

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2012/0225 van 4 juni 2012
in de zaak 2010/0717/A/1/0652

In zake: de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Antwerpen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Willem SLOSSE
kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Brusselstraat 59
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

verzoekende partij

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **ANTWERPEN**

verwerende partij

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld bij aangetekende brief van 19 juli 2010, strekt tot de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 27 mei 2010.

Met dit besluit heeft de deputatie het administratief beroep van ■■■■ nv tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk van 11 maart 2010 ingewilligd.

De deputatie heeft aan ■■■■ nv onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het afbreken van bestaande gebouwen en het bouwen van 22 woningen met ondergrondse parking.

Het betreft percelen gelegen te ■■■■ en met kadastrale omschrijving ■■■■.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend, maar wel een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft geen toelichtende nota ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 19 september 2011, waarop de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Eddy STORMS heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Stijn BRUSSELMANS, die loco advocaat Willem SLOSSE verschijnt voor de verzoekende partij, is gehoord.

De verwerende partij, alhoewel behoorlijk opgeroepen, is niet ter zitting verschenen. Gelet op artikel 4.8.24 VCRO verhindert de afwezigheid van partijen de geldigheid van de zitting, en dus van de behandeling van de zaak, echter niet.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen van titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en van de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009.

III. FEITEN

Op 28 mei 2009 (datum van het ontvangstbewijs) dient ██████ nv, hierna de aanvrager genoemd, bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het afbreken van bestaande gebouwen en het bouwen van 22 woningen met ondergrondse parking”*.

In functie van deze groepswooningbouw (woonproject “t Erf” genoemd) voorziet de aanvraag ook een nieuw wegtracé. De gemeenteraad van de gemeente Arendonk keurt dit tracé, samen met de uitrusting ervan, goed bij besluit van 12 oktober 2009, op voorwaarde dat de gronden binnen dit tracé en van de groene ruimten kosteloos afgestaan worden.

De aanvraag heeft een voorgeschiedenis.

Op 30 september 2008 overlegt het gemeentebestuur van Arendonk met vertegenwoordigers van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Antwerpen, over een principiële vraag tot verkaveling, die, volgens het verslag van dit overleg, een meergezinswoning langs de ██████ voorziet en een verdere ontwikkeling van het binnengebied rond een centraal plein.

De percelen zijn, zo blijkt uit de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 30 september 1977 vastgestelde gewestplan ‘Turnhout’, gelegen in woongebied.

De percelen zijn niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 18 juni tot en met 23 juli 2009, wordt één collectief bezwaarschrift ingediend.

De brandweer brengt op 29 juni 2009 een voorwaardelijk gunstig advies uit: de voorwaarden betreffen brandtechnische vereisten in verband met de ondergrondse parking.

Op 22 oktober 2009 neemt het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk volgend standpunt in:

“ ...

De ... bijkomende verkeersstroom zal de draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Het verkeer zal afgeleid worden naar de gewestweg ██████ of naar de

■. De parkeerdruk die vanuit de bijkomende woningen zal ontstaan zal minimaal zijn gelet op de parkeervoorzieningen die geïntegreerd zijn in het project. ... De voorzieningen naar parkeren en mobiliteit die in het groepswoningbouwproject opgenomen zijn, volstaan om de hinder naar de buurt te minimaliseren.

...

Overwegende dat het aantal woningen in het project verenigbaar blijft met de ruimtelijke draagkracht van het gebied. De woningen worden geplaatst op percelen die voldoende ruimte bieden, waarbij een deel private tuin voorzien wordt. De densiteit van het gebied is niet overmatig hoog.

...

De verschijningsvorm van de woningen sluit aan bij de bebouwing in de omgeving

De woningen worden als afzonderlijke woningen afgewerkt, zodat er voldoende variatie voorzien wordt ...

...

Gelet dat bij dergelijke groepswoningbouwprojecten het wenselijk is om voldoende leefkwaliteit te bewaren. Overwegende dat het voorzien van voldoende groene ruimten hierbij belangrijk is. Gelet op het centrale binnenplein dat als groene ruimte ingericht wordt en hoofdzakelijk autovrij gemaakt wordt.

Overwegende dat elke woning een deel private tuin krijgt;

...

BESLUIT:

Gunstig advies wordt verleend ... de voorwaarden gesteld door de gemeentelijke brandweer.

