

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 4 december 2018 met nummer RvVb-S-1819-0377  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0572-S

Verzoekende partijen	1. de heer <b>Patrick ANTHONISSEN</b> 2. mevrouw <b>Josseline GROOSMAN</b> 3. de bvba <b>MOLENHOF</b>  vertegenwoordigd door advocaat Koenraad MAENHOUT met woonplaatskeuze op het kantoor te 2600 Antwerpen, Filip Williotstraat 30, bus 0102
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>ANTWERPEN</b>
Tussenkomen de partij	de nv <b>GROEP VAN ROEY</b>  vertegenwoordigd door advocaat Dirk DE KEUSTER met woonplaatskeuze op het kantoor te 2980 Sint-Antonius-Zoersel, Handelslei 60

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 9 augustus 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 1 februari 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht van 11 september 2017 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomen de partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van 50 sociale appartementen op een perceel gelegen te 2960 Brecht, Jan Frans Spruytweg z.n, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie N, nummer 574C.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomen de partij verzoekt met een aangetekende brief van 24 september 2018 om in de procedure tot schorsing tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomen de partij met een beschikking van 26 september 2018 toe in de debatten.

De verwerende partij dient geen nota betreffende de vordering tot schorsing maar wel het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

Advocaat Buket KARACA loco advocaat Koenraad MAENHOUT voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Dirk DE KEUSTER 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

De tussenkomende partij dient op 23 mei 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van 50 sociale appartementen” op een perceel gelegen te 2960 Brecht, Jan Frans Spruytweg z.n.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Turnhout’, vastgesteld met koninklijk besluit van 30 september 1977 in woonuitbreidingsgebied.

Tijdens het openbaar onderzoek dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 11 september 2017 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij. Het college beslist:

“ ...

#### **Openbaar onderzoek**

*De aanvraag werd openbaar gemaakt volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen. Er werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat werd afgesloten op 14 juli 2017. Er werd 1 bezwaarschrift ingediend. Het college stelt vast dat het bezwaarschrift handelt over:*

*-A De aanvraag is in strijd met het gemeenteraadsbesluit van 8 juni 2017 die stelt dat de wegenis moet doorgetrokken tot tegen het perceel afdeling 3 sectie N 575 R.*

*-B Strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening: enkel open eengezinswoningen in de omgeving, omvang en dichtheid van het project sluiten niet aan op de omgeving, afbreuk aan het karakter van de omgeving van de beschermde windmolen*

*-C er worden vragen gesteld bij het mobiliteitsrapport*

*-D inbreuk op de privacy, verhoogde inblikmogelijkheden en beperking zonlicht*

*-E Aanvraagformulier en MER-screening bevatten onduidelijkheden en onvolledige gegevens. Er dient een serieuze beoordeling te gebeuren van cumulatieve effecten van de ontwikkeling van dit binnengebied in woonuitbreidingsgebied. Deze studie ontbreekt momenteel.*

*Het college neemt hierover volgend standpunt in:*

-A Voorliggende aanvraag handelt over het bouwen van 50 appartementen en niet over de wegeniswerken. In het gemeenteraadsbesluit van 8 juni 2017 werd opnieuw als voorwaarde opgenomen dat de wegenis, in het grijs aangeduid op het plan, dient uitgebreid te worden tot tegen het perceel gelegen afdeling 3, sectie N 575R. Het bezwaar wordt niet weerhouden.

-B Voorliggend project omvat de realisatie van woningen in woonuitbreidingsgebied. Woonuitbreidingsgebied is bestemd voor sociale groepswooningbouw wat voor gevolg heeft dat er hier aan hogere dichtheden en in andere bouwtypologieën kan gebouwd worden dan in woongebied. Met de invoering van het RUP Brecht Centrum mogen de woningen langsheen de Molenstraat, net zoals in voorliggende aanvraag, ook tot 3 bouwlagen hoog bouwen. Gezien voorliggend project nog net iets verder ligt van de Molen dan de woningen in de Molenstraat, zal de impact van dit project op de molen kleiner zijn, dan wanneer de woningen in de Molenstraat opgetrokken zullen worden tot 3 bouwlagen. Er zit een afstand van ongeveer 73m tussen blok A en de woningen in de Molenstraat. De impact op de molen zal dan ook beperkt zijn. Het bezwaar wordt niet weerhouden.

-C Het mobiliteitsrapport werd opgemaakt door Mint, een onafhankelijk studie bureau verkeer en mobiliteit, volgens de bepalingen van het "Richtlijnenboek Mobiliteitseffectstudies, mobiliteitstoets en MOBER" van het Departement Mobiliteit en Openbare werken. Mint is bijzonder gespecialiseerd in het opmaken van mobiliteitsstudies nodig in het kader van stedenbouwkundige aanvragen. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat met de realisatie van 113 wooneenheden er slechts een verwaarloosbare mobiliteitsimpact op de omgeving zal plaatsvinden. Dit bezwaar wordt niet weerhouden.

-D Het bouwvolume A ligt het dichtst tegen de Molenstraat. Om de impact op de omliggende woningen te beperken, werd de hoogte van het appartementsblok A slechts beperkt opgetrokken tot 3 bouwlagen. Er zit een afstand van ongeveer 73m tussen blok A en de woningen in de Molenstraat. Tussen bouwvolume A en de feestzaal Molenhof zit er een 20-tal meter. De impact op de omgeving zal dan ook beperkt zijn. Dit bezwaar wordt niet weerhouden.

-E De realisatie van dit project is een uitvoering van zijn gewestplanbestemming. Het is niet omdat de ontwikkeling van het binnengebied in verschillende stedenbouwkundige aanvragen wordt ingediend dat de volledige ontwikkeling van deze zone niet in zijn geheel wordt bekeken en geëvalueerd. Reeds bij de opmaak van de inrichtingsplannen en zeker in de vergunningsprocedure werd het totaalplaatje van de ontwikkeling van het binnengebied vooropgesteld om een project te kunnen realiseren in overeenstemming met de draagkracht en de goede ruimtelijke ordening van de omgeving. Ook de opgemaakte mobiliteitsstudie werd opgemaakt door een onafhankelijk studie bureau verkeer en mobiliteit, volgens de bepalingen van het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffectstudies, mobiliteitstoets en MOBER' van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In het kader van de vormgeving van het project werd dus wel degelijk rekening gehouden met de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van dit binnengebied op de omgeving. Dit bezwaar wordt niet weerhouden.

### **toetsing aan de regelgeving en de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften**

(...)

De aanvraag betreft het bouwen van 3 blokken met 50 appartementen. Er wordt gebouwd aan een dichtheid van 92 woningen per ha. De bouwblokken bestaan uit 2 tot 3 bouwlagen en zijn voorzien van platte daken. Om de impact op de omgeving te beperken werden er slechts beperkt 3 bouwlagen ingericht. De kroonlijsthoogten bedragen tussen de 6,11 en 8,87m. De blokken worden uitgevoerd in sobere en traditionele gevelmaterialen. De terrassen worden uitgevoerd in architectonisch beton. De grondgebonden wooneenheden

*zijn voorzien private tuintjes. De wooneenheden op de eerste en tweede verdieping beschikken over een terras van minimaal 6m<sup>2</sup> verbonden aan de leefruimte. Volgens de bepalingen van de parkeerverordening dienen er 85 parkeerplaatsen voorzien te worden. Onder blokken A en C worden er 50 parkeerplaatsen voorzien. Buiten worden er 14 bezoekersplaatsen voorzien. Links van de blokken B en C is er nog ruimte beschikbaar om 25 extra parkeerplaatsen te voorzien. Er wordt 75% van de parkeerplaatsen die voorzien moeten worden volgens de bepalingen van de parkeerverordening voorzien worden. Dit is in overeenstemming met de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening die stelt dat minimaal 60% van de te voorziene parkeerplaatsen moet aangelegd worden. Voor de overige 40% moet de nodige ruimte voorzien zijn om de aanleg van bijkomende parkeerplaatsen in de toekomst mogelijk te maken. Het college kan in uitzonderlijke gevallen op basis van een gemotiveerd dossier een vrijstelling toekennen waarbij geen afkoopsom moet worden betaald. In een overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht (toekomstig eigenaar van het openbaar domein) en De Voorkempen is opgenomen dat de parkeerplaatsen op openbaar domein toegekend worden aan voorliggend project en dat ze dus onlosmakelijke verbonden zijn met dit bouwproject. Op deze manier wordt er voldaan aan de parkeerverordening waarin er gesteld wordt dat: Indien de parkeerplaatsen niet aangelegd worden op het bouwperceel zelf, moet de aanvrager een schriftelijke overeenkomst met de eigenaar van de grond waar de parkeerplaatsen worden voorzien toevoegen met vermelding dat de parkeerplaatsen inderdaad dienen voor betreffend project. Deze overeenkomst wordt als bijlage aan de vergunning toegevoegd. Rechts van blok B wordt een fietsenstalling met ruimte voor 80 fietsstapplaatsen voorzien. Hiermee wordt voldaan aan de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening.*

*De aanvraag is principieel in overeenstemming met de voorschriften van het vastgestelde gewestplan.*

*(...)*

***toetsing aan de goede ruimtelijke ordening door de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar***

*Voorliggend project is in overeenstemming met zijn gewestplanbestemming woonuitbreidingsgebied en realiseert sociale groepswoningbouw. De inplanting en vormgeving van de gebouwen werd zodanig uitgewerkt om de impact op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Alle wooneenheden hebben kwalitatieve buitenruimtes. De vormgeving van de gebouwen is in overeenstemming met de vormgeving van de andere sociale woningbouwprojecten in dit binnengebied en vormen hiermee één geheel. De wegenis werd zodanig ontworpen dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de site beperkt wordt en de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers gegarandeerd wordt. Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat met de realisatie van 113 wooneenheden er slechts een verwaarloosbare mobiliteitsimpact op de omgeving zal plaatsvinden.*

*De aanvraag is verenigbaar met de goede plaatselijke ordening*

***toetsing aan de goede ruimtelijke ordening door het college van burgemeester en schepenen***

*Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, uitgebracht op 07/09/2017 en maakt de inhoud ervan tot zijn eigen motivering.*

***BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 11 september 2017 HET VOLGENDE:***

*Besluit:*

*Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning voor bouwen van 50 sociale appartementen grootte project >500m<sup>2</sup> in Jan Frans Spruytweg - Laarweg ZN te*

*Brecht, kadasternummer (afd 3) sectie N 574 C aan Kris Peeraer namens GROEP VAN ROEY mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden*

*...*

Tegen deze beslissing tekenen de verzoekende partijen op 6 november 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn voorlopig verslag van 4 januari 2018 om dit beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

*“ ...*

#### **ARGUMENTATIE BEROEPER**

*(...)*

***Het beroepschrift van de belanghebbende derden kan als volgt worden samengevat:***

##### *Belang*

- *eigenaars en bewoners van de nabij gelegen woonst Molenstraat 24B;*
- *eigenaar van 2 gronden die grenzen aan de projectsite;*
- *hun percelen sluiten naadloos aan op het perceel waar 50 appartementen worden voorzien;*
- *zowel de woonst van verzoekers, als de feestzaal die zij uitbaten en de braakliggende percelen ernaast liggen op zeer korte afstand liggen van de projectsite;*
- *de omvang van de gebouwen is niet in overeenstemming te brengen met de naaste omgeving en zal op vlak van visueel vormelijke aspecten enorm hinderlijk zijn voor verzoekers;*
- *hun woonst en feestzaal wordt gekenmerkt door een landelijke groene omgeving, die geheel lijkt te verdwijnen indien zij voortaan tegen een appartementsblok van 3 verdiepingen dienen aan te kijken;*
- *op vlak van privacy en zonlicht zullen verzoekers ernstige nadelen lijden;*
- *ook de rust geheel verdwijnen indien er een heel nieuwe wijk wordt ingepland, hetgeen onvermijdelijk een impact zal hebben op de mobiliteit in de omgeving;*
- *plots zal er enorm veel verkeer via de (smalle) Molenstraat voorbij de woonst van verzoekers komen, hetgeen gezien de onaangepastheid van de wegen hinderlijke effecten zal teweegbrengen.*

##### *Beroepsargumentatie*

- *de stedenbouwkundige aanvraag is strijdig met de beslissing (wegeniswerken) van de gemeenteraad van 8 juni 2017, die stelt dat de wegenis moet doorgetrokken worden tot tegen het perceel afdeling 3 sectie N 575 R;*
- *de aanvraag is strijdigheid de goede ruimtelijke ordening (schending artikel 4.3.1 en 1.1.4 VCRO): enkel open eengezinswoningen in de omgeving, omvang en dichtheid van het project sluiten niet aan op de omgeving, afbreuk aan het karakter van de omgeving van de beschermde windmolen;*
- *het aangevraagde zal het gebruiksgenot en de privacy van beroepers ernstig schenden: verhoogde inblikmogelijkheden en beperking zonlicht;*
- *het aanvraagformulier en de M.E.R. screening bevatten onduidelijke en onvolledige gegevens: geen degelijke beoordeling van de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied, vraagtekens bij de MOBER.*

*(...)*

**LEGALITEIT:** *niet OK*

(...)

#### **Beoordeling**

**De aanvraag is principieel in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan, op voorwaarde dat het geheel van gebouwen en constructies wordt opgericht in een gemeenschappelijke werf.**

Volgens het vastgestelde gewestplan van Turnhout (goedgekeurd bij KB van 30 september 1977) situeert de aanvraag zich in woonuitbreidingsgebied.

Verder valt de site niet binnen de grenzen van een RUP, BPA of een behoorlijk vergunde en niet-vervallen verkaveling.

