

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 25 september 2018 met nummer RvVb/A/1819/0105  
in de zaak met rolnummer 1617/RvVb/0661/A

Verzoekende partij	de bvba <b>MBV ONTWIKKELING</b>  vertegenwoordigd door advocaten Dirk VAN HEUVEN en Leandra DECUYPER met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>WEST-VLAANDEREN</b>
Tussenkomenende partij	het college van burgemeester en schepenen van de stad <b>KORTRIJK</b>  vertegenwoordigd door advocaten Pieter-Jan DEFOORT en Matthias STRUBBE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Domein De Herten, Hertsbergsestraat 4

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 8 mei 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 16 maart 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk van 9 november 2015 ontvankelijk maar ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het bouwen van één handelsruimte, acht appartementen en een ondergrondse parkeergarage na afbraak van een hoekpand op het perceel gelegen te 8500 Kortrijk, Kasteelkaai 8, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie G, nummer 0187S2.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 15 september 2017 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 24 oktober 2017 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 11 september 2018.

Advocaat Leandra DECUYPER voert het woord voor de verzoekende partij.

Advocaat Matthias STRUBBE voert het woord voor de tussenkomende 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. FEITEN

1.

De verzoekende partij dient op 10 augustus 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van 1 handelsruimte, 8 appartementen en een ondergrondse parkeergarage na afbraak van een hoekpand”.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Kortrijk’, vastgesteld met koninklijk besluit van 4 november 1977 in woongebied.

Het perceel ligt ook binnen de perimeter van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk’ en van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Solitaire vakantiewoningen Interfluvium’.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 15 augustus 2015 tot en met 13 september 2015, worden vijf bezwaarschriften ingediend.

Het Erfgoedplatform Kortrijk brengt op 29 augustus 2015 een ongunstig advies uit.

Ruimte en Erfgoed West-Vlaanderen brengt op 1 september 2015 een ongunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk weigert op 9 november 2015 een stedenbouwkundige vergunning aan de verzoekende partij en beslist onder meer:

“ ...

#### **8. TOETSING AAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

##### ***Goede ruimtelijke ordening***

##### ***Functie:***

*De aanvraag betreft het bouwen van een meergezinswoning met 8 appartementen en handelsruimte na de sloop van een gebouw dat is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Het ontwerp voorziet een menging van 2 en 3 slaapkamerappartementen, met 14 parkeerplaatsen en plaats voor een 7-tal fietsen. Op deze locatie in de Kortrijkse historische binnenstad, langs de oude Leie-oeveren, kunnen alle stedelijke functies toegelaten worden, die verenigbaar zijn met deze stedelijke omgeving en die verenigbaar zijn met de aanwezige functies. Wonen in deze stedelijk diverse omgeving kan hier zeker aanvaard worden.*

De aanvraag voorziet de realisatie van een nieuwe meergezinswoning. Deze aanvraag wordt onderworpen aan de woningtypetoets. Daarbij worden de mogelijkheden op het perceel beschouwd, rekening houdend met de eigenschappen van het perceel en de kenmerken van de omgeving.

Het perceel is gelegen in een gemengde stedelijke omgeving (wonen, kantoren, horeca, diensten...) die gekenmerkt wordt door een menging van verschillende woningtypologieën, al dan niet in combinatie met een andere functie. De bouw mogelijkheden op het perceel worden bepaald in het gabarietenplan. Het toegelaten bouwvolume biedt mogelijkheden voor de bouw van een meergezinswoning. Het behoud van het waardevolle pand, opgenomen in de inventaris van het waardevol erfgoed wordt vereist, en het betreffende hoekperceel is vrij beperkt van omvang, bijgevolg is het voorzien van voldoende parking op deze locatie niet realistisch. Op deze locatie kan een meergezinswoning, in combinatie met een handelsfunctie, aanvaard worden.

#### Gebruikskkenmerken:

In de meergezinswoning wordt een menging voorzien van 2 en 3-slaapkamerappartementen. De appartementen hebben een oppervlakte van 117 à 216m<sup>2</sup>. De vrije hoogte is overal voldoende hoog (2,5m). Alle woonentiteiten beschikken over een eigen voldoende grote private buitenruimte.

In elke woongelegenheid wordt een afzonderlijke voldoende grote berging voorzien.

#### Inplanting:

Het nieuwe project bezet het volledige perceel zoals ook de bestaande bebouwing.

#### Bouwvolume:

De nieuwbouw bestaat uit 7 bouwlagen, met een kroonlijst van 22.1m. Het ontwerp sluit aan met de balustrade van de rechteraanpalende bebouwing in de Handelskaai, maar reikt hoger dan de kroonlijst van dit gebouw. Het ontwerp vormt geen overgang naar de bestaande omgeving (Kasteelkaai, Belfaststraat, Kasteelstraat...), richt zich op de vreemde elementen (aanpalend appartementsgebouw) en zal enkel aanleiding geven tot een hogere gesloten appartementenwand langs de Handelskaai. Ook tov. de Belfaststraat, die slechts +/-11m breed is, zal dit hoge bouwvolume een negatieve Impact hebben.

Het ontwerp wijkt deels af van de bepalingen van het gabarietenplan, dat 6 bouwlagen (kroonlijst max. 18m) voorschrijft.

Aan de 3 zijdes springt de gevel over de volledige breedte 60 cm vooruit over de rooilijn, er wordt een afstand van 60cm tov. de perceelsgrenzen gevrijwaard. Het ontwerp wijkt af van de bepalingen van de verordening art. 12, uitsprongen over het openbaar domein:

- uit de gevel mogen een aantal objecten of volumes uitsteken, zoals balkons of erkers, maar ze moeten in harmonie zijn met het straatbeeld, het ontwerp voorziet een uitbouw over de volledige gevellengte, wat niet als erker of balkon kan gezien worden.

- in verhouding zijn met het openbaar domein en geen hinder veroorzaken. Vooral In de Belfaststraat is de uitsprong over het openbaar domein nefast, omdat dit een relatief smalle straat is, en de bestaande laanbomen hierdoor zullen sneuvelen.

De uitsprongen mogen ook niet bedoeld zijn om het bouwvolume wezenlijk te vergroten. Het toch al te hoge bouwvolume wordt door deze Ingrep nog volumineuzer en dominant. Het ontwerp heeft de bijkomende oppervlakte nodig om de terrassen voor de appartementen 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, voldoende groot te maken.

Het ontwerp vormt een breuk met de historische bebouwing van de Kasteelkaai en de aaneengesloten bebouwing van de Belfaststraat, die gekenmerkt wordt door een mooi homogene straatwand met burgerwoningen met een gelijk gabariet. Het ontwerp zet de

bestaande hoogbouw langs de Handelskaai voort zodat er een volledig breuk met de voormalige vismarkt ontstaat. Het ontwerp negeert volledig de schaal en verhoudingen van de historisch waardevolle Kasteelkaai en Belfaststraat om nog meer de aaneengesloten appartementsbouw langs de Handelskaai te versterken. Dit In tegenstelling tot de doelstelling van het ontwikkelingskader Leteboorden, dat een attractiever stadsbeeld op maat van de stad wil langs de Leieboorden en niet de gesloten wand die de Handelskaai vormt.