...”

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verleent op 25 november 2009 een ongunstig advies, met als motivering:

“ ...

Eén van de doelstellingen van het huidig stedenbouwkundig beleid is het voldoen aan kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte zonder Vlaanderen te laten dichtslibben. Er wordt in eerste instantie verdichting van bebouwing in woon- en stadskernen vooropgesteld om aan deze behoefte te voldoen. De ontwikkeling van een binnengebied is positief voor de verdichting van een dorpskern. In de voorbespreking is vermeld dat het opportuun zou zijn als er een ontsluiting zou komen met ■ aangezien er twee aanzetten gegeven zijn. Dit wordt niet gevolgd en daarbij kan gesteld worden dat de ontwikkeling van dit binnengebied niet efficiënt gebeurt.

Het ontwerp toont niet aan hoe het binnengebied verder ontwikkeld kan worden. Het huidig ontwerp hypothekeert een eventuele mogelijke uitbreiding.

Er wordt een ongunstig advies verleend voor het voorliggend ontwerp omwille van de onvolledige ontwikkeling die wordt voorgesteld van het terrein in aanvraag en het naastgelegen binnenterrein en omdat er geen ontsluiting wordt gemaakt met de ■.

....”

Op basis van een ontwerp met betrekking tot de inrichting van het restgebied, palend aan het projectgebied, vraagt het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk op 31 december 2009 aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een heroverweging.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verleent op 28 januari 2010 opnieuw een ongunstig advies, omwille van het gebrek aan een ontsluiting voor traag verkeer tussen fases 1 en 2 en een verbinding met de [REDACTED] of achterliggende verkaveling.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk vraagt op 8 februari 2010, op basis van plannen met aanduiding van een fietsverbinding, nogmaals een heroverweging.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verleent op 25 februari 2010 andermaal een ongunstig advies, met als motivering:

“ ...

Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

De inplanting van de gebouwen gebeurt rondom een plein, maar vindt geen echte aansluiting bij de achterliggende verkaveling of bij de mogelijke ontwikkeling naast huidige aanvraag zoals voorgesteld op het later bijgevoegde ontwikkelingsplan. Er werd een doorgang achter de gebouwen gecreëerd ... die als fietsverbinding moet dienen. Op middellange termijn is het echter aangewezen dat deze verbinding niet enkel fysiek wordt gerealiseerd, maar dat er ook een rechtstreekse zichtrelatie wordt gecreëerd tussen de huidige aangevraagde plein en een eventueel later te realiseren plein. Bijkomend gebeurt de ontsluiting voor traag verkeer vanuit de [REDACTED] naar de achterliggende verkaveling via een grote omweg, waardoor de kans klein is dat deze ontsluiting een openbaar karakter zal krijgen. Een goede verbinding voor fietsers en voetgangers moet de verbindingsafstand tussen de [REDACTED] en de achterliggende verkaveling zo klein mogelijk zijn.

...

In bijkomende orde dien ik op te merken dat de toegang tot de ondergrondse parking via een inrit in openlucht enerzijds een negatieve uitwerking heeft op de beleving van het plein en anderzijds tot gevaarlijke situaties kan leiden bij in- en uitrijden. Door de ligging achter het gebouw is er weinig zichtbaarheid bij het uitrijden richting [REDACTED], wat gevaarlijk kan zijn voor andere weggebruikers. Hoewel de voorliggende weg geen openbare weg betreft dient er mijn inziens uit hoofde van veiligheid rekening gehouden te worden met de principes uit de ministeriële omzendbrief van 10 september 1965 (en latere wijzigingen) betreffende de afritten van beneden de begane grond gelegen garages. Verder is de inplanting van de gemeenschappelijke parking tot tegen de gevel van een particuliere woning zeer ongelukkig. Een omkadering in het groen lijkt aangewezen.

...