De woonuitbreidingsgebieden zijn uitsluitend bestemd voor groepswoningbouw zolang de bevoegde overheid over de ordening van het gebied niet heeft beslist, en zolang, volgens het geval, ofwel die overheid geen besluit tot vastlegging van de uitgaven voor de voorzieningen heeft genomen, ofwel omtrent deze voorzieningen geen met waarborgen omklede verbintenis is aangegaan door de promotor.

De aanvraag voorziet een sociaal groepswoningbouwproject en beoogt de realisatie van de op het perceel geldende gewestplanbestemming.

Op voorwaarde dat het geheel van de gebouwen en constructies gelijktijdig wordt opgericht in gemeenschappelijke werf, voldoet de aanvraag aan de 3 cumulatieve voorwaarden waaraan moet voldaan zijn om te kunnen spreken van groepswoningbouw:

- het gelijktijdig oprichten van meerdere gebouwen;
- de op te richten gebouwen zijn bestemd voor bewoning.
- de voor bewoning bestemde woningen vormen één samenhangend geheel.

**De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke verordening toegankelijkheid op voorwaarde dat het advies van Inter wordt nageleefd.**

**De aanvraag is niet in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige `verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg'.**

De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van de stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg, die werd goedgekeurd op 23 juni 2011.

Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening (zie onder) zal worden beargumenteerd dat de aanvraag momenteel niet kan garanderen dat de 25 ontbrekende bewonersparkeerplaatsen wel degelijk kunnen worden gerealiseerd, en dat de aanvraag bijgevolg niet voldoet aan de parkeernormen van de verordening.

(...)

**De aanvraag omvat geen wegeniswerken waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft.**

Het voorwerp van de voorliggende aanvraag beperkt zich tot het bouwen van een woonproject met 50 sociale appartementen. Er maken geen wegeniswerken deel uit van de aanvraag.

De gemeenteraad heeft reeds op 8 juni 2017 een beslissing genomen over de wegeniswerken. Die beslissing werd genomen in functie van een eerdere aanvraag voor het aanleggen van de publieke ruimte voor een sociaal woonproject (waar het thans gevraagde woonproject een onderdeel van zal zijn). Voor deze aanvraag verleende het college van burgemeester en schepenen op 24 juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning met referentie SV 2017-93.

De gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017 legt volgende voorwaarde op:

"De wegenis, in het grijs aangeduid op het plan, dient uitgebreid te worden tot tegen het perceel gelegen afdeling 3 Sectie N 575R."

*Deze voorwaarde impliceerde een beperkte aanpassing in van de op 24 juli vergunde aanleg van de publieke ruimte, meer bepaald het afschaffen van een zogenaamde "peststrook" zodanig dat de openbare weg als volwaardig kan worden doorgetrokken tot aan het vermelde perceel.*

*Noch de stedenbouwkundige vergunning SV 2017-93 noch de gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017 werden bestreden. Dit betekent dat de stedenbouwkundige vergunning SV 2017-93 zal moeten worden uitgevoerd conform de gemeenteraadsbeslissing, met inbegrip van een uitbreiding van de wegenis tot tegen het vermelde perceel.*

*De voorwaarde van de gemeenteraadsbeslissing heeft geen enkele invloed op voorliggende aanvraag, aangezien de wegeniswerken er geen deel van uitmaken. Voorliggende aanvraag is dan ook niet strijdig met de gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017.*

*(...)*

**GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING:** niet OK

**Omgeving:**

*De projectsite situeert zich aan de zuidwestelijke rand van de bebouwde dorpskern van Brecht. Het perceel van de aanvraag is momenteel onbebouwd, maar grenst aan de bestaande bebouwing langsheen de Molenstraat en de Laarweg. Ten zuidwesten, ten zuiden, en ten zuidoosten van het project bevinden zich enkele onbebouwde percelen. Ongeveer 175m ten oosten van de site kenmerkt de omgeving zich door lintbebouwing langsheen de Eyndovenstraat.*

*Hoewel de woonfunctie er dominant is, kenmerkt de omgeving van de aanvraag zich niet als een zuiver residentiële woonwijk met louter open eengezinswoningen:*

- *een horecafunctie op ongeveer 30m. Feestzaal 'Molenhof (+ traiteur + thuislevering), met capaciteit voor 350 personen en een parkeerplaats voor 100 wagens). Het gebouwencomplex omvat een woning, een ontvangsruimte, 2 feestzalen, een buffetruijnte en een buitenterras;*
- *een bedrijf handeling in bouwmaterialen op ongeveer 120m, gelegen ten noordoosten van de Laarweg.*
- *een bank (Argenta) op ongeveer 100m (langs N115);*
- *een apotheek en een frituur op ongeveer 160m (langs N115);*
- *een bestaande meergezinswoning (Molenstraat nr. 43) op ongeveer 120m;*
- *een kapper aan de Laarweg op ongeveer 60m;*
- *een kapper aan de Molenstraat op 80m;*
- *een horecafunctie in de 'Akkermolen' op ongeveer 110m.*

**De aanvraag is functioneel inpasbaar:**

- *realisatie gewestplanbestemming;*
- *reeds (vergunde) sociale woningbouwprojecten in dit woonuitbreidingsgebied;*
- *de nieuwe wooneenheden passen in deze gemengde (verschillende functies) wijk en zullen het bestaande dorpsweefsel versterken.*

**De aanvraag is qua schaal, bouwdichtheid, ruimtegebruik en visueel-vormelijke aspecten verzoenbaar met de omgeving:**

- *slechts gedeeltelijke 3 bouwlagen om de visuele impact op de omgeving te beperken;*
- *de kroonlijsthoogte bedraagt maximaal 8,87m, wat aansluit op de in de omgeving bestaande bebouwing;*
- *in de omgeving van de aanvraag worden nokhoogtes van 10 á 11m (2 bouwlagen + hellende dakverdieping) waargenomen;*

- de visuele impact van 2 bouwlagen in combinatie met een puntdak genereert is vergelijkbaar met de impact van 3 bouwlagen onder plat dak;
- langsheen de Molenstraat werd bij andere projecten een kroonlijsthoogte van 6m in geval van open bebouwing en 7m in geval van halfopen bebouwing toegestaan, de nokhoogte werd hierbij toegestaan tot 11,5m;
- de bebouwing rondom rond het aanvraagperceel is hierdoor minstens even hoog als de gevraagde bouwblokken en zelfs hoger in een aantal gevallen;
- de blokken worden uitgevoerd in sobere, duurzame en hedendaagse materialen, die reeds in de omgeving worden waargenomen;
- de vormgeving is bovendien afgestemd op de vormgeving van de andere sociale woningbouwprojecten in dit binnengebied, zodat de afzonderlijke projecten één geheel vormen;
- blok A (slechts gedeeltelijk 3 bouwlagen) bewaart een afstand van ruim 70m tot de woning van beroepers en een afstand van ongeveer 30m tot de feestzaal;
- dergelijke afstanden zijn - gelet op de maximale bouwhoogte van 8,87m - ruimschoots voldoende om de eigenheid en de privacy van beroepers te vrijwaren;
- de tweede verdieping van de (kwalitatief afgewerkte) achtergevel van blok A (het bouwblok dat het meest dicht bij beroepers zal worden opgericht) telt slechts 2 terrassen en bevat voor het overige enkel kleine raamopeningen, die allemaal grenzen aan een laag-dynamische ruimte (slaapkamers);
- mogelijke inkijk in een beperkte deel van het perceel van beroepers brengt het gebruiksgenot van dat perceel in haar geheel niet in het gedrang. Een bepaalde mate van inkijk is eigen aan deze reeds bebouwde context van de omgeving. Dit geldt zeker voor bestaande bebouwing langsheen de Molenstraat, waarvan de woningen van beroepers een onderdeel zijn, en waarbij de achtergevels van woningen en hun achtergevelraamopeningen zich oriënteren naar zowel de eigen tuinzone als naar de aanpalende tuinzones. Alle woningen in deze gesloten huizenrij hebben raamopeningen ter hoogte van de achtergevel, van waaruit een inkijk kan worden genomen op de aanpalende percelen;
- het perceel van de aanvraag (totale oppervlakte 13000m<sup>2</sup>) wordt voor minder dan de helft bebouwd (bebouwde oppervlakte bedraagt 5318m<sup>2</sup>);
- hierdoor kunnen de gelijkvloerse wooneenheden beschikken over een kwalitatieve tuin en blijft er voldoende onbebouwde oppervlakte over om de afstand en het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren;
- beroeper zullen nog steeds uitkijken op een onbebouwde zone, meer bepaalde de loodrecht achtergelegen percelen 570, 571, 572 en 573;
- het gemeentebestuur heeft er in het gemeentelijk RUP 'Brecht Centrum' voor gekozen om onder meer in het centrum van Brecht, waar het project nabij gevestigd is, bebouwing met 3 bouwlagen toe te laten.

***De aanvraag bevat echter onvoldoende duidelijkheid over de mobiliteitsimpact:***

***Aantal parkeerplaatsen***

*Volgens de bepalingen van de parkeerverordening dienen er 85 parkeerplaatsen voorzien te worden, waarvan 75 bewonersparkeerplaatsen en 10 bezoekersparkeerplaatsen.*

*Onder blokken A en C worden er 50 bewonersparkeerplaatsen voorzien. Buiten worden er 14 bezoekersparkeerplaatsen voorzien. Er worden met andere woorden 25 bewonersparkeerplaatsen te weinig voorzien.*

*Dit is volgens de bestreden beslissing verzoenbaar met de bepalingen van de parkeerverordening:*

*(...)*

*Volgens de bestreden beslissing is er bovendien links van de blokken B en C nog ruimte beschikbaar om 25 extra parkeerplaatsen te voorzien.*



*Bij deze redenering van het schepencollege worden echter vraagtekens geplaatst:*

*⇒ Welke parkeerplaatsen op het openbaar domein kunnen nog worden toegekend aan het project als bewonersparkeerplaats, aangezien de 14 bovengrondse parkeerplaatsen reeds worden ingevuld als bezoekersparkeerplaats?*

*⇒ Het schepencollege geeft aan dat de onbebouwde ruimte de onbebouwde oppervlakte op het terrein als doelstelling heeft om de gelijkvloerse wooneenheden te voorzien van een kwalitatieve tuin en het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren. Hoe valt het invullen van de groene zone links van de blokken B en C te verzoenen met deze doelstelling? Gaat dit ten kosten van de kwalitatieve trage doorsteek tussen het noorden en het zuiden van de site? Hoe komt het dat deze doorsteek niet is opgenomen in het wegenisdossier?*

*⇒ Waarom maken de 25 ontbrekende bewonersparkeerplaatsen geen onlosmakelijk deel uit van voorliggende aanvraag?*

#### Ontsluiting van de projectsite

*In het MOBER - die deel uitmaakt van het aanvraagdossier - wordt de totale te verwachten verkeersgeneratie van het woonuitbreidingsgebied opgesplitst in het voorlopig programma met 113 wooneenheden (waarvan de 50 thans gevraagde wooneenheden een onderdeel zijn) en het ontwikkelingsscenario met in totaal 313 woongelegenheden.*

*De verkeersgeneratie van het voorlopige programma is toegepast op de ontwikkeling van 113 wooneenheden, waarvan 35 sociale woningen en 78 sociale appartementen. De verkeersgeneratie van het ontwikkelingsscenario is toegepast op de ontwikkeling van het voorlopige programma, aangevuld met 200 extra wooneenheden, waarvan 97 sociale woningen en 216 sociale appartementen.*

*Op basis van het toekomstig bereikbaarheidsprofiel, de ontsluitingsstructuur van de site en de routekeuzes bepaalt het MOBER een verdeling van de toekomstige verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet bepaald. Ook hier maakt het MOBER een onderscheid tussen de huidige invulling van de projectsite (voorlopig programma) en het ontwikkelingsscenario.*

*Volgens het MOBER voorziet de huidige invulling van de projectsite dat de ontsluiting van het plangebied enkel zal gebeuren via de Laarweg. Hierdoor zou al het gemotoriseerd verkeer zich via de Molenstraat verspreiden in diverse richtingen.*

*Bij deze bevindingen van het MOBER worden echter vraagtekens geplaatst:*

*⇒ Het goedgekeurde ontwerp van de publieke ruimte (gemeenteraadsbeslissing 8 juni 2017 + stedenbouwkundige vergunning 24 juli 2017) voorziet dat de ontsluiting van het plangebied niet alleen zal gebeuren via de Laarweg, maar ook via de Molenstraat (de gelijknamige zijtak van de N115) in het westen. Hoe komt het dat deze ontsluiting niet word besproken/berekend in het MOBER?*

*⇒ Welke impact heeft de bijkomende ontsluiting via de Molenstraat op het bereikbaarheidsprofiel en de ontsluitingsstructuur?*

*Het ontwikkelingsscenario voorziet volgens het MOBER een uitbreiding van 200 extra wooneenheden op het projectgebied. Deze woonunits liggen ten oosten van de huidige ontwikkeling maar concrete plannen hiervoor zijn nog niet beschikbaar. Hierdoor is er volgens het MOBER ruimte aanwezig bij de invulling van het plangebied waardoor uiteindelijk 3 varianten kunnen worden besproken:*

- In de eerste variant zal het ganse projectgebied (alle ontwikkelde wooneenheden) ontsloten worden via de Laarweg;*
- De tweede variant voorziet ontsluiting voor het ganse projectgebied via de Laarweg en een nog niet nader gedefinieerde wegverbinding. Hierbij wordt echter geopteerd om het*

*projectgebied fysiek op te splitsen in twee delen voor het gemotoriseerd verkeer om sluipverkeer in de woonzone te vermijden.*