#### Verschijningsvorm:

Het betreft een beeldbepalend pand binnen de historische binnenstad van Kortrijk dat zich bovendien op een bijzondere zichtlocatie langs de Leie bevindt. Door zijn ligging vormt het een volledige gevelwand van het driehoekige plein van de voormalige Vismarkt.

Dit historisch pand neemt door zijn verhoudingen eenduidig de originele schaal en verhoudingen aan van de oorspronkelijke Vismarkt. Net zoals de andere oudere gebouwen vertoont ook dit hoekpand de typische opbouw van twee bouwlagen met daarboven een hellend zadeldak. De Vismarkt is een plein dat op heden helaas herleid is tot een openluchtparking. Met de renovatie van het betreffende pand krijgen we de opportuniteit om de blinde zijgevel van het aanpalend vm. Industrieel pand (dat eertijds verbouwd werd tot appartementen) af te werken en een harmonische en architecturaal kwalitatieve overgang te maken tussen de hoge bebouwing langs de handelskaai en het te behouden waardevolle pand dat aansluit qua schaal en beeld met de vm. Vismarkt, die in navolging van de Leiewerken terug opgewaardeerd zal worden.

Het hoekpand sluit qua schaal en verhoudingen ook aan bij de aaneengesloten bebouwing van de Belfaststraat, die gekenmerkt wordt door een mooi homogene straatwand met burgerwoningen met een gelijk gabriet en enkel verstoord wordt door het te hoge aanpalende appartementsgebouw.

Het advies van Onroerend Erfgoed Vlaanderen en van het erfgoedplatform is ongunstig, juist omwille van de erfgoedwaarde en de beeldbepalende ligging langs de voormalige vismarkt, langs de oude Leie-oever.

Daarom dringen wij aan op het behoud en de Integratie van de waardevolle bebouwing in het nieuwbouwproject, omdat dit een meerwaarde zou betekenen als overgang tussen de hoogbouw Handelskaai en de historische bebouwing Kasteelkaai (voormalige Vismarkt). De waardevolle woning vormt nu reeds een passende gevelwand van het te herwaardenen driehoekige plein. Het bestaande pand is nog gaaf bewaard en verkeert in een goede bouwfysische toestand.

Het ontwerp voorziet een massieve vrij gesloten plint die zich voornamelijk afsluit van de Kasteelkaai en Belfaststraat. 1/3<sup>de</sup> van het gelijkvloers wordt als handelsruimte voorzien, de rest wordt als parkeerruimte gebruikt met 3 toegangspoorten langs de Handelskaai en 1 poort langs de Belfaststraat. De architect maakt geen gebruik van de opportuniteit om een attractieve gevel te ontwerpen, die inspeelt op zijn omgeving en een meerwaarde vormt ter herwaardering van het toekomstig aan te leggen plein.

#### Groen- en omgevingsaanleg:

Ieder appartement beschikt over een private bultenruimte in de vorm van een terras. Het perceel is volledig bebouwd.

#### Toegankelijkheid:

Het ontwerp voorziet een meergezinswoning met meer dan 5 wooneenheden en met toegangsdeuren over meer dan 2 bouwlagen. Alle gemeenschappelijke delen, met inbegrip van de publieke zijde van de toegangsdeuren tot elke wooneenheid, dienen te voldoen aan de Vlaamse stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

*De ruwbouwmaten van toegangen of deuropeningen voor publiek toegankelijke delen moeten minstens 105cm breed zijn, zodat na afwerking een vrije en vlakke doorgangsbreedte van minstens 90cm gegarandeerd wordt. Voor en achter deze toegang of deur moet voor een vrije en vlakke draairuimte met een diameter van 150cm worden gezorgd. Niveauverschillen mogen maximum twee cm bedragen, zo niet dienen deze overbrugd te worden met een helling met een hellingspercentage van maximum 10 procent.*

*Parkeerplaatsen en verkeersaantrek:*

*Het project voorziet 8 nieuwe woongelegenheden. Het gebouw ligt zeer centraal, in de historische binnenstad. De bouwplaats ligt op wandelafstand van alle voorzieningen, in de onmiddellijke omgeving van openbaar vervoer.*

*Voor een meergezinswoning moeten minstens 1,33 parkeerplaatsen en 1,33 fietsenstaanplaatsen per woongelegheden voorzien worden. Het project voorziet 14 parkeerplaatsen voor 8 woongelegenheden en voldoet dus aan de verordening. De ruimte voor de fietsenstalling is beperkt, er is slechts ruimte voor 7 fietsen, waardoor de aanvraag afwijkt van de verordening. Een afwijking op fietsenstalling is op deze plaats in de historische binnenstad, waar fietsen gestimuleerd moet worden, niet te verantwoorden. Bovendien is de fietsenstalling enkel toegankelijk via de autolift, wat wettelijk niet toegelaten is. Voor de garage wordt eveneens afgeweken van de verordening art. 55 opritten. De breedte van de oprit mag max. 6m bedragen voor gegroepeerde autostaanplaatsen van 6 tot 20 voertuigen. Het ontwerp voorziet een garagepoort van 8.1m en een poort van 3.33m, dit kan niet aanvaard worden omdat hierdoor het straatbeeld bepaald wordt door garagepoorten, dit een onveilige situatie creëert, parkeren op het openbaar domein belemmert wordt en een laanboom moet geveld worden.*

**9. ALGEMENE CONCLUSIE;**

*Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden, met de wettelijke bepalingen alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.  
...*

Tegen die beslissing tekent de verzoekende partij op 17 december 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 16 februari 2016 om dit beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen middels licht gewijzigde plannen voor wat betreft de fietsparkeerplaatsen.

Na de hoorzitting van 23 februari 2016 beslist de verwerende partij op 24 maart 2016 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen overeenkomstig de gewijzigde plannen. De verwerende partij beslist:

“ ...

**5B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN**

*De bouwplaats is volgens het gewestplan gelegen in **woongebied**. Aangezien huidige aanvraag strekt tot het bouwen van een meergezinswoning geeft deze aanvraag uitvoering aan de gewestplanbestemming. Wel dient de aanvraag nog getoetst aan de vereiste van de goede ruimtelijke ordening (zie 5C),*

*De provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar stelt in zijn verslag vast dat de aanvrager argumenteert dat het ontwerp in overeenstemming is met het gabarietenplan van de stad. Zoals opgemerkt is een dergelijk plan louter richtinggevend en heeft het dus geen verordenende kracht.*

*De aanvraag moet voldoen aan de gemeentelijk bouwverordening. In het licht van de toetsing zoals geformuleerd in de beslissing van het college beoordeelt de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar de relevante bepalingen als volgt:*

*...*

*Art. 45 - Fietsstaanplaatsen*

*Per woning dienen 1,33 fietsen gestald worden, alsook eentje per 50m<sup>2</sup> handel. Het voorziene gebouw heeft voldoende mogelijkheden, zoals in de gelijkvloerse berging, dit werd evenwel niet goed uitgewerkt. Het nadeel aan wat men voorstelt is dat de fietsplaatsen slechts bereikbaar zijn via de autolift, waardoor deze zeker op piekmomenten minder beschikbaar zal zijn, en onhandig voor fietsers (die mogelijks bij momenten gewoon hun fiets op straat zullen parkeren). Er is bovendien een gelijkvloerse mogelijkheid, een alternatief kan ook een lift naar de appartementen zijn die diep genoeg is voor een fiets. Het plan dient op dit punt herwerkt, middels licht gewijzigde plannen. Hierbij dient opgemerkt dat in de weigeringsbeslissing in eerste aanleg gesteld wordt dat het bereiken van een fietsstalling via de autolift wettelijk niet toegelaten is. Dit legaliteitsaspect kan gecontroleerd worden, maar los daarvan is een alternatieve oplossing (plan wijziging) sowieso ruimtelijk noodzakelijk.*

