

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 22 januari 2019 met nummer RvVb-S-1819-0507  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0909-SA

Verzoekende partij	de <b>LEIDEND AMBTENAAR</b> van het AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER, afdeling Antwerpen met kantoor te 1000 Brussel, Koning Albert II laan 20 bus 4
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>ANTWERPEN</b>
Tussenkomenende partij	mevrouw <b>Soumia MEHDI</b>  vertegenwoordigd door advocaten Willem SLOSSE en Stijn BRUSSELMANS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64, bus 201

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 29 augustus 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 29 maart 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomenende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 3 november 2017 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomenende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het “bouwen van een meergezinswoning van 7 appartementen” op een perceel gelegen te 2100 Deurne (Antwerpen), Boterlaarbaan ZN, met als kadastrale omschrijving afdeling 31, sectie B, nummer 203 H 8.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 6 november 2018 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 19 november 2018 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomenende partij betreffende de vordering tot schorsing is verrat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 4 december 2018.

De heer Kenny GASTMANS voert het woord voor de verzoekende partij.  
Mevrouw Ellen VAN MEENSEL voert het woord voor de verwerende partij.  
Advocaat Stijn BRUSSELMANS voert het woord voor de tussenkomende partij.

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

### III. FEITEN

De tussenkomende partij dient op 30 juni 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het “bouwen van een meergezinswoning van 7 appartementen” op een perceel gelegen te Boterlaarbaan ZN, met als kadastrale omschrijving afdeling 31, sectie B, nummer 203 H 8.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979, in woongebied.

Het perceel ligt ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijke gebied Antwerpen’, definitief vastgesteld op 19 juni 2009.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 7 augustus 2017 tot en met 6 september 2017, worden twee bezwaarschriften ingediend

De lokale politie adviseert op 29 september 2017 voorwaardelijk gunstig.

“ ...

*Het dient aanbeveling om de aanwezige nutskasten te verplaatsen om een goed zicht op het aankomend verkeer en fietsverkeer te vrijwaren en extra manoeuvres op het fietspad en trottoir te vermijden.*

...”

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 29 augustus 2017 ongunstig.

“ ...

#### Inleidend woord

*Dit dossier is niet nieuw voor AWV, er werd reeds meerdere maanden gewerkt in dit dossier.*

*Ik lijst even de historiek van dit dossier op :*

- 15/11/2016 : architect Fouad El Idrissi contacteert AWV voor preadvies.
- In de periode hierna wordt via email en telefoon advies gegeven.
- 12/1/2017 : er wordt een eerste keer samen gezeten met de architect en de aanvragers. Op dit overleg wordt het standpunt van AWV nogmaals medegedeeld. Hierin wordt duidelijk dat er tegenstrijdige standpunten zijn met de verkeerspolitie en de stad, er wordt dan ook geopteerd om met alle partijen rond de tafel te gaan zitten.
- In tussentijd wordt aan de architect gevraagd om vooraf aan het overleg nieuwe plannen over te maken. Dit wordt geweigerd.
- 17/2/2017: overleg met de architect, de aanvragers, de verkeerspolitie, de stad en AWV: (...)

*Volgende standpunten worden hierin duidelijk .*

AWV

- *Zeer dichte ligging op het kruispunt is nefast voor de verkeersveiligheid,*
- *Er dient een hoekafschuining te gebeuren, zodat de zichtbaarheid optimaal is. Op deze manier is het voor de (stilstaande) autobestuurders op het kruispunt mogelijk om voorbijgaande fietsers of voetgangers te zien aankomen;*
- *Inrit voor de parkeerplaatsen niet op de gewestweg, maar op de weg van lagere categorie;*
- *Stel dat er wordt geopteerd voor een ondergrondse garage dmv een autolift, dient er een wachtzone voorzien te worden voor deze inrit. Bovendien dient dit een dubbele wachtruimte te zijn (plaats voor 2 auto's naast mekaar) zodat wanneer een auto buiten rijdt, de auto die wilt binnen rijden zich op de plaats naast de inrit in wacht kan plaatsen.*
- *AWV geeft in haar advies steeds aan inzake de hoeveelheid te voorziene parkeerplaatsen de bouwcode opgelegd door de stad te volgen.*

Verkeerspolitie en stad Antwerpen

- *Voorkeur voor inrit op gewestweg aangezien deze verder weg gelegen is van het kruispunt dan indien de inrit op de weg van lagere categorie zou komen.*
- *Hiervoor dienen aanpassingen te gebeuren aan het openbaar domein, onder meer de aanwezige elektriciteitskasten dienen verplaatst te worden. De kost van de wijzigingen op het openbaar domein dient gedragen te worden door de aanvragers.*

*Op dit overleg wordt uiteindelijk het volgende besloten:*

*De stad gaat dit dossier opnieuw evalueren. Van zodra een nieuw standpunt door de stad wordt ingenomen, kan de architect van de aanvrager hierop gebaseerd een nieuw ontwerp tekenen. Hierna kunnen partijen opnieuw samenkomen om overleg te plegen en mogelijks tot een akkoord komen omtrent dit bouwproject.*

*Ik betreur dan ook ten zeerste dat ik sinds 17/2/2017 niets meer heb vernomen in dit dossier en nu een bouwdoossier dien te adviseren waarin geen rekening wordt gehouden met het voorafgaande overleg eerder dit jaar.*

**BIJZONDERE VOORWAARDEN**

*(...)*

2. *Tijdelijke inname van het openbaar domein maakt deel uit van een aparte vergunning aan te vragen bij de gemeente.*

3. *Diepte van de zone van achteruitbouw : 5.00 m, met uitzondering van de hoek waar een afschuining van 8 op 8 meter dient toegepast te worden over de volledige hoogte van het gebouw. De hoekafschuining moet wel afgesloten worden op de rooilijn.*

*(...)*

4. *Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg :*

a) *de rooilijn volgens K.B. 05/12/1929 ligt op 10 m .*

b) *de bouwlijn ligt op minimum 15.00 m*

5. *Er wordt maar 1 toerit van max. 4.50 m breedte toegelaten. Toeritten worden niet toegestaan tegenover bestaande weginfrastructuur (bomen, verlichtingspalen, sturingskasten ...). Aanpassingen in het openbaar domein vallen ten laste van de aanvrager.*

6. *De voet- en fietspadbekleding wordt opnieuw aangelegd in een laag gestabiliseerd zand met een dikte van min. 10 cm. Ter hoogte van de opritten wordt een fundering in mager beton van min. 15 cm dikte voorzien. Aanpassingen in het openbaar domein vallen ten laste van de aanvrager.*

7. *Onwenselijkheid omwille van:*

*Conform artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap*

*Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap. (...)*

*In casu is de vergunningsaanvraag onwenselijk omwille van volgende doelstellingen en zorgplichten:*

*a) Onwenselijkheid omwille van doelstellingen en zorgplichten*

*De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een perceel dat getroffen wordt door een achteruitbouwstrook van 5.00m vanaf de rooilijn. Het is van groot belang om deze bouwlijn te blijven hanteren voor de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap Wegen en Verkeer.*

*Bovendien werd er een fout ontdekt op de plannen, hierin staat verkeerdelijk dat de bouwlijn 13 m uit de as van de weg ligt. In werkelijkheid is dit 15 m. Ofwel is de maat vermeld op de plannen foutief, ofwel is de lijn verkeerd ingetekend.*

*b) Onwenselijkheid omwille van het veilig en vlot verkeer*

*De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid. Zo moeten ook toegangen op zodanige wijze ingepland worden dat de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt. Derhalve moeten toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker te verminderen overeenkomstig de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012.*

*Deze voorwaarden bepalen het volgende:*

*1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten).*

*2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max breedte van 4.50 m.*

*Het is de bevoegdheid van het Agentschap om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen.*

*De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van het Agentschap die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden.*

*Het Agentschap Wegen en Verkeer acht het verlenen van een vergunning onwenselijk omwille van de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming en dit om de volgende reden:*

*Er worden slechts 2 parkeerplaatsen voorzien zodat er een onaanvaardbare bijkomende druk op de gewestweg ontstaat. Per wooneenheid dient 1 parkeerplaats voorzien te worden.*

*c) Onwenselijk omwille van verkeersveiligheid*

*Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid kan het voorstel niet aanvaard worden.*

*De verkeersveiligheid kan hier namelijk enkel gegarandeerd worden door de zichtbaarheid te vrijwaren en de zone van achteruitbouw bouwvrij te houden.*

*Deze inname legt direct een beslag op de zichtbaarheid op het kruispunt, de voetgangers en fietsers. Bovendien belet het de wegbeheerder om deze zone op termijn in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.*

**BESLUIT :**

*Er wordt een ONGUNSTIG advies verleend (...)*

**ALGEMENE VOORWAARDEN**

**(...)**

**4.-** *In de zone zoals die volgt uit de toepassing van de teruggelegde rooilijn en in de zone van achteruitbouw zoals die aangegeven is in de bijzondere voorwaarden (5e), mogen geen gemetselde of betonnen beer- of vuilnisput, noch afritten naar souterrains gemaakt worden, Septic tanks, drinkputten, slijk- en vetafscheidingen zijn eveneens verboden Het*

is verboden er gemene afsluitingen van meer dan 1,50 m hoogte op te richten. Brandstofreservoirs worden toegelaten zonder gebruik van metselwerk.

In de eerste 2 m van de zone van achteruitbouw vanaf de grens van het gewestdomein of van de eventuele rooilijn zijn beplantingen toegelaten tot maximum 1,50 m hoogte of 0,75 m hoogte ter hoogte van de wegaansluitingen

In het overige deel van de zone van achteruitbouw mogen de beplantingen niet hoger zijn dan bepaald in de gemeentelijke verordeningen.

(...)

6. - Er mogen geen inritten voor voertuigen worden aangelegd tegenover bestaande bomen van de weg. De locatie van de toegangen, ramen en deuropeningen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (incl. straatmeubilair, verhoogde inrichtingen, bushaltes, grachten, openbare verlichting, kasten nutsmaatschappijen, ...)

(...)

14. - Tengevolge van de voorgestelde rooilijn kan het voorkomen dat een perceel grond, af te nemen van het eigendom van de vergunninghouder, bij de openbare weg gevoegd wordt of omgekeerd, dat behoort tot de openbare weg en bij het eigendom van de vergunninghouder gevoegd dient te worden Deze transactie wordt pas behandeld bij de verwezenlijking van de voorgestelde rooilijn.

Tot op dat ogenblik wordt het onderhoud en de aanleg van de volledige in punt 4. - bedoelde strook door de particulier uitgevoerd.

Het eigendom mag zolang worden afgesloten op de grens van het openbaar domein, maar uitsluitend door middel van een voorlopige afsluiting.

(...)

17- De vergunninghouder mag de werkzaamheden maar aanvangen nadat hij van de districtschef van Wegen en Verkeer de daartoe nodige aanwijzingen heeft ontvangen.

18 - Dit adviesformulier beperkt zich tot de voorschriften betreffende de rooilijn, de bouwvrije zone en de zone van achteruitbouw. Het ontheft de belanghebbende niet zich te richten naar de wetten en voorschriften, zowel algemene als plaatselijke, inzonderheid naar de bepalingen van de wet inzake de Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

...