- *De derde variant heeft dezelfde ontsluitingsmogelijkheden zoals vermeld in variant twee, echter ditmaal is geen fysieke scheiding aanwezig waardoor doorgaande verkeersbewegingen in het projectgebied mogelijk zijn.*

*Ook bij deze bevindingen van het MOBER worden vraagtekens geplaatst:*

*⇒ Hoe komt het dat de varianten zich op geen enkele manier uitspreken over een ontsluiting van het project via de gelijknamige zijtak van de Molenstraat?*

*⇒ Welke impact heeft de bijkomende ontsluiting via de Molenstraat op het bereikbaarheidsprofiel en de ontsluitingsstructuur bij het ontwikkelingsscenario?*

*...*

Met het aanvullend verslag van 25 januari 2018 adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar opnieuw om de gevraagde stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij vult zijn verslag van 4 januari 2018 als volgt aan:

*“ ...*

#### **AANVULLENDE BEOORDELING**

***Het standpunt dat de ontbrekende parkeerplaatsen worden gegarandeerd door de overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht en De Voorkempen wordt niet bijgetreden.***

*Volgens de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening dienen er 85 parkeerplaatsen voorzien te worden, waarvan 75 bewonersparkeerplaatsen en 10 bezoekersparkeerplaatsen.*

*De ter beoordeling voorgelegde plannen voorzien 50 ondergronds bewonersparkeerplaatsen onder blokken A en C. daarnaast worden er bovengronds ook een aantal bovengrondse parkeerplaatsen voorzien.*

*Hoewel de bestreden beslissing stelt dat de aanvraag 14 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen voorziet, stelt de verklarende nota bij het aanvraagdossier dat er op het terrein 10 parkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien. Uit de ter beoordeling voorgelegde plannen blijkt dat het om de 10 bovengrondse parkeerplaatsen rechts van de nieuwe bouwblokken gaat. Ook de replieknota van het CBS geeft aan dat er op de eigen site 10 bezoekersparkeerplaatsen worden voorzien.*

*Dit maakt dat er 25 bewonersparkeerplaatsen te weinig worden voorzien, wat niet wordt betwist door de betrokken partijen.*

*Het CBS en de aanvrager zijn van mening dat de ontbrekende parkeerplaatsen worden gegarandeerd door de overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht en De Voorkempen.*

*Het gaat om een burgerrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente Brecht, als eigenaar van het openbaar domein, en de Sociale Huisvestingsmaatschappij De Voorkempen H.E., als bouwheer van het aangrenzende project en uiteindelijk begunstigde van het gevraagde project.*

*De betreffende overeenkomst vermeldt het volgende:*

*“ ...*

*Wordt overeengekomen wat volgt:*

*De aangeduide parkings in het openbaar domein (zie plan in bijlage) waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is afgeleverd blijven na overdracht gekoppeld aan het sociaal woningbouwproject Molenstraat te Brecht.*

*We verwijzen hiervoor naar de gemeenteraadbeslissing van 8/6/2017 waar het wegenistracé en overdracht, na aanleg, naar het openbaar domein is goedgekeurd.”*

Het “plan in bijlage” waarvan sprake in de overeenkomst verwijst naar een plan dat een aantal parkeerplaatsen (op het openbaar domein) inkleurt en verbindt aan het sociaal woningbouwproject.

Deze overeenkomst (en dus ook het plan) heeft niet enkel betrekking op het thans aangevraagde project, maar op het sociaal woningbouwproject in zijn geheel, dat wil zeggen de afzonderlijke gevraagde/vergunde bouwprojecten in dit gebied, en dus niet alleen op het thans gevraagde bouwproject.

Dit blijkt ook ontegensprekelijk uit de overeenkomst zelf, die uitdrukkelijk wordt gekoppeld aan meerdere bouwprojecten/dossiernummers:

- 1310/2007/0695/01 (21 woningen + 28 appartementen)
- 1310/2015/0163/01 (50 appartementen CBO procedure)

Het bij de overeenkomst gevoegde plan duidt de parkeerplaatsen als volgt aan:

- Op het toekomstig openbaar domein worden er 25 parkeerplaatsen aangeduid. Het gaat om de 25 openbare parkeerplaatsen zoals die werden vergund in de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 (voor het aanleggen van de publieke ruimte voor het sociaal woonproject ‘Molenstraat’, referentie SV 2017-93).
- Op de site van de aanvraag worden er enerzijds 10 parkeerplaatsen aangeduid en wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 25 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien. De 10 aangeduide parkeerplaatsen vallen samen met de 10 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen in voorliggende aanvraag. De indicatieve zone betreft de zone links en rechts van de thans gevraagde blokken B en C, waarvan het CBS in de bestreden beslissing stelt dat ze geschikt is om 25 extra parkeerplaatsen te voorzien.
- Op een site van een ander bouwproject (dat volledig los staat van voorliggende aanvraag) worden er enerzijds 3 parkeerplaatsen aangeduid en wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 16 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien.

De stelling van het CBS dat er nog steeds 25 parkeerplaatsen op het openbaar domein onlosmakelijk gekoppeld zijn aan het thans gevraagde project, klopt dan ook niet.

Deze 25 parkeerplaatsen zijn immers gekoppeld aan alle in de overeenkomst opgenomen projecten, die gecumuleerd 21 woningen en 78 appartementen voorzien.

Op geen enkele manier wordt verduidelijkt hoe het thans gevraagde project (50 appartementen) zich exact verhoudt tot de 25 aangeduide parkeerplaatsen op het openbaar domein. Met andere woorden, hoeveel van deze 25 parkeerplaatsen zullen ook worden gekoppeld aan de andere in de overeenkomst genoemde projecten?

Deze 25 parkeerplaatsen kunnen hoe dan ook niet volledig in rekening worden gebracht om de resterende 40% van de nog te realiseren parkeerplaatsen op te vangen. De afgesloten overeenkomst garandeert immers geen 25 bijkomende parkeerplaatsen voor voorliggend project.

**Het standpunt dat er op het eigen terrein voldoende ruimte is om de resterende 40% van de ontbrekende parkeerplaatsen aan te leggen, wordt niet bijgetreden.**

De gemeentelijke parkeerverordening maakt het mogelijk om bij het realiseren van 'sociale woningen' af te wijken t.a.v. de onmiddellijk te realiseren parkeerplaatsen: minimaal 60% moet onmiddellijk aangelegd worden, voor de overige 40% moet ruimte voorzien worden om aanleg in de toekomst mogelijk te maken.

Het CBS stelt dat er - los van de hierboven besproken overeenkomst - ook op het eigen terrein nog voldoende ruimte is om 25 extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien.

Meer bepaald gaat het om de zone links van bouwblokken B en C. Deze zone wordt in voorliggende aanvraag ingericht als een publieke groenzone, met 7 bomen een trage doorsteek (dolomietverharding). Terecht merkt het CBS op dat deze 'voor parkings

gereserveerde zone' niet overlapt met de private buitenruimten van de verschillende appartementen. Dit neemt uiteraard niet weg dat de zone wél overlapt met de thans gevraagde, kwalitatieve publieke groenzone.

Deze publieke groenzone geeft de site een groen karakter en zorgt voor een 'ademruimte' tussen de nieuwe bouwblokken en de aanpalende percelen. Het CBS erkent dit zelf door aan te geven dat de onbebouwde ruimte op de site een dubbele functie heeft: de gelijkvloerse wooneenheden voorzien van een kwalitatieve tuin + het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren. Dat het CBS in haar replieknota stelt dat de nog 25 aan te leggen parkeerplaatsen geen afbreuk doen aan de kwalitatieve groene invulling van het project is dan ook merkwaardig, aangezien er onherroepelijk veel ruimte zal verloren om het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren. Dit gaat ten koste van minstens één van de beoogde functies.

Indien nu kan worden vastgesteld dat de publieke groenzone niet in aanmerking komt om 25 parkeerplaatsen in te planten, kan ook worden vastgesteld dat er onvoldoende ruimte wordt voorzien om de resterende 40% in de toekomst te realiseren.

**Het standpunt dat de aanvraag voldoende duidelijk is over de ontsluitingsmogelijkheid langsheen de westelijke Molenstraat wordt niet bijgetreden.**

Het CBS stelt dat de westelijke Molenstraat (de gelijknamige zijtak van de Molenstraat-N115) slechts 2,5m breed is en hierdoor te smal voor veilig gebruik door zowel voertuigen als door fietsers en voetgangers.

Deze vaststelling staat haaks op het reeds vergunde ontwerp van het openbaar domein/publieke ruimte (= de gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen d.d. 8 juni 2017 + de stedenbouwkundige vergunning d.d. 24 juli 2017), dat wel degelijk een gemotoriseerde ontsluiting van het projectgebied voorzien langs de westelijke Molenstraat. Zowel de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 als de thans ter beoordeling voorgelegde plannen voorzien immers dat de gemotoriseerd verkeer van het plangebied ook kan ontsluiten via de westelijke Molenstraat:

- De ontworpen rijweg is 5m breed en geschikt voor kruisend, gemotoriseerd verkeer. Waarom zou een trage ontsluitingsweg hier 5m breed moeten zijn, die vervolgens zal aansluiten op een voor gemotoriseerd verkeer toegankelijke straat van slechts 2,5m breed?
- Ter hoogte van het kruispunt met de westelijke Molenstraat worden er geen paaltjes (of een alternatief) voorzien die de doorgang van gemotoriseerd verkeer kan verhinderen.
- In de 5m brede straat, die zal aansluiten op de westelijke Molenstraat, worden er 7 openbare parkeerplaatsen voorzien, hoewel er geen keermogelijkheid wordt voorzien om in een andere richting dan de westelijke Molenstraat te ontsluiten.

Dit alles wijst er wel degelijk op dat de gemotoriseerde ontsluiting van het projectgebied niet alleen zal gebeuren via de Laarweg, maar ook via de Molenstraat in het westen.

Indien - zoals het CBS in haar replieknota stelt - reeds van bij de aanvang van de uitwerking van de inrichting van het ganse projectgebied werd vooropgesteld om het westelijke deel van de Molenstraat niet op regelmatige basis voor autoverkeer open te stellen, is het merkwaardig dat het definitieve ontwerp toch een gemotoriseerde ontsluiting mogelijk maakt.

Nog merkwaardiger is dat de mobiliteitsstudie hier met geen woord over rept, hoewel het CBS terecht vaststelt dat de slechts 2,5m brede Molenstraat te smal is voor veilig gemengd gebruik.

...

Na de hoorzitting van 9 januari 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 1 februari 2018 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

*De deputatie sluit zich niet aan bij de verslagen van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 4 januari 2018 en 25 januari 2018, gelet op onderstaande motivering en gelet op de neergelegde stukken.*

*(...)*

## **5. ARGUMENTATIE BEROEPER**

***Het beroepschrift van Koen Maenhout namens de belanghebbende derden kan als volgt worden samengevat:***

### *Belang*

- *eigenaars en bewoners van de nabij gelegen woonst Molenstraat 24B;*
- *eigenaar van 2 gronden die grenzen aan de projectsite;*
- *hun percelen sluiten naadloos aan op het perceel waar 50 appartementen worden voorzien;*
- *zowel de woonst van verzoekers, als de feestzaal die zij uitbaten en de braakliggende percelen ernaast liggen op zeer korte afstand liggen van de projectsite;*
- *de omvang van de gebouwen is niet in overeenstemming te brengen met de naaste omgeving en zal op vlak van visueel vormelijke aspecten enorm hinderlijk zijn voor verzoekers;*
- *hun woonst en feestzaal wordt gekenmerkt door een landelijke groene omgeving, die geheel lijkt te verdwijnen indien zij voortaan tegen een appartementsblok van 3 verdiepingen dienen aan te kijken;*
- *op vlak van privacy en zonlicht zullen verzoekers ernstige nadelen lijden;*
- *ook de rust geheel verdwijnen indien er een heel nieuwe wijk wordt ingepland, hetgeen onvermijdelijk een impact zal hebben op de mobiliteit in de omgeving;*
- *plots zal er enorm veel verkeer via de (smalle) Molenstraat voorbij de woonst van verzoekers komen, hetgeen gezien de onaangepastheid van de wegen hinderlijke effecten zal teweegbrengen.*

### *Beroepsargumentatie*

- *de stedenbouwkundige aanvraag is strijdig met de beslissing (wegeniswerken) van de gemeenteraad van 8 juni 2017, die stelt dat de wegenis moet doorgetrokken worden tot tegen het perceel afdeling 3 sectie N 575 R;*
- *de aanvraag is strijdigheid de goede ruimtelijke ordening (schending artikel 4.3.1 en 1.1.4 VCRO): enkel open eengezinswoningen in de omgeving, omvang en dichtheid van het project sluiten niet aan op de omgeving, afbreuk aan het karakter van de omgeving van de beschermde windmolen;*
- *het aangevraagde zal het gebruiksgenot en de privacy van beroepers ernstig schenden: verhoogde inrijmogelijkheden en beperking zonlicht;*
- *het aanvraagformulier en de M.E.R. screening bevatten onduidelijke en onvolledige gegevens: geen degelijke beoordeling van de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied, vraagtekens bij de MOBER.*

*(...)*

## **OPENBAAR ONDERZOEK**

*De aanvraag werd openbaar gemaakt.*

*Tijdens het openbaar onderzoek werd er 1 bezwaarschrift ingediend, waarin de volgende bezwaren (samengevat) worden aangehaald:*

- De aanvraag is in strijd met het gemeenteraadsbesluit van 8 juni 2017 die stelt dat de wegenis moet doorgetrokken worden tot tegen het perceel afdeling 3 sectie N 575 R.
- Strijdigheid met de goede ruimtelijke ordening: enkel open eengezinswoningen in de omgeving, omvang en dichtheid van het project sluiten niet aan op de omgeving, afbreuk aan het karakter van de omgeving van de beschermde windmolen.
- Er worden vragen gesteld bij het mobiliteitsrapport.
- Inbreuk op de privacy, verhoogde inblikmogelijkheden en beperking zonlicht.
- Aanvraagformulier en MER-screening bevatten onduidelijkheden en onvolledige gegevens. Er dient een serieuze beoordeling te gebeuren van de cumulatieve effecten van de ontwikkeling van het woonuitbreidingsgebied. Deze studie ontbreekt momenteel.

