

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

nr. RvVb/A/1516/0332 van 8 december 2015  
in de zaak 1011/0955/A/8/0900

*In zake:* het college van burgemeester en schepenen van de stad [REDACTED]  
  
bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Roland POCHELE-DILLES en Frederik EMMERECHTS  
kantoor houdende te 2000 Antwerpen, Stoopstraat 1  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partij*

*tegen:*

de deputatie van de provincieraad van **ANTWERPEN**

*verwerende partij*

*Tussenkomen-*  
*partij:* [REDACTED]  
bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Bert ROELANDTS, Laurent PROOT en Truus  
VANDENDURPEL  
kantoor houdende te 9000 Gent, Kasteellaan 141  
waar woonplaats wordt gekozen

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 15 juli 2011, strekt tot de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincieraad van Antwerpen van 19 mei 2011.

De deputatie heeft het administratief beroep van de tussenkomen-  
partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad [REDACTED]  
van 14 januari 2011 voorwaardelijk ingewilligd.

De deputatie heeft aan de tussenkomen-  
partij een stedenbouwkundige vergunning verleend  
voor het aanleggen van een parking na afbraak van een woning, magazijn en bijgebouwen.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te [REDACTED]  
en met als kadastrale omschrijving [REDACTED]

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend maar heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft geen toelichtende nota ingediend. De tussenkomen-  
partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 2 december 2014, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Patrick VANDENDAEL heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Frederik EMMERECHTS die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Laurent PROOT die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

De verwerende partij, hoewel 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.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

### **III. TUSSENKOMST**

■■■■■ verzoekt met een aangetekende brief van 4 oktober 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de derde kamer heeft met een beschikking van 24 oktober 2011 de tussenkomende partij voorlopig toegelaten om in de debatten tussen te komen. De tussenkomende partij werd verzocht om de Raad, ten laatste bij de schriftelijke uiteenzetting conform artikel 4.8.19, §3 VCRO, een afschrift te bezorgen van de actueel geldende statuten en van de akte van aanstelling van de organen.

Na onderzoek van de door de tussenkomende partij ingediende stukken verklaart de Raad het verzoek ontvankelijk en wordt het verzoek tot tussenkomst ingewilligd. Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

### **IV. FEITEN**

Op 19 oktober 2009 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het aanleggen van een parking na afbraak van een woning, magazijn en bijgebouwen”*.

Op 14 januari 2011 werd reeds een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het verbouwen van het bestaande handelspand met parking.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979 vastgestelde gewestplan ‘Antwerpen’, 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.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 3 november tot en met 2 december 2010, worden geen bezwaarschriften ingediend.

De brandweer van de stad [REDACTED] brengt op 9 november 2010 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De dienst mobiliteit van de stad [REDACTED] brengt op 25 november 2010 een voorwaardelijk gunstig advies uit:

“ ...

#### *Situering*

*De bouwaanvraag heeft betrekking op de [REDACTED] langsheen de [REDACTED] in het centrum van [REDACTED]. De [REDACTED] vormt de verbinding tussen het centrum van [REDACTED]. Ter hoogte van de [REDACTED] zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig. De verkeersintensiteiten in de [REDACTED] zijn vooral tijdens de ochtend- en avondspits zeer hoog. 's Ochtends rijdt het meeste verkeer richting [REDACTED] en 's avonds is dit richting [REDACTED]. Doorheen dit deel van de [REDACTED] rijden er geen Lijnbussen maar de halte op het kruispunt met de [REDACTED] ligt wel op wandelafstand van [REDACTED].*

*De [REDACTED] wordt in het wijkcirculatieplan aangeduid als een wijkontsluitingsweg. De inrichting van de straat is hierop reeds afgestemd. De bebouwing in de directe omgeving van de supermarkt heeft een uitgesproken woonfunctie. Binnen een straal van een 500 meter zijn er nog een 3-tal andere supermarkten gevestigd waaronder een [REDACTED].*

#### *Kenmerken aanvraag*

*De aanvraag omvat de afbraak van een aantal gebouwen, de herschikking van de bestaande parking en de aanleg van een bijkomende parking voor 53 parkeerplaatsen waaronder 4 mindervalidenplaatsen.*

*Hierdoor komt het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op 108 (waarvan 7 mindervaliden plaatsen en 2 tutterplaatsen).*

#### *Mobiliteitsproblematiek*

*We hebben in de eerste plaats trachten na te gaan of de toename van de parkeercapaciteit te verantwoorden is op basis van de grootte van de supermarkt. We maken hiervoor gebruik van de parkeerkencijfers uit het ASW (Crow, 2004). Winkels zoals [REDACTED] vallen onder de parkeernormen voor winkels in een stadsdeelcentra. (3,0 à 4,0)/100m<sup>2</sup> bruto verkoopsoppervlak). Op basis van de beschikbare plannen bedraagt de totale bruto verkoopsoppervlakte ongeveer 2200 m<sup>2</sup> ([REDACTED]). Wanneer men deze norm vertaalt naar de huidige site komt men uit op een parking van een 66 à 88 parkeerplaatsen. De herschikking en de uitbreiding van de huidige parking is met andere woorden gewenst, maar een toename met 53 parkeerplaatsen tot 108 parkeerplaatsen is niet noodzakelijk.*

*Een tweede aspect waarnaar wordt gekeken zijn de toegangen tot de [REDACTED] en de circulatie op de parking zelf. In de huidige inrichting van de parking zijn er drie toegangen tot de parking voorzien. Door de herschikking en de uitbreiding van de parking verschuiven deze 3 toegangen. Wij geven er echter de voorkeur aan om het aantal toegangen tot de parking te beperken tot maximaal 2 toegangen omwille van de verkeersveiligheid in de [REDACTED]. De derde centrale toegang is mogelijk noodzakelijk als toegang voor leveringen aan [REDACTED]. We stellen voor om deze enkel te gebruiken in functie van dergelijke leveringen en buiten de leveringen af te sluiten met een poort of slagboom.*

*De herschikking van de parking zorgt wel voor een aanzienlijke verbetering van de circulatie op de parking.*

*Een laatste knelpunt voor het private vervoer is de ongelijke maatvoering van de parkeerplaatsen. De kleinste parkeerplaatsen hebben een diepte van 3m90, vervolgens zijn er parkeerplaatsen met een diepte van 4m50 en de ruimste parkeerplaatsen hebben een diepte van 5m00. Het is aangewezen om naar een uniforme maatvoering te gaan waarbij de parkeerplaatsen een diepte hebben van 4m50 (bij oversteek voorkant wagen) of 5m00 (zonder oversteek). De minimale breedte van de rijbaan bedraagt 6m35 en niet 7m00 zoals nu voorzien. De verbreding van de parkeerstroken kan met andere woorden zonder een herschikking van de parking.*

*Op de plannen geeft men aan dat fietsen onder de luifel kunnen gestald worden. Ik zie echter geen fietsenstallingen staan op het plan/ Het is aangewezen om op deze plaats fietsenbeugels te voorzien. Indien men er geen voorziet gaan fietsers hun fiets in het wilde weg parkeren en kan men hem niet op een veilige manier vastmaken.*

#### *Conclusies*

*We adviseren het ingediende dossier voorwaardelijk gunstig inzake mobiliteit. Er zijn een aantal knelpunten die we graag aangepast zien bij de definitieve uitvoering van de plannen. Om te beginnen moet het totaal aantal parkeerplaatsen beperkt worden tot maximaal 88 plaatsen (er moet een twintigtal plaatsen geschrapt worden, het aantal mindervalidenplaatsen mag beperkt worden tot 3 à 4), ten tweede moet de diepte van de parkeerplaatsen minimaal 4m50 bedragen en we vragen ook om de centrale toegang voor leveringen aan [REDACTED] buiten de leveringsperiode af te sluiten met een poort of slagboom. Tot slot moeten er voor fietsers fietsenstallingen voorzien worden.*

*...*

De verzoekende partij weigert op 14 januari 2011 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij. Het college motiveert haar beslissing als volgt:

*“ ...*

*Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, uitgebracht op 29/12/2010:*

*(...)*

*Toetsing aan de wettelijke en reglementaire voorschriften*

*De aanvraag is in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het gewestplan, zoals hoger omschreven.*

*De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de gemeentelijke bouw- en woningverordening.*

*Het ontwerp voldoet hieraan.*

*Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt in de plaatselijke waterhuishouding.*

*De aanvraag is tevens in overeenstemming met de gewestelijke hemelwaterverordening.*

*De aanvraag is in overeenstemming met de regelgeving betreffende de toegankelijkheid van gebouwen voor personen met een verminderde beweeglijkheid.*

#### *Beoordeling*

*De aanvraag betreft het afbreken van vier gebouwen waarvan een woning en het aanleggen van een parking horende bij het naastgelegen handelspand. De nieuwe parking telt 59 parkeerplaatsen.*

*Dit dossier is vooraf besproken geweest. In binnengebieden open parkings te voorzien is niet wenselijk en leunt niet aan bij het beleid dat binnengebieden terug meer leefbaar wenst te maken. Leefbaarheid garanderen wil op het niveau van een bouwblok, een wijk*