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 26 oktober 2017 ongunstig.

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 3 november 2017 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij. Het college beslist:

“ ...

**Advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar**

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, uitgebracht op 26 oktober 2017.

Dit advies luidt als volgt:

(...)

**Omschrijving aanvraag**

**Inhoud van de aanvraag:**

- betreft het bouwen van een meergezinswoning bestaande uit 7 appartementen verdeeld over 4 bouwlagen onder een plat dak;
- het volume ter hoogte van de Boterlaarbaan sluit zich aan bij het aanpalend pand met een bouwdiepte van maximaal 10,97m;
- de bouwdiepte ter hoogte van de Sterckshoflei bedraagt maximaal 9m;
- de kroonlijsthoogte bedraagt 12 meter ten opzichte van de nulpas;

- op het gelijkvloers bevindt zich een appartement met 2 slaapkamers en een terras, een garage voor 2 auto's, fietsenberging en een afvalberging;
- op de 1ste, 2de en 3de verdieping worden er telkens 2 appartementen voorzien per bouwlaag;
- de gevels worden afgewerkt met grijze gevelstenen en grijze aluminium schrijnwerk.

(...)

### **Bestaande toestand**

- betreft een braakliggend terrein gelegen op de hoek van de Boterlaarbaan en Sterckshoflei.

### **Advies aan college**

#### *De conclusie*

Aan het college wordt voorgesteld om de stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

De cumulatie van afwijkingen bouwcode (vnml kwalitatieve open ruimte), de beperkte woonkwaliteit op het gelijkvloers, het ongunstig advies van AWV met directe impact op het bouwvolume, het - in verhouding - grote aantal ontbrekende parkeerplaatsen, de risico's voor de verkeersveiligheid en de optelsom van de (onmogelijk) op te leggen voorwaarden, geven aanleiding tot het weigeren van deze vergunning.

Rekening houdend met de aspecten rond verkeersveiligheid kan worden geconcludeerd dat aanvrager en AWV opnieuw in overleg moeten treden, en er bijkomend duidelijkheid moet gecreëerd worden omtrent de rooilijn, en het al dan niet bindend karakter van bepaalde voorwaarden.

(...)

### **Openbaar onderzoek**

(...)

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd openbaar gemaakt van 7 augustus 2017 tot 6 september 2017.

Het proces-verbaal van openbaar onderzoek werd opgesteld op datum van 15 september 2017. De procedure is uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van voornoemd besluit inzake de openbaarmaking.

#### Bezwaarschriften: omschrijving en beoordeling

Er werden 2 bezwaarschriften ingediend. De bezwaren laten zich als volgt samenvatten:

1. **Veiligheid kruispunt:** Op de vier hoeken van de Boterlaarbaan en Sterckshoflei zijn de huizen afgebroken om de veiligheid van het kruispunt te verbeteren. Twintig jaar geleden is er vanuit de gemeente daar een beslissing rond geweest dat de gronden onbebouwd moesten blijven. Om één of andere duistere reden is er plots zonder medeweten toch een verkoop geweest. Bezwaarindiener is hierover niet ingelicht.

#### Beoordeling:

Bezwaarindiener voegt bij zijn bezwaar geen stukken om deze bewering te staven. Ook een interne navraag bij een aantal mogelijk betrokken stadsdiensten levert hierover niets op, noch zijn er concrete plannen voor een mogelijke heraanleg van dit kruispunt. Conform het gewestplan is het perceel gelegen in een zone voor wonen. Het oprichten van een volume voor de functie wonen is aanvaardbaar.

Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

(...)

5. **Tekort aan parkeerplaats:** er is nu al te weinig parkeerplaats voor de bewoners van onze straat. Als hier nog eens 7 gezinnen bijkomen, die allemaal ook nog parkeerplaatsen moeten zoeken, soms misschien zelfs meerdere per gezin, dan wordt dit nog problematischer dan het nu al is.

#### Beoordeling:

*Naar aanleiding van de aanvraag werden een aantal adviezen gevraagd. In eerste instantie is dit het advies van de dienst mobiliteit van de stad. Het door hen gegeven advies voor het voorzien van 2 nuttige parkeerplaatsen is voorwaardelijk gunstig.*

*Evenwel betreft het een parkeerbehoefte van 10 plaatsen, waarvan slechts 2 kunnen worden voorzien. Dit, in combinatie met andere ruimtelijke factoren, leidt er inderdaad toe te stellen dat de draagkracht van deze plek wordt overschreden met de huidige aanvraag. Het bezwaar is ontvankelijk en gegrond.*

### **Toetsing voorschriften**

*(...)*

*De aanvraag werd getoetst aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid*

*Het ontwerp wijkt af op volgend punt:*

- art.21: de doorgangsbreedte van de lift is 80cm i.p.v. minimum 90 cm*

*De aanvraag werd getoetst aan de bepalingen van de bouwcode. Het ontwerp wijkt af op de volgende punten:*

- art.13: de vrije hoogte boven het openbaar domein bedraagt 2,40m i.p.v. 2,60 meter;*
- art.26: er is geen verluchte afvalberging voorzien;*
- art.27: de open ruimte is 31 m<sup>2</sup> i.p.v. 46 m<sup>2</sup>;*
- art.30: er zijn 2 parkeerplaatsen voorzien, dit moeten er 10 zijn;*
- art.34: de dakopstand dient minstens 30 cm te zijn en is 25 cm ter hoogte van de Boterlaarbaan 82;*
- art.38: het dak dient uitgevoerd te worden als groendak.*

*Rekening houdend met de kenmerken van de aanvraag en zijn omgeving wordt geoordeeld dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.*

*Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.*

*De voorliggende aanvraag valt onder het toepassingsgebied van de Vlaamse Wooncode (Vlaamse Wooncode van 15 juli 1997, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 19 augustus 1997).*

### **Omgevingstoets**

#### **Beoordeling afwijkingen van de voorschriften:**

*Uit lezing van de plannen blijkt dat de aanvraag niet voldoet aan artikels 13, 26, 27, 34 en 38 van de bouwcode.*

*De vrije hoogte onder de erker, welke gedeeltelijk over het openbaar domein gelegen is, bedraagt slechts 2,40 meter daar waar deze hoogte in toepassing van artikel 13 van de bouwcode minimaal 2,60 meter moet bedragen. Het aanpassen van deze hoogte kan eventueel als voorwaarde bij de vergunning opgelegd worden. De hoogte onder de erker dient echter verhoogd te worden zonder het aanpassen van de passen van de vloerplaten. De totale hoogte van het volume en de scheidingsmuren kan niet aangepast worden binnen deze procedure.*

*Voor aanvragen vanaf 4 woongelegenheden bepaalt artikel 26 van de bouwcode dat het voorzien een verluchte vuilnisberging verplicht is. Deze berging wordt wel voorzien op de plannen. Het is echter onduidelijk of deze ook verlucht kan worden. Aangezien het volume van deze berging uit slechts 1 bouwlaag bestaat, kan probleemloos een verluchting voorzien worden. Ook dit kan als voorwaarde aan een vergunning gekoppeld worden.*

De aanvraag wijkt eveneens af van artikel 27 van de bouwcode. De open ruimte voorzien op het perceel bedraagt minder dan de in de bouwcode minimaal vereiste 20%. Het betreft hier een hoekperceel, waar deze eis moeilijker te realiseren valt, maar gezien het een nieuwbouw betreft, wordt hiervan niet afgeweken.

Verder voldoet de aanvraag niet aan artikel 34 van de bouwcode waarin gesteld wordt dat het gedeelte van de scheidingsmuren een opstand van minimaal 0,30 meter ten opzichte van het hoogste aangrenzende dakvlak moet hebben. Deze opstand mag niet met brandbaar materiaal bekleed worden. De hoogte van de opstand bedraagt hier maximaal 25 cm. Teneinde te kunnen voldoen aan voornoemd artikel uit de bouwcode zal of het dakpakket dunner uitgevoerd moeten worden. Het verhogen van de scheimuur kan niet in voorwaarden worden opgelegd, gezien dit het onderwerp uitmaakt van een nieuw openbaar onderzoek, en dus een nieuwe aanvraag.

Tenslotte voldoet de aanvraag niet aan artikel 38 van de bouwcode. Om zich in regel te stellen met dit artikel zullen de platte daken als groendak aangelegd moeten worden.

Naast de toets of de aanvraag aan de bouwcode voldoet, moet ze tevens voldoen aan de wetgeving inzake toegankelijkheid. Er wordt vastgesteld dat de aanvraag niet voldoet aan artikel 21 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid. Het aanpassen van de doorgangsbreedte van de lift van 80cm naar minimum 90 cm kan eveneens als voorwaarde opgenomen worden bij een vergunning.

#### **Functionele inpasbaarheid:**

Voorliggende aanvraag omvat het oprichten van een appartementsgebouw met 7 wooneenheden. Het voorstel is in harmonie met de kenmerkende woonfuncties in de omgeving. De voorgestelde functie kan aanvaard worden.

#### **Mobiliteitsimpact (o.a. toetsing parkeerbehoefte):**

Het algemene principe is dat elke bouwaanvraag een parkeerbehoefte genereert. Om te vermijden dat de parkeerbehoefte (geheel of gedeeltelijk) wordt afgewenteld op het openbaar domein, is het de bedoeling om parkeren maximaal op eigen terrein te voorzien, het zogenaamde POET principe (Parkeren Op Eigen Terrein).

De parkeernormen uit de bouwcode (tabel in artikel 30 als bijlage) worden de facto de algemene beleidslijn voor bouwen, verbouwen en vermeerderen en functiewijzigingen. Waar mogelijk om parking te bouwen dient dit maximaal te gebeuren. Wie niet op eigen terrein voorziet in de werkelijke parkeerbehoefte, dient hiervoor een compensatie te betalen.

Voorliggende aanvraag genereert een **werkelijke parkeerbehoefte** van **10** parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt bepaald op de uitbreiding en of functiewijziging. Er wordt een meergezinswoning gebouwd bestaande uit 7 appartementen met telkens 2 slaapkamers.

4 appartementen tussen 60m<sup>2</sup> en 90m<sup>2</sup> met parkeernorm 1.35 → 4 x 1.35 = 5.4  
3 appartementen > 90m<sup>2</sup> met parkeernorm 1.55 → 3 x 1.55 = 4.65

De parkeerbehoefte is 10.

De plannen voorzien in 2 nuttige autostal- en autoparkeerplaatsen.

**Het aantal te realiseren** autostal- en autoparkeerplaatsen bedraagt 2. Het perceel in de aanvraag betreft een hoekperceel op het kruispunt van De Sterckxhoflei en de Boterlaarbaan. Vanuit verkeersveiligheid en de rekening houdend met de afstand tot de lichten van het kruispunt is het niet aangewezen een garagepoort te voorzien aan de zijde van de Sterckxhoflei. Aan de zijde van de Boterlaarbaan (een gewestweg) dient eveneens de afstand tot de verkeerslichten in afweging genomen om de mogelijke positie van een garagepoort te bepalen. Ook de aanwezigheid van een aantal elektriciteitskasten op openbaar domein hebben in grote mate invloed op het positioneren van een garagepoort/parkeerplaatsen. De afmetingen van het terrein laten niet toe een ondergrondse parking te voorzien. Er kunnen maximaal 2 bovengrondse parkeerplaatsen op eigen terrein



voorzien worden aan de zijde van de Boterlaarbaan. De grootte en/of vorm van het perceel laten het bouwen van het aantal te realiseren plaatsen derhalve niet toe.