*De inhoudelijke behandeling van de bezwaren wordt verder in dit verslag opgenomen*

### **Beoordeling**

*Uit de onderstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan worden gebracht met de wettelijke bepalingen en de goede ruimtelijke ordening door het opleggen van voorwaarden.*

#### **De aanvraag is principieel in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan.**

*Volgens het vastgestelde gewestplan van Turnhout (goedgekeurd bij KB van 30 september 1977) situeert de aanvraag zich in woonuitbreidingsgebied.*

*Verder valt de site niet binnen de grenzen van een RUP, BPA of een behoorlijk vergunde en niet-vervallen verkaveling.*

*Voorliggende aanvraag gaat uit van een sociale woonorganisatie, die sociale woningbouw (hetgeen niet gelijk te stellen valt met groepswooningbouw) wenst te realiseren. De planologische bestaanbaarheid van de aanvraag moet bijgevolg worden getoetst aan artikel 5.6.6. VCRO.*

*De aanvraag voldoet aan alle voorwaarden van dit artikel en is verzoenbaar met de gewestplanbestemming 'woonuitbreidingsgebied'.*

*Het project is belangrijk voor de gemeente Brecht in functie van het behalen van haar Bindend Sociaal Objectief (BSO) in kader van het grond- en pandenbeleid.*

*De sociale huisvestingsmaatschappij de Voorkempen H.E treedt op als opdrachtgevend bestuur. De vergunningsaanvrager zal het project na ontwikkeling overdragen aan De Voorkempen (een zogenaamde CBO-procedure. Constructieve Benadering Overheidsopdrachten), dat ook een ander project in de nieuwe sociale woonwijk zal realiseren.*

#### **De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke verordening toegankelijkheid op voorwaarde dat het advies van Inter wordt nageleefd.**

#### **De aanvraag is in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg.**

*De aanvraag valt onder het toepassingsgebied van de stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg, die werd goedgekeurd op 23 juni 2011.*

*Volgens de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening dienen er 85 parkeerplaatsen voorzien te worden, waarvan 75 bewonersparkeerplaatsen en 10 bezoekersparkeerplaatsen.*

De ter beoordeling voorgelegde plannen voorzien 50 ondergronds bewonersparkeerplaatsen onder blokken A en C. Daarnaast worden er bovengronds ook een aantal bovengrondse parkeerplaatsen voorzien.

Hoewel de bestreden beslissing stelt dat de aanvraag 14 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen voorziet, stelt de verklarende nota bij het aanvraagdossier dat er op het terrein 10 parkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien. Uit de ter beoordeling voorgelegde plannen blijkt dat het om de 10 bovengrondse parkeerplaatsen rechts van de nieuwe bouwblokken gaat. Ook de replieknota van het CBS geeft aan dat er op de eigen site 10 bezoekersparkeerplaatsen worden voorzien.

Dit maakt dat er 25 bewonersparkeerplaatsen te weinig worden voorzien, wat niet wordt betwist door de betrokken partijen.

De ontbrekende parkeerplaatsen vormen echter geen struikelblok.

Overeenkomstig de bepalingen van de parkeerverordening moeten bij sociale woningbouw - wat in voorliggende aanvraag het geval is - reeds 60% van de te voorziene parkeerplaatsen worden aangelegd. Voor wat betreft de overige 40% moet in voorliggende aanvraag minstens de ruimte worden voorzien/gegarandeerd. De verordening voorziet met andere woorden een specifieke afwijkmogelijkheid (t.a.v. de onmiddellijk te realiseren parkings, slechts 60% moet onmiddellijke gerealiseerd worden) voor sociale woningbouw. De aanvraag voorziet reeds 60 plaatsen van de in totaal te voorziene 85 parkeerplaatsen en dus een totaal van ongeveer 70% daar waar de verordening oplegt dat minstens 60% dient te worden voorzien.

De overige 30% wordt door de aanvraag op 2 manieren en dus op dubbele wijze gegarandeerd. Beiden worden hieronder besproken.

Allereerst worden de ontbrekende parkeerplaatsen deels gegarandeerd door een overeenkomst, die werd gesloten tussen de gemeente Brecht en De Voorkempen.

Het gaat om een burgerrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente Brechts, als eigenaar van het openbaar domein, en de Sociale Huisvestingsmaatschappij De Voorkempen H.E., als bouwheer van het aangrenzende project en uiteindelijk begunstigde van het gevraagde project.

De betreffende overeenkomst vermeldt het volgende:

"....

Wordt overeengekomen wat volgt:

De aangeduide parkings in het openbaar domein (zie plan in bijlage) waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is afgeleverd blijven na overdracht gekoppeld aan het sociaal woningbouwproject Molenstraat te Brecht.

We verwijzen hiervoor naar de gemeenteraadbeslissing van 8/6/2017 waar het wegenistracé en overdracht, na aanleg, naar het openbaar domein is goedgekeurd."

Het "plan in bijlage" waarvan sprake in de overeenkomst verwijst naar een plan dat een aantal parkeerplaatsen (op het openbaar domein) inkleurt en verbindt aan het sociaal woningbouwproject.

Deze overeenkomst (en dus ook het plan) heeft niet enkel betrekking op het thans aangevraagde project, maar op het sociaal woningbouwproject in zijn geheel, dat wil zeggen de afzonderlijke gevraagde/vergunde bouwprojecten in dit gebied, en dus niet alleen op het thans gevraagde bouwproject.

Dit blijkt ook ontegensprekelijk uit de overeenkomst zelf, die uitdrukkelijk wordt gekoppeld aan meerdere bouwprojecten/dossiernummers:

- 1310/2007/0695/01 (21 woningen + 28 appartementen)
- 1310/2015/0163/01 (50 appartementen CBO procedure)

Het bij de overeenkomst gevoegde plan duidt de parkeerplaatsen als volgt aan:

- *Op het toekomstig openbaar domein worden er 25 parkeerplaatsen aangeduid. Het gaat om de 25 openbare parkeerplaatsen zoals die werden vergund in de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 (voor het aanleggen van de publieke ruimte voor het sociaal woonproject 'Molenstraat', referentie SV 2017-93).*
- *Op de site van de aanvraag worden er enerzijds 10 parkeerplaatsen aangeduid en wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 25 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien. De 10 aangeduide parkeerplaatsen vallen samen met de 10 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen in voorliggende aanvraag. De indicatieve zone betreft de zone links en rechts van de thans gevraagde blokken B en C, waarvan het CBS in de bestreden beslissing stelt dat ze geschikt is om 25 extra parkeerplaatsen te voorzien.*
- *Op een site van een ander bouwproject (dat volledig los staat van voorliggende aanvraag) worden er enerzijds 3 parkeerplaatsen aangeduid en wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 16 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien.*

*Ten tweede reserveert de aanvraag op het eigen terrein bijkomende ruimte om extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien.*

*Dit betekent dat er los van de bovenstaande overeenkomst, die garantie biedt voor de realisatie van extra parkings, ook op het eigen terrein nog voldoende ruimte om extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien.*

*Meer bepaald gaat het om de zone links van bouwblokken B en C. deze zone wordt in voorliggende aanvraag reeds ingericht als een publieke zone en is een mogelijke locatie voor de realisatie van de extra parkings. Hierbij wordt niet geraakt aan de private buitenruimte van de verschillende appartementen. Deze 'voor parkings gereserveerde zone' overlapt immers niet met de private buitenruimten van de verschillende appartementen.*

*Het realiseren van parkeerplaatsen gaat niet gepaard met oprichten van gebouwen of het realiseren van bijkomende bouwvolumes. Indien de bijkomende parkings daadwerkelijk worden aangelegd in deze zone, is het mogelijk om deze zone ook een groen karakter te geven zodat het groene uitzicht wordt behouden. Het CBS stelt in haar replieknota dan ook terecht dat de extra aan te leggen parkeerplaatsen geen afbreuk doen aan de kwalitatieve, groene invulling van het project.*

*Er kan worden geconcludeerd dat de aanvraag een project van sociale woningbouw betreft en op een geldige manier gebruik maakt van de afwijkingsmogelijkheid (t.a.v. de onmiddellijk te realiseren parkings, slechts 60% moet onmiddellijk gerealiseerd worden), die net omwille van deze specifieke doelgroep in de verordening verankerd wordt.*

*De overeenkomst en de gereserveerde ruimte garanderen samen dat de 25 ontbrekende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.*

*Wanneer deze resterende parkings daadwerkelijk zullen aangelegd worden, zullen ze meteen worden toegewezen aan de bewoners van het project.*

*(...)*

***De aanvraag omvat geen wegeniswerken waarover de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft.***

*Het voorwerp van de voorliggende aanvraag beperkt zich tot het bouwen van een woonproject met 50 sociale appartementen. Er maken geen wegeniswerken deel uit van de aanvraag.*

*De gemeenteraad heeft reeds op 8 juni 2017 een beslissing genomen over de wegeniswerken. Die beslissing werd genomen in functie van een eerdere aanvraag voor het aanleggen van de publieke ruimte voor een sociaal woonproject (waar het thans gevraagde woonproject een onderdeel van zal zijn). Voor deze aanvraag verleende het*



college van burgemeester en schepenen op 24 juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning met referentie SV 2017-93.

De gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017 legt volgende voorwaarde op:

"De wegenis, in het grijs aangeduid op het plan, dient uitgebreid te worden tot tegen het perceel gelegen afdeling 3 Sectie N 575R."

Deze voorwaarde impliceerde een beperkte aanpassing van de op 24 juli vergunde aanleg van de publieke ruimte, meer bepaald het afschaffen van een zogenaamde "peststrook" zodanig dat de openbare weg als volwaardig kan worden doorgetrokken tot aan het vermelde perceel.

Noch de stedenbouwkundige vergunning SV 2017-93, noch de gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017 werden bestreden. Dit betekent dat de stedenbouwkundige vergunning SV 2017-93 zal moeten worden uitgevoerd conform de gemeenteraadsbeslissing, met inbegrip van een uitbreiding van de wegenis tot tegen het vermelde perceel.

De voorwaarde van de gemeenteraadsbeslissing heeft geen enkele invloed op voorliggende aanvraag, aangezien de wegeniswerken er geen deel van uitmaken. Voorliggende aanvraag is dan ook niet strijdig met de gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017.

(...)

### **De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.**

Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Er wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

### **Omgeving**

De projectsite situeert zich aan de zuidwestelijke rand van de bebouwde dorpskern van Brecht. Het perceel van de aanvraag is momenteel onbebouwd, maar grenst aan de bestaande bebouwing langs de Molenstraat en de Laarweg. Ten zuidwesten, ten zuiden, en ten zuidoosten van het project bevinden zich enkele onbebouwde percelen. Ongeveer 175m ten oosten van de site kenmerkt de omgeving zich door lintbebouwing langs de Eyndovenstraat.

Hoewel de woonfunctie er dominant is, kenmerkt de omgeving van de aanvraag zich niet als een zuiver residentiële woonwijk met louter open eengezinswoningen:

- een horecafunctie op ongeveer 30m. Feestzaal 'Molenhof' (+ traiteur en thuislevering), met capaciteit voor 350 personen en een parkeerplaats voor 100 wagens). Het gebouwencomplex omvat een woning, een ontvangsruimte, 2 feestzalen, een buffetruiimte en een buitenterras;
- een bedrijf handeling in bouwmaterialen op ongeveer 120m, gelegen ten noordoosten van de Laarweg.
- een bank (Argenta) op ongeveer 100m (langs N115);
- een apotheek en een frituur op ongeveer 160m (langs N115);
- een bestaande meergezinswoning (Molenstraat nr. 43) op ongeveer 120m;
- een kapper aan de Laarweg op ongeveer 60m;
- een kapper aan de Molenstraat op 80m;
- een horecafunctie in de 'Akkermolen' op ongeveer 110m.