*Art. 55 - Opritten*

*Overeenkomst dit artikel mag de breedte van de oprit tot de site slechts 6m zijn. Het is de vraag wat met oprit bedoeld wordt, in het artikel zelf staat onder paragraaf 1 aangegeven dat het om het voorzien van de toegang naar en van het openbaar domein betreft. In deze is geen oprit nodig, de garagepoorten palen aan het openbaar domein. Het voorstel voorziet een poort van 810cm langs de Handelskaai, en van 333cm aan de Belfaststraat. Anderzijds kan opgemerkt worden dat door een totaal van 1443 cm garagepoort ongeveer overeenkomt met drie langspaarkeerplaatsen aan de straat. Dit is evenwel relatief, omdat op deze plek langsparkeren niet evident is, op de hoek, en ook omdat er een zebrapad aanwezig is. Bovendien is dergelijke breedte aanvaardbaar in het geheel van het voorstel, met een vrij high-tech-oplossing inzake ondergronds parkeren en een doordacht concept als geheel, zoals elders beschreven.*

*Art. 56 - Inritten*

*Dit artikel is niet van toepassing.*

*Art. 30 - Garagepoorten*

*In dit artikel wordt geen beperking inzake breedte van de poorten voorzien.*

*Overigens kunnen voor dit artikel 30 afwijkingen toegestaan worden. In art. 16 worden tevens afwijkingsmogelijkheden voorzien op de bepalingen zoals vermeld in art. 11 t.e.m. 15.*

*Besloten kan worden dat bovenstaande elementen een vergunning juridisch niet in de weg staan, de aanvraag is niet strijdig met de gemeentelijke bouwverordening. Het is opmerkelijk dat in de weigeringsbeslissing zonder detaillering of toelichting gesteld wordt dat het ontwerp strijdig is met art. 12, 45 en*

*55 en een afwijking niet mogelijk is. Overigens zijn eventuele afwijkingen expliciet mogelijk volgens art. 16 en 30, en tevens onder bepaalde voorwaarden middels art 4.4.1, moest het nodig zijn. Wat zoals gezegd niet het geval is."*

*Naar aanleiding van de hoorzitting wordt een beperkt aangepast plan voorgelegd teneinde te voldoen aan artikel 45 van de bouwverordening. Op het gelijkvloers wordt een tellerlokaal omgevormd in functie van 5 fietsstalplaatsen, rechtstreeks toegankelijk vanaf de Belfaststraat. Ook aan de handelskaai wordt een fietsenberging voorzien voor 10 fietsen. In totaal kunnen dus 15 fietsen worden gestald die rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf de straat. Het aangepast plan is in overeenstemming met de verordening, De planaanpassing kan worden beschouwd als een beperkte aanpassing in de zin van artikel 4.3.1 VCRO. De aanpassing brengt de aanvraag volledig in overeenstemming met de bouwverordening en bevordert ook het gebruiksgemak van het gebouw als element van de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening. De aanpassing vloeit voort uit het advies van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar en schendt redelijkerwijze de rechten van derden niet nu de aanpassing enkel betrekking heeft op de interne indeling van het gebouw.*

*...*

## **5C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

*De beoordeling van het project op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening betreft in een tweeledige beoordeling. Vooreerst stelt zich de vraag of kan worden ingestemd met de sloop van het pand, vervolgens dient ook de waarde van het ontwerp getoetst.*

*Wat de sloop van het pand betreft stelt de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar in zijn verslag dat er geen sprake is van een pand met een uitzonderlijke erfgoedwaarde. De aanvraag heeft betrekking op een pand daterend uit 1920 vormgegeven in wederopbouwarchitectuur, Er wordt vastgesteld dat een aantal elementen waaraan het pand haar waarde ontleent zijn verdwenen: het schrijnwerk is niet intact, de belangrijkste zichtgevel aan het water werd reeds gewijzigd, het materiaalgebruik waarbij gebruik is gemaakt van gecementeerde plinten en weinig natuursteen is niet bijzonder waardevol en ook de omgevingscontext van de voormalige vismarkt en latere bedrijfsfunctie is verdwenen. De argumenten van dhr. Johan Grootaers, die in opdracht van de aanvrager een erfgoedonderzoek heeft uitgevoerd kunnen volgens de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar grotendeels worden bijgetreden.*

*Zowel de stedelijke erfgoedcommissie als de gewestelijk erfgoedambtenaar pleiten in hun advies voor het behoud van het gebouw. Hierbij wordt gewezen op de zichtlocatie van het pand, de schaal die verwijst naar de voormalige Vismarkt en de harmonische relatie met de aaneengesloten bebouwing van de Belfaststraat. De sloop en nieuwbouw zullen volgens de commissie aanleiding geven tot een schaalbreuk. De gewestelijk erfgoedambtenaar stelt dat eventueel een deel van het pand wel vervangen kan worden door een overgangsvolume dat een harmonische overgang maakt tussen het te behouden pand en het hoge aanpalende volume.*

*De provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar treedt deze adviezen niet bij en acht een sloop van het pand mogelijk. De deputatie volgt haar provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar op dit punt.*

*Er kan niet worden betwist dat de bouwplaats gelegen is op een zichtlocatie. Evenwel dient vastgesteld dat de historische omgevingscontext van de Vismarkt volledig is verdwenen, de huidige inrichting van het plein is niet waardevol te noemen. Het idee om het plein te*

*restaureren zoals her en der geopperd wordt, heeft nog geen concrete vorm aangenomen en kan dan ook niet worden betrokken bij deze beoordeling. Net als de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar stelt ook de deputatie vast dat de zichtlocatie op zich niet impliceert dat hoe dan ook dient geopteerd voor behoud. Zelfs op een dergelijke locatie is het mogelijk middels een hedendaagse benadering van het geheel tegemoet te komen aan de geschetste problematiek inzake omgeving, schaalbreuk en omgevingsaanleg.*

*Een renovatie van het pand lijkt niet geheel onmogelijk, doch geenszins evident. Los van het feit dat een verbouwing aanmerkelijk duurder is dan een nieuwbouw, is een verbouwing vanuit functioneel standpunt minder efficiënt. Men is immers gebonden aan de bestaande indeling en organisatie opgebouwd in slechts twee bouwlagen, een ondergrondse parking onder het bestaande gebouw is niet vanzelfsprekend. De optie om het gebouw gedeeltelijk te behouden en te werken met een overgangsvolume levert ook praktische problemen op, niet in het minst met de ondergrondse parking. Zoals opgemerkt door de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar is het zeer moeilijk een passende overgang te voorzien (op een tiental meter slechts) tussen een zeven bouwlagen hoog in jaren '70 architectuur opgetrokken appartementsgebouw en een twee bouwlagen hoog hoekpand in historiserende stijl.*