**Het aantal ontbrekende autostal- en autoparkeerplaatsen bedraagt 8.**

Dit is het verschil tussen het aantal autostal- en/of autoparkeerplaatsen volgens de werkelijke parkeerbehoefte en het aantal te realiseren autostal- en autoparkeerplaatsen.

Het aantal ontbrekende autostal- en/of autoparkeerplaatsen wordt belast op basis van het belastingreglement ontbrekende autostal- en/of autoparkeerplaatsen van 15 december 2014. In deze aanvraag is dit dus van toepassing op 8 plaatsen.

Het advies Mobiliteit stelt verder ook:

Er worden inpassend 2 parkeerplaatsen voorzien. De plaatsen kunnen echter enkel achterwaarts uitgereden worden wat niet wenselijk is op een weg met een belangrijke verkeersfunctie. Tevens staan er een aantal nutskasten die het zicht op aankomend fietsverkeer belemmeren. Het aantal nuttige plaatsen is 2, maar deze kunnen enkel gebruikt worden op basis van een aantal voorwaarden:

- de parkeerplaatsen moeten anders ingetekend worden zodat op eigen terrein gemaneuvreerd kan worden. De parkeerplaatsen mogen enkel voorwaarts in- en uitgereden worden.
- De parkeerplaatsen mogen enkel gerealiseerd worden indien de nutskasten verplaatst worden. Enkel op die manier is de veiligheid voor de fietsers gegarandeerd.

Deze laatste voorwaarde wordt herhaald in het advies van de verkeerspolitie. Voor deze laatste voorwaarde echter is de aanvrager afhankelijk van het akkoord van derden (de nutsmaatschappijen), dus kan dit niet als voorwaarde worden opgelegd in de vergunningen. Er moet een voorafgaand akkoord worden toegevoegd aan de vergunning.

Echter stelt het advies van AWW ook dat toegangen ondergeschikt zijn aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten). Het is m.a.w. onzeker of dit akkoord kan worden bekomen, nog los van de hoge kostprijs, die zal moeten gedragen worden door de aanvrager. Het dragen van deze kost moet als een lastvoorwaarde worden opgelegd in de vergunning, maar is dus onbekend.

#### Fietsvoorzieningen:

Er worden 23 fietsstalplaatsen voorzien op het gelijkvloers welke allemaal goed toegankelijk zijn. Dit aantal is toereikend. Evenwel is onduidelijk of deze wel kunnen behouden blijven, gezien de voorwaarde tot het draaien op eigen terrein van de gestalde auto's.

#### **Schaal - ruimtegebruik - bouwdichtheid:**

Het nieuwbouwwolume bestaat uit 4 bovengrondse bouwlagen met een maximale kroonlijsthoogte van 12 meter.

Op het gelijkvloers wordt op de kop 1 woongelegenheid voorzien. Daarnaast bevat het gelijkvloers een afvalberging, fietsenberging en 2 autostaanplaatsen. Op de hogere bouwlagen worden telkens 2 woongelegenheden voorzien. De terrassen voor deze appartementen worden aan de achterzijde voorzien, de slaapkamers aan de straatzijde.

Het nieuwe volume sluit zowel voor wat betreft het aantal bouwlagen als voor wat betreft de bouwdieptes aan bij de aanpalende bebouwing en kan ruimtelijk aanvaard worden. AWW geeft echter een ongunstig advies over dit bouwwolume, vanuit verkeersveiligheid;

- Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wordt vooropgesteld de "zone van achteruitbouw" vrij te houden.
- Tevens wordt opgelegd in de bijzonder voorwaarden een afschuining te voorzien van 8 op 8 meter, over de volledige hoogte van het gebouw.

**Visueel-vormelijke elementen:**

Het nieuwe volume wordt uitgewerkt in lichtgrijs gevelparament. Het schrijnwerk wordt voorzien grijs aluminium. Voor de borstweringen aan de straatgevels wordt gehard glas voorgesteld, de borstwering aan de terrassen aan de achterzijde/tuinzijde wordt in hetzelfde materiaal als het schrijnwerk uitgevoerd, namelijk grijs aluminium. De gekozen materialen zijn verantwoorde duurzame materialen die aanvaardbaar zijn binnen deze stedelijke context.

**Hinderaspecten — gezondheid — gebruiksgenot — veiligheid in het algemeen:**

De woningen op de verdiepingen voldoen aan de actuele eisen wat betreft hinderaspecten, gezondheid en gebruikersgenot.

Evenwel is dat voor de woning op het gelijkvloers problematischer, zeker wat betreft de kwaliteit van de — te kleine - buitenruimte.

De cumulatie van afwijkingen bouwcode (vnml kwalitatieve open ruimte), de beperkte woonkwaliteit op het gelijkvloers, het ongunstig advies van AWV met directe impact op het bouwvolume (zie verder), het — in verhouding - grote aantal ontbrekende parkeerplaatsen, de risico's voor de verkeersveiligheid en de optelsom van de op te leggen voorwaarden, geven aanleiding tot het weigeren van deze vergunning.

Gezien de ligging van het perceel langsheen een Gewestweg, werd de aanvraag ter advies voorgelegd aan AWV. Hun advies is ongunstig en wel om volgende redenen:

**a) Onwenselijkheid omwille van doelstellingen en zorgplichten:**

Het perceel wordt getroffen door een achteruitbouwstrook van 5 meter vanaf de rooilijn. Het is van groot belang om deze bouwlijn te blijven hanteren voor de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap Wegen en Verkeer. Bovendien werd er een fout ontdekt op de plannen, hierin staat verkeerdelijk dat de bouwlijn 13 m uit de as van de weg ligt. In werkelijkheid is dit 15 m. Ofwel is de maat vermeld op de plannen foutief, ofwel is de lijn verkeerd ingetekend.

**b) Onwenselijkheid omwille van het veilig en vlot verkeer**

De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid. Zo moeten ook toegangen op zodanige wijze ingepland worden dat de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt. Derhalve moeten toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker te verminderen overeenkomstig de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012.

Deze voorwaarden bepalen het volgende:

1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten).
2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max breedte van 4.50 m.

Het is de bevoegdheid van het Agentschap om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus één doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van het Agentschap die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden.

**c) Onwenselijk omwille van verkeersveiligheid**

Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid kan het voorstel niet aanvaard worden.

De verkeersveiligheid kan hier namelijk enkel gegarandeerd worden door de zichtbaarheid te vrijwaren en de zone van achteruitbouw bouw vrij te houden.

Deze inname legt direct een beslag op de zichtbaarheid op het kruispunt, de voetgangers en fietsers.

Bovendien belet het de wegbeheerder om deze zone op termijn in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.

De bijzondere voorwaarden worden gehecht aan de vergunning.

**In antwoord op dit advies** kunnen volgende zaken aangehaald worden:

a) *De maataanduiding op het inplantingsplan beschrijft de afstand tot de as van de gewestweg volgens de huidige aanleg (niet de historisch bepaalde as)*

*Er is een sterk vermoeden (het advies van AWV stelt dit zelfs) dat de afstand tot de volgens KB bepaalde weg-as op de wettelijke 15 meter ligt.*

*Dit stemt overeen met de huidige context: de rooilijn aan de overkant van de straat komt vermoedelijk overeen met die op het rooilijnplan. Dan is er 20 meter gewestweg en 5 meter voortuinstrook (die thans wordt ingenomen als openbare weg). Het is onduidelijk waar dus de betreffende rooilijn ligt, echter is dit cruciaal voor het bepalen van de achteruitbouwzone en dus de bouwlijn.*

b) *Er wordt aangehaald dat de locatie van de toegangen steeds ondergeschikt is aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten) en dat de toegang steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien dient te worden met een max breedte van 4.50 m.*

*Aan dit laatste aspect wordt ontegensprekelijk voldaan door de garages op de uiterste rand van het perceel, op een maximale afstand van het kruispunt te voorzien.*

c) *Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wordt vooropgesteld de "zone van achteruitbouw" vrij te houden. Tevens wordt opgelegd in de bijzonder voorwaarden een afschuining te voorzien van 8 op 8 meter, over de volledige hoogte van het gebouw.*

*Zoals reeds aangehaald in punt a) hoger in deze tekst is het onduidelijk waar deze zone van achteruitbouw zich zou moeten bevinden. Aan de zijde van de aanvraag (de zuidzijde van de Boterlaarbaan) sluit de aanwezige bebouwing (aan weerszijde van de aansluiting met de Sterckxhoflei) rechtstreeks aan op de zone van voet- en fietspad. Gelet op de huidige context en de positie van de bebouwing langsheen de Boterlaarbaan, kan er van uit gegaan worden dat de "zone van achteruitbouw" thans wordt ingenomen als openbare weg.*

*Verder wordt er geformuleerd dat door het innemen van de volledige zone de wegbeheerder op termijn belet wordt om deze zone in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.*

*Uit het advies kunnen hierover verder geen concrete gegevens afgeleid worden, noch naar de planning hiervoor, noch naar een timing.*

*Rekening houdend met voorgaande aspecten kan worden geconcludeerd dat beide partijen — aanvrager en AWV — opnieuw in overleg moeten treden, en er bijkomend duidelijkheid moet gecreëerd worden omtrent de rooilijn, en het al dan niet bindend karakter van bepaalde voorwaarden.*

*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 gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar.*

**BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 3 november 2017 HET VOLGENDE:**

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

*...*

Tegen deze beslissing tekent de tussenkomende partij op 14 december 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 15 februari 2018 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

*“ ...*

### **3. SAMENVATTING**

CBS: weigering

Beroeper = aanvrager

**PSA: ongunstig**

**Strijdig met Bouwcode**

- <20% open ruimte enkel afwijking indien langs beide straten <20m -> afwijking is strijdig met 4.4.1.VCRO (V/T)
- Vrije hoogte boven openbaar domein = 2,40m < 2,60m(vereist)  
-> kan niet als voorwaarde; vloerplaat noodzakelijk wijzigen
- Slechts 2 ipv 10 parkeerplaatsen voorzien

**Strijdig met verordening toegankelijkheid**

Artikel 21, toegang lift, kan eventueel als voorwaarde

**Ongunstig advies AWW**

Hoek van zeer druk kruispunt:

- Achteruitbouwstrook wordt niet gerespecteerd (over volledige hoogte) + niet in mogelijkheid om 8/8m afschuining te voorzien
- kasten nutsmaatschappijen dienen verplaatst te worden 3 kan niet als voorwaarde, afhankelijk van derde beoordeling
- 8 ontbrekende parkeerplaats = teveel voor openbaar domein

**→ Draagkracht van perceel wordt overschreden**

### **4. BESLISSING EERSTE AANLEG: 3 november 2017**

**Bestreden beslissing' CBS: weigering**

De cumulatie van afwijkingen bouwcode (vnml kwalitatieve open ruimte), de beperkte woonkwaliteit op het gelijkvloers, het ongunstig advies van AWW met directe impact op het bouwvolume, het - in verhouding - grote aantal ontbrekende parkeerplaatsen, de risico's voor de verkeersveiligheid en de optelsom van de (onmogelijk) op te leggen voorwaarden, geven aanleiding tot het weigeren van deze vergunning.