### **De aanvraag is functioneel inpasbaar.**

*De aanvraag beoogt de realisatie van de gewestplanbestemming (woonuitbreidingsgebied). Het project sluit aan op de reeds (vergunde) sociale woningbouwprojecten in dit woonuitbreidingsgebied.*

*De nieuwe wooneenheden passen in deze gemengde (verschillende functies) wijk en zullen het bestaande dorpsweefsel versterken.*

***De aanvraag is qua schaal, bouwdichtheid, ruimtegebruik en visueel-vormelijke aspecten verzoenbaar met de omgeving.***

*Het ontwerp voorziet slechts gedeeltelijk 3 bouwlagen om de visuele impact op de omgeving te beperken. De kroonlijsthoogte bedraagt maximaal 8,87m, wat aansluit op de in de omgeving bestaande bebouwing.*

*In de omgeving van de aanvraag worden nokhoogtes van 10 à 11m (2 bouwlagen + hellende dakverdieping) waargenomen. De visuele impact van 2 bouwlagen in combinatie met een puntdak is bovendien vergelijkbaar met de impact van 3 bouwlagen onder plat dak. Langsheen de Molenstraat werd bij andere projecten een kroonlijsthoogte van 6m in geval van open bebouwing en 7m in geval van halfopen bebouwing toegestaan, de nokhoogte werd hierbij toegestaan tot 11,5m. De bebouwing rondom rond het aanvraagperceel is hierdoor minstens even hoog als de gevraagde bouwblokken en zelfs hoger in een aantal gevallen.*

*De blokken worden uitgevoerd in sobere, duurzame en hedendaagse materialen, die reeds in de omgeving worden waargenomen.*

*De vormgeving is bovendien afgestemd op de vormgeving van de andere sociale woningbouwprojecten in dit binnengebied, zodat de afzonderlijke projecten één geheel vormen.*

*Blok A (slechts gedeeltelijk 3 bouwlagen) bewaart een afstand van ruim 70m tot de woning van beroepers en aan afstand van ongeveer 30m tot de feestzaal. Dergelijke afstanden zijn – gelet op de maximale bouwhoogte van 8,87m – ruimschoots voldoende om de eigenheid en de privacy van beroepers te vrijwaren.*

*De tweede verdieping van de (kwalitatief afgewerkte) achtergevel van blok A (het bouwblok dat het meest dicht bij beroepers zal worden opgericht- telt slechts 2 terrassen en bevat voor het overige enkel kleine raamopeningen, die allemaal grenzen aan een laag-dynamische ruimte (slaapkamers).*

*Mogelijke inkijk in een beperkte deel van het perceel van beroepers brengt het gebruiksgenot van dat perceel in haar geheel niet in het gedrang. Een bepaalde mate van inkijk is eigen aan deze reeds bebouwde context van de omgeving. Dit geldt zeker voor bestaande bebouwing langsheen de Molenstraat, waarvan de woningen van beroepers een onderdeel zijn, en waarbij de achtergevels van woningen en hun achtergevelraamopeningen zich oriënteren naar zowel de eigen tuinzone als naar de aanpalende tuinzones. Alle woningen in deze gesloten huizenrij hebben raamopeningen ter hoogte van de achtergevel, van waaruit een inkijk kan worden genomen op de aanpalende percelen.*

*Het perceel van de aanvraag (totale oppervlakte 13000m<sup>2</sup>- wordt voor minder dan de helft bebouwd (bebouwde oppervlakte bedraagt 5318m<sup>2</sup>). Hierdoor kunnen de gelijkvloerse wooneenheden beschikken over een kwalitatieve tuin en blijft er voldoende onbebouwde oppervlakte over om de afstand en het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren.*

*Beroepers zullen nog steeds uitkijken op een onbebouwde zone, meer bepaalde de loodrecht achtergelegen percelen 570, 571, 572 en 573.*

*Het gemeentebestuur heeft er in het gemeentelijk RUP 'Brecht Centrum' voor gekozen om onder meer in het centrum van Brecht, waar het project nabij gevestigd is, bebouwing met 3 bouwlagen toe te laten.*

***De aanvraag heeft een aanvaardbare mobiliteitsimpact.***

*Aantal parkeerplaatsen*

*Hierboven werd reeds beargumenteerd dat de aanvraag voldoet aan de bepalingen van de parkeerverordening. In alle redelijkheid kan dan ook worden geoordeeld dat het project voldoende parkeergelegenheden voorziet om de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers op te vangen. De parkeerdruk wordt niet afgewenteld op de omliggende straten. Reeds 70% van de te voorziene parkeerplaatsen wordt meteen in het project voorzien, voor de overige 30% is er enerzijds een overeenkomst die stelt dat er extra parkings voorzien worden op het openbaar domein, en anderzijds ruimte op het eigen perceel om deze parkings te voorzien waarbij een groene invulling van het project mogelijk blijft.*

*Ontsluiting van de projectsite*

*Wat betreft de ontsluiting moet allereerst worden vastgesteld dat de ontsluiting van de ganse site reeds vergund is geweest met een eerdere beslissing van de gemeenteraad, die ook het voorwerp heeft uitgemaakt van eerdere procedures. Deze procedures zijn inmiddels allemaal afgerond zodat de ontsluiting voor het gebied wettig is.*

*Het is dan ook niet correct om de voorziene ontsluiting opnieuw te voeren. De reeds goedgekeurde ontsluiting (gemeenteraadsbeslissing 8 juni 2017 + stedenbouwkundige vergunning 24 juli 2017) is immers geen onderdeel van voorliggende aanvraag. Het tracé van de Molenstraat (de gelijknamige zijtak van de N115 in het westen van de projectsite) en de uitrusting ervan staan dan ook niet ter discussie bij het beoordeling van voorliggende aanvraag.*

*Ten tweede blijkt uit het MOBER de goedgekeurde ontsluiting een aanvaardbare mobiliteitsimpact heeft. In het MOBER wordt de totale te verwachten verkeersgeneratie van het woonuitbreidingsgebied opgesplitst in het voorlopig programma met 113 wooneenheden (waarvan de 50 thans gevraagde wooneenheden een onderdeel zijn) en het ontwikkelingsscenario met in totaal 313 wooneenheden.*

*De verkeersgeneratie van het voorlopige programma is toegepast op de ontwikkeling van 113 wooneenheden, waarvan 35 sociale woningen en 78 sociale appartementen. De verkeersgeneratie van het ontwikkelingsscenario is toegepast op de ontwikkeling van het voorlopige programma, aangevuld met 200 extra wooneenheden, waarvan 97 sociale woningen en 216 sociale appartementen.*

*Op basis van het toekomstig bereikbaarheidsprofiel, de ontsluitingsstructuur van de site en de routekeuzes bepaalt het MOBER een verdeling van de toekomstige verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet bepaald. Ook hier maakt het MOBER een onderscheid tussen de huidige invulling van de projectsite (voorlopig programma) en het ontwikkelingsscenario.*

*De conclusie van het MOBER is duidelijk en luidt als volgt:*

*"De algemene conclusie van dit MOBER is dat de ontwikkeling van het projectgebied ingesloten door Molenstraat, N133 en Eyndovensteenvieg waarbij 113 wooneenheden worden gerealiseerd geen of een verwaarloosbare mobiliteitsimpact zal hebben op de omgeving.*

*Eveneens de realisatie van 313 wooneenheden in hetzelfde gebied zal een beperkte mobiliteitsimpact hebben op de omgeving. Het in acht nemen van de milderende maatregelen kan deze effecten (nog) beperken."*

*Hoewel de reeds goedgekeurde ontsluiting geen onderdeel van voorliggende aanvraag is, wenst de deputatie tenslotte te benadrukken dat de Molenstraat (de gelijknamige zijtak van*

*de N115 in het westen van de projectsite) niet wordt voorzien als ontsluitingsweg, zoals ook weergegeven en beoordeeld in het MOBER.*

*Dit westelijke deel van de Molenstraat betreft een weg met slechts een breedte van 2,5m. Het is dan ook evident dat deze weg te smal is voor veilig gebruik door zowel voertuigen als door fietsers en voetgangers zodat deze weg enkel in functie staat van traag verkeer.*

*In de idee en nadien het concrete ontwerp dat door de gemeente werd vooropgesteld met betrekking tot de ontsluiting van het ganse projectgebied en de omliggende omgeving werd deze ontsluitingsmogelijkheid langs het westelijke deel van de Molenstraat bewust dan ook enkel voorzien voor fietsers, voetgangers (en lokaal landbouwverkeer).*

*Dit was steeds het uitgangspunt van de visie voor het ganse gebied, dewelke ook in het masterplan voorziet in de ontsluiting op onderstaande afbeelding. Uit deze afbeelding blijkt duidelijk dat de gelijknamige zijtak van de Molenstraat (= de linkerbovenhoek van de afbeelding) wordt voorzien als een verbinding voor trage weggebruikers.*

*(afbeelding)*

*Reeds van bij aanvang van de uitwerking van de inrichting van het ganse projectgebied werd door de gemeente en de verschillende betrokken actoren een duidelijk ontsluitingsmechanisme en principe vooropgesteld. De Molenstraat werd echter nooit vooropgesteld als ontsluitingsweg en het is om die reden dat er in de Mobiliteitsstudie ook geen onderzoek werd gedaan naar de Molenstraat als bijkomende ontsluitingsweg.*

*De effectieve ontsluitingsroutes werden daarenboven wel opgenomen in het wegenisdossier dat reeds vergund is en ook niet werd bestreden door de beroepende partijen. Nogmaals wordt benadrukt dat de ganse ontsluiting reeds goedgekeurd is (gemeenteraadsbeslissing 8 juni 2017 + stedenbouwkundige vergunning 24 juli 2017) en geen onderdeel is van voorliggende aanvraag.*

*Het was en is dan ook nooit de bedoeling om het westelijke gedeelte van de Molenstraat op regelmatige basis open te stellen voor autoverkeer. Het is in tegendeel de bedoeling de functie van de westelijke Molenstraat te behouden zoals ze nu is en deze weg te voorzien als een trage verbinding. Indien deze weg alsnog zou gebruikt worden als ontsluitingsweg/sluiproute, dan zal de gemeente gepaste (politie)maatregelen nemen om hiertegen op te treden. Dit is echter thans niet aan de orde.*

*In dat opzicht is het dan ook maar al te logisch en begrijpelijk dat in de studie dewelke de verkeersimpact onderzoekt geen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om het projectgebied via de westelijke Molenstraat van een bijkomende ontsluiting te voorzien. Het betreft immers geen ontsluitingsweg.*

*...”*

Dit is de bestreden beslissing.

2.

Met een aangetekende brief van 23 mei 2018 vorderen de verzoekende partijen de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de bestreden beslissing.

De Raad verwerpt met zijn arrest van 5 juni 2018 met nummer RvVb/UDN/1718/0966 het verzoek tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

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

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

## **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

De tussenkommende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

De Raad is echter van oordeel dat de exceptie van de tussenkommende partij slechts onderzocht en beoordeeld dient te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING**

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

### **A. Ernstige middelen**

#### **A.1. Eerste middel**

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen ontleen een eerste middel aan de schending van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO en 4.7.26 VCRO, van de algemene rechtsbeginselen en de beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder van het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partijen benadrukken dat zij hun bezorgdheden aangaande het mobiliteitsaspect van het aangevraagde project hebben opgeworpen zowel tijdens het openbaar onderzoek als in hun administratief beroepschrift. Zij wijzen erop dat er tot op heden geen volledig uitgeruste weg bestaat om het verkeer dat gepaard zal gaan met het sociale woonproject op te vangen. Die geplande weg sluit aan op de Molenstraat op een plek die absoluut niet uitgerust is om kruisend wegverkeer op te vangen. De conclusies van het mobiliteitsrapport waarin wordt gesteld dat het projectgebied geen of een verwaarloosbare mobiliteitsimpact zal kennen worden gekenmerkt door een gebrek aan realiteitszin.

Indien men de Ploegsdijk als verlengstuk van de Molenstraat wenst te gebruiken stoot men op hetzelfde probleem. De bestaande weg is niet voldoende uitgerust en kruisend wegverkeer is onmogelijk.

De stedenbouwkundige vergunning is om die redenen in strijd met de goede ruimtelijke ordening en dient te worden vernietigd.

Uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 4 januari 2018 blijkt dat ook hij de bezorgdheid aangaande de voorziene mobiliteitsimpact deelt en hij werpt in zijn verslag een aantal vragen omtrent de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project op.

Voor wat betreft de ontbrekende parkeerplaatsen stellen zowel het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht als de tussenkommende partij dat hieraan op een dubbele wijze tegemoet gekomen wordt door enerzijds voldoende ruimte op het eigen terrein te voorzien, en door

anderzijds de overeenkomst met betrekking tot het voorzien van de nodige parkings op het openbaar domein. Deze overeenkomst blijkt te zijn afgesloten tussen sociale huisvestingsmaatschappij De Voorkempen-H.E (niet de aanvrager) en de gemeente Brecht. Deze overeenkomst werd als nieuw stuk bezorgd en dient als onlosmakelijk verbonden met het aangevraagde project te worden beschouwd.

De verzoekende partijen benadrukken dat het openbaar onderzoek werd afgesloten op 14 juli 2017 en dat deze overeenkomst werd gesloten op 31 augustus 2017 en deze dus nooit deel heeft uitgemaakt van de initiële aanvraag zoals op 24 mei 2017 ontvangen door het college van burgemeester en schepenen. De verzoekende partijen noch enige andere omwonende hebben ooit kennis kunnen nemen van deze overeenkomst. Het is pas in graad van administratief beroep dat deze overeenkomst aan de verwerende partij werd voorgelegd en dat de verzoekende partijen hiervan kennis hebben kunnen nemen.

Het college van burgemeester en schepenen heeft samen met de tussenkomende partij de oorspronkelijke aanvraag meer dan beperkt aangepast waardoor de regels van het openbaar onderzoek werden omzeild. De voormelde overeenkomst betreft een cruciaal nieuw gegeven en een element dat nooit deel heeft uitgemaakt van het dossier zoals onderworpen aan het openbaar onderzoek. De verzoekende partijen verwijzen ter staving van hun betoog naar rechtspraak van de Raad van State.

Doordat de tussenkomende partij pas na het eerste negatieve advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar een nieuw stuk heeft bijgebracht heeft de verwerende partij het dossier verdaagd met het oog op een bijkomende argumentatie van de partijen. Ondanks een tweede negatief advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft de verwerende partij de gevraagde vergunning verleend onder meer zich steunend op het nieuwe essentiële stuk. De verzoekende partijen achten hierdoor het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden aangezien zij niet bij het college van burgemeester en schepenen hun opmerkingen omtrent deze overeenkomst kenbaar hebben kunnen maken.