*of stadsdeel zeggen dat de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden, of anders gesteld dat de leefkwaliteiten voor de omwonenden verbetert. De draagkracht geeft de mate weer waarin een bepaald gebruik van de ruimte, in dit geval open parkeerplaatsen, door een bepaald gebied, het bouwblok, verdragen wordt, zonder dat het bestaande gebruik en de eigenheid van de ruimtelijke structuur in het gedrang komen. De leefbaarheid garanderen is er ook voor zorgen dat naburige constructies, zoals een open parking, elkaars verblijfskwaliteiten niet verminderen. Een parking in open lucht diep in het binnengebied is daarom stedenbouwkundig niet aanvaardbaar.*

*Het is mogelijk om parking te voorzien in het bestaand magazijn op voorwaarde dat de bestaande kopwoning zou gesloopt worden en er een nieuwbouw half open bebouwing met voldoende buffer zou worden gerealiseerd tot tegen de inrit van de te realiseren parking. Dat zou ongeveer 21 extra plaatsen kunnen opleveren.*

*Bovendien was het advies van de dienst mobiliteit (die enkel dat aspect bekijkt) ook van die aard dat het aantal parkeerplaatsen te ruim was.*

*Naast dit dossier is er nog een apart dossier ingediend voor het verbouwen van een handelsruimte, met gedeeltelijke afbraak van het handelsgebouw en plaatsen van een nieuwe luifel tegen de voorgevel en herinrichting van de bestaande parking. Dit dossier is eveneens voorbesproken en heeft de elementen van de voorbespreking ook gevolgd.*

*Deze aanvraag is stedenbouwkundig niet aanvaardbaar en ze is niet vatbaar voor vergunning.*

*Conclusie*

*Ongunstig*

*Het college van burgemeester en schepenen acht de gevraagde werken niet vatbaar voor vergunning op grond van de argumenten, zoals ontwikkeld in het verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar.*

*BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 14 januari 2011 HET VOLGENDE:*

*Het college van burgemeester en schepenen weigert de stedenbouwkundige vergunning.  
...*

De tussenkomende partij tekent tegen deze beslissing op 18 februari 2011 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 7 april 2011 om dit beroep voorwaardelijk in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen op grond van de volgende beoordeling:

*“ ...*

*9. Beoordeling:*

*Volgens het vastgestelde gewestplan van Antwerpen (goedgekeurd bij KB van- 3 oktober 1979) situeert de aanvraag zich in woongebied.*

*De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.*

*Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

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

*De aanvraag dient getoetst op haar verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.*

*De aanvraag betreft de aanleg van 59 parkeerplaatsen bij een bestaande winkel, op een*

perceel links van een Lidl-vestiging. De voorgestelde parkeerplaatsen zijn 2m breed met een diepte die varieert tussen de 3m90 en 4m50 diep. Er worden ook 4 andersvaliden parkeerplaatsen voorzien.

De parking wordt aangelegd na het slopen van leegstaande gebouwen op het terrein. De toegang tot de parking wordt genomen langsheen de [REDACTED]. De parking komt te liggen tussen de winkel en een links aanpalende woning. De volledige parking behelst een diepte van ca. 70m tov de straatkant. De parking sluit rechtstreeks aan bij de winkel en vormt er één geheel mee. Op de perceelsgrens met de woning is een draadafsluiting voorzien. Gelet op de ligging aan de relatief drukke straat is een dergelijke parking te verantwoorden. Hierdoor worden er minder parkeerplaatsen op het openbaar domein ingenomen door de bezoekers van de winkel. Bovendien heeft de winkel recent een nieuwe stedenbouwkundige vergunning verkregen voor de uitbreiding van de winkel en aanpassing van haar huidige parking.

Voorliggende aanvraag komt voort uit de noodzaak van de winkel om meer parkeerplaatsen te kunnen voorzien op eigen terrein. Het inrichten van het terrein als parking is, gelet op voorgaande redenering, inpasbaar in deze omgeving.

In tegenstelling tot wat stad Antwerpen beweert, kan hier niet gesproken worden van een binnengebied. Het terrein grenst rechtstreeks aan de straat en is in vergelijking met de winkel, beperkt in diepte. Ook merkt beroeper terecht op dat de bestaande gebouwen op het terrein niet kunnen verbouwd worden tot parking. Dit levert immers geen meerwaarde op voor de omgeving. Het is beter dat de leegstaande gebouwen verdwijnen en er een degelijke parking wordt aangelegd. Op die manier is er sprake van efficiënt ruimtegebruik,

De diepte van de parkeerplaatsen dient volgens het advies van de gemeentelijke mobiliteitsdienst minimaal 4m50 te bedragen. De vereiste lengte van de parkeerplaatsen is mogelijk door het versmallen van de weg breedte die voldoende breed blijft. Om het gebruiksgemak van de parkeerplaatsen te verhogen dient men te voldoen aan deze maatvoering. Ook dient de breedte van de parkeerplaatsen te worden aangepast naar 2m50. Als deze aanpassingen doorgevoerd worden op plan, beschikt men nog over 46 bijkomende parkeerplaatsen.

In totaal zal de winkel over 95 parkeerplaatsen beschikken, wat meer dan voldoende is, gelet op de verkoopsoppervlakte van ca. 2200 m<sup>2</sup>. Deze gegevens zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit het ASW (Crow, 2004) die 3 à 4 parkeerplaatsen voorzien per 100 m<sup>2</sup>.

De gemeentelijke dienst Mobiliteit wenst uit veiligheidsoverwegingen het aantal toegangen tot de parking te beperken. Omwille van de verkeersveiligheid in de Driehoekstraat wordt bij dit standpunt aangesloten.

Vooraan de parking wordt een fietsenstalling voorzien.

Watertoets:

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

Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt op de waterhuishouding.

Er wordt een ondergronds infiltratiebekken aangelegd met een infiltratieoppervlakte van 22 m<sup>2</sup> en een inhoud van 15 600 l.

Algemene conclusie:

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

De aanvraag kan vanuit oogpunt van de goede ruimtelijke ordening worden aanvaard, mits de afmetingen van de parkeerplaatsen aangepast worden met een een breedte van 2m50.

..."

Na de hoorzitting van 12 april 2011 beslist de verwerende partij op 19 mei 2011 om het beroep voorwaardelijk in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

**9. Beoordeling:**

*Volgens het vastgestelde gewestplan van Antwerpen (goedgekeurd bij KB van- 3 oktober 1979) situeert de aanvraag zich in woongebied.*

*De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.*

*Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

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

*De aanvraag dient getoetst op haar verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening.*

*De aanvraag betreft de aanleg van 59 parkeerplaatsen bij een bestaande winkel, op een perceel links van een [REDACTED]. Op 14 januari 2011 werd een vergunning afgeleverd voor de uitbreiding van de Lidl-vestiging met 49 parkeerplaatsen en een fietsenstalling onder de luifel. Deze parkeerplaatsen en fietsenstalling staan ingetekend op het op 14/01/2011 vergunde inplantingsplan. Ook werd op basis van het advies van de mobiliteitsdienst één inrit afgesloten voor bezoekersverkeer en wordt deze enkel gebruikt in functie van leveringen.*

*De bijkomende parking wordt aangelegd na het slopen van leegstaande gebouwen op het terrein. De toegang tot de parking wordt genomen langsheen de [REDACTED]. De parking komt te liggen tussen de winkel en een links aanpalende woning. De volledige parking behelst een diepte van ca. 70m tov de straatkant. De parking sluit rechtstreeks aan bij de winkel en vormt er één geheel mee. Op de perceelsgrens met de woning is een draadafsluiting voorzien.*

*Voorliggende aanvraag komt voort uit de noodzaak van de winkel om meer parkeerplaatsen te kunnen voorzien op eigen terrein. Gelet op de ligging aan de relatief drukke straat is een dergelijke parking te verantwoorden. Hierdoor worden er minder parkeerplaatsen op het openbaar domein ingenomen door de bezoekers van de winkel. Bovendien heet de winkel recent een nieuwe stedenbouwkundige vergunning verkregen voor de uitbreiding van de winkel en aanpassing van zijn huidige parking. Het inrichten van het terrein als parking is, gelet op voorgaande redenering, inpasbaar in deze omgeving.*

*De diepte van de nieuw aangevraagde parkeerplaatsen dient volgens het advies van de gemeentelijke mobiliteitsdienst minimaal 4m50. De voorgestelde parkeerplaatsen voldoen hieraan en hebben tevens een aanvaardbare breedte van 2m50. Er worden ook 4 parkeerplaatsen voor andersvaliden gepland.*

*In tegenstelling tot wat stad Antwerpen beweert, kan hier niet gesproken worden van een binnengebied. Het terrein grenst rechtstreeks aan de straat en is in vergelijking met de winkel, beperkt in diepte. Ook merkt beroeper terecht op dat de bestaande gebouwen op het terrein niet kunnen verbouwd worden tot parking. Dit levert immers geen meerwaarde op voor de omgeving. Het is beter dat de leegstaande gebouwen verdwijnen en er een degelijke parking wordt aangelegd. Op die manier is er sprake van efficiënt ruimtegebruik.*

*In totaal zal de winkel over 108 parkeerplaatsen beschikken, wat meer dan voldoende is, gelet op de verkoopsoppervlakte van ca. 2200 m<sup>2</sup>. Deze gegevens zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit het ASW (Crow, 2004) die 3 à 4 parkeerplaatsen voorzien per 100*

m2.