Rekening houdend met de aspecten rond verkeersveiligheid kan worden geconcludeerd dat aanvrager en AWW opnieuw in overleg moeten treden, en er bijkomend duidelijkheid moet gecreëerd worden omtrent de rooilijn, en het al dan niet bindend karakter van bepaalde voorwaarden.

### **5. ARGUMENTATIE BEROEPER**

**Soumia Mehdi:**

- De strijdigheid met artikel 21 van de verordening toegankelijkheid kan als voorwaarde worden opgelegd;
- De erker omvat slechts een zeer beperkte diepte van 0,5m en de afwijking van 20cm hoogte kan worden verleend obv artikel 3 van de bouwcode;
- Er kan als voorwaarde een verluchting voor de afvalberging worden opgelegd;
- Er kan worden afgeweken van de vereiste 20% open ruimte;
- Voor de ontbrekende parkeerplaatsen is een wettelijke compensatieregeling voorhanden;
- Groendak kan als voorwaarde worden opgelegd;
- Het perceel wordt niet getroffen door een achteruitbouwstrook;
- Een afschuining van 8m op 8m is onredelijk. In het voorstel van AWW zelf wordt slechts een afschuining van 5m voorzien;
- De rooilijn bevindt zich op 10m uit de as van de weg, vanaf deze rooilijn wordt een strook van 5m ingetekend. De bouwlijn valt wel degelijk samen met de voorgevellijn van de andere bebouwing.

- *De parkeermogelijkheden blijven beperkt tot 2 wagens, wat het in- en uitrijden eveneens beperkt. Het aanwezige voetpad is breed genoeg om voldoende zicht te hebben.*

## **6. ADVIEZEN**

### **Standpunt adviesinstantie(s):**

(...)

- **AWV Antwerpen: ongunstig**

## **7. OPENBAAR ONDERZOEK**

- vereist en gehouden
- aantal bezwaarschriften: 2

*De verschillende bezwaarschriften kunnen als volgt worden samengevat:*

- *Veiligheid kruispunt: Op de vier hoeken van de Boterlaarbaan en Sterkshoflei zijn de huizen afgebroken om de veiligheid van het kruispunt te verbeteren. Twintig jaar geleden is er vanuit de gemeente daar een beslissing rond geweest dat de gronden onbebouwd moesten blijven. Om één of andere duistere reden is er plots zonder medeweten toch een verkoop geweest. Bezwaarindieners is hierover niet ingelicht.*
- *Tekort aan parkeerplaats: er is nu al te weinig parkeerplaats voor de bewoners van onze straat. Als hier nog eens 7 gezinnen bijkomen, die allemaal ook nóg parkeerplaatsen moeten zoeken, soms misschien zelfs meerdere per gezin, dan wordt dit nog problematischer dan het nu al is.*

## **8. LEGALITEIT: niet OK**

### **Planningscontext: (...)**

### **Overeenstemming:**

(...)

- **Gemeentelijke stedenbouwkundige verordening: niet**
- **Gewestelijke verordening toegankelijkheid: niet**

(...)

- **Decretale beoordelingselementen VCRO: niet**

(...)

- **Sectorwetgeving: niet.**

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

(...)

***De aanvraag is niet in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.***

*Het ontwerp wijkt af op de volgende punten:*

- *art. 13: de vrije hoogte boven het openbaar domein bedraagt 2,40m i.p.v. 2,60 meter. De vrije hoogte onder de erker, welke gedeeltelijk over het openbaar domein gelegen is, bedraagt slechts 2,40 meter daar waar deze hoogte in toepassing van artikel 13 van de bouwcode minimaal 2,60 meter moet bedragen. Indien men de .hoogte van de erker wenst te verhogen, dient men echter de vloerplaten aan te passen (en noodzakelijkerwijze de volledige hoogte van het gebouw), waardoor het opleggen van een voorwaarde niet als beperkt kan worden beschouwd. 20 cm kan bovendien ook niet worden opgevangen met enkel isolatie te wijzigen.*

*De erker kraagt een halve meter uit, wat aanzienlijk is als zijnde een constructie boven het voetpad.*

*Er kan geen afwijking worden verleend.*

- *art.26: er is geen verluchte afvalberging voorzien*

*Dit kan eventueel bij het verlenen van een vergunning, als voorwaarde worden opgelegd.*

- *art.27: de open ruimte is 31 m<sup>2</sup> i.p.v. 46 m<sup>2</sup>;*

*Dit artikel bepaald dat 20% van de bebouwde oppervlakte als open ruimte moet worden ingericht.*

*Beroeper verwijst naar de toelichting, waarbij volgens hem wel een afwijking kan worden toegestaan. In de toelichting verwijst men echter naar percelen, waarbij langs beide straatkanten een diepte van minder dan 20m aanwezig is. Langs de Sterckshoflei is het perceel meer dan 20m diep.*

*In specifieke gevallen is het niet mogelijk om aan deze voorwaarde te voldoen, zoals bij kleinere hoekpercelen, minder dan 20 meter diep aan beide straatkanten.*

*Een afwijking op maximale vloerterreinindex (V/T) is niet mogelijk conform artikel 4.4.1.VCRO.*

- *art.30: er zijn 2 parkeerplaatsen voorzien, dit moeten er 10 zijn;*

*De parkeerbehoefte wordt bepaald op de uitbreiding en of functiewijziging. Er wordt een meergezinswoning gebouwd bestaande uit 7 appartementen met telkens 2 slaapkamers.*

*De parkeerbehoefte is 10 parkeerplaatsen. De werkelijk voorziene parkeerplaatsen bedraagt 2.*

*Het klopt dat het terrein onvoldoende groot is om 10 parkeerplaatsen te kunnen voorzien.*

*Het ontbreken van 8 parkeerplaatsen zal echter leiden tot een grote afwenteling op het openbaar domein, daar waar reeds beperkte parkeermogelijkheden zijn.*

*Hiermee kan men stellen dat het perceel niet geschikt is om dergelijk aantal bijkomende woongelegenheden te voorzien.*

- *art.34: de dakopstand dient minstens 30 cm te zijn en is 25 cm ter hoogte van de Boterlaarbaan 82;*

*De hoogte van de opstand bedraagt hier maximaal 25 cm. Teneinde te kunnen voldoen aan voornoemd artikel uit de bouwcode zal of de scheimuur moeten worden verhoogd, of het dakpakket dunner uitgevoerd moeten worden. Het verhogen van de scheimuur kan niet in voorwaarden worden opgelegd, gezien dit het onderwerp uitmaakt van een nieuw openbaar onderzoek.*

- *art.38: het dak dient uitgevoerd te worden als groendak.*

*Dit kan eventueel bij het verlenen van een vergunning als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd.*

***De aanvraag is niet in overeenstemming met de gewestelijke verordening toegankelijkheid.***

*Er wordt vastgesteld dat de aanvraag niet voldoet aan artikel 21 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid. Het aanpassen van de doorgangsbreedte van de lift van 80cm naar minimum 90 cm kan eveneens als voorwaarde opgenomen worden bij een vergunning.*

*(...)*

**De aanvraag is niet in overeenstemming met de direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening / de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.**

Er werd een ongunstig advies afgeleverd door AWV. De verkeersveiligheid kan hier namelijk enkel gegarandeerd worden door de zichtbaarheid te vrijwaren en de zone van achteruitbouw bouwvrij te houden.

Deze inname legt direct een beslag op de zichtbaarheid op het kruispunt, de voetgangers en fietsers. Bovendien belet het de wegbeheerder om deze zone op termijn in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.

In dit advies wordt tevens vermeld dat er na een eerste overleg, geen reactie meer is geweest: "Ik betreur dan ook ten zeerste dat ik sinds 17/2/2017 niets meer heb vernomen in dit dossier en nu een bouwdoossier dien te adviseren waarin geen rekening wordt gehouden met het voorafgaande overleg eerder dit jaar. "

Conform artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning wordén geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap. (...)

In casu is de vergunningsaanvraag onwenselijk omwille van volgende doelstellingen en zorgplichten:

a) Onwenselijkheid omwille van doelstellingen en zorgplichten

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een perceel dat getroffen wordt door een achteruitbouwstrook van 5m vanaf de rooilijn. Het is van groot belang om deze bouwlijn te blijven hanteren voor de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Diepte van de zone van achteruitbouw: 5.00 m, met uitzondering van de hoek waar een afschuining van 8 op 8 meter dient toegepast te wordén over de volledige hoogte van het gebouw. De hoekafschuining moet wel afgesloten worden op de rooilijn.

De erker/uitbouw op de verdiepingen, komt binnen deze achteruitbouwstrook van 5m. AWV stelt dat dit slechts mogelijk is, indien een afschuining van 8/8m toegepast wordt, wat hier niet het geval is.

b) Onwenselijkheid omwille van het veilig en vlot verkeer

De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid. Zo moeten ook toegangen op zodanige wijze ingepland worden dat de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt. Derhalve moeten toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker te verminderen overeenkomstig de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012.

Deze voorwaarden bepalen het volgende:

1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten).
2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max breedte van 4.50 m.

Het is de bevoegdheid van het Agentschap om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van het Agentschap die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden.

De parkeerplaatsen mogen enkel gerealiseerd worden indien de nutskasten verplaatst worden. Enkel op die manier is de veiligheid voor de fietsers gegarandeerd.

Deze laatste voorwaarde wordt herhaald in het advies van de verkeerspolitie. Voor deze laatste voorwaarde echter is de aanvrager afhankelijk van het akkoord van derden (de nutsmaatschappijen), dus kan dit niet als voorwaarde worden opgelegd in de vergunningen. Er moet een voorafgaand akkoord worden toegevoegd aan de vergunning.

Tot op heden is er geen akkoord.

(...)