Advies

Ongunstig voor het afbreken van bestaande gebouwen en het bouwen van 22 woningen met ondergrondse parking. Het voorgestelde ontwerp houdt onvoldoende garanties in voor een degelijke ruimtelijke ontwikkeling van het naastliggende binnengebied en vindt verder onvoldoende aansluiting bij de bestaande gerealiseerde verkaveling. Een eventuele heraanvraag dient een duidelijke en logische relatie te voorzien met de eventuele latere fase en de achterliggende verkaveling. Daartoe moet niet enkel een fysieke verbinding met de toekomstige invulling mogelijk blijven, maar ook een sterke visuele relatie. Bijkomend dient ervoor gezorgd te worden dat de verbindingsafstand tussen de [REDACTED] en de achterliggende verkaveling voor fietsers en voetgangers zo klein mogelijk is. Verder dienen aanpassingen te gebeuren aan de inrit naar de ondergrondse parking. Deze wordt best inpandig voorzien en moet voldoen aan de principes uit de

Ministeriële Omzendbrief van 10 september 1965 (en latere wijzigingen) betreffende de afritten van beneden de begane grond gelegen garages om voldoende veiligheid te garanderen. Bovendien moet de gemeenschappelijke parking beter afgeschermd worden van de private woningen door middel van een degelijk groene omkadering.

...

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk weigert op 11 maart 2010 een stedenbouwkundige vergunning aan de aanvrager.

Tegen deze beslissing tekent de aanvrager op 15 april 2010 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Arendonk brengt op 29 april 2010 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

In zijn verslag van onbekende datum adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar de verwerende partij om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Na de hoorzitting van 25 mei 2010 beslist de verwerende partij op 27 mei 2010 om het beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij overweegt daarbij:

“...

9. Verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening:

De aanvraag betreft het bouwen van 22 woningen, te beschouwen als een groepswoonproject. Vijf woningen zullen aansluiten aan de bestaande [REDACTED], waar ook de omsluiting van dit binnengebied zich bevindt. De overige 17 woningen bevinden zich rond een centraal plein. Onder een deel van de woningen bevindt zich een ondergrondse parking voor 21 wagens. Bovengronds bevinden zich nog 13 parkeerplaatsen.

Zoals vermeld in punt 3 “Omschrijving en historiek van de aanvraag” heeft de gemeenteraad op 12 oktober 2009 het wegtracé van de [REDACTED] goedgekeurd en de uitrustingsvoorwaarden vastgesteld. Het voorzien van een groep woningen in dit inbreidingsgebied, gelegen binnen de woonkern kan principieel aanvaard worden. Enige verdichting op deze plaats kan dus, maar het is wel belangrijk dat de draagkracht van het gebied niet overschreden wordt en op voorwaarde dat deze op een ruimtelijk verantwoorde manier kan worden geïntegreerd in de omgeving. Naast de bebouwingsgraad bepalen ook het bouwvolume, het bouwprofiel en het dakvolume de impact op de omgeving. In eerste instantie moet op perceelsniveau gezocht worden naar een ruimtelijk evenwicht.

...

De omgeving wordt voornamelijk gekenmerkt door een gezinswoning met twee bouwlagen en hellend dak. De woningen voorzien in deze nieuwe ontwikkeling hebben ook telkens twee bouwlagen en een hellend dak. De residentiële stijl van het geheel sluit aan bij de reeds bestaande woningbouw en is op de schouw van de onmiddellijke omgeving. De draagkracht van het terrein wordt niet overschreden.

Het huidig plan van de aanvraag is het resultaat van langdurig overleg tussen de aanvrager en de gemeente. Het college van burgemeester en schepenen heeft dan ook geen bezwaar tegen deze aanvraag.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar echter is van mening dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de aansluiting van deze ontwikkeling aan een toekomstig aanpalend ontwikkelingsgebied en aan de bestaande achterliggende verkavelingen. Het is evenwel niet raadzaam om een doorsteek van de weg te voorzien naar de achterliggende ■■■■■ omdat dit een aanleiding tot sluipverkeer kan geven.

Een fysieke of visuele verbinding naar een dergelijke tweede fase is geen essentiële zaak, temeer omdat het niet zeker is dat zulk een fase nog zou volgen. De huidige fase dient een op zichzelf staand geheel te vormen met voldoende openbaar groen en voldoende privaat groen. Elke aparte woning beschikt over haar eigen tuin die in verhouding groot genoeg zijn.

M.b.t. de fietsweg doorheen dit gebied, kan gesteld worden dat de aanvrager voldoende inspanningen levert om een afdoende fietsverbinding te voorzien via deze nieuwe uitbreiding naar de aansluitende straat achter dit gebied en naar een eventueel toekomstige tweede fase op de aanpalende percelen.