*De gemeentelijke dienst Mobiliteit wenst uit veiligheidsoverwegingen het aantal toegangen tot de parking te beperken. Omwille van de verkeersveiligheid in de Driehoekstraat wordt bij dit standpunt aangesloten. Dit advies werd in de eerdere vergunning van 14/01/2011 al opgelegd. De aanvraag dient hieraan te voldoen.*

*In verband met de afwerking van de gevel op de linker perceelsgrens, wordt opgemerkt dat dit nu reeds een afgewerkte blinde gevel is, wat blijkt uit de foto's in het dossier. Tegen deze gevel wordt een afsluiting voorzien en een groenzone van 80 cm.*

*De parking zal op een kwalitatieve wijze worden aangelegd, waardoor de nieuwe toestand een verbetering is ten opzichte van wat nu op het perceel aanwezig is.*

*Watertoets:*

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

*Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt op de waterhuishouding.*

*Er wordt een ondergronds infiltratiebekken aangelegd met een infiltratieoppervlakte van 22 m2 en een inhoud van 15 600 l.*

*Algemene conclusie:*

*De aanvraag is in overeenstemming met de decretale en reglementaire bepalingen.*

*De aanvraag kan uit oogpunt van de goede ruimtelijke ordening worden aanvaard, mits de afmetingen van de parkeerplaatsen 2m50 x 4m50 bedragen. Het advies van de brandweer dient strikt te worden nageleefd.*

*Deputatie nam kennis van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar van 7 april 2011.*

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

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

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

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

### **A. Eerste middel**

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij beroept zich op de schending van “het artikel 4.7.22 VCRO, het artikel 4.7.23, § 1 VCRO en de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.”



De verzoekende partij licht dit middel als volgt toe:

“ ...

## *2. Het eerste onderdeel.*

### *2.1.*

*Het artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO bepaalt uitdrukkelijk dat de Deputatie haar beslissing over het ingestelde beroep neemt op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar.*

*In het licht van de formele en materiële motiveringsplicht, vereist het artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO dat uit de bestreden beslissing zelf moet kunnen worden afgeleid of de Deputatie bij het nemen van haar beslissing op gemotiveerde wijze is afgeweken van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, dan wel of de Deputatie zich op gemotiveerde wijze heeft aangesloten bij de visie van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en zich de motieven van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar eigen heeft gemaakt.*

*Het artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO veronderstelt met andere woorden dat zowel de feitelijk als de juridisch determinerende overwegingen van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar worden opgenomen in de beroepsbeslissing zodat op basis van de beslissing zelf kan nagegaan worden of de Deputatie haar beslissing daadwerkelijk op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar heeft genomen.*

### *2.2.*

*De verzoekende partij stelt evenwel vast dat uit de bestreden beslissing niet kan afgeleid worden*

- dat er een verslag werd opgemaakt door de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar. Nochtans heeft de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar op 14 april 2011 een verslag opgemaakt, waarin hij de aanvraag voorwaardelijk gunstig adviseerde (stuk 4)*
- waarom er van dit verslag werd afgeweken.*

*Inderdaad : in § 9 van het verslag van de ambtenaar wordt gesteld dat vanuit het gebruiksgenot de parkeerplaatsen de afmetingen 2m50 x 4m50 moeten hebben, hetgeen op plan leidt tot een aanpassing tot 46 parkeerplaatsen i.p.v. 59.*

*De ambtenaar vindt dit voldoende voor een winkelruimte van 2200 m<sup>2</sup> (3 à 4 parkeerplaatsen/100 m<sup>2</sup>)*

*Op pag. 5 van de bestreden beslissing volgt de Deputatie de redenering dat de parkeerplaatsen de afmetingen 2m50 x 4m50 moeten hebben en ook dat er 3 à 4 parkeerplaatsen/100 m<sup>2</sup> kunnen ... maar worden er uiteindelijk toch 59 parkeerplaatsen vergund i.p.v. 46 ?!?*

*Uit de bestreden beslissing valt niet af te leiden hoe de Deputatie, op grond van exact dezelfde afmetingen en cijfers als de ambtenaar, toch 13 parkeerplaatsen meer voorziet dan de ambtenaar (nl. 59 i.p.v. 46)*

### *2.3.*

*In de bestreden beslissing wordt op geen enkele wijze melding wordt gemaakt van de determinerende overwegingen, zowel in feite als in rechte, van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, zodat niet kan worden nagegaan of de Deputatie haar beslissing daadwerkelijk op grond van vermeld verslag heeft genomen en hierbij de andersluidende overwegingen, specifiek aangaande het aantal parkeerplaatsen, op afdoende wijze heeft weerlegd.*

*Zodoende schendt de bestreden beslissing het artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van bestuurshandelingen, evenals de materiële motiveringsplicht.*

## *3. Het tweede onderdeel.*

### *3.1.*

*Aangezien uit de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid of zij daadwerkelijk op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar werd genomen, minstens dat niet kan worden vastgesteld of de verwerende partij rekening heeft gehouden met de determinerende overwegingen, zowel in feite als in rechte, van vermeld verslag, en dit ongeacht de aard en de draagwijdte ervan, schendt de bestreden beslissing tevens het zorgvuldigheidsbeginsel.*

3.2.

*Opdat de verwerende partij een zorgvuldige beslissing zou kunnen nemen, dient zij de aanvraag aan een eigen, zorgvuldig en afdoende onderzoek te onderwerpen.*

*Gelet op artikel 4.7.23, § 1, eerste lid VCRO kan niet worden betwist dat het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar hierbij een essentieel en noodzakelijk te onderzoeken aspect van het dossier is.*

*De kennelijk niet gemotiveerde, minstens niet afdoende, negatie van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, in het bijzonder voor wat de toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening betreft en dan meer bepaald wat betreft het aantal parkeerplaatsen (46 versus 59), impliceert dan ook een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.*

3.3.

*De bestreden beslissing is derhalve kennelijk onzorgvuldig.*

...

2.

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend.

3.

De verzoekende partij heeft geen toelichtende nota ingediend.

4.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“ ...

*Weerlegging*

*In eerste instantie dient de tussenkomende partij op te merken dat het uitgangspunt van de verzoekende partij foutief is. Volgens verzoekende partij kan uit de bestreden beslissing in eerste instantie zelfs niet worden afgeleid of er al dan niet een verslag werd opgemaakt door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.*

*Dit is feitelijk onjuist. Na haar algemene conclusie, luidt de beslissing als volgt:*

*‘Deputatie nam kennis van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar van 7 april 2011’*

*Dat er op geen enkele wijze wordt verwezen naar het verslag en dat uit de beslissing niet kan worden opgemaakt of er wel een verslag werd gemaakt, is dus onjuist.*

*In tweede instantie luidt artikel 4.7.23 § 1 VCRO als volgt:*

*‘De deputatie neemt haar beslissing omtrent het ingestelde beroep op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en nadat zij of haar gemachtigde de betrokken partijen op hun verzoek schriftelijk of mondeling heeft gehoord.’*

*Nergens in deze of een andere bepaling in het VCRO staat te lezen dat het verslag moet worden opgenomen in de beslissing of dat naar dit verslag moet worden verwezen.*

*Tot vóór de inwerkingtreding van de VCRO op 1 september 2009 luidde deze bepaling als volgt:*

*'Art. 121*

*§1 De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar maakt ter voorbereiding van elke beslissing van de bestendige deputatie over een vergunningsaanvraag een verslag op.*

*§2 Het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar bestaat uit tweede delen. In het eerste deel worden de voor de plaats geldende wettelijke en reglementaire voorschriften opgenomen die van toepassing zijn op de plaats waarop een stedenbouwkundige of verkavelingsvergunning betrekking heeft. In het tweede deel wordt verslag uitgebracht over de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en wordt een voorstel van beslissing uitgewerkt.*

*§3 Minstens het eerste deel van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar wordt door de bestendige deputatie overgenomen in de motivering van de beslissing.'*

*Met de decreetswijziging van 27 maart 2009 (BS 15 mei 2009) werd deze bepaling geschrapt. Geen enkele bepaling legt nog op dat (een deel van) het verslag van de PSA in de beslissing van de deputatie moet worden overgenomen.*

*Op andere plaatsen heeft de decreetgever met dezelfde decreetswijziging wel expliciet bepaald dat bepaalde adviezen moeten worden opgenomen (zie vb. artikel 2.1.10 §4 VCRO).*

*Een schending van artikel 4.7.23 §1 VCRO kan dan ook niet worden weerhouden.*

*Evenmin ligt een schending van de formele of materiële motiveringsplicht of het zorgvuldigheidsbeginsel voor.*

*De formele motiveringsplicht houdt in dat de verwerende partij in de bestreden beslissing de juridische en feitelijke overwegingen die aan de beslissing ten grondslag liggen, moet vermelden en dat zij afdoende moeten zijn (zie o.a. RvS 23 februari 2010, nr. 201.211, [REDACTED], p. 19 e.v.). De materiële motiveringsplicht houdt in dat de overwegingen die tot de beslissing leiden, uit het dossier moeten blijken.*

*In lijn van de vaste rechtspraak van de Raad van State zal uw Raad dienen na te gaan of de verwerende partij op basis van in rechte en in feite juiste gegevens, binnen de grenzen van haar appreciatiebevoegdheid, tot haar besluit is kunnen komen en of deze beoordeling verantwoord en op een afdoende manier is gemotiveerd. De beoordeling van uw Raad is derhalve beperkt tot een marginale toetsing (zie onder meer RvS 22 februari 2010, nr. 201.107, [REDACTED]; RvS 22 februari 2010, nr. 201.111, [REDACTED] RvS 26 januari 2010, nr. 200.010, [REDACTED]).*