## **9. GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING:**

### **Overeenstemming:**

- Functionele inpasbaarheid OK
- Mobiliteitsimpact: niet OK
- Schaal: niet OK
- Ruimtegebruik: niet OK
- Hinderaspecten: niet OK
- Gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid: niet OK

### **Omgeving:**

*De aanvraag is gelegen in Deurne.*

*Het perceel van de aanvraag betreft een hoekperceel, enerzijds aansluitend op de gewestweg Boterlaarbaan en anderzijds aansluitend op de gemeenteweg Sterckshoflei.*

*De Boterlaarbaan kenmerkt zich door zowel ééngezins- als meergezinswoningen en enkele handelszaken met voornamelijk 3 bouwlagen. De Sterckshoflei kenmerkt zich door voornamelijk ééngezinswoningen met 2-3 bouwlagen.*

*Het gevraagde omvat een meergezinswoning met 7 woongelegenheden. In principe is een meergezinswoning hier inpasbaar, doch in overeenstemming met de draagkracht van het perceel.*

*Het nieuwbouwvolume bestaat uit 4 bovengrondse bouwlagen met een maximale kroonlijsthoogte van 12 meter. Op het gelijkvloers wordt op de kop 1 woongelegenheden voorzien. Daarnaast bevat het gelijkvloers een afvalberging, fietsenberging en 2 autostaanplaatsen. Op de hogere bouwlagen worden telkens 2 woongelegenheden voorzien. De terrassen voor deze appartementen worden aan de achterzijde voorzien, de slaapkamers aan de straatzijde.*

*Het nieuwe volume sluit zowel voor wat betreft het aantal bouwlagen als voor wat betreft de bouwdieptes aan bij de aanpalende bebouwing.*

### **De draagkracht van het perceel wordt overschreden.**

*Er wordt onvoldoende open ruimte voorzien op het gelijkvloers. Conform de bouwcode dient er 20% onbebouwd te blijven. Bijkomend wijst het ontbreken op het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen er ook op dat er teveel woongelegenheden worden voorzien binnen dit ontwerp.*

### **De mobiliteitsimpact is onaanvaardbaar, de veiligheid kan niet worden gegarandeerd.**

*Het gebouw wordt voorzien op de hoek van een zeer druk kruispunt. De verkeersveiligheid is hier dus van groot belang. Uit het advies van AWV kan worden afgeleid dat de verkeersveiligheid doormiddel van voorliggende aanvraag niet kan worden gegarandeerd. Er wordt een zeer groot nieuw volume ingepland, dat volgens AWV te groot is om de nodige zichtbaarheid te kunnen behouden. Bovendien worden er slechts 2 parkeerplaatsen voorzien, waarbij er 8 zouden worden afgewenteld op het openbaar domein. Er zijn reeds weinig parkeermogelijkheden in de buurt.*

### **De gekozen materialen zijn verantwoorde duurzame materialen die aanvaardbaar zijn binnen deze stedelijke context.**

*Het nieuwe volume wordt uitgewerkt in lichtgrijs gevelparament. Het schrijnwerk wordt voorzien grijs aluminium. Voor de borstweringen aan de straatgevels wordt gehard glas voorgesteld, de borstwering aan de terrassen aan de achterzijde/tuinzijde wordt in hetzelfde materiaal als het schrijnwerk uitgevoerd, namelijk grijs aluminium.*



## 10. VOORSTEL TOT BESLISSING

(...)

**Beroep:**

- Soumia Mehdi: niet ingewilligd

**Beslissing:** Weigering

...

Na de hoorzitting van 20 februari 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 29 maart 2018 gegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

*De deputatie sluit zich niet aan bij het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 22 maart 2018, gelet op de onderstaande motivering.*

(...)

## 9. BEOORDELING

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

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

(...)

***De aanvraag is voorwaardelijk in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.***

*Het ontwerp wijkt af op de volgende punten:*

- art.13: de vrije hoogte boven het openbaar domein bedraagt 2,40m i.p.v. 2,60 meter  
*Men kan stellen dat dit geen "aanzienlijke" uitkraging betreft, in het bijzonder gelet op de ter plaatse bestaande toestand met breed voetpad en naastliggend fietspad. Het betreft een uiterst beperkte afwijking van slechts 20cm. Er wordt geoordeeld dat met deze afwijking er een project wordt gerealiseerd dat qua veiligheid, leefbaarheid, beeldkwaliteit en duurzaamheid gelijkwaardig is aan een project dat wel zou voldoen aan de door art. 13 voorgescreven 2,60m.*

*Er kan dan ook in toepassing van art. 3 Bouwcode een afwijking worden toegestaan.*

- art.27: de open ruimte is 31 m<sup>2</sup> i.p.v. 46 m<sup>2</sup>;  
*Dit artikel bepaald dat 20% van de bebouwde oppervlakte als open ruimte moet worden ingericht.*

*Beroeper verwijst naar de toelichting, waarbij volgens hem wel een afwijking kan worden toegestaan. Aan de kant van de Boterlaarbaan is het perceel slechts 11m diep, langs de zijde van de Sterckshoflei is dit 21m. Hier wordt net de norm van 20m gehaald, doch daar staat wel tegenover dat langs de andere straatzijde de norm met bijna de helft niet wordt gehaald. In die omstandigheden is een beperkte afwijking mogelijk.*

- art.30: er zijn 2 parkeerplaatsen voorzien, dit moeten er 10 zijn;  
*De parkeerbehoefte wordt bepaald op de uitbreiding en of functiewijziging. Er wordt een meergezinswoning gebouwd bestaande uit 7 appartementen met telkens 2 slaapkamers.*

*De parkeerbehoefte is 10 parkeerplaatsen. De werkelijk voorziene parkeerplaatsen bedraagt 2.*

*Er wordt voorzien in een wettelijke compensatieregeling voor de ontbrekende parkeerplaatsen. Het belastingreglement is dus van toepassing op 8 parkeerplaatsen.*

- *art.34: de dakopstand dient minstens 30 cm te zijn en is 25 cm ter hoogte van de Boterlaarbaan 82;*

*Het betreft hier slechts een zeer beperkte afwijking van 5cm, dat bovendien vanop de straat zelf nooit zichtbaar zal zijn. De afwijking is derhalve aanvaardbaar.*

- *art.38: het dak dient uitgevoerd te worden als groendak.*

*Dit kan als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd.*

***De aanvraag is niet in overeenstemming met de gewestelijke verordening toegankelijkheid.***

*Er wordt vastgesteld dat de aanvraag niet voldoet aan artikel 21 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid. Het aanpassen van de doorgangsbreedte van de lift van 80cm naar minimum 90 cm kan eveneens als voorwaarde opgenomen worden bij een vergunning.*

***De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke verordening hemelwater.***

***De aanvraag doorstaat de watertoets.***

*Volgens artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te zijn aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan de kenmerken van het watersysteem, aan de doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het (deel)bekkenbeheerplan.*

*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 voorziet de mogelijkheid van het bouwen of 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 de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd.*

*De mogelijke schadelijke effecten voor het water worden ondervangen doordat er voldaan is aan de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening.*

***De aanvraag is in overeenstemming met de direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening / de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.***

*Er werd een ongunstig advies afgeleverd door AWW, dat niet wordt bijgetreden.*

*Vooreerst stelt het agentschap wegen en verkeer dat het perceel wordt getroffen door een achteruitbouwstrook van 5m vanaf de rooilijn. In dit advies wordt tevens gesteld dat in toepassing van het KB van 5 december 1929 de rooilijn gelegen is op 10m uit de as van de weg. Het is vanaf deze rooilijn dat er een achteruitbouwstrook in acht genomen moet worden van 5m diep.*

*Er werd bij het agentschap wegen en verkeer kopie opgevraagd van het plan waarop het zich had gebaseerd bij de opmaak van het advies door de aanvragers. Wanneer dit plan wordt gelezen zal moeten worden vastgesteld dat de rooilijn zich inderdaad op 10m uit de as van de weg bevindt. Er wordt op het plan tevens een strook van 5m achter deze rooilijn*

ingetekend bij wijze van achteruitbouwstrook. Uit het plan blijkt echter zeer duidelijk dat de bouwlijn vervolgens samenvalt met de voorgevellijn van de gebouwen die zich bevinden aan de Boterlaarbaan 82 tot 102.

Er wordt vastgesteld dat de voorgevel van het gebouw van de aanvraag eveneens op dezelfde lijn ligt als de voorgevels van de gebouwen aan de Boterlaarbaan 82 tot 108.

Hieruit moet dan ook besloten worden dat in tegenstelling tot wat het agentschap wegen en verkeer voorhoudt, het perceel niet getroffen wordt door een achteruitbouwstrook.

Vervolgens stelt het agentschap wegen en verkeer dat de aanvraag onwenselijk is omwille van het veilig en vlot verkeer. Het agentschap stelt dat de locatie van de toegangen steeds ondergeschikt dienen te zijn aan de bestaande weginfrastructuur en dat de toegang steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien moet worden.

In dit opzicht voldoet de aanvraag, door de toerit op het uiterste punt van het perceel te voorzien. Hier wordt voorzien in 2 parkeerplaatsen, hetgeen met zich meebrengt dat het aantal in- en uitrijbewegingen uitermate beperkt is. Daarnaast moet worden opgemerkt dat het aanwezige voetpad breed genoeg is, hetgeen tot gevolg zou heeft dat bij het buitenrijden van de parkeergarage, vooraleer de auto het fietspad zal oprijden, de bestuurder een voldoende duidelijk zicht heeft op het aankomende fietsverkeer dat ter plaatse bovendien ook maar enkelrichtingsverkeer betreft.

Het agentschap merkt ook op dat er in een afschuining van 8m op 8m moet worden voorzien. Hier kan worden gesteld dat dergelijke afschuining, gelet op de afmetingen van het perceel kennelijk onredelijk is. Bovendien wordt! de verkeersveiligheid van het kruispunt gegarandeerd door de aanwezigheid van de verkeerslichten.

(...)

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

(...)

Er wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

De aanvraag is gelegen in Deurne.

Het perceel van de aanvraag betreft een hoekperceel, enerzijds aansluitend op de gewestweg Boterlaarbaan en anderzijds aansluitend op de gemeenteweg Sterckshoflei.

De Boterlaarbaan kenmerkt zich door zowel ééngezins- als meergezinswoningen en enkele handelszaken met voornamelijk 3 bouwlagen. De Sterckshoflei kenmerkt zich door voornamelijk éérigezinswoningen met 2-3 bouwlagen.

Het gevraagde omvat een meergezinswoning met 7 woongelegenheden. Een meergezinswoning is hier dan ook inpasbaar.

#### **Het nieuwe volume sluit zowel voor wat betreft het aantal bouwlagen als voor wat betreft de bouwdieptes aan bij de aanpalende bebouwing.**

Het nieuwbouwvolume bestaat uit 4 bovengrondse bouwlagen met een maximale kroonlijsthoogte van 12 meter. Op het gelijkvloers wordt op de kop 1 woongelegenheden voorzien. Daarnaast bevat het gelijkvloers een afvalberging, fietsenberging en 2 autostaanplaatsen. Op de hogere bouwlagen worden telkens 2 woongelegenheden voorzien. De terrassen voor deze appartementen worden aan de achterzijde voorzien, de slaapkamers aan de straatzijde.

Alle woongelegenheden beschikken over een buitenruimte. De woongelegenheden op het gelijkvloers beschikt zelfs over een buitenruimte van 31m<sup>2</sup>. De appartementen beschikken allen over voldoende wooncomfort en voldoen aan alle kwaliteitseisen vooropgesteld in de Vlaamse wooncode.

#### **De mobiliteitsimpact is aanvaardbaar, de veiligheid blijft gegarandeerd.**

Voor wat betreft het vrijhouden van de achteruitbouwstrook moet worden geoordeeld dat het perceel van de aanvraag niet getroffen is door een achteruitbouwstrook.