De verzoekende partijen wijzen vervolgens op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in een ander dossier dat als stuk 3 wordt bijgebracht en dat werd opgemaakt naar aanleiding van een beroep ingesteld door een andere persoon tegen de voorwaardelijke vergunning afgeleverd door het college van burgemeester en schepenen op 24 juli 2017 voor het aanleggen van de publieke ruimte voor het sociaal woonproject "Molenstraat". De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar is van oordeel dat het beroep dient te worden ingewilligd en dat de gevraagde vergunning moet worden geweigerd. In dat verslag stelt de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat door de versnipperde aanvragen de mobiliteitsimpact onvoldoende kan worden ingeschat en dat de draagkracht van de site en de omgeving ten aanzien van het totale project niet kan worden afgetoetst aan de goede ruimtelijke ordening. Voorliggende bestreden beslissing werd verleend zonder ook maar enige zekerheid aangaande de draagkracht van de ganse site en de omgeving.

2.

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend.

3.

De tussenkomende partij stelt voor zover de verzoekende partijen in hun betoog aangeven dat de Molenstraat en de Ploegsdijk niet voldoende zijn uitgerust dat, zoals uitdrukkelijk vermeld in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, in de bestreden beslissing en in de repliek van de tussenkomende partij, voorliggend aangevraagd project geen wegeniswerken omvat. De stedenbouwkundige vergunning voor het aanleggen van de wegenis en de publieke

ruimte werd door het college van burgemeester en schepenen verleend op 24 juli 2017 en hiertegen werd geen beroep ingediend zodat deze vergunning definitief is geworden en de verzoekende partijen voor wat betreft deze vergunning geen belang kunnen doen gelden.

Bovendien gaan zowel de verzoekende partijen als de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar uit van de verkeerde veronderstelling aangezien het aangevraagde project geen ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer omvat langs de westelijke Molenstraat naar de N115. Deze ontsluiting wordt enkel voorzien als trage ontsluiting zoals blijkt uit het Masterplan. Doordat de vergunningsaanvraag gebaseerd is op dit Masterplan werd deze ontsluiting niet nader onderzocht in de mobiliteitsstudie. De tussenkomenende partij benadrukt daarenboven dat de gemeente Brecht zich tijdens de hoorzitting voor de verwerende partij formeel geëngageerd heeft om te zorgen voor het plaatsen van paaltjes of van een alternatief teneinde de doorgang voor gemotoriseerd verkeer te verbieden, indien hiertoe een noodzaak zou bestaan omwille van problemen in de Molenstraat met betrekking tot mogelijks sluipverkeer.

Voor wat betreft de zeven voorziene parkeerplaatsen op het einde van de nieuwe weg wordt opgemerkt dat de nieuwe weg 5 m breed is teneinde later een aansluiting te maken naar de Eyndhovensteenweg die eveneens een weg van 5 m breed wordt.

De tussenkomenende partij meent dat de verzoekende partijen nooit een opmerking over de parkeerplaatsen hebben gemaakt en dat zij bijgevolg geen belang kunnen doen gelden om dit voor het eerst voor de Raad op te werpen.

De tussenkomenende partij wijst er nogmaals op dat uit de conclusie van de mobiliteitsstudie duidelijk blijkt dat de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project onbestaande of verwaarloosbaar zal zijn.

Voor het totale project van 113 woonentiteiten moeten er 101 effectieve parkeerplaatsen voorzien worden en een uitbreiding voor 68 parkeerplaatsen. In realiteit zijn er 160 effectieve parkeerplaatsen voorzien en een uitbreiding van 41 parkeerplaatsen, waardoor het project ruimschoots aan de parkeernorm voldoet.

Voor het aangevraagde project met 50 appartementen moet in beginsel voorzien worden in 75 parkeerplaatsen, te verhogen met 10 bezoekersparkeerplaatsen. Voor sociale woningen bestaat er echter een uitzondering die voorschrijft dat 60% van de vereiste parkeerplaatsen effectief dient te worden voorzien (in dit geval 45 parkeerplaatsen voor de appartementen en 6 bezoekersparkeerplaatsen) en er ruimte moet worden voorzien voor de aanleg van de overige 40% parkeerplaatsen. Het aangevraagde project voorziet in 50 ondergrondse parkeerplaatsen en 10 bezoekersparkeerplaatsen. Er moet dus enkel ruimte voorzien worden voor 25 bijkomende parkeerplaatsen die mogelijkerwijze zullen worden aangelegd. Uit stuk 4 blijkt dat deze plaatsen voorzien zijn links van de gebouwen. Deze parkeernota was aanwezig tijdens het openbaar onderzoek en de verzoekende partijen hebben dienaangaande geen enkel bezwaar opgeworpen. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar echter was van oordeel dat deze inplanting van parkeerplaatsen de goede ruimtelijke ordening niet dient omdat het aanwezige groen wordt gehypothekeerd. Het is in antwoord op deze opmerking van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat de tussenkomenende partij en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht gewezen hebben op de overeenkomst tussen de gemeente Brecht en de Voorkempen waaruit blijkt dat er op het openbaar domein ook nog eens 25 parkeerplaatsen voorzien zijn. Er wordt dus op dubbele wijze voldaan aan de vereiste resterende 25 parkeerplaatsen.

De tussenkomende partij merkt vervolgens op dat het openbaar domein met inbegrip van de parkeerplaatsen het voorwerp uitmaakt van de afzonderlijke gemeenteraadsbeslissing van 8 juni 2017, en dat dit verslag beschikbaar is op de website. De 25 parkeerplaatsen waarvan sprake werden bovendien vergund in de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 waartegen geen beroep is ingesteld. Tijdens die procedure werd een openbaar onderzoek georganiseerd. De tussenkomende partij wijst erop dat alle informatie over de aanwezigheid van de 25 parkeerplaatsen op het openbaar domein bekend was en dat alle beslissingen naar waar wordt verwezen werden genomen voorafgaand aan het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 4 januari 2018.

De regels van het openbaar onderzoek werden helemaal niet omzeild aangezien de oorspronkelijke aanvraag niet werd aangepast door de tussenkomende partij tijdens de procedure voor de verwerende partij. Er werd enkel, naar aanleiding van de opmerking van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, verduidelijking gegeven door de tussenkomende partij met betrekking tot de vermeende parkeerproblematiek.

De tussenkomende partij stelt in haar repliek tot slot dat de verzoekende partijen niet dienstig naar het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in een beroepsprocedure over een andere vergunningsaanvraag kunnen verwijzen. Elk project dient immers door de verwerende partij afzonderlijk te worden beoordeeld. Daarenboven werd de mobiliteitsproblematiek onderzocht in een MOBER voor het geheel. Uit die MOBER blijkt dat de mobiliteitsimpact onbestaande dan wel verwaarloosbaar is.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partijen stellen in het eerste middel in essentie dat (1) er op heden geen sprake is van een uitgeruste weg om het verkeer dat gepaard gaat met het aangevraagde project op te vangen en dat de conclusies in het mobiliteitsrapport die stellen dat de ontwikkeling van het projectgebied geen of een verwaarloosbare mobiliteitsimpact kent elke realiteitszin ontberen, (2) dat de overeenkomst gesloten tussen de gemeente Brecht en de sociale huisvestingsmaatschappij de Voorkempen-H.E. een nieuw stuk betreft dat na het afsluiten van het openbaar onderzoek werd bijgebracht en de regels van het openbaar onderzoek aldus werden omzeild en de verzoekende partijen de kans werd ontnomen bezwaren hierover te formuleren tijdens het openbaar onderzoek en (3) uit een verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar opgesteld in een ander dossier blijkt dat hij daarin heeft opgeworpen dat door de versnipperde aanvragen de mobiliteitsimpact onvoldoende kan worden ingeschat zodat de verenigbaarheid van het aangevraagde project met de goede ruimtelijke ordening niet afdoende kan worden getoetst.

#### *Ontbreken van een voldoende uitgeruste weg*

2.

Artikel 4.3.5, §3 VCRO in de toepasselijke versie bepaalt:

*“§ 3. In het geval de opdrachtgever instaat voor zowel het bouwen van de gebouwen als de verwezenlijking van de voor het project noodzakelijke wegeniswerken, of in het geval de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen of een overheid de wegenis aanbesteedt, kan de stedenbouwkundige vergunning voor de gebouwen worden afgeleverd zodra de stedenbouwkundige vergunning voor de wegeniswerken is verleend.  
Het vergunningverlenende bestuursorgaan kan in dat geval een afdoende financiële waarborg voor de uitvoering van de wegeniswerken eisen. “*



De stelling van de verzoekende partijen dat er reeds een volledig uitgeruste weg dient aangelegd te zijn kan door de Raad niet worden bijgetreden. Bij toepassing van artikel 4.3.5, §3 VCRO kan de stedenbouwkundige vergunning voor de gebouwen worden afgeleverd van zodra de stedenbouwkundige vergunning voor de wegeniswerken is verleend.

Uit de stukken van het dossier, onder meer uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 4 januari 2018 en uit de bestreden beslissing blijkt, en dit wordt overigens niet betwist door de verzoekende partijen, dat voorliggend aangevraagd project geen wegeniswerken omvat en dat gemeenteraad reeds op 8 juni 2017 een beslissing heeft genomen over de wegeniswerken en het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht daartoe een stedenbouwkundige vergunning heeft verleend op 24 juli 2017 met referentie SV 2017-93. De Raad stelt bijkomend vast dat deze stedenbouwkundige vergunning niet werd aangevochten en dus als definitief verleend dient te worden beschouwd.

Het middelonderdeel is niet ernstig

### Omzeilen regelgeving openbaar onderzoek

#### 3.1

Op grond van artikel 3, §3 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging diende het aangevraagde project voorwerp uit te maken van een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek bestaat onder meer uit het ter inzage leggen van de vergunningsaanvraag en zijn bijlagen bij de diensten van het betrokken gemeentebestuur. De ter inzage gelegde stukken moeten belanghebbende derden toelaten voldoende inzicht te krijgen wat de beoogde werken betreft zodat zij op nuttige wijze hun bezwaarrecht kunnen uitoefenen.

Het voorwerp van de aanvraag kan slechts gewijzigd worden indien voldaan aan de vereisten van artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO.

Noch de VCRO, noch de uitvoeringsbesluiten ervan, verzetten er zich evenwel tegen dat de aanvrager van de vergunning na afloop van het openbaar onderzoek, desgevallend op uitdrukkelijk verzoek van het bestuur, bijkomende stukken indient die, zonder het eigenlijke voorwerp van het aangevraagde te wijzigen, strekken tot verduidelijking, aanvulling of verbetering. De regelgeving sluit niet uit dat de vergunningverlenende overheid acht slaat op stukken die in de loop van de procedure door de aanvrager worden ingediend ter weerlegging van de bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek kenbaar zijn gemaakt. Evenwel geldt die mogelijkheid niet voor stukken die essentieel zijn voor een volledige en correcte inschatting van de aan het aangevraagde project verbonden nadelen en risico's. Er is sprake van een uitholling van het openbaar onderzoek wanneer belanghebbende derden bij de uitoefening van hun inzage- en bezwaarrecht geen kennis kunnen krijgen van gegevens of documenten zonder dewelke de vergunning niet kan worden verleend.

#### 3.2

Uit de stukken van het dossier blijkt dat volgens de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg van de gemeente Brecht, goedgekeurd op 23 juni 2011, voor het aangevraagde project 75 parkeerplaatsen voor de 50 appartementen en 10 bezoekersparkeerplaatsen dienen te worden voorzien. Aangezien het sociale woningen betreft, kan beroep worden gedaan op de regeling in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening die bepaalt dat minimaal 60% van de te voorziene

parkeerplaatsen moet worden aangelegd en dat er voor de overige 40% ruimte moet worden voorzien om de aanleg van die parkeerplaatsen in de toekomst mogelijk te maken.

Voor het aangevraagde project betekent dit de aanleg van 45 effectieve parkeerplaatsen voor de appartementen en zes effectieve bezoekersparkeerplaatsen.

Uit de plannen van het aangevraagde project blijkt dat onder Blok A en Blok C 50 effectieve ondergrondse parkeerplaatsen zijn voorzien en op het perceel tien effectieve bezoekersparkeerplaatsen worden voorzien, zodat aan het vereiste aantal effectieve parkeerplaatsen voor het aangevraagde project wordt voldaan.

Voor de overige vereiste 25 toekomstige parkeerplaatsen dient ruimte te worden voorzien. Op de voorliggende plannen worden deze parkeerplaatsen ingetekend op het terrein links van de blokken B en C.

De Raad merkt ter zijde op dat tijdens het openbaar onderzoek geen bezwaren aangaande het al dan niet voldoen van het aangevraagde project aan de vigerende parkeernormen door de verzoekende partijen worden opgeworpen.

### 3.3

De Raad stelt vast dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht in zijn beslissing van 11 september 2017 aangaande het voldoen aan de parkeernorm het volgende stelt:

“ ...

***Toetsing aan de regelgeving en de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften***

*(...) Er wordt 75% van de parkeerplaatsen die voorzien moeten worden volgens de bepalingen van de parkeerverordening voorzien worden. Dit is in overeenstemming met de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening die stelt dat minimaal 60% van de te voorziene parkeerplaatsen moet aangelegd worden. Voor de overige 40% moet de nodige ruimte voorzien zijn om de aanleg van bijkomende parkeerplaatsen in de toekomst mogelijk te maken. Het college kan in uitzonderlijke gevallen op basis van een gemotiveerd dossier een vrijstelling toekennen waarbij geen afkoopsom moet worden betaald. In een overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht (toekomstig eigenaar van het openbaar domein) en de Voorkempen is opgenomen dat de parkeerplaatsen op openbaar domein toegekend worden aan voorliggend project en dat ze dus onlosmakelijke verbonden zijn met dit bouwproject. Op deze manier wordt er voldaan aan de parkeerverordening waarin er gesteld wordt dat: indien de parkeerplaatsen niet aangelegd worden op het bouwperceel zelf, moet de aanvrager een schriftelijke overeenkomst met de eigenaar van de grond waar de parkeerplaatsen worden voorzien toevoegen met vermelding dat de parkeerplaatsen inderdaad dienen voor betreffend project. Deze overeenkomst wordt als bijlage aan de vergunning toegevoegd.”*

In het administratief dossier bevindt zich een stuk “overeenkomst met de gemeente”. Dit document draagt als datum 31 augustus 2017 en werd op 5 september 2017 ondertekend. Het wordt niet betwist dat deze overeenkomst geen deel heeft uitgemaakt van het openbaar onderzoek.