*Welnu, in casu moet worden vastgesteld dat verwerende partij alle juridische en feitelijke elementen in overweging neemt en in alle redelijkheid tot haar besluit is gekomen en dit besluit voldoende motiveert.*

*Het niet opnemen van het verslag van de PSA doet hieraan geen enkele afbreuk. Het verslag maakt – zoals de andere adviezen – deel uit van het administratief dossier, zodat verzoekende partij eenvoudig kan achterhalen of het verslag al dan niet werd bijgetreden.*

*Tot slot kan nog worden verwezen naar een recent arrest van de Raad van State, waarin heel duidelijk wordt gesteld ‘dat een advies, dat door de deputatie werd ingewonnen bij haar diensten ruimtelijke ordening – afdeling vergunningen niet ter kennis moet worden gebracht van de aanvrager, noch moet dit vermeld worden in het besluit. (RvS 10 september 2010, nr. 207.292 [REDACTED], p. 10)*

*Hoewel bovenstaande voor zich spreekt, dient tot slot te worden gewezen op het feit dat quasi het volledige verslag van de PSA letterlijk werd overgenomen door de deputatie.*

*Het verslag luidde als volgt (stuk 7):*

*(...)*

*Bij het nalezen van de bestreden beslissing zal worden vastgesteld dat enkel de gele passages anders luiden in de bestreden beslissing. Reden hiertoe is dat de PSA zich had vergist. Uit de bouwplannen blijkt immers dat de voorziene parkeerplaatsen al voldeden aan de gestelde afmetingen. Het voorbehoud dat de PSA maakte omtrent de afmetingen van de parkeerplaatsen, was dus overbodig. In het licht van deze vaststelling, overwoog de verwerende partij dan ook in haar beslissing, in de plaats van de gele passage:*

*‘De diepte van de nieuw aangevraagde parkeerplaatsen dient volgens het advies van de gemeentelijke mobiliteitsdienst minimaal 4m50 te bedragen. De voorgestelde parkeerplaatsen voldoen hieraan en hebben een aanvaardbare breedte van 2m50. Er worden ook 4 parkeerplaatsen voor andersvaliden gepland.*

*(...)*

*In totaal zal de winkel over 108 parkeerplaatsen beschikken, wat meer dan voldoende is, gelet op de verkoopsoppervlakte van ca. 2200 m<sup>2</sup>. Deze gegevens zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit het ASVV (Crow, 2004) die 3 à 4 parkeerplaatsen voorzien per 100 m<sup>2</sup>’*

*Er dient dus te worden vastgesteld dat de deputatie het verslag van de PSA – dat volgens geen enkele wettelijke bepaling in de bestreden beslissing zelf moest worden opgenomen – nagenoeg volledig overneemt. Het enige dat de deputatie anders ‘heeft beoordeeld’ was de vaststelling dat de parkeerplaatsen reeds voldeden aan de in het verslag van de PSA gestelde afmetingen. Zij stelt dit dan ook vast en komt tot het besluit – net zoals de PSA overigens - dat de aanvraag voor vergunning vatbaar is.*

*Uw Raad zal dan ook oordelen dat de deputatie zich – anders dan de PSA – baseerde op de juiste feitelijke en juridische elementen en in alle redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen, zodat noch de formele en materiële motiveringsplicht, noch de zorgvuldigheidsplicht werden geschonden, integendeel.*

*Het eerste middel is ongegrond.*

*...”*

## *Beoordeling door de Raad*

1.

De Raad stelt vast dat de inhoud van de bestreden beslissing overeenstemt met het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, uitgezonderd een verschil met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar stelt in zijn verslag dat de breedte van de parkeerplaatsen dient te worden aangepast naar 2m50. Als deze aanpassingen doorgevoerd worden op plan, beschikt men nog over 46 bijkomende parkeerplaatsen.

In de bestreden beslissing wordt daarentegen vastgesteld dat de voorgestelde parkeerplaatsen een aanvaardbare breedte hebben van 2m50, waardoor de oorspronkelijke plannen vergund worden voor 59 bijkomende parkeerplaatsen.

De Raad stelt vast dat uit de plannen inderdaad blijkt dat de minimale breedte van 2m50 werd gerespecteerd. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar is dus uitgegaan van een verkeerde beoordeling van de plannen.

Overigens wordt zowel in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar alsook in de bestreden beslissing gesteld dat de parkeerplaatsen minstens volgende afmetingen dienen te hebben: 2m50 x 4m50. Dit wordt als dusdanig ook opgelegd als voorwaarde.

Louter en alleen op basis van een verkeerde beoordeling van de plannen door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, is er dus een afwijking omtrent het aantal parkeerplaatsen. In alle redelijkheid kan dan ook niet geoordeeld worden dat het zou gaan om een andersluidend verslag, doch wel om een eensluidend verslag.

2.

De verwerende partij kan de motivering van haar beslissing steunen op dit verslag, in voorkomend geval zelfs door de letterlijke overname van (de motivering van) dit verslag.

Wel moet, op basis van artikel 4.7.23, §1 VCRO, in de bestreden beslissing tot uitdrukking worden gebracht dat de verwerende partij zich heeft aangesloten bij dit (eensluidend) verslag.

De verzoekende partij heeft in casu evenwel geen belang bij het invoeren van dit vormgebrek, nu uit het verzoekschrift blijkt dat de verzoekende partij op de hoogte was van de inhoud en de strekking van dit verslag.

Bovendien zou een vernietiging op basis van dit louter formeel gebrek enkel nopen tot een uitdrukkelijke verwijzing naar dit verslag en het eensluidend karakter ervan, zonder dat dit zou leiden tot een inhoudelijk andersluidende beslissing, uitgezonderd de bepaling omtrent het aantal parkeerplaatsen wat evenwel het gevolg is van een verkeerde beoordeling.

Het middel is ongegrond.

## B. Tweede middel

### Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij beroept zich op de schending van “het artikel 4.3.1, §§ 1 en 2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna VCRO), het artikel 1.1.4 VCRO, de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel.”

De verzoekende partij licht dit middel als volgt toe:

“...

2.1.

*Luidens het artikel 4.3.1 VCRO moet de vergunningverlenende overheid nagaan of een vergunningsaanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, zulks met aandacht voor de onmiddellijke omgeving, de functionele inpasbaarheid, het ruimtegebruik, visueel-vormelijke elementen en de doelstellingen van het artikel 1.1.4 VCRO (= een duurzame ruimtelijke ontwikkeling die rekening houdt met ruimtelijke draagkracht).*

*De vergunningverlenende overheid moet het dossier zorgvuldig onderzoeken en haar beslissing afdoende motiveren.*

2.2.

*Het projectgebied in kwestie (de twee percelen aan resp. de [REDACTED] en de [REDACTED]) is gelegen in een woongebied volgens het Gewestplan Antwerpen.*

*Op het liggingsplan bij de bouwaanvraag kan worden vastgesteld dat het projectgebied ligt in een bouwblok dat de vorm heeft van een vijfhoek die omzoomd/gevormd wordt door de [REDACTED].*

*Op het omgevingsplan/kadasterplan is te zien dat het overgrote deel van dit bouwblok bestaat uit lange smalle percelen, waarbij er een woonhuis ingeplant is aan de straatzijde (= buitenkant van de vijfhoek) en waarbij er achter de woningen (=binnenkant van de vijfhoek) telkens een lange smalle tuinstrook is (met hier en daar een tuinhuis).*

*M.a.w. : vanuit het bouwblok bekeken betekent dit woningen (= een dichte muur van rijhuizen) aan de rand van de vijfhoek en een open ‘binnengebied’ in de vijfhoek.*

*De vreemde eend in de bijt in het bouwblok is het perceel aan de [REDACTED]: hier is momenteel de vestiging van [REDACTED] ingeplant.*

*Op dit terrein toont zich het omgekeerde van de rest van het bouwblok, nl. een open ruimte aan de straatzijde (een parking) en een groot bedrijfsgebouw aan de binnenkant van de vijfhoek.*

### 2.3.

Wanneer het projectgebied bekeken wordt op perceelsniveau, dan kan worden vastgesteld dat dit twee lange smalle percelen zijn die qua grootte en structuur voldoen aan de overgrote meerderheid van het bouwblok (en dus niet aan de uitzondering van de [REDACTED])

Het perceel aan de [REDACTED] bevat een kopwoning aan de straat en daarachter een open ruimte (zij het dat achter in het binnengebied een klein gebouw tegen de [REDACTED] is gebouwd)

Het perceel aan de [REDACTED] is een lang smal perceel waarop geen woning is gebouwd : er is aan de straatkant a.h.w. een 'gat' tussen de twee woningen (met wachtgevels) aan de [REDACTED] -- de stedenbouwkundige logica vereist dan ook in principe dat dit gat wordt dichtgebouwd, teneinde de nodige eenvormigheid te bewaren.

Aan de achterzijde/binnenzijde van dit perceel is evenwel een magazijn (dat doorloopt tot tegen de [REDACTED])

### 2.4.

In eerste aanleg heeft de verzoekende partij de vergunning geweigerd om de volgende redenen :

“...De aanvraag betreft het afbreken van vier gebouwen waarvan een woning het aanleggen van een parking horende bij het naastgelegen handelspand. De nieuwe parking telt 59 parkeerplaatsen. Dit dossier is vooraf besproken geweest.

In binnengebieden open parkings voorzien is niet wenselijk en leunt niet aan bij het beleid dat binnengebieden terug meer leefbaar wenst te maken.

Leefbaarheid garanderen wil op het niveau van een bouwblok, een wijk of stadsdeel zeggen dat de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden, of anders gesteld dat de woonkwaliteit voor de omwonenden verbetert. De draagkracht geeft de mate weer waarin een bepaald gebruik van de ruimte, in dit geval open parkeerplaatsen, door een bepaald gebied, het bouwblok, verdragen wordt, zonder dat het bestaande gebruik en de eigenheid van de ruimtelijke structuur in het gedrang komen.

De leefbaarheid garanderen is er ook voor zorgen dat naburige constructies, zoals een open parking, elkaars verblijfskwaliteiten niet verminderen.

Een parking in open lucht diep in het binnengebied is daarom stedenbouwkundig niet aanvaardbaar.

Het is mogelijk om een parking te voorzien in het bestaand magazijn op voorwaarde dat de bestaande kopwoning zou gesloopt worden en er een nieuwbouw half open bebouwing met voldoende buffer zou worden gerealiseerd tot tegen de inrit van de te realiseren parking. Dat zou ongeveer 21 extra parkeerplaatsen kunnen opleveren.

Bovendien was het advies van de dienst mobiliteit (die enkel naar dat aspect kijkt) ook van die aard dat het aantal parkeerplaatsen te ruim was...”

De verzoekende partij heeft de vergunning m.a.w. geweigerd omdat de voorziene werken niet in overeenstemming zijn met de onmiddellijke omgeving (bouwblok), zulks wegens de aantasting van de eigenheid van het bouwblok (visueel-vormelijke elementen/functionele inpasbaarheid/ruimtegebruik).

*Immers : de vergunningsaanvrager wil de gebouwen in het projectgebied afbreken en er een open parking van maken van 59 parkings tot diep in het binnengebied van het bouwblok.*

*Dit is, zoals hoger aangegeven in de hoofdstukken 2.2 en 2.3, een afwijking van de bebouwingstypologie op de gelijkaardige smalle langgerekte percelen in de onmiddellijke omgeving (huis aan straat + tuin achteraan), aangezien op die manier twee percelen open komen te liggen zonder dat er bebouwing op is (behalve de loutere verharding op de grond)*

*M.a.w. : vanop de straatkant aan de Driehoekstraat ontstaat er een “gat” in de bestaande bebouwing, waardoor er niet alleen inzicht ontstaat tot in het binnengebied van het bouwblok (de vijfhoek), maar waar ook nog eens geparkeerd kan worden tot in dat binnengebied.*

*En dit gebeurt dan op een plek waar er een kruispunt is van de Driehoekstraat met de Moretuslei en de Bosstraat, zodat automobilisten komende uit verschillende richtingen recht in dit “gat” kijken.*

*De verzoekende partij stelt en motiveert ook waarom dat dit manifest onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening (visueel-vormelijke elementen/functionele inpasbaarheid /ruimte-gebruik) van de onmiddellijke omgeving (het bouwblok)*

*[Noot : vandaar dat de verzoekende partij suggereerde dat er evt. een parking voorzien zou kunnen worden, doch dan wel in een gebouw waardoor er een afwerking is van het straatbeeld] ;*

☐ *de draagkracht/mobiliteitsaspecten van het bouwblok (zie ook de doelstellingen in het artikel 1.1.4 VCRO).*

*De verzoekende partij verzet zich er niet tegen dat er bijkomende parkeerplaatsen bij de [REDACTED] beoogd worden, doch stelt wel dat het aantal voorziene parkeerplaatsen (59) te ruim is.*

*De verzoekende partij verwijst daartoe naar het advies d.d. 25 november 2010 van de Dienst Mobiliteit :*

*“...Wij hebben in de eerste plaats trachten na te gaan of de toename van de parkeercapaciteit te verantwoorden is op basis van de grootte van de supermarkt. Wij maken hiervoor gebruik van de parkeerkencijfers uit het ASVV (Crow, 2004). Winkels zoals [REDACTED] vallen onder de parkeernormen voor winkels in stadsdeelcentra (3,0 à 4,0)/100m<sup>2</sup> bruto verkoopsoppervlak. Op basis van de beschikbare plannen bedraagt de totale bruto verkoopsoppervlakte ongeveer 2.200 m<sup>2</sup> ([REDACTED]).*

*Wanneer men deze norm vertaalt naar de huidige site komt men uit op een parking van een 66 à 88 parkeerplaatsen. De herschikking en de uitbreiding van de huidige parking is met andere woorden gewenst, maar een toename met 59 parkeerplaatsen tot 108 parkeerplaatsen is niet noodzakelijk (...)Conclusies. Om te beginnen moet het totaal aantal parkeerplaatsen beperkt worden tot maximaal 88 plaatsen...”*

*M.a.w. : de vestiging van de [REDACTED] op het aangrenzende perceel [REDACTED] beschikt thans over 49 parkeerplaatsen.*



*In het projectgebied ( ) kan dit uitgebreid worden tot minimum 66 parkeerplaatsen (17 erbij) of maximum 88 parkeerplaatsen (39 erbij), maar niet tot 108 parkeerplaatsen (59 erbij), aangezien dit laatste een overaanbod is, dat de draagkracht van het gebied overschrijdt (vermindering leefbaarheid en verblijfskwaliteiten).*

*De verzoekende partij verwijst daartoe naar hét uitgangspunt van het parkeerbeleid (niet alleen in Antwerpen, maar in heel Vlaanderen op alle beleidsniveau's), nl. het stimuleren van duurzaam verplaatsingsgedrag (stuk 9) : pas wanneer men parkeerproblemen ondervindt, gaan heel wat mensen sneller geneigd zijn op een andere manier naar de winkel te komen.*

*Wanneer er daarentegen een gegarandeerde parkeerplek is (108 plaatsen), kiezen mensen uiteraard sneller voor de wagen.*

*En uiteraard zal dit soms leiden tot parkeerzoekverkeer of dergelijke....maar uiteindelijk vertrekt het beleid vanuit het principe dat een stringent parkeerbeleid aanzet tot stappen, trappen en openbaar vervoer, en dus zeker op termijn ook loont.*

*In principe kiest de verzoekende partij steeds voor de meest duurzame cijfers in de vork (hier dus 66 ipv 88), zodat 88 al een toegeving zou zijn.*

## **2.5.**

*In de bestreden beslissing vernietigt de verwerende partij de weigeringsbeslissing van de verzoekende partij en kent zij toch een vergunning toe voor de afbraak van de gebouwen en de aanleg van een open parking met 59 parkeerplaatsen.*

*Dit is op zich uiteraard niet verboden : luidens het artikel 4.7.21 VCRO onderzoekt de Deputatie het dossier in zijn volledigheid (opportuniteit en legaliteit) en kan zij dus perfect een andersluidende beslissing nemen.*

*Echter : de verwerende partij moet daarbij, net als de verzoekende partij in eerste aanleg, niet alleen beoordelen of de aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, maar zij moet dit ook formeel en materieel afdoende motiveren in de beslissing, hierbij steeds de beginselen van behoorlijk bestuur in acht nemend (waaronder het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel)*

*Zeker indien de Deputatie in beroep afwijkt van de beslissing in eerste aanleg, moet bovendien aangenomen worden dat de motiveringsplicht verzwaard wordt, zodat het voor de verzoekende partij ook voldoende duidelijk is waarom haar beslissing hervormd wordt.*

*Welnu : in casu stelt de verzoekende partij dat de bestreden beslissing onwettig is, aangezien*

☐ *de vergunning niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening (zij handhaaft dienaangaande wat zij hoger in de vorige §§ uiteengezet heeft)*

☐ *de verwerende partij de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening niet zorgvuldig/redelijk onderzocht heeft, anders zou zij de weigering van de verzoekende partij niet vernietigd hebben (zie daarover hoger in de vorige §§);*

☐ de verwerende partij minstens haar beslissing hierover niet afdoende gemotiveerd heeft.

*Inderdaad : de bestreden beslissing voorziet geen enkele afdoende eigen motivering betreffende de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening (onmiddellijke omgeving – functionele inpasbaarheid – ruimtegebruik – visueel vormelijke elementen – de doelstellingen van het artikel 1.1.2 VCRO, zoals duurzaamheid en draagkracht)*

2.6.

*Wat voorziet de bestreden beslissing dan wel ?*

*Op pag. 4-5 van de bestreden beslissing wordt inzake de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening achtereenvolgens overwogen dat*

☐ het aangevraagde “aansluit” bij de vergunning, die er m.b.t. het naastliggende perceel werd verleend (d.i. de vergunning d.d. 14 januari 2011 voor het verbouwen van de [REDACTED] met bijhorende parking)

*De verzoekende partij betwist dit.*

*Immers : ook al moge dit misschien zo zijn, dan nog verantwoordt dit op zich geenszins de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving niet, aangezien dit motief enkel focust op de handelsuitbating [REDACTED] en niet op de verenigbaarheid met de rest van het bouwblok, zoals hoger uiteengezet in §§ 2.2 tot 2.4. en aangezien dit de weigeringsgronden van de verzoekende partij niet weerlegt.*

*Op dit motief alleen kan de vergunning dus niet geschraagd worden;*

☐ de aanvraag tegemoetkomt aan de noodzaak van de winkel om meer parkeerplaatsen te kunnen voorzien op eigen terrein.