*Er wordt voorzien in een afschuining, die toelaat om van aan het verkeerslicht in de Sterckshoflei een goed overzicht te krijgen op de verkeerssituatie op het kruispunt en er zijn tevens verkeerslichten aanwezig. De afschuining die voorgesteld wordt door AWW is kennelijk onredelijk en zou leiden tot een onbebouwbaar perceel.*

*Het voetpad is ook breed genoeg om de beperkte parkeergarage te kunnen in- en uitrijden, mits behoudt van voldoende zicht op het aankomend verkeer.*

***De gekozen materialen zijn verantwoorde duurzame materialen die aanvaardbaar zijn binnen deze stedelijke context.***

*Het nieuwe volume wordt uitgewerkt in lichtgrijs gevelparament. Het schrijnwerk wordt voorzien grijs aluminium. Voor de borstweringen aan de straatgevels wordt gehard glas voorgesteld, de borstwering aan de terrassen aan de achterzijde/tuinzijde wordt in hetzelfde materiaal als het schrijnwerk uitgevoerd, namelijk grijs aluminium.*

### **BESLUIT**

***Artikel 1*** — *Het beroep van Soumia Mehdi, vergunningsaanvrager, tegen het besluit van 3 november 2017 van het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen, waarbij de vergunning tot het bouwen van een meergezinswoning van 7 appartementen wordt geweigerd, op een terrein, gelegen Boterlaarbaan ZN, afdeling 31, sectie B, nr. 203 H 8, wordt ingewilligd.*

*Vergunning wordt verleend overeenkomstig de voorgebrachte plannen, onder de voorwaarden:*

- *8 parkeerplaatsen dienen te worden gecompenseerd, conform het belastingreglement;*
- *het advies van de brandweer dient te worden nageleefd*
- *het dak dient als groendak te worden uitgevoerd*
- *de doorgangsbreedte van de lift dient aangepast naar minimum 90 cm*
- *het advies van eandis dient strikt te worden nageleefd*
- *...*

Dit is de bestreden beslissing.

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

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

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

De verwerende partij noch de tussenkomende partij betwisten de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering.

De Raad ontving het verzoekschrift op 29 augustus 2018 en het rolrecht werd op 4 oktober 2018 tijdig gestort. De verwerende partij erkent dat de verwijzing door de verzoekende partij naar de betaling “*in het kader van de tussenkomst*” zal voldaan worden naar aanleiding van de kennisname van de beschikking “*omtrent het verzoek tot tussenkomst*”, een materiële vergissing betreft.

Uit het dossier blijkt dat de vordering tot schorsing regelmatig is ingesteld.

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

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

### **A. Hoogdringendheid**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij stelt in haar verzoekschrift dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de uit de uitvoering van de bestreden beslissing voortvloeiende nadelige gevolgen voor het Agentschap Wegen en Verkeer te voorkomen. De uitvoering van de bestreden beslissing is immers reeds aangevat en de tussenkomende partij heeft geen formele bevestiging gegeven dat de tenuitvoerlegging zal worden gestaakt.

De tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verhindert volgens de verzoekende partij de uitoefening van haar overheidstaak. Zij is als wegbeheerder immers verantwoordelijk voor het beheer van de Boterlaarbaan. De bestreden beslissing laat volgens haar toe dat er op de openbare weg een private inname gebeurt van het openbaar domein, zonder te verwijzen naar het feit dat hiervoor nog een domeinvergunning noodzakelijk is en zonder de voorwaarden van het Agentschap omtrent de visie van deze privatieve inname (inzake de afschuining) op te nemen in de vergunningsbeslissing.

De verzoekende partij wijst erop dat de bouwheer ondertussen op basis van de bestreden beslissing is beginnen bouwen, zodat het aanpassen van het betrokken project een steeds grotere impact zal hebben en steeds moeilijker zal zijn. Wanneer een vernietigingsprocedure wordt afgewacht, zal het betrokken gebouw volgens haar reeds volledig zijn opgericht en afgewerkt en kan het project niet worden aangepast aan de eventuele eisen die zullen worden gesteld in de domeinvergunning.

Daarnaast wordt in de bestreden beslissing een toegang vergund naar de gewestweg die breder is dan de ontsluiting die de verzoekende partij wenst toe te laten. Het gebouw dat de aanvrager aan het optrekken is, zal dus in conflict komen met de visie en gewenste aanleg inzake de Boterlaarbaan zoals opgevat door de verzoekende partij. Eveneens is er op basis van de bestreden beslissing geen duidelijkheid naar waar en tegen welke prijs de sturingskasten kunnen worden verplaatst. Indien het betrokken project voltooid is, kan het project niet meer worden aangepast aan deze verplaatsing of kan de ontsluiting niet meer anders worden ingepland indien blijkt dat de sturingskasten niet kunnen worden verplaatst.

Daarnaast bestaat de taak van de verzoekende partij in het beschermen van de zwakke weggebruikers. Het project maakt de betrokken verkeerssituatie verkeersonveiliger (onvoldoende afschuining om voldoende zicht te bieden, geen garanties inzake de verplaatsing van de sturingskasten die zicht belemmeren), in weerwil van het advies van het Agentschap en zonder afdoende en draagkrachtige motivering. De aanpassingen die aan de openbare weg moeten gebeuren om een dergelijke verkeersonveilige situatie ten gevolge van de uitvoering van het betrokken project terug recht te trekken, komen ten laste van de verzoekende partij (vb. verplaatsing van sturingskasten). De verzoekende partij zal verder aansprakelijk worden gehouden indien een ongeval gebeurt met een zwakke weggebruiker en blijkt dat niet voldaan was aan de zorgplicht van het Agentschap om het openbaar domein zo verkeersveilig mogelijk in te richten. Zij zal persoonlijk worden getroffen nu zij er door de uitvoering van de bestreden beslissing toe wordt

verplicht om extra maatregelen te nemen op openbaar domein om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te garanderen.

2.

De verwerende partij wijst in haar nota met opmerkingen op de vereisten uit artikel 40 DBRC-decreet en artikel 57 van het Procedurebesluit. Vervolgens verwijst ze naar rechtspraak van de Raad waarin ze benadrukt dat op de verzoekende partij de bewijslast rust om met voldoende aannemelijke en precieze gegevens, in het licht van de door haar gevreesde nadelige gevolgen van de bestreden beslissing, aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van deze nadelen te voorkomen. Het feit dat de vergunde werken zijn aangevat, volstaat niet om de hoogdringendheid niet aan te tonen.

De verwerende partij wijst verder op rechtspraak van de Raad die stelt dat de nadelen voor een overheid persoonlijk zijn wanneer de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaak van de bestuursopdracht van die overheid verhindert of in ernstige mate in het gedrang brengt. Volgens de verwerende partij toont de verzoekende partij dit niet concreet aan door uiteen te zetten dat de bestreden beslissing een privatieve inname van de openbare weg zou toelaten, er nog een domeinvergunning noodzakelijk is en dat het doorlopen van de vernietigingsprocedure impliceert dat het betrokken gebouw reeds volledig opgericht en afgewerkt zal zijn, en niet meer aangepast kan worden aan 'eventuele' eisen die gesteld zouden worden in de domeinvergunning. Nog los van het feit dat beide vergunningen (stedenbouwkundige vergunning en domeinvergunning) volgens de verwerende partij naast elkaar bestaan, wordt door de verzoekende partij niet concreet aangegeven welke 'eventuele' eisen dan precies nog noodzakelijk zouden zijn en die ontbreken, waardoor haar taak als wegbeheerder in het gedrang zou komen. Zij stelt dat een verzoekende partij dient aan te tonen dat de onmiddellijke uitvoering dermate nadelige gevolgen voor de verzoeker met zich meebrengt dat een hoogdringende behandeling wenselijk is. De verwerende partij merkt in dit verband nog op dat een en ander de grond van de zaak betreft, die op zich geen grondslag kan vormen voor de beoordeling van de hoogdringendheid in het kader van een schorsingsprocedure. Een mogelijke onwettigheid kan op zich geen nadeel opleveren dat een schorsing zou verantwoorden.

Dit ingeroepen nadeel vindt volgens de verwerende partij bovendien niet zijn grondslag in de bestreden beslissing, maar in burgerlijke rechten. De verzoekende partij meent immers dat het openbaar domein ingenomen wordt door de aanvrager en dat hiervoor een domeinvergunning noodzakelijk is. De verwerende partij verwijst in dat verband naar rechtspraak van de Raad die stelt dat een eventuele schending van burgerlijke rechten geen grondslag kan vormen voor een schorsing.

Met verwijzing naar de rechtspraak van de Raad stelt de verwerende partij verder dat een verwijzing naar de moeilijke herstelbaarheid (afschuining zoals verzoekende partij dit wenst), en voldongen feiten, geen grond tot schorsing vormen.

De verwerende partij wijst er vervolgens op dat de verzoekende partij argumenteert dat een toegang wordt vergund naar de gewestweg die breder is dan de ontsluiting die de verzoekende partij wenst toe te laten en dat het gebouw daardoor in conflict komt met *"de visie en de gewenste aanleg van de Boterlaarbaan"*. Hierbij maakt de verzoekende partij volgens de verwerende partij niet concreet wat die visie dan wel precies inhoudt, uit welke documenten deze visie blijkt, of hoe de gewenste aanleg er precies zou moeten uitzien, en hoe de bestreden beslissing concreet hierdoor de taak van de verzoekende partij zou verhinderen. Vervolgens wijst ze naar rechtspraak van de Raad die stelt dat het doorkruisen van een "beleid" niet als ernstig nadeel (en dus volgens de verwerende partij naar analogie ook niet als hoogdringendheid) gekwalificeerd kan worden om een schorsing te rechtvaardigen.

Bovenvermelde geldt volgens de verwerende partij eveneens voor de opmerking dat *"uit de bestreden beslissing niet blijkt naar waar en tegen welke prijs de sturingskasten van de nutmaatschappijen kunnen verplaatst worden"*. De verzoekende partij toont volgens de verwerende partij niet aan waarom het al dan niet verplaatsen van de sturingskasten/elektriciteitscabines een probleem zou zijn voor de taken die zij uitvoert. Het gaat om bestaande cabines aan de voorzijde van het betrokken perceel, die volgens de plannen behouden blijven, en waarover Eandis gunstig advies uit bracht. De verkeerspolitie - zo blijkt ook uit het advies van verzoekende partij - gaf als "aanbeveling" aan om de *"aanwezige nutskasten te verplaatsen om een goed zicht op het aankomend verkeer en fietsverkeer te vrijwaren"*. Het werd niet als een bindende voorwaarde bestempeld. In het eigen advies van verzoekende partij wordt dit volgens de verwerende partij ook niet als voorwaarde opgenomen. Er wordt enkel aangegeven *"dat de inrit voor parkeerplaatsen NIET op de gewestweg, maar op de weg van lagere categorie moet voorzien worden, terwijl de verkeerspolitie van de stad: (...) voorkeur geeft aan een inrit op de gewestweg (...) hiervoor aanpassingen dienen te gebeuren aan het openbaar domein, onder meer de aanwezige elektriciteitskasten dienen verplaatst te worden; De stad gaat dit dossier opnieuw evalueren. Van zodra een nieuw standpunt door de stad wordt ingenomen kan de architect van de aanvrager hierop gebaseerd een nieuw ontwerp intekenen. Hierna kunnen partijen opnieuw samen komen om overleg te plegen"*. Zoals ook blijkt uit het administratief beroepschrift verschillen de verzoekende partij en de stad Antwerpen van mening over de aantakking van de toegang op de gewestweg of de lokale weg. Het betreft volgens de verwerende partij dan ook "beleidsvisies" waarvan niet concreet aangetoond wordt dewelke voorkeur zou verdienen. In ieder geval wordt in het advies van verzoekende partij ook nog gesteld dat aanpassingen aan het openbaar domein ten laste vallen van de aanvrager. Bijgevolg is volgens de verwerende partij (opnieuw) dan ook niet aangetoond hoe de cabines - of de verplaatsing ervan - een probleem uitmaken voor de uitoefening van de aan verzoekende partij opgedragen taak, en kan dit niet dienen als verantwoording voor de schorsing van de vergunning.