*Het advies van de gewestelijk erfgoedambtenaar maakt bovendien geen evenwichtige afweging tussen hetgeen te slopen is en hetgeen als nieuwbouw voorgesteld wordt.*

*De deputatie concludeert dat het pand noch op zichzelf noch in relatie tot haar omgeving blijk geeft van een bijzondere erfgoedwaarde die noopt tot het behoud.*

*Het ontwerp zelf wordt door de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar ondermeer als volgt beoordeeld:*

*"Hetgeen nu als nieuwe, vervangende meergezinswoning wordt voorgesteld is niet geheel vreemd aan de huidige omgeving. Zo sluit de sokkel perfect aan bij het drie bouwlagen hoge zwarte moderne volume op de hoek van de Kasteelstraat en de Kasteelkaai, en gaat het bovendeel in dialoog met de glasgevel van het ziekenhuis aan de andere zijde van de brug over de Leie. De vormgeving en de materialen zijn smaakvol en doordacht. Het argument van aanvrager, die stelt dat de nieuwbouw een meerwaarde voor de omgeving impliceert dient ten volle bijgetreden.*

*Vooreerst kan niet veronachtzaamd worden dat de grote wachtgevel, die op een surrealistische wijze uittorent boven de huidige pittoreske woning, volledig afgewerkt wordt middels huidig voorstel. De oude woning is een aantrekkelijk maar vreemdsoortig element in deze omgeving, mede door zijn kleur, maar ook door de schaalbreuk die zich voordoet tussen de verschillende zones van de omgeving. Dit huizenhoge probleem, meer bepaald de blinde grijze wachtgevel van acht bouwlagen hoog, wordt opgelost, een visueel aantrekkelijk geheel zal ontstaan, inclusief een boeiende, winkelpui. Het voorstel vormt de beëindiging van de hoogbouw langsheen de Handelskaai, die overigens ook in het gabarietenplan opgenomen werd als een blauwe zone, geschikt voor appartementen.*

*Afgezien van het gegeven dat een bestaand probleem (de wachtgevel) opgelost wordt, dient ook herhaald dat het voorstel kwalitatief is. Zowel naar functie en organisatie als naar vormgeving en moderne bouwkundige technieken toe is het waardevol.*



*Ook de inpassing in de omgeving is aanvaardbaar, het betreft een doordacht en geïnspireerd ontwerp,. waarbij duidelijk uitgegaan werd vanuit een omgevingsanalyse. Het voorzien van een bovenbouw die de gevelwand aan de Handelskaai continueert in combinatie met een donkere sokkel die het gabariet van de Kasteelkaai overneemt is een uitermate knappe oplossing. Deze wordt glashelder vormgegeven door een verschillend materiaalgebruik en constructieprincipe.*

*Op de kop en aan de zijde van de Belfaststraat wordt een afbouw voorzien richting centrum zodat het geheel zich op een redelijke wijze verhoudt tot de bebouwing in de Belfaststraat.*

*Architecturaal en stedenbouwkundig is dit knap te noemen. De talloze realistische simulaties bevestigen dit gegeven overigens.*

*Het voorstel kadert in een streven naar verdichting, en dat op een mooie en belangrijke plaats In Kortrijk, die volop in ontwikkeling is. Door de doordachte en smaakvolle wijze waarop dit gebeurt kan het initiatief ook vanuit macro-schaal als gunstig beoordeeld worden. Hoogwaardige hedendaagse woningbouw op een daartoe uitermate geschikte plaats dient toegejuicht. Terzijde dient opgemerkt dat de heraanleg van de voormalige Vismarkt aanbevelingswaardig is, maar niet noodzakelijk. Het voorstel biedt in elk geval de nodige potenties om dit mogelijk te maken, al dan niet op een hedendaagse wijze."*

*De deputatie treedt deze zienswijze bij. Hoewel de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar in zijn verslag nog de suggestie oppert om eventueel één bouwlaag minder te voorzien wordt geconcludeerd dat het ontwerp zoals dit nu voorligt de toets met de goede ruimtelijke ordening doorstaat:*

*"Omdat het geheel voor het overige knap werd uitgewerkt, het ook een hoekoplossing op een zichtlocatie betreft die een accent kan verdragen, ook tegenover de krachtige glasgevel van het ziekenhuis aan de andere kant van het water, waar een dialoog zal ontstaan, gezien ook de verhoudingen tussen sokkel en bovenbouw die zoals nu voorliggend aanvaardbaar zijn, kan besloten worden dat het niet absoluut noodzakelijk is het voorstel met een bouwlaag te verminderen. Het ontwerp vormt een meerwaarde als overgang tussen de hoogbouw van de Handelskaai en de lagere historische bebouwing aan de Kasteelkaai en de voormalige Vismarkt. De architect maakt ten volle gebruik van de opportuniteit om een attractieve gevel te ontwerpen, zo leert een blik op de simulaties. Het voorstel speelt in op zijn omgeving en vormt voldoende potentie ter herwaardering van het toekomstig aan te leggen plein. Vooral het concept van de sokkel die de markt volgt en de hoogbouw die aansluit op de Handelskaai, met de vernuftige verdraaiing zoals te zien op het plan van de derde verdieping is bijzonder knap."*

*Tijdens het openbaar onderzoek worden enkele bezwaren geformuleerd met betrekking lawaaihinder, geurhinder en eventuele schade tijdens de werken. Het college achtte deze bezwaren ongegrond. Ook de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar en de deputatie treden dit bij. Lawaai tijdens de bouwwerken heeft een tijdelijk karakter en is inherent verbonden aan het bouwen van een constructie. Hoe dan ook dient de aanvrager alles in het werk te stellen deze hinder tot het minimum te beperken, een voorwaarde houdende de opmaak van een plaatsbeschrijving voorafgaandelijk aan de start van de werken komt tegemoet aan het bezwaar. In één van de bezwaren is sprake van een vermeende afname van zonlichtinval en zicht. Ook dit bezwaar is ongegrond nu het nieuwbouwwolume*

dezelfde hoogte heeft als de balustrade van het aanpalend gebouw en de impact op de zonlichtinval van de bezwaarindieners minimaal is, zeker indien de stedelijke context in aanmerking wordt genomen. Wat het mobiliteitsaspect betreft kan worden verwezen naar de toetsing aan de normen van de bouwverordening. Deze normen worden gehaald en er zijn geen elementen op basis waarvan moet worden verondersteld dat bijkomende maatregelen of ingrepen op dit vlak noodzakelijk zouden zijn.

In het verslag wordt kort aangestipt dat de handelsruimte op dit ogenblik geen berging heeft, doch dit in feite behoort tot de indeling van de winkel en in grote mate ook afhankelijk is van het type handelszaak dat hier zijn intrek zal nemen.

Tijdens de hoorzitting stelt de schepen dat het beleid van de stad erin bestaat om te opteren voor behoud of een gedeeltelijke sloop. Dit alles kadert binnen een ruimer geheel namelijk de beeldkwaliteit van de binnenstad. Er wordt nogmaals gewezen op de specifieke context van de bouwplaats en de historische huizen in de Belfaststraat. Het ontwerp houdt onvoldoende rekening met het zicht vanop de kaai en spiegelt zich aan het slechtste/hoogste gebouw. Er wordt gesteld dat de provincie de, gemeentelijke autonomie moet respecteren.