*Welnu : de verzoekende partij betwist de noodzaak tot meer parkeerplaatsen niet, noch het algemeen oogmerk om hieraan te proberen verhelpen.*

*Echter : de parking waarmee aan de parkeernood wordt verholpen moet ook in concreto inpasbaar zijn c.q. verenigbaar zijn met de goede ruimtelijke ordening.*

*In casu wijst de verzoekende partij er op dat het aangevraagde kennelijk niet inpasbaar is*

☐ noch wat betreft het aantal bijkomende parkeerplaatsen (zie hoger in § 2.4, tweede streepje + zie ook verder p. 15 bovenaan)

☐ noch wat betreft de wijze waarop die parkeerplaatsen voorzien worden (zie hoger in § 2.4, eerste streepje : de parking moet aangelegd worden op een wijze die verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, bv in een gebouw, waarmee de straatkant van het bouwblok wordt afgewerkt).

*Ook het algemeen motief ‘parkeernood’ motiveert m.a.w. de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening niet, minstens niet afdoende;*

- *de diepte van de parkeerplaatsen minimaal 4m50 dient te bedragen.*

*Dit argument betreft het projectgebied zelf, maar niet de onmiddellijke omgeving, zodat ook dit geen afdoende motivering uitmaakt;*

- *er niet gesproken kan worden van een “binnengebied” (zoals de verzoekende partij dit gedaan heeft in haar weigeringsbeslissing in eerste aanleg), aangezien het projectgebied rechtstreeks aan de straat grenst en beperkt is in de diepte in vergelijking met de winkel.*

*De verzoekende partij verduidelijkt dat zij met binnengebied niet zozeer de stedenbouwkundige term bedoelt, doch wel wat zij hoger in § 2.2 omschreven heeft, nl. het binnengebied van het bouwblok (de vijfhoek)*

*De verzoekende partij handhaaft de stelling dat het aangevraagde niet voldoet aan de goede ruimtelijke ordening, zoals uiteengezet in de §§ 2.2 tot 2.4.;*

- *de bestaande gebouwen niet verbouwd kunnen worden tot een parking, aangezien dit geen meerwaarde zou opleveren voor de omgeving; Het afbreken van de gebouwen voor de aanleg van een parking daarentegen is beter omdat dit zou neerkomen op “efficiënt ruimtegebruik”.*

*Deze motivering is kennelijk onzorgvuldig, onredelijk en onjuist, aangezien*

- *het verbouwen van de bestaande gebouwen tot parking (of m.a.w. het behoud van deze gebouwen) wel degelijk een meerwaarde zou betekenen, aangezien daarmee de eigenheid van de onmiddellijke omgeving gerespecteerd/behouden blijft en er aan de straatkant geen “gat” ontstaat (zie hoger in § 2.4, eerste streepje)*

- *de aanleg van het gehele projectgebied als parking geen efficiënt ruimtegebruik betekent, doch integendeel én de eigenheid van het gebied/bouwblok aantast (§ 2.4, eerste streepje) én de draagkracht van het gebied overschrijdt (§ 2.4, tweede streepje)*

- *de winkel in totaal over 108 parkeerplaatsen zou beschikken, wat meer dan voldoende is, gelet op de verkoopsoppervlakte van ca. 2200 m<sup>2</sup>. Deze gegevens zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit het ASVV (Crow, 2004) die 3 à 4 parkeerplaatsen voorzien per 100 m<sup>2</sup>.*

*De verzoekende partij betwist dit motief, aangezien*

- *108 parkeerplaatsen niet “meer dan voldoende” maar integendeel teveel is voor de draagkracht van het bouwblok, zoals ook geconcludeerd werd door de Dienst Mobiliteit en door de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar.*

*Zie hoger in § 2.4, tweede streepje : het uitgangspunt van het parkeerbeleid is het stimuleren van het zgn. duurzaam verplaatsingsgedrag (stuk 9), hetgeen met zich meebrengt dat een “teveel” aan parkeerplaatsen niet wenselijk wordt geacht en dat er parkeernormen/beperkingen worden opgelegd.*

*Rekening houdend hiermee heeft de Dienst Mobiliteit (en ook de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar) eerst berekend hoeveel parkeerplaatsen er bijkomend*

voorzien kunnen worden en vervolgens geadviseerd dat het aantal in de aanvraag voorziene parkeerplaatsen beperkt/verminderd moest worden (stuk 1 en 5)

Het motief miskent dan ook de goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel;

□ het motief minstens een inbreuk uitmaakt op de motiveringsplicht (zie ook het derde middel)

*Immers : volgens de vaste rechtspraak en doctrine heeft een overheid een verzwaarde motiveringsplicht, wanneer zij afwijkt van een ongunstig advies, ook wanneer dit advies niet bindend is.*

*De motivering mag niet beperkt blijven tot een negeren of louter tegenspreken van het advies, doch het moet, op straffe van vernietiging, duidelijk maken op grond van welke wettige, pertinente en juiste motieven de beslissende overheid meent de argumenten waarop het advies steunt niet te kunnen volgen (zulks rekening houdende met het feit dat een adviserende instantie toch deel uitmaakt van de procedure, zodat deze een inhoudelijk antwoord verdienen)*

*Zie I. OPDEBEEK, Formele motivering van bestuurshandelingen, Die Keure, 1999, nr 197, p. 157-158.*

*Welnu : in casu baseert de Deputatie zich op de cijfers van het ASVV die ook de Dienst Mobiliteit gebruikt heeft in zijn advies d.d. 25 november 2010.*

*Inderdaad : als er 3 à 4 parkeerplaatsen voorzien mogen worden per 100 m<sup>2</sup>, dan komt men voor een oppervlakte van 2200 m<sup>2</sup> op een minimum van 66 en een maximum van 88 parkeerplaatsen, zoals berekend in het advies Mobiliteit.*

*Echter : de Dienst Mobiliteit heeft een voorwaardelijk gunstig advies verleend, waarbij één van de voorwaarden was dat het aantal parkeerplaatsen beperkt moet worden tot 88.*

*In de bestreden beslissing wijkt de verwerende partij af van dit advies, zulks door het aantal parkeerplaatsen niet te beperken tot 88, maar te behouden op 108 (59 + 49)*

*De verwerende partij zet evenwel nergens uiteen waarom zij afwijkt van het advies en miskent zo haar motiveringsplicht !*

*In dit verband kan worden herinnerd dat niet alleen de Dienst Mobiliteit, maar ook de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van oordeel was dat het aantal parkeerplaatsen moest worden verminderd.*

*Inderdaad : zoals hoger aangegeven in het eerste middel stelde de ambtenaar voor max. 46 i.p.v. 59 parkeerplaatsen te voorzien.*

*Ook hier wijkt de Deputatie van af door toch 59 parkeerplaatsen te vergunnen zonder één woord van uitleg in de bestreden beslissing !*

□ de parking een verbetering zal betekenen ten opzichte van wat nu in het projectgebied aanwezig is. Immers op het perceel Driehoekstraat 136 staat er nu geen woning aan de straatkant. Op de linkerperceelgrens is er nu reeds een blinde gevel.

*Tegen deze afgewerkte blinde gevel wordt een afsluiting voorzien en een groenzone van 80 cm en de parking zal op kwalitatieve wijze worden aangelegd. Dit alles zou een verbetering zijn van de bestaande toestand.*

*De verzoekende partij betwist dit en herneemt integraal wat hoger uiteengezet werd in § 2.4.*

*De Deputatie maakt de fout het aangevraagde te vergelijken met de bestaande toestand, terwijl de aangevraagde werken niet beoordeeld moeten worden ten opzichte van wat er was, maar enkel in het licht van de – volgens de thans van kracht zijnde stedenbouwwetgeving – gewenste/vereiste toestand.*

*Immers : de eigenheid (visueel-vormelijke aspecten, inpasbaarheid, ruimtegebruik) van het bouwblok (onmiddellijke omgeving) wordt nu al gedeeltelijk aangetast in de bestaande toestand, nu er aan de linkerzijde niet tegen de wachtgevel is gebouwd.*

*Deze aantasting wordt uiteraard niet ondervangen door het afwerken van de parking met een draadafsluiting en een groenzone (integendeel : logischerwijze zou er alsnog tegen de wachtgevel op de linkerperceelsgrens gebouwd moeten worden, zodat er een afwerking is aan de straatkant en het binnengebied van de vijfhoek niet aangetast wordt)*

*De aantasting van de draagkracht/mobiliteitsaspecten van het bouwblok worden evenmin ondervangen door het feit dat de parking “goed word afgewerkt” (integendeel : het aantal parkeerplaatsen blijft teveel !)*

*Het tweede middel is gegrond.*

*...*

2.

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend.

3.

De verzoekende partij heeft geen toelichtende nota ingediend.

4.