De verwerende partij repliceert nog op de argumentatie van de verzoekende partij over haar taak als beschermer van de zwakke weggebruiker. Zij stelt dat de verzoekende partij eenvoudigweg verwijst *"naar de middelen zoals hierboven geformuleerd"* waarin uiteengezet werd dat *"het project de verkeerssituatie onveilig zou maken"* omdat er *"een onvoldoende afschuining zou zijn"* en er *"geen garanties zijn omtrent het verplaatsen van de sturingskasten die het zicht belemmeren"* en stelt dat *"door de beslissing verplicht te zijn om extra maatregelen te nemen om de veiligheid van de zwakke weggebruiker te garanderen"*. De verwerende partij meent dat dit enkele vage beweringen betreft en dat de verzoekende partij niet aantoonde dat de bestreden beslissing zou leiden tot een verkeersonveilige situatie.

De verzoekende partij toont volgens de verwerende partij niet aan op basis van welk document/regel de afschuining van 8 m op 8 m de enige mogelijkheid zou zijn om de verkeersveiligheid te garanderen en waarom een afschuining van 5 m op 5 m een cruciaal verschil zou uitmaken. De verzoekende partij heeft bovendien zelf tijdens de voorafgaandelijke besprekingen van de aanvraag een (onteigenings)plan gehanteerd waarop een afschuining voorzien is zoals in onderhavige aanvraag is opgenomen (= 5 m op 5 m). De verzoekende partij toont volgens de verwerende partij dan ook niet aan dat de betrokken aanvraag een dergelijke verkeersonveiligheid voor gevolg zou hebben dat dit een schorsing van de uitvoering van de vergunning zou rechtvaardigen. Er is volgens de verwerende partij sprake van hypothesen en beweringen, die niet hard worden gemaakt.

Finaal wijst de verwerende partij er, met verwijzing naar rechtspraak van de Raad, nog op dat de verzoekende partij het inleidend verzoekschrift op dit punt niet meer kan aanvullen.

3.

De tussenkomende partij wijst op de rechtspraak van de Raad inzake hoogdringendheid.

Tevens stelt ze dat artikel 56 Procedurebesluit vereist dat het verzoek tot schorsing zowel een uiteenzetting bevat omtrent het belang van de verzoekende partij alsook een uiteenzetting van de redenen die aantonen dat de gevorderde schorsing hoogdringend is, waaruit volgt dat beide uiteenzettingen niet met elkaar gelijkgeschakeld kunnen worden. Het is volgens de tussenkomende partij dan ook noodzakelijk dat het verzoek tot schorsing een uiteenzetting bevat omtrent de hinder en nadelen die de schorsing bij hoogdringendheid kunnen verantwoorden.

De tussenkomende partij merkt in dat verband op dat de verzoekende partij in het verzoek tot schorsing en vernietiging een uiteenzetting omtrent de hoogdringendheid heeft opgenomen, dat deze terug te vinden is op pagina's 14 en 15 van het verzoekschrift en dat alleen deze uiteenzetting in acht genomen kan worden bij het beoordelen van de hoogdringendheid. Als repliek daarop, geeft de tussenkomende partij aan dat het loutere feit dat de werken reeds een aanvang hebben genomen, op zich onvoldoende is om aan te tonen dat de uitkomst van de vernietigingsprocedure te laat zal komen. Evenmin wordt volgens de tussenkomende partij verduidelijkt hoe het uitvoeren van de overheidstaak van de verzoekende partij verhinderd of ernstig bemoeilijkt wordt.

De verzoekende partij stelt dat er een domeinvergunning noodzakelijk zou zijn wegens een inname van het openbaar domein. De verzoekende partij laat volgens de tussenkomende partij na om dit in haar uiteenzetting te concretiseren, maar doelt op de erker op de eerste verdieping die zeer beperkt uitkraagt boven het openbaar domein. De verzoekende partij laat volgens de tussenkomende partij eveneens na om aan te tonen hoe het voorzien van deze erker en het feit dat hier beweerdelijk nog een domeinvergunning voor moet worden aangevraagd het uitvoeren van haar overheidstaak verhindert of ernstig in het gedrang brengt. Hetzelfde geldt volgens haar over het niet opnemen van de voorwaarden van de verzoekende partij inzake de visie op de private inname.

De tussenkomende partij stelt verder dat de verzoekende partij niet verduidelijkt op welke wijze het niet volgen van haar visie over de gehanteerde afschuining, haar overheidstaak verhindert of ernstig bemoeilijkt. Ook het argument dat indien er niet wordt overgegaan tot schorsing het gebouw reeds zal zijn opgericht en dat het niet meer kan worden aangepast, is volgens de tussenkomende partij ter zake onvoldoende om de schorsing te bevelen.

Waar de verzoekende partij stelt dat middels de bestreden beslissing een toegang wordt vergund naar de gewestweg die breder is dan de ontsluiting die zij wenst toe te laten en de bestreden beslissing aldus in conflict komt met haar visie over de gewenste aanleg van de Boterlaarbaan, meent de tussenkomende partij dat deze visie niet voldoende concreet wordt aangetoond. De bestreden beslissing vergunt een gebouw met een garagepoort van 5 m breed, daar waar de verzoekende partij in haar advies van 29 augustus 2017 had geopperd dat deze garagetoegang slechts 4,5 m breed mocht zijn. Het gaat volgens de tussenkomende partij dus over een verschil van een halve meter. De verzoekende partij geeft niet concreet aan hoe dit verschil van 50 cm het uitvoeren van haar overheidstaak verhindert of ernstig bemoeilijkt.

Waar de verzoekende partij stelt dat er op basis van de bestreden beslissing ook geen duidelijkheid is naar waar en tegen welke prijs de sturingskasten verplaatst kunnen worden en dat, indien er niet wordt overgegaan tot schorsing, het gebouw reeds zal zijn opgericht en dat het niet meer kan worden aangepast, meent de tussenkomende partij dat niet duidelijk is wat zij hiermee bedoelt. De verplaatsing van de sturingskasten dringt zich volgens de tussenkomende partij immers geenszins op omwille van de verkeersveiligheid, noch werd een dergelijke verplaatsing opgelegd als voorwaarde. De tussenkomende partij verwijst hiervoor naar haar weerlegging van het tweede



middel. Ondergeschikt merkt zij op dat zelfs indien de sturingskasten verplaatst zouden moeten worden, er nog steeds niet kan worden ingezien hoe het feit dat het onduidelijk zou zijn naar waar deze kasten verplaatst zouden worden en tegen welke prijs, het vervullen van de overheidstaak van de verzoekende partij zou verhinderen of ernstig bemoeilijken.

De tussenkomende partij wijst nog op het feit dat de verzoekende partij stelt dat het haar taak is om de zwakke weggebruikers te beschermen en dat het project de verkeerssituatie onveiliger zou maken. De tussenkomende partij merkt op dat de Raad in het verleden al heeft geoordeeld dat het louter aanhalen van het feit dat er een verkeersonveilige situatie zou ontstaan, onvoldoende is om de schorsing te kunnen verantwoorden. In dat verband meent de tussenkomende partij dat de loutere stellingen van de verzoekende partij dat er sprake zou zijn van een verkeersonveilige situatie, niet overtuigen. Voor wat betreft het feit dat de afschuining onvoldoende zou zijn, merkt zij op dat de bestaande afschuining het gevolg is van een onteigening die in de jaren 90 werd uitgevoerd net om de verkeersveiligheid te verhogen. Toen heeft men volgens de tussenkomende partij de keuze gemaakt en beslist dat de thans bestaande afschuining voldoende is om de verkeersveiligheid te waarborgen. Daarenboven heeft het Agentschap Wegen en Verkeer in een pré-advies van 17 februari 2017 nog gesteld dat *in casu* de afschuining volstond. Het is volgens de tussenkomende partij dan ook weinig overtuigend dat in die omstandigheden de verzoekende partij in het kader van huidige procedure plots komt te stellen dat de gehanteerde afschuining toch te beperkt is en voor een verkeersonveilige situatie zou zorgen. Eenzelfde opmerking kan volgens de tussenkomende partij gemaakt worden voor wat betreft het gegeven dat de sturingskasten het zicht zouden wegnemen bij het in- en uitrijden van de parkeergarages. De onteigening waarnaar reeds verwezen werd, werd ook doorgevoerd teneinde een breed voet- en fietspad te kunnen voorzien. Momenteel is het voetpad voor de garagetoegang bijna 3m breed en de sturingskasten bevinden zich geenszins voor de garagetoegang. Er is volgens de tussenkomende partij dan ook geen sprake van een verkeersonveilige situatie.

Finaal wijst de tussenkomende partij er nog op dat de verzoekende partij de schorsingsprocedure heeft opgestart op een ogenblik dat de ruwbouwwerken al ver gevorderd en bijna volledig klaar zijn. Dit blijkt uit de foto's die de verzoekende partij opneemt in haar verzoekschrift. Indien een verzoekende partij meent dat een zaak dermate hoogdringend is dat de uitkomst van een vernietigingsprocedure niet kan worden afgewacht, dan mag volgens de tussenkomende partij verwacht worden dat zij toch met de vereiste spoed en diligentie handelt en tijdig de vordering tot schorsing instelt. Indien de verzoekende partij echt meent dat het kruispunt Boterlaarbaan - Sterckshoflei een dermate belangrijk kruispunt is, dan kan volgens de tussenkomende partij niet worden begrepen waarom het zo lang geduurd heeft vooraleer de verzoekende partij de vordering tot schorsing heeft ingesteld. De verzoekende partij heeft volgens de tussenkomende partij dan ook niet de vereiste spoed en diligentie aan de dag gelegd. Het gevolg hiervan is dat de specifieke onderdelen van het vergunde gebouw die naar mening van de verzoekende partij de voor haar nadelige situatie veroorzaken (de breedte van de garagetoegang, de afschuining en de erker), inmiddels reeds zijn uitgevoerd zodat een schorsing volgens de tussenkomende partij zijn nut verloren heeft.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

In hoofde van een bestuurlijke overheid, zoals de verzoekende partij, kan er maar sprake zijn van hoogdringendheid als de bestreden beslissing de uitvoering van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt of als de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in die mate in het gedrang zou brengen, dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen uitoefenen.

Het gegeven dat de tussenkomende partij over een uitvoerbare vergunning beschikt en de enkele verwijzing naar de omstandigheid dat de afwikkeling van de procedure ten gronde een zeker tijdsverloop impliceert, volstaan op zich niet om aan te tonen dat in het voorliggende dossier sprake is van de vereiste hoogdringendheid.

3.

Of er omstandigheden zijn die de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verantwoorden, is een feitenkwestie. Het antwoord op die vraag vergt met andere woorden een beoordeling *in concreto* van de gegevens die de verzoekende partij aanvoert om de hoogdringendheid aan te tonen en de ondoelmatigheid van de procedure tot vernietiging voldoende aannemelijk te maken.

4.