De fietsomsluiting richting een eventueel tweede fase is wel een goede optie daar het in dat geval later een goede aansluiting kan vormen naar de ■■■■■.

Wat betreft de inrit van de ondergrondse parkeergarage wordt het volgende vermeld in de Ministeriële omzendbrief van 10 september 1965 betreffende de afritten van beneden de begane grond gelegen garages: "mijn diensten ontvangen dikwijls vergunningsaanvragen voor appartementsgebouwen die op de rooilijn staan (d.w.z. langs straten zonder voortuinen) en met garages die beneden de begane grond gelegen zijn en waarvan de toegang geschiedt langs afritten die hun beginpunt op de rooilijn hebben en met een helling van soms 15 tot 20 %. Die toestand levert gevaar op voor de voetgangers en voor het verkeer op de openbare weg omdat de automobilisten die een beneden de begane grond gelegen garage verlaten, hun voertuig de afrit omjagen en in volle vaart op het trottoir en de openbare weg uitkomen. Er dient volstrekt een einde te worden gemaakt aan de toename van dergelijke toestanden. Voortaan zullen enkel nog afritten worden toegestaan die binnen het gebouw, over een afstand van 5 meter vanaf de voorgevel een helling van hoogstens 4 % hebben".

De parking geeft rechtstreeks uit op de nieuwe wegenis. Het gaat hier echter om een zeer lokale straat zonder doorgaand verkeer. De inrit is weliswaar steil, doch het risico voor de omgeving wordt gering geschat.

Wel dient de parkeergarage dermate diep onder de grond uitgevoerd te worden tot het mogelijk is om een laag grond van minstens 70 cm aan te brengen bovenop de parking, ter hoogte van de achtertuinten van loten 1 t.e.m. 5.

Het bezwaar dat de ■■■■■ overbelast zou worden door een nieuwe ontsluiting naar 17 woningen is ongegrond. Men kan niet verwachten dat een relatief beperkte toename in het aantal woningen zulke invloed op de verkeersontwikkeling zal hebben dat het belastend wordt voor deze straat. Ook kan er voor de aanvraag geen rekening gehouden worden met mogelijke toekomstige projecten die een invloed kunnen hebben op het wegverkeer. De aanvraag dient getoetst te worden aan de huidige situatie.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het ontwerp vanuit het oogmerk van goede ruimtelijke ordening voor vergunning in aanmerking komt.

Watertoets: bij nazicht van de Vlaamse kaart met overstromingsgevoelige gebieden, blijkt het perceel niet gelegen te zijn in een effectief of een mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

De voorliggende aanvraag voorziet de mogelijkheid van het bouwen en verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt infiltratie van het hemelwater op de bodem plaatselijk beperkt. Dit wordt gecompenseerd door per woning een hemelwaterput te voorzien van telkens 3.000 liter.

ALGEMENE CONCLUSIE

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de planologische bestemming en met de decretale en reglementaire bepalingen.

De aanvraag kan vanuit het oogpunt van de goede ruimtelijke ordening worden aanvaard onder volgende voorwaarden:

- de ondergrondse parkeergarage afdoende diep in de grond voorzien zodat minstens 70 cm grond voorzien kan worden voor de erboven gelegen tuinen;*
- het strikt naleven van de voorwaarden opgelegd door de brandweer.*
- ...*

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De verwerende partij heeft de bestreden beslissing bij aangetekende brief van 16 juni 2010 betekend aan de verzoekende partij, die dan ook tijdig beroep heeft ingesteld bij aangetekende brief van 19 juli 2010.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang en de hoedanigheid van de verzoekende partij

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar beschikt krachtens artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 5° VCRO over het rechtens vereiste belang om een beroep in te stellen bij de Raad.

De Raad aanvaardt tevens dat uit artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 5° VCRO niet alleen het potentieel belang van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar blijkt, maar ook diens hoedanigheid en meer bepaald diens procesbevoegdheid om een beroep in te stellen bij de Raad.

V. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Tweede middel

Standpunt van de partijen

In een tweede middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4.3.1 VCRO en van de ministeriële omzendbrief van 10 september 1965, evenals van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het motiveringsbeginsel.

De verzoekende partij meent dat de verwerende partij de in voormelde omzendbrief geformuleerde adviezen onvoldoende gemotiveerd naast zich neerlegt en toestaat dat er een ondergrondse parking wordt aangelegd waarvan de oprit dermate steil is dat ze een gevaar vormt voor de veiligheid van de omwonenden. De verzoekende partij voert aan:

“ ...

1.

In een ministeriële omzendbrief van 10 september 1965 wordt verduidelijkt dat men komaf wil maken met onveilige toestanden van ondergrondse parkings waarvan de inrit dermate steil is dat automobilisten niet anders kunnen dan hun voertuigen in volle vaart de afrit op te jagen en zo onmiddellijk op het trottoir en de openbare weg uitkomen. Enkel afritten waarvan binnen het gebouw, over een afstand van 5 meter vanaf de voorgeven een helling van hoogstens 4% wordt gehanteerd kunnen nog worden toegelaten. (...)

2.

Ook het woonerf zou een ondergrondse parking krijgen met 21 plaatsen. De ingang van de parking wordt voorzien naast lot 6 en geeft onmiddellijk uit op de weg (plein).

De begunstigde van de vergunning stelt in zijn beschrijvende nota bij de vergunningsaanvraag dat dankzij de ondergrondse parking het een verkeersvrij plein wordt en dat hierdoor de leefbaarheid zou verhogen. Het zou worden ingezaaid en er zouden rondom bomen aangepland worden.

De Deputatie schendt in casu de omzendbrief omwille van het feit dat er een ondergrondse parking wordt vergund zonder dat binnen het gebouw, over een afstand van 5 meter vanaf de voorgevel een helling van hoogstens 4% is aangebracht en de instructies en aanbevelingen van de omzendbrief in de wind slaat.

De Deputatie erkent immers dat ook in de voorliggende zaak de parking rechtstreeks uitgaat op de nieuwe wegenis.

De Deputatie erkent eveneens dat het gaat om een steile inrit.

Echter, de Deputatie is van mening dat het risico voor de omgeving gering geschat moet worden. Het zou gaan om een zeer lokale straat zonder doorgaand verkeer.

3.

Wat de Deputatie echter lijkt te vergeten is dat men niet enkel rekening moet houden met doorgaand verkeer maar ook met voetgangers, en belangrijker nog, met spelende

kinderen. Het plein wordt door de begunstigde van de vergunning immers voorgesteld als een rustige oase met een hoge leefbaarheidsgraad met veel groen. Het plein zal ongetwijfeld een geliefkoosd speelplein worden voor de kinderen van de bewoners en die van de buurt.

4.

De Deputatie motiveert niet afdoende waarom er, ondanks de zeer steile inrit, er maar een gering risico zou zijn voor de veiligheid van de voetgangers en de spelende kinderen nu de wagens in volle vaart de parking moeten uitrijden omwille van de steile helling. De Deputatie is bijgevolg hoogst onzorgvuldig geweest en heeft met aspecten als hinder, gezondheid en veiligheid niet afdoende rekening gehouden.

Nochtans bepaalt art. 4.3.1 §2 VCRO zeer uitdrukkelijk dat: (...)

Het is overigens zeer onredelijk van de Deputatie te stellen dat het enerzijds gaat om een steile inrit, doch dat het “slechts” een gering risico met zich meebrengt.

5.

De Deputatie wordt al helemaal onzorgvuldig en onredelijk wanneer ze in haar beslissing eveneens een voorwaarde oplegt dat de parking dermate diep moet worden uitgevoerd zodat het mogelijk zou zijn om een laag grond van minstens 70cm aan te brengen bovenop de parking voor de tuinen van lot 1 t.e.m. 5.

Niet alleen legt de Deputatie dus een voorwaarde op waarmee de inrit van de parking nog steiler en de situatie nog onveiliger wordt, de Deputatie houdt opnieuw niet afdoende rekening met aspecten zoals hinder, gezondheid en veiligheid.

Het kan redelijkerwijs niet verantwoord worden dat een vergunningverlenende overheid de gronddiepte van een tuin laat primeren boven de veiligheid van de voetgangers en spelende kinderen. De Deputatie motiveert ook geenszins waarom deze verdere verdieping verantwoord kan worden zonder de veiligheid verder in het gedrang te brengen.

...”

Beoordeling door de Raad

De ministeriële omzendbrief van 10 september 1965 heeft geen verordenende kracht en formuleert slechts aanbevelingen voor de aanleg van afritten naar onder de begane grond gelegen garages.

De verwerende partij betreft deze omzendbrief wel in haar besluitvorming met betrekking tot de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, maar legt de in de omzendbrief opgenomen aanbevelingen naast zich neer, door te stellen dat het risico van de steile inrit voor de omgeving gering is.

Artikel 4.3.1, §2, 1° VCRO bepaalt dat “het aangevraagde wordt ... beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op ... veiligheid in het algemeen” als één van de beginselen om de overeenstemming van een aanvraag met een goede ruimtelijke ordening beoordelen.

In casu vult de omzendbrief in wat moet worden verstaan onder “veiligheid” met betrekking tot ondergrondse garages.

De omzendbrief bepaalt terecht dat een helling van 15 tot 20% een gevaar betekent voor de voetgangers en het verkeer op de openbare weg, omdat automobilisten die een onder de begane grond gelegen garage verlaten, hun voertuig de afrit zullen opjagen en in volle vaart op het trottoir en de openbare weg zullen rijden.

Niettegenstaande er geen doorgaand verkeer is in de straat, waar de percelen/het terrein gelegen zijn/is, waarvoor de vergunning wordt aangevraagd, gaat de verwerende partij in de bestreden beslissing volledig voorbij aan de gevolgen die zulke steile inrit kan hebben voor de voetgangers.

De aanvrager van de vergunning stelt in de beschrijvende nota bij de indiening van het dossier immers dat het plein zal ingezaaid worden en beplant met bomen, waardoor het met andere woorden een rustige oase zal worden met veel groen: niet onterecht stelt de verzoekende partij dan ook dat dit plein zal uitgroeien tot een speelplein voor kinderen.

Door in de bestreden beslissing te stellen dat het risico voor de omgeving gering is, gaat de verwerende partij voorbij aan het gebruik van het plein, waarop de auto's bij het verlaten van de ondergrondse garages zullen terechtkomen.

De verwerende partij heeft de overeenstemming van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening dan ook onzorgvuldig beoordeeld.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

B. Derde middel

Standpunt van de partijen

In een derde middel roept de verzoekende partij de schending in van artikel 4.7.12 VCRO, van de bepalingen van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen en van het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel en – in ondergeschikte orde – van artikel 4.2.19 VCRO, alsook van het legaliteitsbeginsel en van het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

De verzoekende partij meent als volgt dat de verwerende partij, door te eisen “*de ondergrondse parkeergarage afdoende diep in de grond (te) voorzien zodat minstens 70 cm grond voorzien kan worden voor de erboven gelegen tuinen*”, een voorwaarde oplegt die een essentiële wijziging inhoudt van de plannen en die bovendien onprecies en dubbelzinnig is:

“ ...
2.

Een dergelijke voorwaarde is eigenlijk niets meer dan een essentiële wijziging van de plannen.

In het tweede middel werd reeds het probleem van de ondergrondse parking aangestipt en hoe de inplanting van deze garage zorgt voor een steile inrit die voor het nodige gevaar voor voetgangers en spelende kinderen zal zorgen. De ondergrondse garage en

diens inrit is ook een aspect geweest voor de gemeente om de vergunning uiteindelijk te weigeren.

De rechtsleer is immers duidelijk wat onder het begrip “essentiële wijziging” verstaan moet worden. De wijziging en aanpassing van de afmetingen, alsook inplantingswijzigingen worden als essentieel gezien.

3.

In casu kan men niet anders dan oordelen dat de voorwaarde die de Deputatie oplegt, een essentiële wijziging van de aanvraag teweegbrengt, gelet op het feit dat men thans te maken heeft met een wijziging van afmetingen en inplanting en het gaat om een aspect dat meespeelde om de vergunning in eerste aanleg te weigeren.

4.

Door de vergunning toch toe te kennen onder deze “voorwaarde” miskent de Deputatie de bevoegdheid van het College van Burgemeester en Schepenen.

...

Eveneens schendt de Deputatie de bepalingen van het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen. Immers kan men nadat een openbaar onderzoek werd gehouden de aanvraag niet essentieel wijzigingen. Indien men de aanvraag toch essentieel wijzigt dan dient men de aanvraag opnieuw te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

IN ONDERGESCHIKTE ORDE:

5.