De stelling dat de deputatie de gemeentelijke autonomie moet respecteren gaat in tegen het principe van de devolutive werking van het administratief beroep en holt de beroepsprocedure zelfs enigszins uit. De deputatie dient op basis van alle elementen van het dossier een nieuw opportuniteitsoordeel te vellen, hierbij rekening houdend met de argumenten geformuleerd door de stad, de bezwaarindieners én de aanvrager. De deputatie treedt de beoordeling van het ontwerp zoals geformuleerd door de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar bij en maakt deze tot de hare. Het ontwerp is kwalitatief en past zich in in haar directe omgeving alsook ruimere omgeving. Het ontwerp is een meerwaarde en doet deze zichtlocatie alle eer aan. De stelling dat het ontwerp zich ten onrechte richt naar het slechtste gebouw kan niet worden gevolgd. Het gebouw in kwestie maakt sinds jaar en dag deel uit van de bestaande omgevingstoestand en geldt evenzeer als toetsingscriterium te meer nu het ontwerp aan de andere kant ook rekening houdt met de panden aan de Belfaststraat. Daar waar de stad stelt dat het behoud van dit pand kadert binnen een algemene beleidsvisie dient vastgesteld dat enkel beleidsmatig gewenste ontwikkelingen in de zin van artikel 4.3.1, §2,2° VCRO aanleiding kunnen geven tot het weigeren van een vergunning. Er wordt evenwel op geen enkele wijze gestaafd noch wordt aangetoond of aannemelijk gemaakt dat het behoud van dit pand in kwestie kadert in functie van het beeldkwaliteitsplan van de binnenstad. Daar waar de stad uitgaat van een vermeend erfgoedbeleid stelt de deputatie op basis van bovenstaande concrete feitelijke beoordeling van het ontwerp vast dat de aanvraag de toets met de goede ruimtelijke ordening doorstaat.

## **5D CONCLUSIE**

Overwegende dat de aanvraag strekt tot het bouwen van een meergezinswoning na sloop van een geïnventariseerd pand; dat de aanvraag verenigbaar is met de gewestplanbestemming; dat middels een beperkt aangepast plan in de zin van artikel 4.3.1 VCRO de aanvraag in overeenstemming is met alle geldende wettelijke en reglementaire bepalingen; dat de deputatie concludeert dat het pand noch op zichzelf noch in relatie tot haar omgeving blijk geeft van een bijzondere erfgoedwaarde die noopt tot het behoud; dat het ontwerp zich op een hedendaagse manier weet in te passen in haar omgeving en een meerwaarde vormt; dat de aanvraag de toets met de goede ruimtelijke ordening doorstaat; dat bijkomend een voorwaarde betreffende de opmaak van een voorafgaandelijke plaatsbeschrijving wordt opgelegd;

...

***De vergunning wordt verleend volgens beperkt aangepast plan 1 /2 en initieel plan 2/2 en onder volgende voorwaarden:***

***-voor aanvang van de werken dient een plaatsbeschrijving opgemaakt;***

***-de stipte naleving van de adviezen van Waterwegen en Zeekanaal, Brandweer en Dienst Planning en Openbaar Domein zoals gehecht aan deze beslissing.***

...”

2.

Met een aangetekende brief van 13 mei 2016 vordert het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van die beslissing.

Met het arrest van 23 mei 2016 met nummer RvVb/UDN/1516/1121 beveelt de Raad de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 24 maart 2016. In het arrest overweegt de Raad dat de verwerende partij in haar beslissing van 24 maart 2016 niet heeft onderzocht of er een noodzaak bestaat om de strook tussen de rijweg en de betrokken poort geschikt te maken, dat de beslissing geen enkele concrete beoordeling bevat of er kan worden afgeweken van artikel 55 van de algemene stedenbouwkundige verordening en of die afwijking dan wel beperkt is in de zin van artikel 4.4.1 VCRO.

Met het arrest van 8 november 2016 met nummer RvVb/A/1617/0262 vernietigt de Raad in het kader van de versnelde rechtspleging de beslissing van de verwerende partij van 24 maart 2016.

3.

Het dossier wordt door de verwerende partij hernomen met een bijkomend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 2 februari 2017, waarin opnieuw wordt voorgesteld om de stedenbouwkundige vergunning te verlenen. Het verslag luidt onder meer als volgt:

“

Art. 55 – Opritten

*Overeenkomst dit artikel mag de breedte van de oprit tot de site slechts 6m zijn. Het is de vraag wat met oprit bedoeld wordt, in het artikel zelf staat onder paragraaf 1 aangegeven dat het om het voorzien van de toegang naar en van het openbaar domein betreft. In deze is geen oprit nodig, de garagepoorten palen aan het openbaar domein. Het voorstel voorziet een poort van 810cm langs de handelskaai, en van 333cm aan de Belfaststraat. Anderzijds kan opgemerkt worden dat door een totaal van 1443cm garagepoort ongeveer overeenkomt met drie langspaarkeerplaatsen aan de straat. Dit is evenwel relatief, omdat op deze plek langsparkeren niet evident is, op de hoek, en ook omdat een zebrapad het geval is. Bovendien is dergelijke breedte aanvaardbaar in het geheel van het voorstel, met een vrij hight-tech-oplossing inzake ondergronds parkeren en een doordacht concept als geheel, zoals elders beschreven.*

...

*Besloten kan worden dat bovenstaande elementen een vergunning juridisch niet in de weg staan, de aanvraag is niet strijdig met de gemeentelijke bouwverordening. Het is opmerkelijk dat in de weigeringsbeslissing zonder detaillering of toelichting gesteld wordt dat het ontwerp strijdig is met art. 12, 45 en 55 en een afwijking niet mogelijk is. Overigens zijn eventuele afwijkingen expliciet mogelijk volgens art. 16 en 30, en tevens onder bepaalde voorwaarden middels art. 4.4.1, moest het nodig zijn. Wat zoals gezegd niet het geval is.*

... ”

Na de hoorzitting van 7 februari 2017 beslist de verwerende partij op 16 maart 2017 om het administratief beroep ontvankelijk maar ongegrond te verklaren en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

**TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN**

...

*De aanvraag moet eveneens beantwoorden aan de Algemene gemeentelijke Stedenbouwkundige verordening, hierna afgekort : ASV.*

*In dat verband wijst de PSA op het volgende :*

...