De tussenkomenende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

*“ ...*

*Uitgangspunt is dat de verwerende partij op grond van de devolutieve werking van het administratief beroep de aanvraag volledig opnieuw en autonoom beoordeelt en hierbij niet gebonden is door enigerlei motivering of standpunt van verzoekende partij.*

*Dat de bestreden beslissing onwettig zou zijn ‘aangezien de vergunning niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening’ en ‘aangezien verwerende partij niet zorgvuldig/redelijk de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening heeft onderzocht (omdat) zij anders de weigering van de verzoekende partij niet zou hebben vernietigd’, is dan ook strijdig met het principe van de devolutieve werking van het beroep. De verzoekende partij neemt haar standpunt als ‘waarheid’ aan waarvan de verwerende partij klaarblijkelijk niet wettig kan afwijken, quod non.*

*Hoogstens kan de verzoekende partij opwerpen dat de verwerende partij de aanvraag niet afdoende heeft onderzocht en/of haar beslissing ter zake niet heeft gemotiveerd. Ook hier toont de verzoekende partij evenwel niet aan dat de bestreden beslissing onwettig is.*

*Immers, volgens vaststaande rechtspraak van de Raad van State – die naar analogie kan worden toegepast op Uw Raad (zie trouwens ook: (RvVb 20 april 2011, A/2011/0049; p.13; RvVb 12 juli 2011, nr. A/2011/0099, p. 15) – behoort het niet tot de bevoegdheid van de Raad van State om zijn beoordeling van de feiten in de plaats te stellen van die van de administratieve overheid. Zij is enkel bevoegd om na te gaan of de overheid bij het beoordelen van het administratief beroep is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, en of zij die correct heeft beoordeeld (RvS 24 januari 2011, nr. 210.624, [REDACTED] p. 9; RvS 24 januari 2011, nr. 210.623, [REDACTED], p. 9; RvS 31 januari 2011, nr. 210.819, [REDACTED], p.12) en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen (RvS. 11 maart 2011, nr. 211.933, [REDACTED], p. 26). Het komt de Raad van State niet toe zijn beoordeling van de eisen van een goede ruimtelijke ordening in de plaats te stellen van die van de bevoegde administratieve overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht, heeft hij echter wel tot opdracht aan de hand van de concrete gegevens van de zaak na te gaan of de overheid de feiten waarop haar beoordeling steunt correct heeft vastgesteld en of zij op grond van die feiten in redelijkheid heeft kunnen oordelen dat de te vergunnen bouwwerken verenigbaar zijn met de goede plaatselijke ordening (zie o.a. RvS 15 maart 2011, nr. 212.038, [REDACTED], p. 30; RvS 16 maart 2010, nr. 201.912, [REDACTED] p.7; RvS 17 maart 2010, nr. 202.013, [REDACTED], p. 9; RvS 22 februari 2010, nr. 201.107, [REDACTED], p. 12; RvS 22 februari 2010, nr. 201.111, [REDACTED], p. 14-15; RvS 26 januari 2010, nr. 200.010, [REDACTED] p. 12; RvS 26 januari 2010, nr. 200.071 [REDACTED]).*

*Welnu, verwerende partij beoordeelt – weliswaar afwijkend van het standpunt van verzoekende partij – de goede ruimtelijke ordening, waarbij in eerste instantie het uitgangspunt bij de beoordeling hiervan verschilt van het uitgangspunt van de verzoekende partij.*

*Het uitgangspunt van verzoekende partij is dat de bouwplaats gelegen is in een binnengebied. Het standpunt van verwerende partij (en dus ook dat van de PSA – zie hoger) wijkt hiervan af, overwegende:*

*‘In tegenstelling tot wat stad Antwerpen beweert, kan hier niet gesproken worden van een binnengebied. Het terrein grenst rechtstreeks aan de straat en is in vergelijking met de winkel, beperkt in diepte.’*

*Uit de bestaande configuratie op het terrein (zie ook luchtfoto) blijkt ontegensprekelijk dat de parking geenszins een binnengebied aansnijdt.*

*Immers, zoals hoger ook aangegeven, worden op het smalle en diepe perceel, palend aan de bestaande winkelsite, 2 bestaande gebouwen gesloopt. In de plaats daarvan komt de parking. Op het links aanpalende perceel (bekeken van op de straat) bevindt zich tot op eenzelfde diepte reeds bestaande bebouwing. Het ter hoogte van de voorziene parking, betreft het overduidelijk een aaneenschakeling van zeer smalle en diepe percelen, met soms – zoals op aanpalend perceel – reeds bestaande bebouwing op eenzelfde diepte. Indien er al sprake zou zijn van een binnengebied in de omgeving, bevindt dit binnengebied zich achter de te voorziene parking. De parking bevindt zich geenszins in een binnengebied.*

*De verwerende partij kon dus in alle redelijkheid oordelen dat het geen binnengebied betreft. Dat verwerende partij dit uitgangspunt van verzoekende partij tegenspreekt, betekent niet dat haar beslissing onwettig is (zie hoger – devolutieve werking van het dossier). Hetzelfde geldt ten aanzien van de verdere beoordeling van het dossier.*

*In lijn van de vaste rechtspraak van de Raad van State zal uw Raad dienen na te gaan of de verwerende partij op basis van in rechte en in feite juiste gegevens, binnen de grenzen van haar appreciatiebevoegdheid, tot haar besluit is kunnen komen en of deze beoordeling verantwoord en op een afdoende manier is gemotiveerd. De beoordeling van uw Raad is derhalve beperkt tot een marginale toetsing (zie onder meer RvS 22 februari 2010, nr. 201.107, [REDACTED] RvS 22 februari 2010, nr. 201.111, [REDACTED]; RvS 26 januari 2010, nr. 200.010, [REDACTED]).*

*In de voorliggende zaak blijkt dat de deputatie in alle redelijkheid heeft geoordeeld dat de bouwaanvraag van de tussenkomende partij voldoet aan alle wettelijke bepalingen en de toets aan de goede ruimtelijke ordening doorstaat. Dat deze beoordeling afwijkt van het standpunt van verzoekende partij, doet hieraan geen afbreuk en is een opportuniteitskwestie waaromtrent Uw Raad niet kan oordelen.*

*Het tweede middel is ongegrond.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

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

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

2.

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient een vergunningverlenend bestuursorgaan duidelijk de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, derwijze dat het de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn. Er kan derhalve slechts rekening gehouden worden met de in de bestreden beslissing vermelde motieven.

In het eerste onderdeel van het middel bespreekt de verzoekende partij uitvoerig waarom zij in eerste aanleg de vergunning heeft geweigerd, doch dit behoort niet tot de marginale toetsingsbevoegdheid van de Raad.

Gelet op deze beperkte toetsingsbevoegdheid van de Raad volstaat het niet dat een verzoekende partij een betoog voert waaruit blijkt dat zij gekant is tegen het vergund project. De Raad kan zich niet in de plaats stellen van het vergunningverlenend bestuursorgaan en de

beoordeling van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening van het aangevraagde herdoen. Het is aan de verzoekende partij die de goede ruimtelijke ordening van het project betwist om aan te tonen dat het verlenend bestuursorgaan hetzij foutief, hetzij op kennelijk onredelijke wijze tot de conclusie kwam dat het aangevraagde project verenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening.

Een verzoekende partij kan zich derhalve niet beperken tot kritiek en beweringen of tot het formuleren van een tegengesteld standpunt, maar moet integendeel op gefundeerde wijze aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de overeenstemming van het aangevraagde project met een goede ruimtelijke ordening niet heeft beoordeeld met inachtneming van de beginselen die zijn bepaald in artikel 4.3.1, § 2, eerste lid van het VCRO, hetzij deze beoordeling foutief of op kennelijk onredelijke wijze heeft uitgevoerd.

3.

De verwerende partij motiveert de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening op een aantal punten.

Allereerst is er de noodzaak om meer parkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein om de inname van parkeerplaatsen op het openbaar domein te beperken.

De verzoekende partij betwist de noodzaak tot meer parkeerplaatsen niet. Zij wenst evenwel dat dit gebeurt op een wijze die, volgens haar, verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, met name door het voorzien van parkeerplaatsen in een gebouw.

De noodzaak om meer parkeerplaatsen te voorzien op eigen terrein kan worden teruggebracht onder de aandachtspunten mobiliteitsimpact, schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid in de zin van artikel 4.3.1, §2, lid 1, 1° VCRO en is als relevant aan te merken in een verstedelijkt woongebied gekenmerkt door gesloten bebouwing, zoals in casu het geval. Verder dient benadrukt te worden dat het niet de taak van het vergunningverlenende bestuursorgaan is om alternatieven te onderzoeken of voor te stellen van een aangevraagd ontwerp.

De verwerende partij motiveert vervolgens dat het totaal aantal parkeerplaatsen meer dan voldoende zal zijn.

Volgens de verzoekende partij worden teveel parkeerplaatsen voorzien. Dit zou strijdig zijn met het stimuleren van het zogenaamde duurzaam verplaatsingsgedrag. Pas wanneer men parkeerproblemen ondervindt, zouden mensen sneller geneigd zijn om op een andere manier naar de winkel te komen.

Het vermeende feit dat meer parkeerplaatsen worden voorzien dan strikt noodzakelijk leidt op zich niet tot een overschrijding van de draagkracht van het gebied. De verzoekende partij stelt dat dit een vermindering van de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten veroorzaakt, doch maakt dit niet aannemelijk.

Een ander element in de bestreden beslissing is dat de nieuwe toestand een verbetering zal zijn ten opzichte van de heden op de betrokken percelen aanwezige constructies, mede door het voorzien van een afsluiting en een groenzone van 80 cm.

Volgens de verzoekende partij dient het aangevraagde niet vergeleken te worden met de bestaande toestand, doch enkel in het licht van de gewenste dan wel vereiste toestand.