Op de hoorzitting in de administratieve beroepsprocedure en in voorliggende jurisdictionele procedure werpen de verzoekende partijen op dat deze overeenkomst geen deel heeft uitgemaakt van het openbaar onderzoek, en de regels van het openbaar onderzoek bijgevolg worden geschonden/omzeild.

Los van de vraag of het aangevraagde project voldoet aan de voorschriften van de parkeerverordening, kan de bijgebrachte (parkeer)overeenkomst niet worden gezien als een essentiële wijziging van het aanvraagdossier. Uit de stukken die voorliggen blijkt, los van de bemerkingen hier rond gemaakt door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, dat de parkeerplaatsen die nodig zijn om te voldoen aan de vigerende parkeerverordening op het terrein van het aangevraagde project aanwezig zijn. Dit blijkt minstens uit het plan gevoegd bij het ingediende aangevraagde project. Daarnaast werd bovendien ook een overeenkomst gesloten om de parkeerplaatsen voorzien op het openbaar terrein te bestemmen voor het voorliggende project. De aanvraag voor voorliggend project wordt door deze overeenkomst niet wezenlijk gewijzigd waardoor er geen sprake is van de schending van de regels van het openbaar onderzoek.

Daarenboven kan ook worden opgemerkt dat, in de mate de verzoekende partijen een belang lijken te hebben bij de aanwezigheid van het aantal parkeerplaatsen, en dan specifiek bij de mogelijks nog te verwezenlijken parkeerplaatsen, zij hieromtrent nooit enig bezwaar of grief hebben opgeworpen. Het kan niet worden betwist dat deze overeenkomst reeds expliciet werd vermeld in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen in eerste aanleg en dat de verzoekende partijen in hun beroepschrift niet hebben opgeworpen dat deze overeenkomst geen deel heeft uitgemaakt van het openbaar onderzoek. Het standpunt van de verzoekende partijen kan niet worden bijgetreden wanneer zij stellen dat de bijgebrachte overeenkomst cruciaal is voor de beoordeling van het aangevraagde project en dat de bestreden beslissing als zodanig gebaseerd is op nieuwe motieven, nu duidelijk blijkt dat deze overeenkomst reeds in de beslissing van het college van burgemeester en schepenen in eerste aanleg werd vermeld en de tussenkommende partij dit document enkel heeft bijgebracht ter verduidelijking.

Het middelonderdeel is niet ernstig.

#### *Verslag provinciale stedenbouwkundige ambtenaar derde*

4.

Voor zover de verzoekende partijen tot slot verwijzen naar het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar naar aanleiding van het administratief beroep dat door een andere persoon werd ingediend tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht van 24 juli 2017 moet worden opgemerkt dat dit document niet tot het voorliggende dossier behoort en dat het de verwerende partij in kader van het administratief beroep en de Raad in kader van voorliggend jurisdictioneel beroep toekomt te oordelen op basis van de stukken die deel uitmaken van het dossier dat aan de voorliggende bestreden beslissing ten grondslag ligt. Het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar uit een ander dossier dat door de verzoekende partijen wordt bijgebracht is geen stuk van het voorliggende dossier. De verwerende partij dient bij het onderzoek naar en bij het beoordelen van de aanvraag enkel de voor het dossier relevante stukken aan te wenden.

Het middelonderdeel is niet ernstig.

## **A.2 Tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

In het tweede middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 4.7.23, §1, eerste lid VCRO, van artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering

van bestuurshandelingen (hierna: motiveringswet) en van de beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder van het zorgvuldigheidsbeginsel en van de materiële motiveringsplicht.

De verzoekende partijen verwijzen naar de twee negatieve verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 4 januari en 25 januari 2018 en stellen dat de bestreden beslissing een vrijwel letterlijke overname van de argumentatie zoals opgenomen in de beroepsnota's van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht en van de tussenkomenende partij, bevat. Het is voor de verzoekende partijen overduidelijk dat de verwerende partij op geen enkele wijze rekening heeft gehouden met de twee negatieve adviezen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en zij enkel de argumentatie zoals vervat in de beroepsnota's van het college van burgemeester en schepenen en de tussenkomenende partij heeft gebruikt als motivering van de bestreden beslissing.

2.

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend.

3.

De tussenkomenende partij wijst erop dat de toepassing van het zorgvuldigheidsbeginsel geen verbod inhoudt voor de verwerende partij om zich de argumentatie van het college van burgemeester en schepenen dan wel van de tussenkomenende partij eigen te maken. Het zorgvuldigheidsbeginsel vereist enkel dat de verwerende partij een gedegen onderzoek voert waarbij zij rekening houdt met de feitelijke gegevens teneinde een weloverwogen beslissing te nemen.

De verwerende partij miskent het zorgvuldigheidsbeginsel niet wanneer zij het bestaan van de overeenkomst tussen de gemeente Brecht en de Voorkempen en het feit dat er reeds 25 parkeerplaatsen op het openbaar domein vergund waren vaststelt.

Uit de bestreden beslissing blijkt overduidelijk dat de verwerende partij de verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft onderzocht, evenals de argumentatie van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht en van de tussenkomenende partij nu de verwerende partij in de bestreden beslissing uitdrukkelijk stelt zich niet aan te sluiten bij het andersluidend advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De verwerende partij heeft in haar onderzoek vastgesteld dat de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar met betrekking tot de ontsluiting van het project én de verkeersproblematiek uitging van een verkeerde veronderstelling en zij heeft vervolgens de argumentatie van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht en van de tussenkomenende partij tot haar eigen argumentatie gemaakt.

De tussenkomenende partij wijst er tot slot op dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het opwerpen van de schending van de formele motiveringsplicht, aangezien zij kennis hebben van de verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De formele motiveringsplicht verplicht immers tot de weergave van het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in de bestreden beslissing, enkel de motieven waarop de beslissing is gesteund dienen in de beslissing te worden opgenomen.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In het tweede middel stellen de verzoekende partijen in essentie dat de verwerende partij op geen enkele wijze rekening heeft gehouden met de negatieve adviezen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en dat zij zich als motivering van de bestreden beslissing beperkt

tot een quasi letterlijke overname van de argumentatie zoals die werd ontwikkeld in de beroepsnota's van het college van burgemeester en schepenen en van de tussenkomen partij.

2.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht moet een vergunningverlenende overheid de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen vermelden waarop zij haar beslissing steunt, zodat een belanghebbende met kennis van zaken de beslissing kan aanvechten. De in de bestreden beslissing te vermelden motieven moeten bovendien afdoende zijn.

Wanneer door het vergunningverlenend bestuursorgaan andersluidend wordt geoordeeld dan de doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen, of, indien tijdens deze procedure bezwaren en opmerkingen geformuleerd zijn aangaande een relevant en te beoordelen aspect, geldt het principe dat het vergunningverlenend bestuursorgaan des te zorgvuldiger moet motiveren waarom zij tot een andere besluitvorming komt. Dit impliceert echter niet dat de verwerende partij de andersluidende motieven uit het verslag en de bezwaren geuit in de loop van de procedure punt per punt dient te citeren en te weerleggen, echter dient uit de bestreden beslissing duidelijk te blijken waarom de verwerende partij er een andere zienswijze op na houdt.

3.1

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt in zijn aanvullend verslag voor wat betreft de voor het aangevraagde project vereiste parkeerplaatsen en de ontsluitingsmogelijkheden langs de Molenstraat het volgende:

“ ...

**Het standpunt dat de ontbrekende parkeerplaatsen worden gegarandeerd door de overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht en De Voorkempen wordt niet bijgetreden.**

*Volgens de bepalingen van de gemeentelijke parkeerverordening dienen er 85 parkeerplaatsen voorzien te worden, waarvan 75 bewonersparkeerplaatsen en 10 bezoekersparkeerplaatsen.*

*De ter beoordeling voorgelegde plannen voorzien 50 ondergronds bewonersparkeerplaatsen onder blokken A en C. daarnaast worden er bovengronds ook een aantal bovengrondse parkeerplaatsen voorzien.*

*Hoewel de bestreden beslissing stelt dat de aanvraag 14 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen voorziet, stelt de verklarende nota bij het aanvraagdossier dat er op het terrein 10 parkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien. Uit de ter beoordeling voorgelegde plannen blijkt dat het om de 10 bovengrondse parkeerplaatsen rechts van de nieuwe bouwblokken gaat. Ook de replieknota van het CBS geeft aan dat er op de eigen site 10 bezoekersparkeerplaatsen worden voorzien.*

*Dit maakt dat er 25 bewonersparkeerplaatsen te weinig worden voorzien, wat niet wordt betwist door de betrokken partijen.*

*Het CBS en de aanvrager zijn van mening dat de ontbrekende parkeerplaatsen worden gegarandeerd door de overeenkomst afgesloten tussen de gemeente Brecht en De Voorkempen.*

*Het gaat om een burgerrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente Brecht, als eigenaar van het openbaar domein, en de Sociale Huisvestingsmaatschappij De Voorkempen H.E., als bouwheer van het aangrenzende project en uiteindelijk begunstigde van het gevraagde project.*

*De betreffende overeenkomst vermeldt het volgende:*

“ ...

*Wordt overeengekomen wat volgt:*

*De aangeduide parkings in het openbaar domein (zie plan in bijlage) waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is afgeleverd blijven na overdracht gekoppeld aan het sociaal woningbouwproject Molenstraat te Brecht.*

*We verwijzen hiervoor naar de gemeenteraadbeslissing van 8/6/2017 waar het wegenistracé en overdracht, na aanleg, naar het openbaar domein is goedgekeurd."*

*Het "plan in bijlage" waarvan sprake in de overeenkomst verwijst naar een plan dat een aantal parkeerplaatsen (op het openbaar domein) inkleurt en verbindt aan het sociaal woningbouwproject.*

*Deze overeenkomst (en dus ook het plan) heeft niet enkel betrekking op het thans aangevraagde project, maar op het sociaal woningbouwproject in zijn geheel, dat wil zeggen de afzonderlijke gevraagde/vergunde bouwprojecten in dit gebied, en dus niet alleen op het thans gevraagde bouwproject.*

*Dit blijkt ook ontegensprekelijk uit de overeenkomst zelf, die uitdrukkelijk wordt gekoppeld aan meerdere bouwprojecten/dossiernummers:*

- 1310/2007/0695/01 (21 woningen + 28 appartementen)*
- 1310/2015/0163/01 (50 appartementen CBO procedure)*

*Het bij de overeenkomst gevoegde plan duidt de parkeerplaatsen als volgt aan:*

- Op het toekomstig openbaar domein worden er 25 parkeerplaatsen aangeduid. Het gaat om de 25 openbare parkeerplaatsen zoals die werden vergund in de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 (voor het aanleggen van de publieke ruimte voor het sociaal woonproject 'Molenstraat', referentie SV 2017-93).*
- Op de site van de aanvraag worden er enerzijds 10 parkeerplaatsen aangeduid en wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 25 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien. De 10 aangeduide parkeerplaatsen vallen samen met de 10 bovengrondse bezoekersparkeerplaatsen in voorliggende aanvraag. De indicatieve zone betreft de zone links en rechts van de thans gevraagde blokken B en C, waarvan het CBS in de bestreden beslissing stelt dat ze geschikt is om 25 extra parkeerplaatsen te voorzien.*
- Op een site van een ander bouwproject (dat volledig los staat van voorliggende aanvraag) worden er enerzijds 3 parkeerplaatsen aangeduid er wordt er anderzijds een indicatieve zone afgebakend waar 16 parkeerplaatsen zouden kunnen worden voorzien.*

*De stelling van het CBS dat er nog steeds 25 parkeerplaatsen op het openbaar domein onlosmakelijk gekoppeld zijn aan het thans gevraagde project, klopt dan ook niet.*

*Deze 25 parkeerplaatsen zijn immers gekoppeld aan alle in de overeenkomst opgenomen projecten, die gecumuleerd 21 woningen en 78 appartementen voorzien.*

*Op geen enkele manier wordt verduidelijkt hoe het thans gevraagde project (50 appartementen) zich exact verhoudt tot de 25 aangeduide parkeerplaatsen op het openbaar domein. Met andere woorden, hoeveel van deze 25 parkeerplaatsen zullen ook worden gekoppeld aan de andere in de overeenkomst genoemde projecten?*

*Deze 25 parkeerplaatsen kunnen hoe dan ook niet volledig in rekening worden gebracht om de resterende 40% van de nog te realiseren parkeerplaatsen op te vangen. De afgesloten overeenkomst garandeert immers geen 25 bijkomende parkeerplaatsen voor voorliggend project.*

***Het standpunt dat er op het eigen terrein voldoende ruimte is om de resterende 40% van de ontbrekende parkeerplaatsen aan te leggen, wordt niet bijgetreden.***

*De gemeentelijke parkeerverordening maakt het mogelijk om bij het realiseren van 'sociale woningen' af te wijken t.a.v. de onmiddellijk te realiseren parkeerplaatsen: minimaal 60% moet onmiddellijk aangelegd worden, voor de overige 40% moet ruimte voorzien worden om aanleg in de toekomst mogelijk te maken.*

*Het CBS stelt dat er - los van de hierboven besproken overeenkomst - ook op het eigen terrein nog voldoende ruimte is om 25 extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien.*