*De deputatie treedt dit standpunt niet bij.*

*Artikel 55 ASV stelt als volgt :*

*"§1. Bij het voorzien van de toegang van en naar het openbaar domein en het aanleggen van opritten moet het aantal autostaanplaatsen op het openbaar domein altijd maximaal gevrijwaard worden.*

*§2. De breedte van een oprit mag ter hoogte van de rooilijn maximum 3,50 m bedragen.*

*§3. Afwijkingen inzake de totale maximumbreedte van de oprit:*

- de breedte van garagepoorten, indien deze groter is dan 3,50 m met een maximumbreedte van 6,00 m*
- 6,00 m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van 6 tot 20 voertuigen*
- 2 x 6,00 m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van 21 tot 100 voertuigen*
- 3 x 6,00 m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van meer dan 100 voertuigen*
- 2 x 6,00 m voor de toegang tot benzinstations*
- 8,00 m waar de toegang met vrachtwagens of landbouwvoertuigen noodzakelijk is.*

*§4. Opritten naar een nieuwe autostaanplaats worden steeds uitgevoerd in kleinschalige materialen en moeten minstens 6 meter diep zijn, of hoogstens 3 meter. (diepte gemeten tussen rooilijn en gevellijn autostaanplaats).*

*Het opzet van artikel 55 ASV betreft in de eerste plaats het vrijwaren van een maximaal aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein.*

*Artikel 2, §2 ASV definieert "oprit" als volgt :*

*"de inrichting van het openbaar domein en het privédomein, die het privédomein toegankelijk maakt voor mechanisch verkeer vanaf de rijweg. Dit kan ook het geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn inhouden."*

*Het "geschikt maken van de strook tussen rijweg en voorbouwlijn" wordt als volgt toegelicht : het verlagen van de boordsteen, de heraanleg van het trottoir en/of fietspad, de eventuele verharding van een groenstrook, de eventuele overwelling van een (baan)gracht. (zie ASV boekje met toelichting)*

*Uit de plannen van de aanvraag kan vastgesteld worden dat voorzien wordt in een parkeergarage voor 14 voertuigen. Het voorstel voorziet in een garagepoort met een breedte van 8,10 meter langs de Handelskaai en een garagepoort met een breedte van 3,33 meter langs de Belfaststraat. De PSA wijst dat er in deze geen oprit nodig is aangezien de poort wordt voorzien op de rooilijn om de ondergrondse parking te bereiken. Rekening houdend met hoger aangehaalde definitie van oprit moet worden vastgesteld, dat ook de strook tussen de rijweg en de poort als oprit moet worden aanzien. Zoals gewezen in het schorsingsarrest stelt de definitie duidelijk dat een oprit zowel de inrichting van het openbaar domein als het privédomein betreft om het privédomein toegankelijk te maken vanaf de rijweg, waar ook het geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn, onder valt. (RVVb, 23 mei 2016, nr. RVVb/UDN/1516/1121, p.32) Onder geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn moet worden begrepen : het verlagen van de boordsteen, de heraanleg van het trottoir en/of fietspad.*

*Aangezien in casu ter hoogte van de Handelskaai tussen de rijweg en de voorbouwlijn een trottoir is gelegen, is het noodzakelijk dat ingevolge het voorgestelde project de trottoir dient te worden heraangelegd, of minstens dient de boordsteen te worden verlaagd teneinde de toegang tot de ondergrondse parking te kunnen verzekeren. Aangezien de poortopening aan de Handelskaai 8,10 m bedraagt, moet redelijkerwijs worden besloten dat de trottoir voor het gedeelte tussen de poort en de rijweg als oprit ook deze afmeting van 8,10 m moet hebben. Bijgevolg moet worden besloten dat de voorliggende aanvraag niet in overeenstemming met de ASV voor wat betreft de breedte van de oprit kant Handelskaai, waar dus een maximale breedte geldt van 6 m.*

*Overeenkomstig artikel 4.4.1, §1 VCRO kunnen, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen kunnen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften met betrekking tot perceelsafmetingen, de gebruikte afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen, maar dat geen afwijkingen kunnen toegestaan worden voor wat betreft 1° de bestemming; 2° de maximaal mogelijke vloerterreinindex; 3° het aantal bouwlagen.*

*Het opzet van artikel 55 ASV betreft in de eerste plaats het vrijwaren van een maximaal aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein. In dat opzicht heeft voormeld artikel 55 §3 minutieus en limitatief bepaald wanneer mag worden afgeweken van de algemene regel, zoals voorzien in §2, met name dat de oprit ter hoogte van de rooilijn maximaal 3,5 m breed mag zijn. Samen genomen met het feit dat zoals hoger aangehaald het opzet van artikel 55 in de eerste plaats bestaat in het vrijwaren van een maximaal aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein, kan een bijkomende afwijking op een afwijkingsregel (§3) niet meer als beperkt worden aanzien. Dit geldt des te meer aangezien men zich bevindt binnen een stedelijke context, waar precies elke meter om het langsparkeren aan de straatzijde mogelijk te maken, van belang kan zijn. Door van de afwijkingsregel zoals voorzien in §3 opnieuw af te wijken, wordt de stedenbouwkundige voorschrift oneigenlijk gewijzigd. Bijgevolg kan de afwijking van de maximale breedte van de oprit zoals voorzien in de ASV, niet als beperkt worden aanzien.*

*Het argument dat de beperkte perceelsoppervlakte het technisch onmogelijk maakt om overeenkomstig artikel 45 ASV verplichte aantal wagens op een standaard manier ondergronds te stallen, neemt niet weg dat de doelstelling van artikel 55 ASV met name het vrijwaren van het maximaal aantal autoparkeerplaatsen steeds in acht moet worden genomen. Ook de argumentatie dat de garagepoort bewust aan de Handelskaai wordt voorzien, dat de gevelpoorten subtiel in de gevelvlakken worden geïntegreerd, dat men bewust heeft gekozen om voldoende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien*

*en dus geen afwijking wordt gevraagd cfr. artikel 44 ASV, wegen niet op tegen het feit dat de doelstelling van artikel 55 ASV in acht moet worden genomen. Het argument dat aan de overkant van de projectsite en in het centrum van de stad afwijkingen zouden zijn toegestaan, doen geen afbreuk aan de bindende bepalingen van de verordening en aan het afwijkingskader waaraan zoals hoger reeds is getoetst aan artikel 4.4.1 §1 VCRO. Het argument dat er reeds aan de Handelskaai twee naast elkaar gelegen garagepoorten met een gezamenlijke breedte van 6,65 m aanwezig zijn, toont precies aan dat het wel mogelijk moet zijn om de breedtes van de poortopeningen en dus van de oprit te beperken tot 6 m. Bijgevolg bestaat er een legaliteitsbelemmering om de aanvraag te kunnen vergunnen.*  
...

Dat is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

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

#### **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 – ENIG MIDDEL**

##### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij voert de schending aan van artikel 55 van de Algemene Stedenbouwkundige Verordening van de stad Kortrijk (hierna: ASV), artikel 4.4.1, §1 VCRO, van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij legt uit dat er geen nood is om het openbaar domein in te richten zodat het privédomein toegankelijk is voor mechanisch verkeer vanaf de rijweg. Verwijzend naar een foto stelt de verzoekende partij dat het trottoir aan de toekomstige garagepoort momenteel al verlaagd is. Er is volgens haar geen schending van artikel 55 ASV.

Ondergeschikt voert de verzoekende partij aan dat de beperkte afwijking van artikel 55 ASV verantwoord is en niet strijdt met de geest van die bepaling. Zij wijst er daarbij op dat langsparkeren voor de projectsite omwille van verschillende redenen momenteel niet mogelijk is. De verwerende partij gaat er onterecht aan voorbij dat het huidige pand al twee garagepoorten heeft van 6,65 m met daartussen een gevelmuur van 1,26 m. Daarmee wijkt de huidige situatie niet veel af van de gevraagde garagepoort van 8,10 m. De toekomstige situatie brengt geen verschil in de parkeermogelijkheden op de straat.

Verder legt de verzoekende partij uit dat het wel gaat om een afwijking volgens artikel 4.4.1, §1 VCRO. Bij de beoordeling naar die afwijking heeft de verwerende partij volgens de verzoekende partij geen rekening gehouden met de bestaande situatie. Met name de verlaagde boordsteen, de ligging van het zebrapad en de garagepoort in het naastgelegen gebouw.

De verzoekende partij benadrukt tot slot dat de verwerende partij niet kan overwegen dat een afwijking op een afwijkingsbepaling niet beperkt is. Een dergelijk oordeel komt er volgens de verzoekende partij op neer dat gemeenten hun stedenbouwkundige verordeningen kunnen 'sluiten' door zelf een afwijkingsregime in te schrijven. Daarvan zou dan niet meer 'beperkt' afgeweken kunnen worden. Dat doet afbreuk aan zowel de doelstelling van artikel 4.4.1, §1 VCRO als de bevoegdheidsverdeling. Essentieel is volgens de verzoekende partij de vraag of de maximumbreedte in de verordening aanvaardbaar is. De nieuwe garagepoort is nauwelijks breder dan de huidige en er worden geen bijkomende parkeerplaatsen opgeofferd.

2.

De tussenkomenende partij stelt dat het bestreden project wel degelijk een oprit bevat. Er wordt een garage ingericht op de rooilijn waarbij auto's de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn moeten oversteken. Zij wijst er op dat het trottoir ter hoogte van de toekomstige garagepoort even hoog is als ergens anders in de straat. Er is geen sprake van een ingericht trottoir. Dit klemmt volgens haar nog meer omdat de aanvrager in het administratief beroepschrift zelf heeft aangegeven dat er wordt afgeweken van artikel 55 ASV.

Daarbij aansluitend merkt de tussenkomenende partij op dat de verwerende partij enkel heeft geoordeeld dat de gevraagde afwijking niet in overeenstemming is met de algemene strekking van de ASV gelet op het doel van de bepaling. Zij heeft niet beslist dat elke afwijking van een afwijkingsbepaling buiten toepassing valt van artikel 4.4.1, §1 VCRO. De tussenkomenende partij onderstreept tot slot dat de bestaande toestand enkel relevant is bij het beoordelen van de goede ruimtelijke ordening.

3.

In de toelichtende nota herhaalt de verzoekende partij dat het gevraagde project het aantal mogelijke parkeerplaatsen op de straat niet wijzigt.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Het staat buiten betwisting dat de stedenbouwkundige verordening van de stad Kortrijk van toepassing is op het voorwerp van de aanvraag.

Artikel 55 van de ASV bepaalt:

*"...*

*§1. Bij het voorzien van de toegang van en naar het openbaar domein en het aanleggen van opritten moet het aantal autostaanplaatsen op het openbaar domein altijd maximaal gevrijwaard worden.*

*§2. De breedte van een oprit mag ter hoogte van de rooilijn maximum 3,50 m bedragen*

*§3. Afwijkingen inzake de totale maximumbreedte van de oprit:*

- de breedte van garagepoorten, indien deze groter is dan 3,50m met een maximumbreedte van 6,00m*
- 6,00m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van 6 tot 20 voertuigen*
- 2 x 6,00m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van 21 tot 100 voertuigen*
- 3 x 6,00m voor gegroepeerde autostaanplaatsen van meer dan 100 voertuigen*
- 2 x 6,00m voor de toegang tot benzinestations*
- 8,00m waar de toegang met vrachtwagens of landbouwvoertuigen noodzakelijk is.*

*§4. Opritte naar een nieuwe autostaanplaats worden steeds uitgevoerd in kleinschalige materialen en moeten minstens 6 meter diep zijn, of hoogstens 3 meter. (diepte gemeten tussen rooilijn en gevellijn autostaanplaats).*

*...*

Artikel 2, §2 definieert een oprit als volgt:

**“Oprit:** de inrichting van het openbaar domein en het privédomein, die het privédomein toegankelijk maakt voor mechanisch verkeer vanaf de rijweg. Dit kan ook het geschikt maken van de strook tussen rijweg en voorbouwlijn inhouden;

*Geslacht maken van de strook tussen rijweg en voorbouwlijn: het verlagen van de boordsteen, de heraanleg van het trottoir en/of fietspad, de eventuele verharding van een groenstrook, de eventuele overwelling van een (baan)gracht,...*”

2.

De aanvraag beoogt het oprichten van een meergezinswoning op een hoekperceel. Aan de kant van de Handelskaai staat op de rooilijn een garagepoort ingepland met een breedte van 8,10 m die toegang geeft tot de ondergrondse parking. Bestuurders die het gebouw wensen in te rijden zullen bijgevolg de strook tussen de rijweg en de poort moeten overrijden.

Volgens artikel 55, §2 van de ASV mag de breedte van een oprit niet meer bedragen dan 3,5 m. Dat kan verhoogd worden tot ten hoogste 6 m als de garagepoort breder is dan 3,5 m of als het gaat om een gegroepeerde autostaanplaats van 6 tot 20 voertuigen.

In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij uitdrukkelijk dat zij het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet volgt en overweegt dat de aanvraag afwijkt van artikel 55 van de ASV:

*“ ...*

*Rekening houdend met hoger aangehaalde definitie van oprit moet worden vastgesteld, dat ook de strook tussen de rijweg en de poort als oprit moet worden aanzien. Zoals gewezen in het schorsingsarrest stelt de definitie duidelijk dat een oprit zowel de inrichting van het openbaar domein als het privédomein betreft om het privédomein toegankelijk te maken vanaf de rijweg, waar ook het geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn, onder valt. (RVVb, 23 mei 2016, nr. RVVb/UDN/1516/1121, p.32) Onder geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn moet worden begrepen : het verlagen van de boordsteen, de heraanleg van het trottoir en/of fietspad.*

*Aangezien in casu ter hoogte van de Handelskaai tussen de rijweg en de voorbouwlijn een trottoir is gelegen, is het noodzakelijk dat ingevolge het voorgestelde project de trottoir dient te worden heraangelegd, of minstens dient de boordsteen te worden verlaagd teneinde de toegang tot de ondergrondse parking te kunnen verzekeren. Aangezien de poortopening aan de Handelskaai 8,10 m bedraagt, moet redelijkerwijs worden besloten dat de trottoir voor het gedeelte tussen de poort en de rijweg als oprit ook deze afmeting van 8,10 m moet hebben. Bijgevolg moet worden besloten dat de voorliggende aanvraag niet in overeenstemming met de ASV voor wat betreft de breedte van de oprit kant Handelskaai, waar dus een maximale breedte geldt van 6 m.*

*...”*

Uit die overwegingen blijkt dat de verwerende partij heeft onderzocht of er een oprit nodig is voor de aanvraag. De verwerende partij heeft daarbij uitdrukkelijk de definitie van de ASV gebruikt en overwogen dat er sprake is van een oprit. Dit omdat de aanvraag volgens haar tot gevolg heeft dat



het voetpad opnieuw moet worden aangelegd, minstens dat de boordsteen verlaagd moet worden om toegang te krijgen tot de ondergrondse parking. De verwerende partij besluit vervolgens niet kennelijk onredelijk dat aangezien de poortopening aan de Handelskaai 8,10 m bedraagt men er van kan uitgaan dat het voetpad voor het gedeelte tussen de poort en de rijweg als oprit ook een breedte van 8,10 m moet hebben.