Nu vaststaat op basis van bovenstaande dat de voorwaarde die de Deputatie oplegt in de bestreden beslissing een essentiële wijziging uitmaakt, is al onderstaande dan ook zuiver ondergeschikt.

6.

Indien men van mening moest zijn dat het niet om een essentiële wijziging gaat, maar om een loutere aanpassing die door middel van een voorwaarde kan worden opgelegd, dan dient men te oordelen dat de Deputatie de bepalingen van art. 4.2.19, §1 VCRO schendt.

...

7.

Een aanpassing van de plannen kan als voorwaarde worden opgelegd, doch enkel als het gaat om een minimale aanpassing. In casu kan men onmogelijk spreken van een minimale aanpassing nu duidelijk blijkt dat de ondergrondse garage en de veiligheidsaspecten daaromtrent een belangrijke factor was om de vergunning in eerste aanleg te weigeren.

8.

Daarnaast moet de voorwaarde precies en ondubbelzinnig zijn:

...

9.

In casu is er echter wel een beoordelingsvrijheid bij de naleving van de voorwaarde.

Immers stelt de voorwaarde dat de ondergrondse parking “afdoende” diep in de grond moet voorzien worden. Wat is “afdoende”?

Daarnaast moet minstens 70 cm grond voorzien worden voor de erboven gelegen tuinen.

“Minstens 70 cm”. Ook hier beschikt de aanvrager over een beoordelingsbevoegdheid.

Het kan immers gaan om 70cm, 80cm, 90cm.... De Deputatie is onvoldoende precies in het omschrijven van de voorwaarde en is daardoor hoogst onzorgvuldig en schendt daarmee eveneens het motiveringsbeginsel en het legaliteitsbeginsel.

...

Beoordeling door de Raad

De bestreden beslissing verleent onder (onder meer) de volgende voorwaarde een stedenbouwkundige vergunning:

“ ...

de ondergrondse parkeergarage afdoende diep in de grond voorzien zodat minstens 70 cm grond voorzien kan worden voor de erboven gelegen tuinen.

...”

Een vergunningverlenend bestuursorgaan mag aan een vergunning een voorwaarde verbinden, maar dan moet deze voorwaarde krachtens artikel 4.2.19 §1 VCRO “voldoende precies” zijn en mag zij “de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid”.

Los van de vraag of voormelde voorwaarde al dan niet een “essentiële” wijziging van de plannen impliceert, stelt de Raad vast dat zij alleszins aanleiding geeft tot een beoordeling in de uitvoering van de verleende vergunning.

De opgelegde voorwaarde laat aan de begunstigde van de bestreden vergunning een appreciatieruimte in de uitvoering ervan.

De begunstigde moet/kan immers zelf beslissen wanneer de ondergrondse parkeergarage (voor de verwerende partij) “afdoende diep” in de grond zit.

De enige begrenzing die aan de begunstigde van de vergunning wordt opgelegd, bestaat erin dat de begunstigde van de vergunning er moet voor zorgen dat de ondergrondse parkeergarage dermate diep in de grond zit dat er “minstens” 70 cm grond is voor de erboven gelegen tuinen.

Het onvoldoende precies karakter van de voorwaarde leidt er toe dat niet kan nagegaan worden hoe de garages concreet zullen ingepland worden en of dit aldus in overeenstemming is met de geldende normen.

Door de naleving van de voorwaarde dermate afhankelijk te maken van de begunstigde van de vergunning, mist de opgelegde voorwaarde duidelijk de vereiste precisie, zoals bedoeld in artikel 4.2.19 §1 VCRO.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

C. Overig middel

Het overige middel wordt niet onderzocht omdat het niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 27 mei 2010, waarbij aan de aanvrager onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het afbreken van bestaande gebouwen en het bouwen van 22 woningen met ondergrondse parking op percelen gelegen te [REDACTED] en met kadastrale omschrijving [REDACTED].
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de aanvrager binnen een termijn van drie maanden na de betekening van dit arrest.
4. Er zijn geen kosten, gelet op de vrijstelling voor de betaling van het rolrecht, verleend aan de verzoekende partij op grond van artikel 9, §3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 tot regeling van sommige aspecten van de organisatie en werking van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 4 juni 2012, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, eerste kamer, samengesteld uit:

Eddy STORMS, voorzitter van de eerste kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de eerste kamer,

Katrien VISSERS

Eddy STORMS