*Meer bepaald gaat het om de zone links van bouwblokken B en C. Deze zone wordt in voorliggende aanvraag ingericht als een publieke groenzone, met 7 bomen een trage doorsteek (dolomietverharding). Terecht merkt het CBS op dat deze 'voor parkings gereserveerde zone' niet overlapt met de private buitenruimten van de verschillende appartementen. Dit neemt uiteraard niet weg dat de zone wél overlapt met de thans gevraagde, kwalitatieve publieke groenzone.*

*Deze publieke groenzone geeft de site een groen karakter en zorgt voor een 'ademruimte' tussen de nieuwe bouwblokken en de aanpalende percelen. Het CBS erkent dit zelf door aan te geven dat de onbebouwde ruimte op de site een dubbele functie heeft: de gelijkvloerse wooneenheden voorzien van een kwalitatieve tuin + het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren. Dat het CBS in haar replieknota stelt dat de nog 25 aan te leggen parkeerplaatsen geen afbreuk doen aan de kwalitatieve groene invulling van het project is dan ook merkwaardig, aangezien er onherroepelijk veel ruimte zal verloren om het groene uitzicht ten aanzien van de omliggende percelen te bewaren.*

*Dit gaat ten koste van minstens één van de beoogde functies.*

*Indien nu kan worden vastgesteld dat de publieke groenzone niet in aanmerking komt om 25 parkeerplaatsen in te planten, kan ook worden vastgesteld dat er onvoldoende ruimte wordt voorzien om de resterende 40% in de toekomst te realiseren.*

### **2.3 Het standpunt dat de aanvraag voldoende duidelijk is over de ontsluitingsmogelijkheden langs de westelijke Molenstraat wordt niet bijgetreden.**

*Het CBS stelt dat de westelijke Molenstraat (de gelijknamige zijtak van de Molenstraat – N115) slechts 2,5m breed is en hierdoor te smal voor veilig gebruik door zowel voertuigen als door fietsers en voetgangers.*

*Deze vaststelling staat haaks op het reeds vergunde ontwerp van het openbaar domein/publieke ruimte (= de gemeenteraadsbeslissing over de zaak van de wegen d.d. 8 juni 2017 + de stedenbouwkundige vergunning d.d. 24 juli 2017), dat wel degelijk een gemotoriseerde ontsluiting van het projectgebied voorzien langs de westelijke Molenstraat. Zowel de stedenbouwkundige vergunning van 24 juli 2017 als de thans ter beoordeling voorgelegde plannen voorzien immers dat de gemotoriseerd verkeer van het plangebied ook kan ontsluiten via de westelijke Molenstraat:*

- De ontworpen rijweg is 5m breed en geschikt voor kruisend, gemotoriseerd verkeer. Waarom zou een trage ontsluitingsweg hier 5 m breed moeten zijn, die vervolgens zal aansluiten op een voor gemotoriseerd verkeer toegankelijke straat van slechts 2,5m breed?*
- Ter hoogte van het kruispunt met de westelijke Molenstraat worden er geen paaltjes (of een alternatief) voorzien die de doorgang van gemotoriseerd verkeer kan verhinderen.*
- In de 5m brede straat, die zal aansluiten op de westelijke Molenstraat, worden er 7 openbare parkeerplaatsen voorzien, hoewel er geen keermogelijkheid wordt voorzien om in een andere richting dan de westelijke Molenstraat te ontsluiten.*

*Dit alles wijst er wel degelijk op dat de gemotoriseerde ontsluiting van het projectgebied niet alleen zal gebeuren via de Laarweg, maar ook via de Molenstraat in het westen.*

*Indien – zoals het CBS in haar replieknota stelt- reeds van bij de aanvang van de uitwerking van de inrichting van het ganse projectgebied werd vooropgesteld om het westelijke deel van de Molenstraat niet op regelmatige basis voor autoverkeer open te stellen, is het merkwaardig dat het definitieve ontwerp toch een gemotoriseerde ontsluiting mogelijk maakt.*

*Nog merkwaardiger is dat de mobiliteitsstudie hier met geen woord over rept, hoewel het cbs terecht vaststelt dat de slechts 2,5m brede Molenstraat te smal is voor veilig gemengd gebruik.*

...

### 3.2

Aangezien de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in beide verslagen negatief heeft geadviseerd, geldt dat de verwerende partij bij het nemen van een andersluidende beslissing dient te voldoen aan een verstrengde motiveringsplicht en dat zij haar beslissing dus zorgvuldig, concreet en precies dient te motiveren.

De verwerende partij stelt in de bestreden beslissing vooreerst uitdrukkelijk dat zij zich niet aansluit bij de verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van 4 januari en 25 januari 2018 *“gelet op de onderstaande motivering en gelet op de neergelegde stukken”*.

Zij geeft vervolgens aan dat wat haar betreft de aanvraag (1) in overeenstemming is met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het aanleggen van parkeerplaatsen en fietsenstallingen buiten de openbare weg omdat (1.1) uit de verklarende nota bij het aanvraagdossier blijkt dat er 10 parkeerplaatsen voor bezoekers op het terrein worden voorzien, bovengronds, rechts van de nieuwe bouwblokken, wat eveneens blijkt uit de replieknota van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brecht, en (1.2) de 25 niet betwiste ontbrekende parkeerplaatsen geen struikelblok vormen aangezien er aan de 60% regel zoals voorzien in de verordening is voldaan (er wordt 70% gerealiseerd) en dat de resterende 30% parkeerplaatsen op dubbele wijze wordt gegarandeerd enerzijds door de overeenkomst gesloten tussen de gemeente en De Voorkempen H.E. en anderzijds door op eigen terrein bijkomende ruimte voor extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien, en (2) een aanvaardbare mobiliteitsimpact kent omdat wat betreft de ontsluiting van de projectsite (2.1) uit de MOBER blijkt dat de reeds goedgekeurde ontsluiting een aanvaardbare mobiliteitsimpact heeft en (2.2) de Molenstraat, zoals ook wordt weergegeven en beoordeeld in de MOBER, niet voorzien wordt als ontsluitingsweg aangezien het westelijk deel van de Molenstraat een breedte kent van slechts 2,5 m en evident te smal is voor het veilig gebruik van voertuigen samen met fietsers en voetgangers, het gebruik als trage ontsluiting steeds het uitgangspunt is geweest zoals voorzien in het Masterplan en zoals blijkt uit de afbeelding bij het Masterplan, dat de Molenstraat nooit als ontsluitingsweg werd vooropgesteld en er daarom in de mobiliteitsstudie geen onderzoek werd gedaan naar de Molenstraat als bijkomende ontsluitingsweg, de effectieve ontsluitingsroutes werden opgenomen in het wegenisdossier en deze niet werden bestreden, reeds definitief zijn en geen onderdeel vormen van voorliggend dossier en de gemeente de gepaste maatregelen zal voorzien indien deze weg als ontsluitingsroute hetzij sluiproute zou worden gebruikt.

De verwerende partij stelt bijkomend in antwoord op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar nog het volgende:

“...

*Dit betekent dat er los van de bovenstaande overeenkomst, die garantie biedt voor de realisatie van extra parkings, ook op het eigen terrein nog voldoende ruimte om extra bezoekersparkeerplaatsen te voorzien.*

*Meer bepaald gaat het om de zone links van bouwblokken B en C. Deze zone wordt in voorliggende aanvraag reeds ingericht als een publieke zone en is een mogelijke locatie voor de realisatie van de extra parkings. Hierbij wordt niet geraakt aan de private buitenruimten van de verschillende appartementen. Deze ‘voor parkings gereserveerde ruimte’ overlapt immers niet met de private buitenruimten van de verschillende appartementen.*



*Het realiseren van parkeerplaatsen gaat niet gepaard met het oprichten van gebouwen of het realiseren van bijkomende bouwvolumes. Indien de bijkomende parkings daadwerkelijk worden aangelegd in deze zone, is het mogelijk om deze zone ook een groen karakter te geven zodat het groene uitzicht wordt behouden. Het CBS stelt in haar replieknota dan ook terecht dat de extra aan te leggen parkeerplaatsen geen afbreuk doen aan de kwalitatieve, groene invulling van het project.*

*Er kan worden geconcludeerd dat de aanvraag een project van sociale woningbouw betreft en op een geldige manier gebruik maakt van de afwijkingsmogelijkheid (t.a.v. de onmiddellijk te realiseren parkings, slechts 60% moet onmiddellijk gerealiseerd worden), die net omwille van deze specifieke doelgroep in de verordening verankerd wordt.*

*De overeenkomst en de gereserveerde ruimte garanderen samen dat de 25 ontbrekende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.*

*Wanneer deze resterende parkings daadwerkelijk zullen aangelegd worden, zullen ze meteen worden toegewezen aan de bewoners van het project.*

*...*

en voor wat de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project:

*“ ...*

*Hoewel de reeds goedgekeurde ontsluiting geen onderdeel van voorliggende aanvraag is, wenst de deputatie tenslotte te benadrukken dat de Molenstraat (de gelijknamige zijtak van de N115 in het westen van de projectsite) niet wordt voorzien als ontsluitingsweg, zoals ook weergegeven en beoordeeld in het MOBER.*

*Dit westelijk deel van de Molenstraat betreft een weg met slechts een breedte van 2,5m. Het is dan ook evident dat deze weg te smal is voor veilig gebruik door zowel voertuigen als door fietsers en voetgangers zodat deze weg enkel in functie staat van traag verkeer.*

*In de idee en nadien het concrete ontwerp dat door de gemeente werd vooropgesteld met betrekking tot de ontsluiting van het ganse projectgebied en de omliggende omgeving werd deze ontsluitingsmogelijkheid langs het westelijk deel van de Molenstraat bewust dan ook enkel voorzien voor fietsers, voetgangers (en lokaal landbouwverkeer).*

*Dit was steeds het uitgangspunt van de visie voor het ganse gebied, dewelke ook in het masterplan voorziet in de ontsluiting op onderstaande afbeelding. Uit deze afbeelding blijkt duidelijk dat de gelijknamige zijtak van de Molenstraat (= de linkerbovenhoek van de afbeelding) wordt voorzien als een verbinding voor trage weggebruikers.*

*(afbeelding)*

*Reeds van bij aanvang van de uitwerking van de inrichting van het ganse projectgebied werd door de gemeente en de verschillende betrokken actoren een duidelijk ontsluitingsmechanisme en – principe vooropgesteld. De Molenstraat werd echter nooit vooropgesteld als ontsluitingsweg en het is om die reden dat er in de Mobiliteitsstudie ook geen onderzoek werd gedaan naar de Molenstraat als bijkomende ontsluitingsweg.*

*De effectieve ontsluitingsroutes werden daarenboven wel opgenomen in het wegenisdossier dat reeds vergund is en ook niet werd bestreden door de beroepende partijen. Nogmaals wordt benadrukt dat de ganse ontsluiting reeds goedgekeurd is (gemeenteraadsbeslissing 8 juni 2017 + stedenbouwkundige vergunning 24 juli 2017) en geen onderdeel is van voorliggende aanvraag.*

*Het was en is dan ook nooit de bedoeling om het westelijk gedeelte van de Molenstraat op regelmatige basis open te stellen voor autoverkeer. Het is integendeel de bedoeling de functie van de westelijke Molenstraat te behouden zoals ze nu is en deze weg te voorzien als een trage verbinding. Indien deze weg alsnog zou gebruikt worden als ontsluitingsweg/sluiproute, dan zal de gemeente gepaste (politie)maatregelen nemen om hiertegen op te treden. Dit is echter thans niet aan de orde.*

*In dat opzicht is het dan ook maar al te logisch en begrijpelijk dat in de studie dewelke de verkeersimpact onderzoekt geen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid om het projectgebied via de westelijke Molenstraat van een bijkomende ontsluiting te voorzien. Het betreft immers geen ontsluitingsweg."*

### 3.3

Uit de bestreden beslissing blijkt dan ook afdoende dat de verwerende partij een eigen onderzoek heeft gevoerd en dat zij, in navolging van de argumentatie in de replieknota van het college van burgemeester en schepenen en de replieknota van de tussenkomenende partij, oordeelt dat het aangevraagde project wel degelijk voldoet aan de vigerende parkeerverordening en de mobiliteitsimpact van het aangevraagde project als aanvaardbaar kan worden bestempeld. De verzoekende partijen kunnen niet worden gevolgd wanneer zij stellen dat de verwerende partij de repliek van college van burgemeester en schepenen louter en letterlijk overneemt. Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij kennis heeft genomen van de replieknota, de argumentatie heeft onderzocht en zich in haar beoordeling daarbij aansluit.

Voor zoveel als nodig kan worden opgemerkt dat de verzoekende partijen zich in hun betoog beperken tot de stelling dat de verwerende partij op geen enkele wijze rekening heeft gehouden met de negatieve adviezen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De verzoekende partijen brengen echter geen afdoende en concrete elementen bij waaruit kan blijken dat de beoordeling van de verwerende partij als kennelijk onredelijk, onzorgvuldig of manifest foutief dient te worden aangemerkt.

Zonder afbreuk te doen aan de verstrengde motiveringsplicht die op de verwerende partij rust ingevolge de negatieve verslagen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar kunnen de verzoekende partijen niet volstaan met het louter poneren van de schending van de motiveringsplicht en de stellingname dat de verwerende partij zich heeft beperkt tot het letterlijk overnemen van de replieknota van het college van burgemeester en schepenen.

Het middel is niet ernstig.

## **B. Hoogdringendheid**

Aangezien de Raad in het vorige onderdeel heeft vastgesteld dat de verzoekende partij geen ernstig middel aanvoert, is een onderzoek naar de hoogdringendheid niet aan de orde.

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

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 4 december 2018 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO