een auto wordt gedetecteerd. Bij een parkeergarage van deze omvang is het niet ondenkbaar dat een dergelijke situatie zich voordoet.

Het is tenslotte onduidelijk waarom de aangepaste plannen rampaaltjes voorzien tussen het publiek plein en het Maalderijstraatje. Hoe zullen verhuishagens, vuilniswagens en hulpdiensten het projectgebied kunnen betreden en verlaten, wanneer zij onvoldoende manoeuvreer- en circulatieruimte hebben op het terrein van de aanvraag? Het Maalderijstraat is ter hoogte van de aanvraag 3m breed, wat onvoldoende is voor een keerbeweging voor de gemiddelde auto, laat staan voor grotere voertuigen.

2.3 Conclusie

De wijzigingen en neergelegde stukken komen niet tegemoet aan de wenselijkheid om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en te beperken tot de reële parkeerbehoefte van het project.

De voorgestelde in- en uitrit is nog steeds niet geschikt om een project van deze omvang op een duurzame wijze te ontsluiten. De site van de aanvraag is voldoende ruim om kwalitatieve publieke ruimte te combineren met een kwalitatieve in- en uitrit.

...

De verwerende partij beslist op 30 november 2017 om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen overeenkomstig de in beroep neergelegde plannen onder voorwaarden en onder de voorwaarden opgenomen in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 14 juli 2017. De mobiliteit wordt als volgt beoordeeld:

“...

Mobiliteit

De aanvraag werd zeer uitvoerig voorbesproken met de stad Mechelen en hun diensten, voornamelijk met de stedelijke dienst mobiliteit, gelet op de autoluwe zone rond het perceel

van de aanvraag. Dit blijkt duidelijk uit de historiek van het dossier, die in de bestreden beslissing wordt geschetst.

In het dossier worden 81 gevraagde parkeerplaatsen voor wagens aangegeven. Slechts 43 parkeerplaatsen hiervan zijn nieuw. 38 parkeerplaatsen zijn nu reeds aanwezig op de percelen van de aanvraag, deze worden afgebroken en mee ondergronds in het project opgenomen. Het is aldus niet zo dat huidige aanvraag sterk zou afwijken van de Mechelse bouwverordening, er worden effectief maar 42 plaatsen voorbehouden voor de nieuwe woongelegenheden, wat overeenstemt met de norm van 1,3 plaatsen per woongelegenheden. Van de 81 parkeerplaatsen zijn er 5 plaatsen voor mindervaliden, en 1 autodeelplaats.

Overeenkomstig de parkeernorm voor woonprojecten in de binnenstad van Mechelen dient het project te beantwoorden aan de norm van 42 autostaanplaatsen voor de 32 woningen (norm van 1,3 plaatsen voor bewoners + bezoekers).

Het project haalt deze norm, en het is aannemelijk om bijkomende plaatsen te voorzien om de huidige parkeerplaatsen, met name de 38 bestaande garageboxen en parkeerplaatsen in het binnengebied, in het nieuwe project te compenseren. De contracten voor deze 38 parkeerplaatsen werden namens de aanvrager neergelegd tijdens de beroepsprocedure.

Het extra aantal voorziene plaatsen kan bovendien mee worden verantwoord vanuit de hoge parkeerdruk die de buurt kenmerkt en de opportuniteiten die het project met zich meebrengt. Bij kleinere nieuwbouwprojecten of verbouwingen is het immers vaak niet mogelijk om het gewenste aantal parkeerplaatsen te voorzien op het eigen terrein, met name in de binnenstad, die reeds van oudsher een dense woondichtheid kent. De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening vraagt om de parkeerbehoefte op te vangen op het terrein of binnen een straal van maximaal 100 meter waar het een woonproject betreft. Daarom is het verdedigbaar om bij grotere bouwprojecten een zekere overmaat aan parkeerplaatsen te voorzien, om de parkeernood van buurtbewoners mee te dragen. De expertise van de stedelijk dienst Mobiliteit oordeelt dat het voorzien van de extra parkeerplaatsen (ten opzichte van de parkeernorm van 1,3 per wooneenheid, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige verordening) op deze locatie voor de buurt een meerwaarde betekent. Dit aanbod aan parkeerplaatsen biedt namelijk mogelijkheden om de parkeerdruk in de omgeving te verlichten, zonder dat de draagkracht van de straten naar verkeersintensiteiten worden overschreden. Het zoekverkeer door bewoners in de omgeving zal worden beperkt.

Voorwaarde is uiteraard wel dat het geen rotatieparking mag worden, waar dit ook niet- als dusdanig voorzien is of gevraagd wordt in het aanvraagdossier. De Zoutwerf is in het project autoluwe binnenstad opgenomen als 'woonzone'. Bewoners hebben de mogelijkheid om deze autoluwe zone in te rijden, dit is niet strijdig met het principe van de autoluwe binnenstad. De extra parkeerplaatsen zullen enkel bewoners uit de nabije omgeving van het project aantrekken, en geen bijkomende verkeersbewegingen aantrekken. Het zoekverkeer door bewoners in de omgeving zal worden beperkt.

De stad Mechelen heeft met betrekking tot het autoluw maken van haar binnenstad, een reglement opgemaakt dat de regeling en bereikbaarheid van deze zones inhoudt. Met dit reglement wordt getracht om doorgaand verkeer te vermijden en in totaal gemotoriseerd verkeer in de binnenstad met 20% te verminderen. In de aangeduide zones, waaronder de percelen van de aanvraag, wordt wel verkeer toegelaten door aangeduide categorieën van personen die een vergunning daartoe kunnen verkrijgen. De huurders van de bestaande

garages, zijnde bewoners en handelaars van handelszaken uit de onmiddellijke omgeving, zijn op basis van het reglement aangeduid als personen die voor deze vergunning in aanmerking komen. Momenteel zijn de boxen via de Onze-Lieve-Vrouwe-sstraat ontsloten waardoor ze nu niet onder deze regels vallen. Bij de ontsluiting via Zoutwerf zal dit wel het geval zijn, waarbij betreffend reglement een duidelijke garantie geeft voor uitsluitend bestemmingsverkeer, gelet op het vergunningensysteem. Het betreft aldus duidelijk enkel bestemmingsverkeer. Het behoud van deze garages is dan ook in overeenstemming met de doelstelling van het autoluwe gebied binnen het reglement van de stad.

Doordat de ontsluiting van de parking via het Maalderijstraatje gebeurt, blijft de Onze-Lieve-Vrouwestraat (als straat in het kernwinkelgebied) gevrijwaard van bewonersverkeer. De Onze-Lieve-Vrouwestraat is een commerciële as, waar de voetgangers centraal staan en waar bijkomend bewonersverkeer niet gewenst is.

Zoals blijkt uit de opgemaakte mobiliteitstoets zal het project enkel voorzien in beperkte bijkomende autobewegingen (afkomstig van de 32 appartementen). Gelet op het feit dat dit enkel bestemmingsverkeer betreft, is de intensiteit ervan laag en aanvaardbaar in deze omgeving. Met bestemmingsverkeer zijn er enkel bewegingen 's ochtends en 's avonds en niet de hele dag door, zoals het geval zou zijn wanneer de parking een rotatieparking zou zijn voor bezoekers van de winkellassen. De parkeerplaatsen worden gekoppeld aan de appartementen, de reeds bestaande garageboxen blijven verhuurd aan mensen uit de buurt die in deze omgeving ook enkel verplaatsingen maken in de zin van louter bestemmingsverkeer. De omliggende straten zullen niet zwaar belast worden met het bijkomende verkeer van de appartementen. Ook in- en uitrijden van de ondergrondse parking kan vlot gebeuren, zoals hieronder zal worden omschreven.

Ter hoogte van het project heeft het Maalderijstraatje een relatief beperkte breedte. Namens de aanvrager werd een opmetingsplan (stuk bij nota d.d. 29 november 2017) bijgebracht, waarop de exacte straatbreedte ter hoogte van de nieuwe in- en uitrit wordt weergegeven: minimaal 3,49m en maximaal 3,79m. De toegang tot de ondergrondse parking staat haaks op de straat. Gelet op de beperkte breedte van de straat, wordt de toegangsweg naar de parking breder voorzien zodat inrijden mogelijk wordt gemaakt. De draaicirkel hiervoor staat duidelijk aangeduid op de plannen.

In de mobiliteitstoets is aangehaald dat de breedte van het Maalderijstraatje ter hoogte van de inrit van de parking geen struikelblok zal zijn. In combinatie met het detectie- en signalisatieprogramma (zie hieronder) voor wagens om conflicten te vermijden tijdens in- en uitrijden én met de bredere toegang voor de parking, is de parking en het project eenvoudig toegankelijk. De in- en uitrit zal ook geen conflicten opleveren met de aanwezige parkings aangezien de in- en uitrit van dit project dieper in het Maalderijstraatje is gelegen.

Tijdens de hoorzitting werden namens de vergunningsaanvrager aangepaste plannen (versie d.d. 24 oktober 2017) voorzien. De aanpassingen hebben betrekking op 4 plannen, meer bepaald de plannen met plannummer BA-MA-001, BA-RU-100, BA-RU-091 en BA-RU-092. De overige plannen blijven ongewijzigd.

Eén van de planwijzigingen heeft betrekking op de gelijkvloerse in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage. De aangepaste plannen voorzien een wachtzone voor uitrijdende auto's. De wachtzone wordt niet pal voor de lift voorzien, maar houdt een afstand van 2,17m. Deze wachtzone zal worden gebruikt in combinatie met een detectiesysteem. Hierdoor worden mogelijke conflicten van kruisende auto's in het smalste gedeelte van de straat (smaller dan de vooropgestelde 4,30m) en ter hoogte van de in- en uitrit vermeden.

Aan de buitenzijde van het gebouw wordt er detectie voorzien die aangeeft of er één (of meerdere) auto's in de detectiezone van +/- 14 meter voor de afrit aanwezig zijn. Door deze zone zodanig breed te nemen, worden alle voertuigbewegingen in de smalle zone van de straat ingecalculeerd waardoor in deze zone geen kruisende voertuigbewegingen kunnen voorkomen. Indien er zich auto's in de detectiezone bevinden, blijft het licht onder aan de afrit rood zodat, na bovengronds groen licht, de auto's in de straat in de parking kunnen rijden. Indien er geen auto's gedetecteerd worden, springt het ondergrondse licht op groen en kunnen de auto's in de maalterijstraat de parking in rijden. Indien er een auto gedetecteerd wordt bij het oprijden van de oprit. Dan kan de auto wachten in de bovengrondse wachtzone (gele auto). Inrijdende en passerende auto's krijgen op deze wijze steeds voorrang op uitrijdende auto's die dienen te wachten om uit de garage te rijden tot de andere auto's uit de zone zijn verdwenen.

Het detectiesysteem zorgt er dus voor dat auto's elkaar niet dienen te kruisen op deze locatie. Auto's die komen aanrijden worden reeds hiervoor tegengehouden, auto's die de parking wensen te verlaten terwijl een inrijdende wagen reeds in de bovengrondse detectiezone is, worden ondergronds reeds tegengehouden in de detectiezone aldaar. In het uiterst uitzonderlijk geval er toch 2 wagens zich gelijktijdig in de detectiezone zouden bevinden, is voorzien in de wachtzone naast de in- en uitrit.

Uit de aangepaste plannen blijkt dat de wachtzone voor auto's veilig kan gecombineerd worden met een wachtzone voor fietsers en voetgangers. De afstand van 2,17m tussen de lift en de wachtzone voor auto's zorgt mee voor het gebruiksvriendelijk karakter van de wachtzone, die wel degelijk inrijdbaar is. De wachtzone werd mee getekend tot aan de grens van het voorziene gebouw en heeft een diepte van 4,90 meter. Indien gemeten wordt tot aan de perceelsgrens, bedraagt de diepte 5 meter. In het vademecum duurzaam parkeerbeleid 'Deel 7 ontwerprichtlijnen en parkeersystemen' uitgegeven door de Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken art 1.2.3 wordt gesteld dat bij 'een geïsoleerd parkeervak met ongehinderde vrije ruimte aan voor-of achterzijde een lengte van 5 meter volstaat. Hieraan voldoet de voorgestelde wachtzone auto's. Deze wachtzone is voorzien voor in het geval dat er tijdens het in of uitrijden van de parking een kruisende auto komt. Dit is uitzonderlijk. Aangezien de auto's één voor één de parking verlaten zal een scenario van meerdere auto's die de garage verlaten of inrijden zich niet voordoen.

De vrees van bezwaarindieners voor verkeerstoename in de buurt kan worden gerelativeerd op basis van onderzoek met betrekking tot verplaatsingsgedrag. Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer en beperkt in aantal. Een parkeergarage met plaatsen die verhuurd/verkocht worden aan de bewoners van het project of de buurt, creëert slechts een gering aantal verkeersbewegingen. Verkeersopstoppingen zullen eerder beperkt blijven, en bij een eventuele korte tijdelijke opstopping, zal het enkel bestemmingsverkeer betreffen. Een deel van de parking betreft ook compensatie van reeds bestaande garageboxen/parkeerplaatsen, waardoor deze niet voor extra verkeer zal zorgen. Volgens algemene richtcijfers en bestaand onderzoek naar verkeersgeneratie en de situatie in de omgeving, oordeelt de stedelijke dienst Mobiliteit dat de draagkracht van de omgeving door dit project niet overschreden zal worden. De aanvraag betreft geen vraag voor de aanleg van een nieuwe buurtparking, maar het gaat hier over parkeervoorzieningen voor de gevraagde ontwikkelingen zelf en ter compensatie van huidige, aanwezige parkeerplaatsen en garageboxen.

In het stedelijke beleidsplan (mobiliteitsplan, januari 2015) worden volgende elementen opgenomen inzake parkeren:

- *het off-street parkeren van bewoners dient gestimuleerd te worden;*
- *inzake parkeernormen stelt men dat parkeernormen, zowel voor fiets- als voor auto's opgenomen dienen te worden in de bouwverordening, maar ook dat het hierbij belangrijk is dat gemotiveerde afwijkingen kunnen worden toegestaan en waar mogelijk kan men een nieuwe opportuniteit gebruiken voor het opvangen van de parkeerbehoefte van naburige functies of om de parkeerdruk op bestaande wijken te laten afnemen.*

In het coalitieakkoord staan ook aspecten inzake het voorzien van parkeerplaatsen voor eigen projecten, rond het voorzien van buurtparkings, rond het creëren van een aangename omgeving voor bewoners in de binnenstad en het hiervoor voorzien van voldoende parkeerplaatsen, rond het actief zoeken naar alternatieven in wijken met een hoge parkeerdruk, rond een verdere afbouw van bovengronds parkeren in de binnenstad om meer voetgangersruimte en aantrekkelijke publieke ruimte te voorzien.

De ontsluiting en circulatie volgens het systeem van autoluwe binnenstad werden in overleg met de buurt besproken. Dit gegeven wijzigt niet fundamenteel. Zoals gezegd zal het extra aantal voertuigbewegingen slechts beperkt zijn en past dit binnen het karakter van woonbuurt. Op overlegmomenten met de buurt komt ook stevast de parkeerdruk voor bewoners in de omgeving ter sprake. Met het voorzien van enkele parkeerplaatsen extra, alsook met de compensatie van de parkeerplaatsen/garageboxen, probeert men hier maximaal op in te spelen, zonder de draagkracht van de omgeving te overschrijden.

Tijdens de hoorzitting werden namens de vergunningsaanvrager aangepaste plannen voorzien. Een tweede planaanpassing heeft betrekking op de fietsenstalling. Alle fietsstallingen (96 in totaal) worden in kleur aangeduid en afzonderlijk genummerd. Ook hun lengte en breedte (telkens 2m x 0,70m) word afzonderlijk gespecificeerd.

Een derde planwijziging heeft betrekking op het publiek plein, waar de aanvrager voorstelt om verwijderbare rampaaltjes te voorzien ter hoogte van het Maalderijstraatje. Deze paaltjes, die op verzoek gemakkelijk kunnen worden verwijderd in functie van noodzakelijke transporten (hulpdiensten, verhuis, vuilniswagens, ...), worden voorzien om foutparkeren en laden en lossen op het publieke plein tegen te gaan. Het binnengebied blijft wel degelijk bereikbaar voor hulpverlening e.d.

Het binnengebied zal dus niet toegankelijk zijn voor auto's, enkel voor nooddiensten en sporadisch verhuishagens. Deze kunnen wel degelijk op het perceel draaien, door de inhammen die voorzien zijn tussen de bouwblokken. Achterwaarts opnieuw naar de Zoutwerf rijden is aldus niet nodig. Dat de vuilophaling nu niet tot in het Maalderijstraatje gebeurt is logisch, op heden is er inderdaad geen mogelijkheid om te draaien, gelet op de bestaande bebouwing.

Overlast door emissie of geluid van wachtende wagens kan niet worden aangenomen om een vergunning te weigeren. Hierbij dient opgemerkt dat de aanvraag zich in het centrum van de stad Mechelen bevindt. Het effect van deze bijkomende 32 woongelegenheden en gekoppelde vervoersbewegingen is te aanschouwen als verwaarloosbaar ten opzichte van de omgeving. Minstens kan niet worden voorgehouden dat de effecten onaanvaardbaar zouden zijn in deze stedelijke omgeving.

Bovendien dient voorgehouden dat in deze zone enkel bestemmingsverkeer mogelijk is, gelet op het feit dat het een autoluwe zone is. De parkeerplaatsen kunnen niet als rotatieparking worden gebruikt, zoals ook expliciet opgelegd door het College van de stad

Mechelen. Het aantal verkeersbewegingen blijft om deze reden ook beperkt en zal er enkel 's morgens een geconcentreerde piek en 's avonds een gespreide verdeling van in- en uitrijden zijn, zoals blijkt uit de mobiliteitstoets. De voorziene parkeerplaatsen dienen enkel ter opvang van de bestaande garages en de nieuwe woongelegenheden. Het betreft hier enkel bestemmingsverkeer wat de intensiteit doet dalen.

...

Dat is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Tweede onderdeel van het tweede middel

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen voeren in het tweede middel de schending aan van de artikelen 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° en 4.7.23, §1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

Het tweede onderdeel van het tweede middel wordt uiteengezet onder de titel “*Relevante aspecten*” en bevat meerdere subtitels, waaronder “3.2.2.4 Mobiliteitsimpact”. De verzoekende partijen zetten daarin het volgende uiteen:

“ ...

Verzoekende partijen herinneren aan de bestaande toestand, gevormd door het binnengebied met een 38-tal garageboxen of parkeerplaatsen. Dit binnengebied wordt vandaag nog ontsloten via de Onze-Lieve-Vrouwestraat, en niet via het Maalderijstraatje. De onmiddellijke omgeving wordt gekenmerkt door autoluwe éénrichtingsstraten (met uitzondering van het Maalderijstraatje) waarvan het Maalderijstraatje als een doodlopende straat voor gemotoriseerd verkeer de exponent vormt.

...

De bovenstaande screencaps tonen aan dat het Maalderijstraatje, ondanks haar statuut als tweerichtingsstraat, sterk versmalt in de richting van de Onze-Lieve-Vrouwestraat en zelfs doodloopt voor gemotoriseerd verkeer, of minstens voor personen- of vrachtwagens, waardoor uit de feitelijke toestand op zich al volgt dat het Maalderijstraatje een verkeersluwe straat is voor louter woonbestemmingsverkeer en feitelijk, noch verkeerstechnisch is geschikt om een hogere trafiek te slikken, zeker op de plaats waar zij bijna haar nauwste punt bereikt, met name ter hoogte van de woningen van de eerste en tweede verzoekende partijen.

Intussen werd de onmiddellijke omgeving en de ruime omgeving al opgewaardeerd met de creatie van een aantal wooninbreidingsprojecten, zoals de residentie ‘De Zoutwerf’, de woningen van de eerste en tweede verzoekende partij recht tegenover de aanvraag en de residentie ‘De Lepelaar’ dewelke tot voor kort in de steigers stond na een

stedenbouwkundige vergunning, ook beslist door de Verwerende partij in haar zitting van 5 februari 2015 (stuk 11). Verzoekende partijen merken bij dit laatste project op dat de deputatie het aantal parkeerplaatsen fel had gereduceerd van 36 naar 17 parkeerplaatsen voor 11 woongelegenheden.

Ondanks dat de huidige aanvraag en ander project betreft, ziet de deputatie er blijkbaar totaal geen graten in om bijna het dubbel aantal parkeerplaatsen te voorzien dan dat vereist is ingevolge de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

Dit betekent dat de huidige aanvraag, bovenop het verplichte aantal van 43 parkeerplaats, nog eens 38 parkeerplaatsen extra voorziet ter compensatie van de 38 parkeerplaatsen die zullen verdwijnen. Verzoekende partijen kunnen de argumentatie van de PSA perfect volgen, aangezien de PSA de aanvraag ongunstig adviseerde mede door de overcapaciteit aan parkeerplaatsen.

De deputatie houdt echter vast aan haar standpunt, zonder enige mildering van het aantal parkeerplaatsen. Daardoor vergrijpt zij zich aan een kennelijk onredelijke beoordeling van het bijzonder relevant aspect 'mobiliteit'.

Ten eerste begaat de Verwerende partij een kapitale denkfout door aan te nemen dat op het vlak van de mobiliteit alleszins al 38 parkeerplaatsen worden gecompenseerd zodat het bijkomend aantal van 43 parkeerplaatsen 'verwaarloosbaar' is, nu dit wordt gekoppeld aan de appartementen.

De Verwerende partij verliest immers compleet uit het oog dat de huidige ontsluiting van de 38 garageboxen en –plaatsen vandaag enkel gebeurt via de Onze-Lieve-Vrouwestraat. Hieruit volgt dat er geen 43 bijkomende parkeerplaatsen worden ontsloten via het Maalderijstraatje, maar wel **83 parkeerplaatsen**, quasi het dubbele van wat de Onze-Lieve-Vrouwestraat, een merkkelijk geschiktere straat, vandaag krijgt te verteren aan voertuigbewegingen ingevolge het bestemmingsverkeer.

Verzoekende partijen verwijzen hiervoor naar hun beroepschrift en aanvullende nota's waar deze pertinente opmerking meermaals werd geformuleerd. Dit bezwaarpunt wordt nergens besproken of weerlegd door de Verwerende partij waardoor zij schromelijk tekort komt aan haar formele motiveringsplicht.

Ten tweede heeft de aanvrager de huurcontracten bijgebracht van de 38 bestaande garageboxen en parkeerplaatsen, waaruit de PSA heeft afgeleid dat verschillende boxen leegstaan of verhuurd worden aan andere personen dan bewoners uit de omgeving van de aanvraag, waardoor de compensatie van deze 38 plaatsen in realiteit meer ander verkeer dan woonbestemmingsverkeer zal lokken waardoor de overcapaciteit niet gerechtvaardigd is.

De Verwerende partij antwoordt hierop niet. Zij beperkt zich tot de loutere stelling dat er 'huurcontracten voor de 38 parkeerplaatsen worden bijgebracht' en sluit onmiddellijk kort tot de manifest incorrecte gevolgtrekking dat er enkel woonbestemmingsverkeer zal volgen. De terechte analyse van de PSA wordt straal genegeerd, minstens wordt zij nergens (op gemotiveerde wijze) beantwoord.

Ten derde tonen Verzoekende partijen aan dat zij met hun beroepschrift en aanvullende nota's meermaals hebben gewaarschuwd, niet enkel voor het verkeersluwe karakter, maar

ook voor de beperkte straatbreedte van het Maalderijstraatje ter hoogte van het project en in het bijzonder waar de in- en uitrit van de ondergrondse garage wordt voorzien.

Met verschillende fotoreportages werden verschillende verkeerssituaties geënceneerd om aan te tonen dat deze in- en uitrit materieel onmogelijk is zonder brokstukken of gehavende carrosserieën.

De PSA heeft dit onderbouwd discours mee opgepikt. Zij stelde immers vast dat het Maalderijstraatje met haar beperkte breedte van 3,55 m totaal ongeschikt is om een parkeergarage van deze omvang te ontsluiten. Het circuleren en manoeuvreren dient volledig op het openbaar domein te geschieden.

Verzoekende partijen verklaren dit nader aan de hand van de onderstaande screencap.

...

Ook het plan, bijgebracht door de aanvrager in het kader van de administratieve beroepsfase, duidt de beperkte straatbreedte aan ter hoogte van de toekomstige in- en uitrit (omgekeerd ter verduidelijking).

...

De in- en uitrit wordt haaks ingepland op het Maalderijstraatje wat het manoeuvreren extra bemoeilijkt.

Het komt bijzonder kennelijk onredelijk voor dat de Verwerende partij dit niet eens lijkt te beseffen en zich laat misleiden door de bijgebrachte plannen van de aanvrager. Nochtans had de PSA in haar aanvullend verslag van 16 november 2017 scherp geoordeeld dat de aangepaste plannen onmogelijk de levensgevaarlijke situatie zou wijzigen door plots te werken met een wachtzone en een detectiesysteem.

Hoewel Verzoekende partijen niet meer de mogelijkheid hebben gehad om nog te antwoorden op de aanvullende nota van 29 november 2017 van de aanvrager, slaagde de Verwerende partij er niet in om de manifeste onjuistheden in deze verklaringen en bijkomende plannen te doorprikken zoals de PSA wel had gedaan. Integendeel, neemt de Verwerende partij verschillende passages uit de nota van 29 november 2017 gewoon letterlijk over, hoe foutief ze ook mogen zijn. Als kennelijk onredelijke beoordeling kan dat tellen.

Verzoekende partijen visualiseren hieronder de detectie- en wachtzone, te voorzien voor de in- en uitrit van de ondergrondse garage. Aangezien men spreekt van ca. 14 m, wordt deze strook aangeduid op de onderstaande luchtfoto. Verzoekende partijen merken op dat zij hierover ook een aparte fotocollage hadden gemaakt bij hun aanvullende nota ter adstructie van hun administratief beroepschrift.

De onderstaande compositie toont aan dat de rij wachtende wagens zich zal vormen pal rechtover de huidige in- en uitrit van de residentie Zoutwerf (hetwelk volgens de PSA wel een adequate inrichting meekreeg). Bijgevolg zal dit één en ander blokkeren.

...

Uiteraard houdt een dergelijk detectiesysteem ook geen enkele rekening met de parkeerplaatsen voor de woningen van de Verzoekende partijen, waar er ook voertuigbewegingen kunnen plaatsvinden.

Dit is niet alles.

De Verwerende partij argumenteert eveneens dat er een interne wachtzone wordt voorzien net voor de toegang tot de lift, met een diepte van 4,90 m en op een afstand van de lift van 2,17 m. Dit toont opnieuw aan dat de Verwerende partij zelf geen enkele beoordeling heeft gemaakt van de aangepaste plannen maar enkel de motivatie van de aanvrager klakkeloos heeft overgenomen.

Op de plannen kan duidelijk afgelezen worden dat de 2,17 m niet eens gehaald wordt omdat men rekening moet houden met het uitstekend muureinde ter afscheiding van de manoeuvreerruimte voor fietsers met de hellende inrit.

Deze vaststelling klemmt des te meer aangezien de deputatie klakkeloos de stelling van de aanvrager overneemt dat deze wachtzone perfect berijdbaar is omdat het 'vademezum duurzaam parkeerbeleid' een geïsoleerd parkeervak kan volstaan met een ongehinderde vrije ruimte aan voor- of achterzijde van vijf meter lang volstaat. Deze vijf meter wordt nergens gehaald. Dit is al zeker niet het geval in de richting van de parkeergarage, want daar geeft de deputatie zelf al – verkeerdelijk – aan dat er een diepte is van 2,17 m, maar is ook onmogelijk in de richting van het Maalderijstraatje omdat het op dat punt op aantoonbare wijze maar 3,49 m breed is.

Bovendien kan uit datzelfde plan BA-RU-100 worden afgelezen dat de wachtzone, in paarse kleur, een breedte heeft van 2,00 m, waardoor de inrijbreedte wordt verengd tot 3,50 m. De aanvrager bracht zelf een mobiliteitsrapport bij waaruit blijkt dat een wagen voor het uitvoeren van een indraaiende beweging een grotere breedte nodig heeft dan 3,50 m waardoor de 'interne wachtzone' onbruikbaar wordt en ongetwijfeld voor brokken en opstoppingen zorgt.

...

Tot slot hernemen Verzoekende partijen hun uiteenzetting onder het aspect 'ruimtegebruik' met betrekking tot de toegang tot het binnengebied.

Doordat al het 'zwaar' verkeer nog dieper in het Maalderijstraatje wordt gestuurd zorgt dit voor een te grote verzwarende van de 'verkeersdrukte' in het Maalderijstraatje omdat deze straat absoluut onderbemeten is om een dergelijk 'zwaar vervoer' te kunnen slikken.

De onderstaande printscreen vanwege de webapplicatie Google Streetview toont aan hoe smal deze straat wel is. Deze screencap geeft ook de woningen van de eerste en de tweede verzoekende partij weer en is bijzonder actueel, gelet op de vermelde tijdsperiode juni 2017.

...

De mogelijke hinder en nadelen situeren zich op vele vlakken.

Ten eerste komt de in- en uitrit van de ondergrondse, twee lagen tellende, parkeergarage voor 81 auto's, horende bij het project Maalderijhof, recht tegenover de woningen te liggen. Het aanzienlijke aantal parkeerplaatsen zal een hoge trafiek aan auto's veroorzaken, terwijl het Maalderijstraatje vandaag een doodlopende straat is en blijft.

Bovendien wordt er verwacht dat men tot ter hoogte van de woningen van de eerste en tweede verzoekende partij twee wagens kunnen kruisen op een breedte van nog geen 3,50 meter om zo de ondergrondse parkeergarage te kunnen frequenteren.

Dit is geheel onmogelijk. De bovenstaande screencap toont aan dat er ter hoogte van de elektriciteitscabine, dus naast de in- en uitrit, twee private parkeerplaatsen liggen (waar de

geparkeerde BMW 1-serie staat) in eigendom van de eerste en tweede verzoekende partij. Ook de aanwezige beugels verraden het privaat domein van deze verzoekende partijen.

Verzoekende partijen hebben zelf een conflictsituatie geënceneerd die perfect aantoont dat de vergunde plannen onrealiseerbaar zijn. Deze compositie werd ook al als stavingstuk bij zittingsnota gevoegd en was de verwerende partij volledig bekend (stuk 6). De bereikbaarheid van het gehele project kan niet worden gegarandeerd.

...

Bijgevolg zal de geplande in- en uitrit, niet enkel door de frequentie, maar ook door de ongelukkige ligging, voor brokken, frustraties en vooral hinder zorgen. Manoeuvrerende wagens zullen het gebruik van de private parkeerplaatsen verstoren. Doordat ter hoogte van deze in- en uitrit het verkeer ongetwijfeld zal opstropen, zal dit ook de nodige geluids- en geuroverlast veroorzaken door loeiende- door het optrekken om de helling op te rijden – of stationair draaiende motoren van de wachtende wagens.

Volgens de goedgekeurde plannen zal de toegang tot het binnengebied tussen huisnummers 1 en 5 situeren. Ter hoogte van deze toegang worden er verwijderbare rampaaltjes geplaatst.

De PSA adviseerde in haar aanvullend verslag dat ondanks de plaatsing van deze verwijderbare rampaaltjes, de toegang tot dit binnengebied problematisch blijft voor hulpdiensten en huisvuilophaling omdat men wegens de beperkte breedte van het Maalderijstraatje onmogelijk kan manoeuvreren om het binnengebied in te rijden.

De deputatie motiveert haar beslissing allesbehalve afdoende wanneer zij haar motivatie beperkt tot de stelling dat deze voertuigen over voldoende manoeuvreerruimte beschikken in het binnengebied zelf. Daarbij antwoordt zij niet op de essentie van de wettigheidskritiek van de PSA.

Bovendien komt een dergelijke argumentatie kennelijk onredelijk voor doordat zij haaks staat op de feitelijke toestand. Verzoekers voegen hieronder een uittreksel uit Geopunt met een weergave van de reële straatbreedte ter hoogte van de toegang tot het binnengebied.

...

De onderstaande screencaps tonen de werkelijke breedte aan ter hoogte van de huisnummers 1 en 5.

...

De PSA heeft correct overwogen dat de keerbreedte te beperkt is voor een personenwagen, laat staan dat deze breedte afdoende zou zijn voor een verhuis- of vuilniswagen.

Dit betekent dat de Verwerende partij haar beslissing niet afdoende formeel heeft gemotiveerd. Bovendien blijkt uit de bovenstaande overwegingen dat de beoordeling eveneens kennelijk onredelijk is.

...”

De tussenkomende partij repliceert:

“...

70. De deputatie verantwoordt dus duidelijk waarom het veiliger en meer wenselijk is om bewonersparkings te ontsluiten via het Maalderijstraatje dan via de Onze-Lieve-Vrouwestraat. Dit is, in tegenstelling tot wat verzoekende partijen beweren, niet strijdig met

het principe van de autoluwe binnenstad, juist omdat het niet gaat om een rotatieparking maar om uitsluitend bewonersverkeer binnen een woonzone:

...

71. Verzoekende partijen beweren op basis van bestaande huurcontracten dat de compensatie van 38 plaatsen in realiteit meer ander verkeer dan woonbestemmingsverkeer zal veroorzaken. Echter, waar dit een mogelijkheid was voor parkeerplaatsen in de Onze-Lieve-Vrouwestraat, kan dit niet meer in het Maalderijstraatje. Het Maalderijstraatje valt, in tegenstelling tot de Onze-Lieve-Vrouwestraat wel onder het reglement dat een duidelijke garantie geeft op uitsluitend bestemmingsverkeer, gelet op het vergunningensysteem:

...

72. De deputatie biedt bovendien nog een bijkomende belangrijke reden waarom het extra aantal parkeerplaatsen ter hoogte van het Maalderijstraatje wenselijk is. Het legt uit hoe het zoekverkeer door bewoners in de omgeving zal worden beperkt, en de parkeernood van buurtbewoners van kleinere gebouwen mee kan worden opgevangen door middel van het optimaal benutten van de parkeerpotentieel van dit grotere project:

...

73. Voorts maken verzoekende partijen bezwaren omtrent de detectie- en wachtzone. Dit systeem zou volgens verzoekende partijen geen rekening houden met de parkeerplaatsen voor hun woningen. Bovendien zou een interne wachtzone worden voorzien "net voor de toegang tot de lift", met een diepte van 4,90m en op een afstand van de lift van 2,17m. Deze afstand van 2,17m zou niet gehaald worden wegens een uitstekend muureinde ter afscheiding van de manoeuvreerruimte voor fietsers met de hellende inrit. Ook de wachtzone van 5m zou nergens worden gehaald.

74. Deze argumentatie van de verzoekende partijen kan op geen enkel vlak worden gevolgd, en werd reeds duidelijk weerlegd in de aanvullende nota van 29 november 2017. De breedte van de straat ter hoogte van de inrit is 3m72 tot 3m49. Het detectiesysteem zoals voorzien op de reeds overgemaakte plannen zorgt er wel degelijk voor dat auto's elkaar niet dienen te kruisen op deze locatie. Auto's die komen aanrijden worden reeds hiervoor tegengehouden, auto's die de parking wensen te verlaten terwijl een inrijdende wagen reeds in de bovengrondse detectiezone is, worden ondergronds reeds tegengehouden in de detectiezone aldaar. In het uiterst uitzonderlijk geval er toch 2 wagens zich gelijktijdig in de detectiezone zouden bevinden, is voorzien in de wachtzone naast de in- en uitrit.

75. Vooreerst dient opgemerkt dat de wachtzone niet pal voor de lift is voorzien. Er is een afstand van 2,17 meter bewaard.

76. Deze afstand zorgt mee voor het gebruiksvriendelijk karakter van de wachtzone, die wel degelijk inrijdbaar is. De wachtzone werd mee getekend tot aan de grens van het voorziene gebouw en heeft aldus een diepte van 4,90 meter. Indien gemeten wordt tot aan de perceelsgrens, bedraagt de diepte 5 meter. In het vademecum duurzaam parkeerbeleid 'Deel 7 ontwerprichtlijnen en parkeersystemen' uitgegeven door de Vlaamse overheid, departement mobiliteit en openbare werken art 1.2.3 wordt gesteld dat bij 'een geïsoleerd parkeervak met ongehinderde vrije ruimte aan voor-of achterzijde een lengte van 5 meter volstaat. Hieraan voldoet de voorgestelde wachtzone auto's.

77. Deze wachtzone is voorzien voor in het geval dat er tijdens het in of uitrijden van de parking een kruisende auto komt. Dit is uitzonderlijk. Aangezien de auto's één voor één de parking verlaten zal het door de PSA voorgestelde scenario van meerdere auto's die de garage verlaten of inrijden zich niet voordoen.

78. Mogelijke conflicten worden aldus wel opgevangen door het voorziene detectiesysteem en worden vermeden. De deputatie schenkt ruime aandacht aan het al dan niet geschikte karakter van het detectiesysteem en komt op correcte wijze op dezelfde conclusie:

...

79. Wat betreft de rampaaltjes staat op de plannen aangegeven dat het verwijderbare rampaaltjes betreffen. Indien gewenst kunnen deze paaltjes dus weggenomen worden, ze werden enkel voorzien op vraag van de gemeentelijke dienst mobiliteit om foutparkeren te vermijden. Het binnengebied blijft duidelijk bereikbaar voor hulpverlening e.d. Ook dit wordt zeer duidelijk grondig en op redelijke wijze overwogen door de deputatie:

...

80. Tot slot wordt door verzoekende partijen beweerd dat deze parking voor overmatige geluids- en geur overlast “door loeiende – door het optrekken om de helling op te rijden – of stationair draaiende motoren van de wachtende wagens”. Echter, ook dit punt werd behandeld door de deputatie, die dit redelijkerwijze kon weerleggen aangezien het enkel gaat om bestemmingsverkeer en gezien de ligging van het project in het centrum van de stad Mechelen:

...

81. Uit voorgaande blijkt dat de motivatie van de deputatie aangaande mobiliteit voldoende grondig en duidelijk is. Ook dit onderdeel van het middel is ongegrond.”

De verzoekende partijen stellen in hun toelichtende nota nog dat de tussenkomende partij niet in de plaats van de verwerende de bestreden beslissing *post factum* kan motiveren. Alleszins zou niet ontkend kunnen worden dat het Maalderijstraatje niet over de vereiste draagkracht en capaciteit beschikt om een woonproject met 81 parkeerplaatsen te ontsluiten.

Beoordeling door de Raad

1.

De kritiek van de verzoekende partijen over de mobiliteitsimpact door het aangevraagde houdt verband met de goede ruimtelijke ordening.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om overeenkomstig artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij het de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij zijn beoordeling dient te betrekken en rekening dient te houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij wel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar beslissing is kunnen komen.

Bij het beoordelen van de wettigheid van een vergunningsbeslissing kan, ingevolge de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, enkel rekening gehouden worden met de redenen die omschreven zijn in de vergunningsbeslissing en derhalve niet met aanvullende argumentatie in latere procedurestukken.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt voor de overheid de verplichting in om haar beslissing zorgvuldig voor te bereiden en te steunen op een correcte feitenvinding.

Indien er in de loop van de administratieve beroepsprocedure een ernstige betwisting wordt gevoerd over een aspect van de aanvraag, kunnen er strengere eisen gesteld worden aan de verplichting tot formele motivering en zorgvuldigheid. Dit is des te meer het geval indien de verwerende partij over die betwisting tot een andersluidende conclusie komt dan de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en derhalve een niet-evidente beslissing neemt.

2.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat het aangevraagde een ondergrondse parking bevat voor auto's (81) en fietsen, uitgerust met een fietsenlift. De in- en uitrit van deze parking is gepland aan het Maalderijstraatje. Het Maalderijstraatje verbindt de Zoutwerf met de Onze-Lieve-Vrouwestraat en laat tweerichtingsverkeer toe, maar de versmalling in de richting van de Onze-Lieve-Vrouwestraat belet een ontsluiting voor voertuigen naar de Onze-Lieve-Vrouwestraat.

De in- en uitrit wordt haaks op het Maalderijstraatje voorzien. Volgens de gegevens bijgebracht door de tussenkommende partij tijdens de administratieve beroepsprocedure bedraagt de breedte van de straat tussen de 3,49 meter en 3,79 meter ter hoogte van de voorziene toegang. De tussenkommende partij diende tijdens de administratieve beroepsprocedure aanvullend ook nog een *"onderzoek mobiliteitsimpact"* in. Het bevat onder meer een grafische voorstelling van het in- en uitrijden in de ondergrondse garage. Volgens deze voorstelling is het in- en uitrijden mogelijk binnen de grenzen van het openbaar domein, maar zullen wagens moeten gebruik maken van de rijstrook in de tegenrichting. De getoonde situatieschetsen laten zien dat zowel bij het inrijden als het uitrijden de volledige breedte van de rijweg nodig is.

Uit de gegevens die blijken uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dient het Maalderijstraatje reeds als toegang tot twee bestaande parkeergarages. Het betreft parkeerruimten van appartementsgebouwen gelegen aan de Zoutwerf. Het verslag van de provinciale ambtenaar toont een foto van de toegang tot één van deze parkeerruimten. Deze toegang situeert zich aan de overzijde van de straat ten opzichte van de betrokken in- en uitrit en dichterbij de Zoutwerf. De toegang tot de andere parkeergarage situeert zich aan dezelfde zijde van de weg, nog dichterbij de Zoutwerf.

Tijdens het openbaar onderzoek worden meerdere bezwaren gemaakt over het overdreven aantal parkeerplaatsen en de wijze van ontsluiten via het Maalderijstraatje. De bezwaren worden door het college van burgemeester en schepenen ongegrond bevonden. Kort samengevat verantwoordt de parkeerdruk, volgens het college van burgemeester en schepenen, het voorzien van extra parkeerplaatsen op de geplande locatie onder de voorwaarde dat het geen rotatieparkeren wordt. Het college van burgemeester en schepenen stelt in zijn overwegingen wel dat het belangrijk is dat *"bij het toekomen aan het project, zichtbaar is of er al dan niet een wagen uit de ondergrondse parking wenst weg te rijden"*. Het college achtte een zichtbaar signaal belangrijk.

De beroepsgrievens van de verzoekende partijen over de ondergrondse parking worden in de bestreden beslissing als volgt samengevat:

"...

- *Het Maalderijstraatje kan een groot aantal autobewegingen niet aan en de in-/uitrit van de parking is verkeerd ingeplant.*
- *De Zoutwerf en het Maalderijstraatje zijn autoluwe straten. De aanleg van een ondergrondse parking voor 81 auto's zal een extra druk meebrengen voor het autoluwe gebied.*
- *Het aantal parkeerplaatsen staat niet in verhouding tot het aantal wooneenheden.*
- *De analogie met het project De Lepelaar:*

- *Beroepers wijzen op een ander, gelijkaardig, project in deze buurt: de Lepelaar (Zoutwerf 14- 15- 16 en Maalderijstraatje 2 te 2800 Mechelen). Aanvankelijke werd het dossier 2014/0426 goedgekeurd door de Stad Mechelen. Na het indienen van een beroepsakte met dossiernummer PSTV- 2014-0722 werd het dossier opnieuw bekeken.*
 - *De conflicten werden uiteindelijk grondig doordacht en volkomen terecht door de Bestendige Deputatie opgelost door het aanpassen van de plannen en het opleggen van voorwaarden, meer bepaald door het beperken van het aantal parkeerplaatsen tot 17.*
 - *Beroepers vinden dat het bouwdoossier van de Lepelaar, inclusief de gebruikte argumentatie van de bevoegde provinciale diensten, een belangrijk precedent schept voor onze autoluwe zone, alvast wat de reductie van het aantal parkeerplaatsen betreft.*
- ...

Tijdens de beroepsprocedure dient de tussenkomende partij aangepaste plannen in. Er wordt daarbij onder meer voorzien in een wachtzone voor uitrijdende auto's, die zou gebruikt worden in combinatie met een detectiesysteem van aankomende voertuigen. De detectiezone in het Maalderijstraatje bedraagt ongeveer 14 meter. Het kon de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet overtuigen tot een gunstig advies in het aanvullend verslag.

Uit het voorgaande blijkt niet alleen dat de ondergrondse parkeergarage zoals voorzien in het aangevraagde een ernstige discussie deed rijzen tijdens de vergunningsprocedure, maar tevens dat de plaatselijke gesteldheid verschillende maatregelen noodzaakt om het in- en uitrijden mogelijk te maken. Het voorzien van een toegang op die plaatsgesteldheid voor 81 parkeerplaatsen en 96 fietsenstallingen kan bijgevolg niet beschouwd worden als evident verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening. Naast de vaststelling dat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar ongunstig adviseerde, kunnen daarom ook om die reden grotere eisen gesteld worden aan de verplichting tot zorgvuldigheid en formele motivering indien geoordeeld wordt dat het project in aanmerking komt voor vergunning.

3.

De verzoekende partijen visualiseren het Maalderijstraatje dat, volgens hen, door de feitelijke toestand ervan (versmalling en doodlopend voor voertuigen) verkeersluw is en feitelijk en verkeerstechnisch ongeschikt om een hogere trafiek te dragen. Ze verwijzen naar de verleende vergunning voor de residentie 'De Lepelaar', gelegen op de hoek van de Zoutwerf en Maalderijstraatje, stellende dat de verwerende partij het aantal parkeerplaatsen in dit dossier van 36 reduceerde tot 17 voor 11 woongelegenheden. In de bestreden beslissing ziet de verwerende partij volgens de verzoekende partijen ten onrechte geen bezwaren in het feit dat voorzien wordt in bijna het dubbel aantal parkeerplaatsen dat vereist is volgens de stedelijke stedenbouwkundige verordening. Ze verwijten de verwerende partij enkel rekening te houden met 43 bijkomende parkeerplaatsen en niet met de 38 gecompenseerde parkeerplaatsen, die nochtans werden ontsloten via de Onze-Lieve-Vrouwestraat en ze verwijzen naar hun bezwaren daarover die in de bestreden beslissing onbeantwoord blijven.

Het wordt niet betwist dat de 38 garages die thans op het betrokken perceel aanwezig zijn, worden ontsloten via de Onze-Lieve-Vrouwestraat, hetgeen overigens ook blijkt uit de bestreden beslissing zoals de tussenkomende partij aangeeft. Het aangevraagde voorziet in een compensatie voor het slopen van deze garages, zodat de aanvraag naast de 43 parkeerplaatsen, die zijn vereist volgens de gemeentelijke verordening, nog 38 bijkomende parkeerplaatsen omvat. Zowel tijdens het openbaar onderzoek als in administratief beroep werden grieven aangevoerd over de ongeschiktheid van het Maalderijstraatje (smalle weg, doodlopend) om het groot aantal verkeersbewegingen die gepaard gaat met de aanvraag op te vangen.

Uit de overwegingen in de bestreden beslissing blijkt dat de gunstige beoordeling van het project door de verwerende partij onder meer steunt op feit dat het aangevraagde enkel *“beperkte bijkomende autobewegingen (afkomstig van 32 appartementen)”* tot gevolg heeft, dat dit enkel bestemmingsverkeer betreft en dat het in- en uitrijden van de ondergrondse parking *“vlot (kan) gebeuren”*. Er moet echter met de verzoekende partijen worden vastgesteld dat het aangevraagde tot gevolg heeft dat via het Maalderijstraatje 81 bijkomende parkeerplaatsen worden ontsloten en dat de vraag of, rekening houdend met de gesteldheid van deze straat, bijkomend (*“bestemmings”*)verkeer voor 81 auto's aanvaardbaar is naar goede ruimtelijke ordening, onbeantwoord blijft in de bestreden beslissing. De verwerende partij overweegt dat de expertise van de stedelijke dienst Mobiliteit oordeelt dat het voorzien van extra parkeerplaatsen *“op deze locatie voor de buurt”* een meerwaarde betekent. Ze herhaalt daarmee de beoordeling van de aanvraag door het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg. Het administratief dossier bevat echter geen dergelijk advies van deze dienst en het blijkt derhalve niet dat deze dienst rekening heeft gehouden met de concrete en specifieke kenmerken van de wegenis waarlangs de 81 parkeerplaatsen worden ontsloten.

Zoals reeds aangegeven steunt de verwerende partij haar gunstige beoordeling ook op het gegeven dat het in- en uitrijden *“vlot”* kan gebeuren, terwijl blijkt dat de aangepaste plannen die de tussenkomende partij heeft neergelegd tijdens de administratieve beroepsprocedure inhouden dat er moet voorzien worden in een wachtzone bij het uitrijden om kruisende voerbewegingen die ter plaatse niet mogelijk zijn, te vermijden en dat het inrijden in de wachtzone zelf, volgens de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, ook een manoeuvre als bij langsparkeren veronderstelt. Bovendien blijven in de bestreden beslissing over het in- en uitrijden verschillende vragen over de aangepaste plannen, die werden opgeworpen in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, open. In het verslag wordt gesteld dat een detectiesysteem niet kan anticiperen op het bestaande bestemmingsverkeer in dit segment van het Maalderijstraatje, waar reeds verkeer aan- en afrijdt naar de bestaande parkeergarages, minstens wordt dit in vraag gesteld. Bovendien wordt in vraag gesteld of een detectiezone van veertien meter zal volstaan om de conflicten tussen verkeersbewegingen van en naar 81 nieuwe parkeerplaatsen, enerzijds en verkeersbewegingen van en naar de bestaande parkeergarages, anderzijds, te verzoenen. De bestreden beslissing biedt daar geen antwoord op.

4.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Derde en vijfde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren in het derde middel de schending aan van de artikelen 4.7.21, §1 en 4.7.23, §1, eerste lid VCRO.

Ze zetten onder meer uiteen:

“..."

Met de bestreden beslissing wordt de stedenbouwkundige vergunning verleend overeenkomstig de in beroep bijgebrachte plannen (versie d.d. 24 oktober 2017 van de plannen BA-MA-001, BA-RU-100, BA-RU-091 en BA-RU-092) en onder de voorwaarden opgenomen in het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de Stad MECHELEN van 14 juli 2017.

De Verwerende partij kon in haar besluit niet langer op dienstige wijze refereren naar de vergunningsvoorwaarden opgelegd in het besluit van het college van burgemeester en schepenen, genomen in eerste administratieve aanleg doordat deze laatste beslissing niet langer in het rechtsverkeer bestaat van zodra de Verwerende partij tot de ontvankelijkheid van het ingestelde administratief beroep heeft beslist.

Bovendien getuigt het van een onzorgvuldig bestuur dat de Verwerende partij evenmin haar de moeite heeft getroost om deze vergunningsvoorwaarden en –lasten in het beschikkend gedeelte van de bestreden beslissing op te nemen zodat het voor elke rechtszoekende duidelijk zou zijn aan welke voorwaarden de stedenbouwkundige vergunning werd gekoppeld.

...

2.

De verzoekende partijen voeren in het vijfde middel de schending aan van artikel 4.2.19, §1 VCRO en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ze zetten onder meer uiteen:

“ ...

In het besluit van het college van burgemeester en schepenen kunnen onder andere de volgende vergunningsvoorwaarden worden gedetecteerd:

“Een aangepast beplantingsplan en bestek, dienen binnen de drie maanden na beslissing en na goedkeuring door de dienst Natuur- en groenontwikkeling, aan het dossier te worden toegevoegd.”

(...)

Alvorens de werken te starten dient, de uiteindelijke materiaalkeuze (uitvoeringsdetails, kleur- en materiaalstalen voor de gevelafwerking) ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de Bouwcommissie van de stad Mechelen (via de stedelijke Bouwdienst).”

Uit deze twee vergunningsvoorwaarden, overgenomen met de bestreden beslissing volgt dat er na de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning tot tweemaal toe een bijkomende beoordeling wordt vereist door de overheid.

Sterker nog, wordt nergens bepaald in welke zin het beplantingsplan moet worden aangepast en welke vorm dit zou moeten aannemen. Uw Raad heeft in een eerder arrest gesteld dat een vaag begrip als ‘een streekeigen groenscherm’ een onaanvaardbare ruime appreciatiemarge in hoofde van de aanvrager tot gevolg heeft.

Dit strijdt dus op manifeste wijze met het artikel 4.2.19, §1 VCRO.

Bovendien getuigt de tweede geciteerde vergunningsvoorwaarde van een onzorgvuldig bestuur doordat de kleurstelling en het materiaalgebruik voor de gevelafwerking nog moet worden beslist, terwijl dit net een wezenlijk deel uitmaakt van het uitzicht en inpasbaarheid van het gehele project in de onmiddellijke omgeving.

Dit betekent dat een belangrijk en relevant aspect voor de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening net wordt onttrokken aan de discretionaire beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid, hier de Verwerende partij.

Daarnaast blijken verschillende vergunningsvoorwaarden onvoldoende precies te zijn of minstens kunnen deze niet worden gerealiseerd door de aanvrager. Dit geeft de volgende bloemlezing:

“Hoe zullen foutparkeren en laden en lossen op het plein worden tegen gegaan? De nodige maatregelen moeten genomen worden bij de uitwerking van het publiek toegankelijk domein om foutparkeren tegen te gaan en laden en lossen mogelijk te maken zonder de nodige hinder te veroorzaken naar de omwonenden.

De aanvrager dient ervoor in te staan dat overblijven de delen van wachtgevels en, die na de weken vrij blijven of door de gevraagde werken worden herleid tot zijgevels, worden voorzien van een duurzame en volwaardige gevelbekleding of groene gevel (en isolatie waar nodig). Hiervoor dienen de noodzakelijke akkoorden en regelingen te worden getroffen met de betrokken eigenaars. De kosten voor deze werken vallen ten laste van de aanvrager/ontwikkelaar.

De afmetingen van de standplaatsen voor fietsers dienen minimum 2m lang en 0,70 m breed te worden ingericht. Ook de inrijbreedte en toegankelijkheid van de fietsenstallingen dient voldoende ruim te worden ingericht. De deur naar de fietsenstalling dient voldoende breed te worden voorzien zodat het manoeuvreren met de fiets makkelijk kan gebeuren. De aantallen op het plan komen niet overeen met de nota (96). De norm van de verordening voor fietsenstallingen dient te worden voorzien. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. Gezien de overcapaciteit aan stalplaatsen voor wagens, kunnen desgevallend een of meerdere plaatsen voor wagens worden vervangen in functie van het stallen voor fietsen.

Het inrijden van de garage dient vlot te kunnen gebeuren. Belangrijk is dat bij het toekomen aan het project, het zichtbaar is of er al dan niet een wagen uit de ondergrondse parking wenst weg te rijden. Er dient een zichtbaar signaal aan de buitenzijde te worden geplaatst.

Aan de stedelijke diensten Beheer Openbaar Domein en Natuur- en Groenontwikkeling dient door de aanvrager, aan de hand van bijkomende aan te leveren informatie en plannen, te worden aangetoond dat kan tegemoet gekomen worden aan de voorwaarden gesteld in de adviezen die door deze diensten zijn uitgebracht.”

Deze verschillende vergunningsvoorwaarden fungeren als lapmiddel voor het opvullen van de vele hiaten in het aanvraagdossier.

De PSA had in haar verslag van 19 oktober 2017 (stuk x) deze legaliteitsbelemmering al aan de kaak gesteld.

De aanvrager heeft getracht met een aanvullende motivering deze kritieken te pareren, doch zonder succes. De PSA adviseerde in haar aanvullend verslag van 16 november 2017 dat er niet werd tegemoet gekomen aan deze opmerkingen. Bovendien blijkt uit het aanvullend verslag dat enkel werd geantwoord op de incorrecte aanduiding van de fietsstalplaatsen en de organisatie van het kruisend verkeer bij het in- en uitrijden van de ondergrondse parkeergarage.

Met andere woorden blijven de onduidelijke voorwaarden met betrekking tot de afwerking van de wachtgevels overeind, alsook de voorwaarde tot het indienen van een aangepast groenplan.

...”

De tussenkomende partij repliceert:

“ ...

105. Voor beide voorwaarden kan op geen enkele wijze worden voorgehouden als zou de deputatie haar definitief oordeel over de toelaatbaarheid van een vergund project uitstellen.

106. Aangaande het aangepast beplantingsplan en bestek wordt in het advies van de stedelijke dienst Beheer openbaar Domein van 12 juni 2017 immers duidelijk omschreven wat hierin dient opgenomen:

...

107. *Het aangepaste beplantingsplan en bestek die gevoegd dient te worden, dienen te voldoen aan voormelde voorwaarden. Deze zijn duidelijk omschreven. De bewering dat de deputatie met de opgenomen voorwaarde haar bevoegdheid zou doorschuiven en het definitieve oordeel over de toelaatbaarheid van een vergund project zou uitstellen is manifest onjuist.*

108. *Wat betreft de tweede voorwaarde, wordt hierover in de bestreden beslissing eveneens gemotiveerd dat het niet gaat om een wijziging maar wel om een verfijning van de aanvraag. De voorwaarde wordt zeer duidelijk weergegeven in de bestreden beslissing als volgt:*

...

109. *Zoals gezegd zijn de plannen die ter goedkeuring werden ingediend door de aanvrager op zich reeds voldoende duidelijk en gedetailleerd. Zo wordt wel degelijk in de aanvraag de materiaalkeuze alsook de kleur van de gevels reeds ingevuld, zoals blijkt uit onderstaande afbeeldingen:*

...

110. *Het doorschuiven van de vaststelling van dergelijke details, die in niets de reeds voldoende duidelijke aanvraag wijzigen, maar slechts verfijnen, zorgt er geenszins voor dat het definitief oordeel over de toelaatbaarheid van een vergund project de facto wordt uitgesteld. Bijgevolg gaat het niet om een bijkomende beoordeling van de overheid, maar om een verfijning van de kleinste details van het project.*

111. *Het vijfde middel is ongegrond.”*

De verzoekende partijen dupliceren dat de vergunningsvoorwaarde uitdrukkelijk spreekt van een goedkeuring door de bouwcommissie, voorafgaandelijk aan de start van de werken, wat volgens hen duidelijk een bijkomende beoordeling door de overheid impliceert. Het kan niet betwist worden dat de bouwcommissie een overheid is. Die bouwcommissie kan nog steeds haar goedkeuring onthouden, zodat de werken nog geen aanvang kunnen nemen.

Beoordeling door de Raad

1.

In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij onder de titel “4. *Besluit college van burgemeester en schepenen*” dat de aanvraag op 14 juli 2017 vergund werd door het college van burgemeester en schepenen van Mechelen, waarna de voorwaarden opgelegd in deze beslissing integraal worden opgenomen in de bestreden beslissing.

Niets belet dat de vergunningverlenende overheid in administratief beroep kan instemmen met een beoordeling van het aangevraagde in eerste administratieve aanleg en derhalve van oordeel kan zijn dat een vergunning verleend kan worden onder dezelfde voorwaarden.

In het motiverend gedeelte van de bestreden beslissing worden de voorwaarden van het college van burgemeester en schepenen expliciet opgenomen. Er rijst geen wettigheidsbezwaar door in het beschikkend gedeelte te verwijzen naar deze voorwaarden.

2.

2.1

In het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 19 oktober 2017 wordt gesteld dat niet alle voorwaarden van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van Mechelen van 14 juli 2017 voldoen aan artikel 4.2.19 VCRO.

Deze bepaling, zoals van toepassing in de onderliggende zaak, bepaalt dat voorwaarden voldoende precies zijn, redelijk zijn in verhouding tot de vergunde handelingen, verwezenlijkt kunnen worden door enig toedoen van de aanvrager en de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk kunnen maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

De bestreden beslissing bevat geen overweging waarin de door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar vastgestelde strijdigheid met artikel 4.2.19 VCRO wordt tegengesproken.

De verzoekende partijen stellen dat de volgende voorwaarden een bijkomende beoordeling vergen:

“Een aangepast beplantingsplan en bestek, dienen binnen de drie maanden na beslissing en na goedkeuring door de dienst Natuur- en groenontwikkeling, aan het dossier te worden toegevoegd.”

(...)

Alvorens de werken te starten dient, de uiteindelijke materiaalkeuze (uitvoeringsdetails, kleur- en materiaalstalen voor de gevelafwerking) ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de Bouwcommissie van de stad Mechelen (via de stedelijke Bouwdienst).”

2.3

In haar overwegingen stelt de verwerende partij dat de adviezen van de stedelijke dienst Beheer Openbaar Domein en de stedelijke dienst Natuur- en Groenontwikkeling bijkomende voorwaarden en opmerkingen bevatten in functie van de aanleg van het openbaar domein, dat het aanvraagdossier een gedetailleerd bestek bevat. Verder stelt ze dat voor het uitwerken, inrichten en functioneren van het openbaar domein voorbesprekingen werden gehouden met de betrokken stedelijke diensten, dat het aanvraagdossier ook een bestek en een opmeting voor de uitwerking en materialisatie van het openbaar domein bevat en dat de uiteindelijke uitvoering zal worden gecontroleerd en opgevolgd door de stedelijke diensten om tot een goed resultaat te komen. Ten slotte wordt overwogen dat de stedelijke dienst Beheer Openbaar Domein nog een aantal zaken oplegt die als voorwaarden worden gekoppeld aan de vergunning en dat hetzelfde geldt voor de voorwaarden van de stedelijke dienst Natuur- en Groenontwikkeling.

Deze overwegingen kunnen niet verhelpen aan de vaststelling dat in de bestreden beslissing als voorwaarde wordt opgelegd dat door de aanvrager, na goedkeuring door de dienst Natuur- en Groenontwikkeling “een aangepast beplantingsplan en bestek” moet worden toegevoegd “aan het dossier”. Dit houdt in dat er nog een definitief beplantingsplan en bestek moet worden goedgekeurd door een stedelijke dienst, die weliswaar een vergunningverlenende overheid kan adviseren vooraleer er een vergunning wordt verleend, maar niet kan beslissen over een aspect van de aanvraag – *in casu* de groenaanleg van het openbaar domein – nadat de vergunning is verleend. De repliek van de tussenkomende partij dat het advies van de betrokken dienst duidelijk omschrijft wat er in het aangepast plan en bestek moet opgenomen worden, overtuigt evenmin. Het belet niet dat de verwerende partij van oordeel is dat het volgen van dit advies niet voldoende is, maar dat er een noodzaak bestaat tot een “goedkeuring” van het navolgend plan.

2.4

De verwerende partij overweegt over de “visueel vormelijke elementen” het volgende:

“Hoewel de ter beoordeling voorgelegde plannen voldoende duidelijk zijn over de te gebruiken materialen en kleuren, is een verdere detaillering nodig voor het welslagen van het project en in het bijzonder om een dergelijk bouwproject de noodzakelijke fijnmazigheid te kunnen verlenen. Het gaat bijvoorbeeld over de uiteindelijke plaatsing van het schrijnwerk (fijnheid in profilering, diepte van de slag, details van het schrijnwerk en

eventuele raamkaders) en het uiteindelijke metselwerk (exacte kleurtint, formaat, soort en tinten van voegwerk, metselwerkverband). Dergelijk details zullen het ter beoordeling voorgelegde niet wijzigen, wel verfijnen. Bijgevolg wordt het noodzakelijk geacht om, alvorens de werken te starten, de uiteindelijke materiaalkeuze (uitvoeringsdetails, kleurstalen en materiaalstalen voor de gevelafwerking) voor te leggen aan de Bouwcommissie van de stad Mechelen (via de stedelijke Bouwdienst)."

Niettegenstaande de verwerende partij van oordeel is dat het welslagen van het project afhankelijk is van een verdere detaillering van uitvoeringsdetails en materiaalgebruik, wordt dit aspect in de bestreden beslissing afgehandeld door een voorwaarde op te leggen dat voor de start van de werken de uiteindelijk materiaalkeuze moet goedgekeurd worden door de stedelijke Bouwcommissie. Ook deze voorwaarde heeft derhalve tot gevolg dat de beslissing van een aspect van de aanvraag wordt overgelaten aan een stedelijke dienst.

2.5

De verzoekende partijen geven ook nog "een bloemlezing" van de overige voorwaarden die volgens de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet voldoen aan artikel 4.2.19 VCRO.

Uit de overwegingen in de bestreden beslissing blijkt wel dat op een aantal van de aspecten die verband houden met deze voorwaarden wordt ingegaan, maar niettemin moet vastgesteld worden dat de verwerende partij zich in het beschikkend gedeelte louter beperkt tot het hernemen van de voorwaarden zoals opgelegd in de vergunningsbeslissing in eerste administratieve aanleg, hetgeen *in casu* een onduidelijke en onzorgvuldige beslissing tot gevolg heeft.

Het vijfde middel is in de aangegeven mate gegrond.

VII. KOSTEN

1.

Overeenkomstig artikel 33 DBRC-decreet dienen de kosten van het beroep ten laste gelegd worden van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

2.

De kosten van het beroep, met inbegrip van de door de verzoekende partijen gevraagde rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, worden ten laste gelegd aan de verwerende partij.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv LGV PROJECTONTWIKKELING is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 30 november 2017, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend overeenkomstig de in beroep neergelegde plannen en onder voorwaarden voor het bouwen van drie meergezinswoningen (32 appartementen) en de aanleg van wegenis/openbaar domein op de percelen gelegen te 2800 Mechelen, Maalderijstraatje 8/Onze-Lieve-Vrouwestraat 5, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, nummers 386E, 367S, 381D, 378R, 385D, 406D, 383C, 382K, 382L en 367T.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 600 euro, en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verwerende partij, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 16 april 2019 door de vierde kamer.

De griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Jonathan VERSLUYS

Nathalie DE CLERCQ