Zoals de verwerende partij terecht overweegt omvat een oprit zowel de inrichting van het openbaar domein als het privédomein om het privédomein toegankelijk te maken vanaf de rijweg. Daaronder valt ook het geschikt maken van de strook tussen de rijweg en de voorbouwlijn. Louter stellen dat het voetpad niet verlaagd moet worden omdat er al een verlaagd voetpad aanwezig is, komt slechts neer op een andere mening dan die de verwerende partij voorstaat. Daarmee toont de verzoekende partij de onjuistheid dan wel de onwettigheid van de voorgaande overwegingen niet aan. Te meer nu zowel het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk, als de verzoekende partij in haar administratief beroepschrift zelf hebben aangegeven dat de aanvraag afwijkt van artikel 55 van de ASV.

3.

De verzoekende partij bekritiseert ondergeschikt het weigeringsmotief in de bestreden beslissing dat de aanvraag niet vergunbaar is in toepassing van artikel 4.4.1, §1 VCRO.

Artikel 4.4.1, §1 VCRO bepaalt:

“ ...

*In een vergunning kunnen, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften met betrekking tot perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen. Afwijkingen kunnen niet worden toegestaan voor wat betreft:*

*1° de bestemming;*

*2° de maximaal mogelijke vloerterreinindex;*

*3° het aantal bouwlagen.*

*...”*

Op grond van die bepaling is de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om afwijkingen op stedenbouwkundige voorschriften (van een stedenbouwkundige verordening) toe te staan aan een dubbele beperking onderworpen. Artikel 4.4.1, §1 VCRO bepaalt dat de afwijkingen enkel betrekking mogen hebben op de perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen. Afwijkingen op de bestemming, de maximaal mogelijke vloerterreinindex en het aantal bouwlagen zijn niet mogelijk. Bovendien vereist artikel 4.4.1, §1 VCRO dat het om ‘beperkte’ afwijkingen gaat, wat inhoudt dat er geen afwijkingen mogen worden toegestaan die afbreuk doen aan de essentiële gegevens van de stedenbouwkundige verordening (*Parl.St.*, VI.Parl. 2008-09, nr. 2011/1, 136). Daaruit volgt dat de verleende afwijkingen in overeenstemming met de algemene strekking van de toepasselijke stedenbouwkundige verordening moeten blijven.

Artikel 4.4.1, §1 VCRO is een uitzonderingsbepaling en moet als dusdanig restrictief worden geïnterpreteerd.

Bovendien moet de ‘beperkte afwijking’ de toets aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening doorstaan.

4.

Het beginsel van de materiële motiveringsplicht houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan, wat onder meer betekent dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. Daarenboven vereist het zorgvuldigheidsbeginsel dat het vergunningverlenend bestuur bij de feitenvinding slechts na een zorgvuldig onderzoek en met kennis van alle relevante gegevens een beslissing neemt. Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient de verwerende partij de redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, zodat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

De Raad kan zijn beoordeling niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het aan hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid haar bevoegdheid 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 besluit is kunnen komen.

5.

Zoals al gesteld mag de breedte van een oprit volgens artikel 55, §2 van de ASV niet meer bedragen dan 3,5 m. Dat kan verhoogd worden tot ten hoogste 6 m als de garagepoort breder is dan 3,5 m of als het gaat om een gegroepeerde autostaanplaats van 6 tot 20 voertuigen.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de aanvraag een garagepoort van 8,10 m breed omvat die wordt ingeplant op de rooilijn. Zoals ook al gesteld gaat de verwerende partij er in de bestreden beslissing niet op kennelijk onredelijke wijze van uit dat bijgevolg ook de strook tussen de poort en het openbaar domein als oprit eenzelfde breedte van 8,10 m moet hebben.

In de bestreden beslissing overweegt de verwerende partij onder meer:

“ ...

*Het opzet van artikel 55 ASV betreft in de eerste plaats het vrijwaren van een maximaal aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein. In dat opzicht heeft voormeld artikel 55 §3 minutieus en limitatief bepaald wanneer mag worden afgeweken van de algemene regel, zoals voorzien in §2, met name dat de oprit ter hoogte van de rooilijn maximaal 3,5 m breed mag zijn. Samen genomen met het feit dat zoals hoger aangehaald het opzet van artikel 55 in de eerste plaats bestaat in het vrijwaren van een maximaal aantal autoparkeerplaatsen op het openbaar domein, kan een bijkomende afwijking op een afwijkingsregel (§3) niet meer als beperkt worden aanzien. Dit geldt des te meer aangezien men zich bevindt binnen een stedelijke context, waar precies elke meter om het langsparkeren aan de straatzijde mogelijk te maken, van belang kan zijn. Door van de afwijkingsregel zoals voorzien in §3 opnieuw af te wijken, wordt de stedenbouwkundige voorschrift oneigenlijk gewijzigd. Bijgevolg kan de afwijking van de maximale breedte van de oprit zoals voorzien in de ASV, niet als beperkt worden aanzien.*

...”

Ook die overwegingen komen de Raad niet als kennelijk onredelijk of foutief over. Uit de bewoordingen van artikel 55 van de ASV volgt dat de maximale breedte van de oprit ter hoogte van de rooilijn een essentieel gegeven uitmaakt van de verordening. De bepaling veruitwendigt uitdrukkelijk de bedoeling van de verordenende overheid om bij het aanleggen van de toegang van en naar het openbaar domein en het aanleggen van opritten, het aantal autostaanplaatsen op het openbaar domein altijd *maximaal* te vrijwaren. De breedte van de oprit wordt daarom als ‘*maximum*’ van 3,5 m vastgelegd. Zij het met enkele limitatieve uitzonderingen opgenomen in de bepaling zelf.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat het aangevraagde project een garagepoort bevat van 8,1 m en er volgens de verwerende partij een even brede oprit aangelegd moet worden. Daarmee wijkt de aanvraag dus 4,6 m af van de maximale breedte van 3,5 m en is zij 2,1 m breder dan wat volgens de uitzonderingen in diezelfde bepaling maximaal is toegelaten.

De verwerende partij overweegt in de bestreden beslissing terecht dat artikel 55 van de ASV als doel heeft om het aantal parkeerplaatsen op het openbare domein maximaal te vrijwaren en de bepaling net daarom gedetailleerd voorschrijft wat de mogelijke afwijkingen zijn. Zij kon ook op basis daarvan besluiten dat gelet op het opzet van de bepaling en de ligging in een stedelijke context een bijkomende afwijking op basis van artikel 4.4.1, §1 VCRO niet mogelijk is. Artikel 4.4.1, §1 VCRO houdt immers in dat verleende afwijkingen steeds in overeenstemming moeten blijven met de algemene strekking van de toepasselijke stedenbouwkundige verordening. Overigens merkt de Raad op dat de vergunningverlenende overheid niet verplicht is om afwijkingen op een stedenbouwkundig voorschrift toe te staan. De beoordeling hierover valt binnen haar discretionaire bevoegdheid. De verzoekende partij toont niet aan dat de verwerende partij op dat punt een kennelijk onredelijke beoordeling heeft genomen.

Het middel wordt verworpen.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro ten laste van de verzoekende partij.
4. 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 25 september 2018 door de zevende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zevende kamer,

Kengiro VERHEYDEN

Marc VAN ASCH