Uit artikel 4.3.1, § 2, eerste lid, 2° VCRO volgt dat het vergunningverlenend bestuursorgaan bij de beoordeling van de verenigbaarheid van het gevraagde met de goede ruimtelijke ordening in de eerste plaats rekening moet houden met de in de omgeving bestaande toestand. De bestaande toestand (feitelijke toestand) is wel degelijk relevant bij de beoordeling.

4.

De motiveringsplicht die op de verwerende partij rust impliceert niet dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle in de voorafgaande procedure verstrekte adviezen of argumenten punt na punt moet beantwoorden of weerleggen.

Desalniettemin weerlegt de verwerende partij het voornaamste weigeringsmotief in de beslissing van de verzoekende partij in eerste aanleg, met name dat een parking in open lucht diep in het binnengebied niet stedenbouwkundig aanvaardbaar zou zijn.

In de gebruikelijke betekenis is een binnengebied een gedeelte van een bouwblok dat er binnenin, achter de bebouwing of bebouwbare zone langsheen de straten, gelegen is.

De verwerende partij heeft niet kennelijk onredelijk geoordeeld dat hier niet gesproken kan worden van een binnengebied. Het terrein grenst rechtstreeks aan de straat en is in vergelijking met de winkel, beperkt in diepte.

Uit de bestreden beslissing blijkt dan ook dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, deze correct heeft beoordeeld en op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

Het middel is ongegrond.

### **C. Derde middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij beroept zich op de schending van “*artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen en van de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheids- en het redelijkheidsbeginsel*”.

De verzoekende partij licht dit middel als volgt toe:

“ ...

*In het derde middel knoopt de verzoekende partij gedeeltelijk terug aan bij het eerste en het tweede middel, doch focust zij hier op het specifieke motiveringsgebrek in de bestreden beslissing aangaande het aantal parkeerplaatsen die worden vergund.*

*Daartoe herinnert de verzoekende partij eraan dat het in de aanvraag voorziene aantal parkeerplaatsen (59) verminderd moest worden*

*- tot 39 volgens de Dienst mobiliteit (stuk 1) [De dienst vraagt een beperking tot 88 voor de twee terreinen ■■■■ resp. ■■■■ waarbij er al 49 vergund zijn met de vergunning d.d. 14 januari 2011 voor de ■■■■ zodat er nog 39 overblijven voor de ■■■■] ;*

- tot 46 volgens de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar (stuk 4).

*De verwerende partij heeft in de bestreden beslissing desalniettemin toch een vergunning verleend voor 59 parkeerplaatsen.*

*Uit de bestreden beslissing valt evenwel niet af te leiden waarom de verwerende partij de vermelde adviezen naast zich heeft neergelegd.*

*Dit is*

*- een schending van de motiveringsplicht, die nochtans verzwaard is wanneer er wordt afgeweken van adviezen (zie hoger op pag. 16 en zie ook I. OPDEBEEK, Formele motivering van bestuurshandelingen, Die Keure, 1999, nr 197, p. 157-158); en*

*- tevens kennelijk onzorgvuldig/onredelijk, aangezien de handelwijze betekent dat de verwerende partij de vermelde adviezen niet aan een eigen, zorgvuldig en afdoende onderzoek heeft onderworpen.*

*...*

2.

De verwerende partij heeft geen antwoordnota ingediend.

3.

De verzoekende partij heeft geen toelichtende nota ingediend.

4.

De tussenkomende partij voegt hieraan nog het volgende toe:

*“...*

*Vooreerst rijst de vraag welk belang verzoekende partij heeft bij dit middel.*

*Uit recente rechtspraak van de Raad van State en Uw Raad blijkt immers dat een verzoekende partij bij elk opgeworpen middel een belang dient te kunnen aantonen. Zo oordeelde De Raad van State recent dat een verzoekende partij als omwonende geen belang heeft bij het middel dat betrekking heeft op het gebeurlijk niet respecteren van het voorschrift dat de vergunning moet voldoen aan de regels m.b.t. EPB, thermische isolatie, ventilatievoorzieningen en de eisen voor het binnenklimaat. Dat voorschrift is vreemd is aan het belang van de omwonenden (RvS 22 juni 2011, nr. 214.033, [REDACTED], p. 13). Verder werd geoordeeld dat de verzoekende partijen niet het vereiste belang hebben om zich te beroepen op de gebeurlijk te beperkte buffering tussen de bedrijfsgebouwen en de tuinen van de woningen aan de andere kant van de site, op ongeveer 300 meter in vogelvlucht van waar hun woningen gelegen zijn. De verzoekende partijen hebben, wat de buffering betreft, gelet op de ligging van hun woningen ten opzichte van de kwestieuze site, alleen belang bij het bekritisieren van de buffering tussen het bedrijf en de straat aan hun kant van de site (RvS 30 juni 2011, nr. 214.329, [REDACTED] p. 28).*

*Eenzelfde redenering geldt hier: Hoe kan de verzoekende partij belang hebben bij het noodgedwongen terugdringen van het gevraagde aantal parkeerplaatsen door een winkelketen? Het terrein is wat het is, ook indien het aantal parkeerplaatsen door middel van een vergunningsvoorwaarde zou worden beperkt tot 46 (i.p.v. 59) zou eenzelfde terrein worden ingenomen en aangelegd als parking. Er kan dan ook niet ingezien worden welk belang de verzoekende partij heeft bij het verminderen van het aantal gevraagde*

*plaatsen met 13 (en zelfs ingevolge de al dan niet gewenste afmetingen van de plaatsen – zie verder), wel integendeel.*

*Het derde middel is dan ook onontvankelijk bij gebrek aan belang.*

*Bovendien is het zo dat de PSA – zoals gezegd – van oordeel was dat de afmetingen van de parkeerplaatsen diende te worden aangepast, waardoor noodgedwongen het aantal plaatsen ook zou verminderen. Er werd eveneens reeds aangegeven dat de PSA zich evenwel baseerde op een verkeerde beoordeling van de plannen: de aangevraagde parkeerplaatsen voldeden reeds aan de voorgestelde afmetingen (4m50 op 2m50).*

*Nergens oordeelt de PSA immers dat het vanuit de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is het aantal parkeerplaatsen te beperken tot 46. Zij oordeelde enkel dat – vermits volgens haar het aantal noodgedwongen zou verminderen tot 46 gelet op de vooropgestelde afmetingen – het aantal plaatsen dat zou resteren, nl. 46, nog meer dan voldoende was volgens de parkeerkerncijfers. Dit is uiteraard geheel iets anders dan wat de verzoekende partij voorhoudt.*

*Dat de verwerende partij finaal het aantal gevraagde plaatsen handhaaft – na te hebben vastgesteld dat de beoordeling van de PSA niet overeenstemde met de feiten – betekent geenszins dat zij de formele of materiële motiveringsplicht zou schenden. Immers, ook zij oordeelt dat – net als de PSA – het aantal plaatsen voldoende is in het licht van de parkeerkerncijfers.*

*Tot slot weze overigens nog opgemerkt dat 13 plaatsen minder hoe dan ook niet de omvang van het in te nemen terrein zou beïnvloeden. De bouwplaats en het in te nemen terrein zou door het aanpassen van de plannen zoals de PSA het zag, niet veranderen of een kleinere impact hebben op de omgeving.*

*Er kan dan ook niet worden vastgesteld dat de bestreden beslissing de formele en/of materiële motiveringsplicht en/of het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel heeft geschonden.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partij stelt in dit middel dat niet afdoende werd gemotiveerd waarom de verwerende partij de adviezen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en de dienst mobiliteit naast zich heeft neergelegd omtrent het aantal parkeerplaatsen.

Bij de bespreking van de eerste middel heeft de Raad reeds geoordeeld dat het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar omtrent het aantal parkeerplaatsen gebaseerd was op een verkeerde beoordeling van de plannen.

De verwerende partij had dan ook geenszins de plicht om te motiveren waarom zij anders oordeelde over het aantal parkeerplaatsen, gelet op het feit dat het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in essentie gelijklopend is met de bestreden beslissing.

2.

De dienst mobiliteit van de stad Antwerpen adviseerde voorwaardelijk gunstig, waarbij vermeld wordt dat deerschikking en de uitbreiding van de huidige parking gewenst is, maar een toename met 53 parkeerplaatsen tot 108 parkeerplaatsen niet noodzakelijk is.

De berekening van het aantal vereiste parkeerplaatsen is gebaseerd op een studie uit het ASVV (Crow 2004). Hierbij wordt een aanbevolen minimaal aantal parkeerplaatsen berekend.

Zoals reeds vermeld, leidt het vermeende feit dat meer parkeerplaatsen worden voorzien dan strikt noodzakelijk op zich niet tot een overschrijding van de draagkracht van het gebied. De verzoekende partij stelt dat dit een vermindering van de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten veroorzaakt, doch maakt dit niet aannemelijk.

Het is dan ook afdoende dat de verwerende partij heeft nagegaan dat er voldoende parkeerplaatsen voorzien worden.

Het middel is ongegrond.

#### **OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van [REDACTED] is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk maar ongegrond.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van de verzoekende partij.
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 8 december 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Patrick VANDENDAEL, voorzitter van de achtste kamer,

met bijstand van

Ben VERSCHUEREN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Ben VERSCHUEREN

Patrick VANDENDAEL