De verzoekende partij stelt dat zij instaat voor het beheer van de Boterlaarbaan en wijst erop dat zij haar zorgplicht inzake de verkeersveiligheid niet naar behoren kan uitvoeren wanneer de bestreden vergunning uitgevoerd wordt.

De verzoekende partij dient inderdaad te zorgen voor de afwikkeling en de sturing van het verkeer en het vervoer, waarbij zij onder meer eveneens dient te voorzien in de nodige fiets- en voetgangersvoorzieningen. Zij brengt een simulatie aan van de zichtbaarheid rekening houdend met de afschuining aan het kruispunt van de Boterlaarbaan en de Sterckshoflei en met de zichtbelemmering door de aanwezige sturingskasten. Hiermee maakt zij minstens wat de ontsluiting aan de garagepoort betreft, voldoende aannemelijk dat de zichtbaarheid op aankomende voetgangers en fietsers de verkeersveiligheid in het gedrang kan brengen. Het door haar aangevoerde nadeel is niet beperkt tot een louter algemene argumentatie over het doorkruisen van een beleidsvisie.

De omstandigheid, waar de tussenkomende partij op wijst, dat de huidige toestand het gevolg is van een onteigeningsplan om de verkeersveiligheid te verhogen, doet hieraan niets af. Het feit dat de verzoekende partij in haar advies verwezen heeft naar dit plan om een en ander aan te kaarten in het licht van de rooilijn en de achteruitbouwstrook, doet niet af aan de opmerking in het advies dat direct beslag wordt gelegd op de zichtbaarheid van het kruispunt, de voetgangers en de fietsers en het feit dat de verzoekende partij als bijzondere voorwaarde heeft geadviseerd een afschuining

van 8 m op 8 m te hanteren. Waar zij aanvoert dat de verzoekende partij in haar pre-advies van 17 februari 2017 gesteld heeft dat de huidige afschuining zou volstaan, geeft zij een verkeerde lezing aan dit document. Daarin gaf de verzoekende partij weliswaar aan dat zij akkoord kon gaan met een kleinere afschuining, op voorwaarde dat de afschuining nog afdoende groot zou zijn om de vereiste zichtbaarheid te garanderen. Evenmin doen de breedte van het voetpad en het feit dat de sturingskasten *de facto* niet voor de garagetoegang gesitueerd zijn, hieraan af. De Raad merkt in dat verband op dat de verzoekende partij meer algemeen ook de beperkte zichtbaarheid van de fietsers aanvoert en hiertoe concrete stukken aanbrengt die deze situatie aannemelijk maken.

De verzoekende partij verwijst voor wat betreft de verkeersveiligheid naar haar uiteenzetting onder de middelen. Bij de beoordeling van de ingeroepen hoogdringendheid kan de Raad rekening houden met de verwijzing door de verzoekende partij naar haar uiteenzetting ten gronde voor zover deze de hoogdringendheid ondersteunen, hierbij de onderscheiden finaliteit van de beoordeling van de hoogdringendheid en van de beoordeling ten gronde indachtig. Waar de tussenkomen de partij aanvoert dat enkel rekening kan gehouden worden met de uiteenzetting onder de titel van de hoogdringendheid, kan zij wat dat betreft dan ook niet gevolgd worden. Voor de bewijsstukken van de aangevoerde hinder en nadelen die de hoogdringendheid dienen te verantwoorden kan de verzoekende partij wel degelijk verwijzen naar datgene wat zij heeft uiteengezet onder de middelen, waar zij onder meer de problematiek van de zichtbaarheid aanhaalt in het kader van haar taak om de verkeersveiligheid te bevorderen.

5.

De verwerende en de tussenkomen de partij wijzen er terecht op dat de ruwbouw van het project er (zo goed als) volledig staat en de erker reeds boven het openbaar domein hangt. Het feit dat de vordering niet meer doelmatig zou zijn omwille van de bestaande ruwbouw, gaat evenwel niet op voor de ontsluiting aan de garagetoegang waarop de verzoekende partij zich baseert en waar deze wijst op de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker en de mogelijkheid dat er zich in de tussentijd, wanneer het project voltooid zou zijn, een ongeval voordoet. In die zin toont de verzoekende partij, nog daargelaten de vraag naar haar aansprakelijkheid en financiële belangen, dan ook afdoende concreet aan dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en haar taak inzake verkeersveiligheid doorkruisen, te voorkomen.

6.

In de mate dat de aanvang van de werken bewezen blijkt evenals de vergevorderde aard van de werken aan het project, maakt de verzoekende partij voldoende aannemelijk dat de uitkomst van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de aangevoerde nadelige gevolgen te voorkomen. In dat verband merkt de Raad nog op dat de doelmatigheid van een vernietigingsprocedure afhangt van de behandelingstermijn van het vernietigingsberoep en van de snelheid van uitvoering van de bestreden beslissing. De verzoekende partij heeft noch het een, noch het ander in de hand. Van haar kan en mag dan ook geen onredelijke bewijslast worden gevraagd.

Er is dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

## **B. Ernstige middelen – eerste en tweede middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.1.

In haar eerste middel voert de verzoekende partij de schending aan van de artikelen 1.1.4, 4.3.1, §1, 4.3.3 en 4.3.4 VCRO, artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privatieve gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken (hierna: Retributiebesluit), de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 houdende de formele motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

De verzoekende partij verwijst naar de vaststellingen in haar ongunstig advies. Vervolgens haalt ze aan dat het betrokken perceel gelegen is op de hoek van een kruispunt van de Boterlaarbaan en de Sterckshoflei. Het betrokken project voorziet een gebouw tot in de punt van het betrokken perceel richting het kruispunt. Het gebouw heeft volgens haar aldus slechts een zeer beperkte afschuining. Daarenboven wordt er in deze punt een erker voorzien die op een hoogte van 2,40 m een halve meter boven het openbaar domein zal hangen.

De verzoekende partij stelt verder dat het haar bevoegdheid is om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. In dit dossier kwam de verzoekende partij tot de conclusie dat de door het project voorziene afschuining een verkeersonveilige situatie creëert die ontoelaatbaar is. Gelet op de beperkte afschuining zal er volgens haar immers maar een beperkte zichtbaarheid zijn vanwege wagens op aankomende fietsers en voetgangers. Tevens meent ze dat er in het kader van de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen moet gepoogd worden de ruimte langs de hoeken van het kruispunt vrij te houden.

De verzoekende partij wijst erop dat de bestreden beslissing op een uiterst summiere wijze ingaat op de door haar vooropgestelde afschuining en citeert daartoe de bestreden beslissing. De bestreden beslissing gaat volgens de verzoekende partij voorbij aan het gegeven dat overeenkomstig artikel 2 van het Retributiebesluit een domeinvergunning moet worden aangevraagd voor elke privatieve inname van het openbaar domein. De verzoekende partij is als wegbeheerder van de Boterlaarbaan bevoegd voor het afleveren van domeinvergunningen die betrekking hebben op het domein van deze openbare weg. Uit het ongunstig advies dat zij heeft afgeleverd bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, blijkt volgens de verzoekende partij duidelijk dat zij niet akkoord gaat met een beperkte afschuining die wordt voorzien door het project. Uit het ongunstig advies kan elk normaal en zorgvuldig persoon volgens de verzoekende partij afleiden dat er geen domeinvergunning zal worden afgeleverd voor het betrokken project. De bestreden beslissing schendt volgens de verzoekende partij dan ook het Retributiebesluit, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel door een stedenbouwkundige vergunning af te leveren voor een project waarvoor geen domeinvergunning zal kunnen worden bekomen, hoewel deze vergunning wel noodzakelijk is. Op het moment van het nemen van de bestreden beslissing was volgens de verzoekende partij reeds geweten, of had minstens moeten geweten zijn, dat de stedenbouwkundige vergunning onuitvoerbaar is zonder dergelijke domeinvergunning. Minstens schendt de bestreden beslissing volgens de verzoekende partij het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel door hieromtrent geen motivering op te nemen in de bestreden beslissing.

Daarnaast stelt de verzoekende partij dat zijzelf in principe het best geplaatst is om te beoordelen wat noodzakelijk is teneinde te voldoen aan het garanderen van de veiligheid van het verkeer. Zij heeft geoordeeld dat de afschuining die het betrokken project voorziet onvoldoende is. Ze meent hierin gevolgd te worden door de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, door het college van burgemeester en schepenen en door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De bestreden beslissing erkent dat een afschuining moet worden voorzien om toe te laten dat er een goed overzicht wordt bewaard op het kruispunt, maar vergunt een veel beperktere afschuining dan voorgesteld door de verzoekende partij. De bestreden beslissing neemt volgens de verzoekende

partij op de gelijkvloerse verdieping de afschuining die gelijk loopt met de rooilijn en vergunt aldus de maximaal mogelijke bebouwing op het perceel met de minimaal mogelijke afschuining.

In de bestreden beslissing kan volgens de verzoekende partij verder geen zorgvuldige afweging en draagkrachtige en afdoende motivering worden teruggevonden omtrent deze afwijkende beslissing. De bewering dat een perceel onbebouwbaar wordt, is volgens haar onvoldoende om te garanderen dat de betrokken afschuining voldoende verkeersveilig zou zijn. Daarenboven is een dergelijk argument, aldus de verzoekende partij, kennelijk onredelijk en niet in overeenstemming met de feitelijke gegevens van het dossier. Het betrokken perceel heeft voldoende ruimte om een gebouw op te trekken met een ruimere afschuining waarin wooneenheden kunnen worden ondergebracht die voldoen aan de normen. Het gegeven dat er verkeerslichten aanwezig zijn, verhindert volgens de verzoekende partij de conclusie in de bestreden beslissing niet dat er een afschuining noodzakelijk is met het oog op het zicht op het kruispunt. Zelfs met de aanwezigheid van de verkeerslichten, neemt de bestreden beslissing in haar motivering op dat een afschuining noodzakelijk is. Er kan volgens de verzoekende partij dan ook bezwaarlijk worden ingezien hoe diezelfde verkeerslichten een invloed zouden kunnen hebben op de noodzakelijke omvang van de afschuining. Eenmaal besloten is dat zicht op het kruispunt moet worden gegarandeerd (ongeacht de verkeerslichten), zullen de concreet noodzakelijke zichtlijnen moeten uitwijzen welke afschuining noodzakelijk is. Een dergelijk zorgvuldig onderzoek kan volgens de verzoekende partij evenmin worden teruggevonden in de bestreden beslissing en er blijkt integendeel dat de motivering van de bestreden beslissing niet draagkrachtig is. De feitelijke situatie toont volgens haar daarenboven aan dat er wel degelijk een gebrek aan zichtbaarheid zal optreden dat niet wordt verholpen door de aanwezige verkeerslichten. Zij tracht dit aan te tonen met enkele simulaties.

#### 1.2.

De verzoekende partij voert in haar tweede middel de schending aan van de artikelen 1.1.4, 4.3.1 §1 en 4.3.4 VCRO, de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zuinigheidsbeginsel.

De verzoekende partij verwijst vooreerst naar de motivering van haar ongunstig advies en zet de motivering van de bestreden beslissing hier tegenover. Vervolgens stelt zij dat de bestreden beslissing een vergunning aflevert waarbij uit de plannen blijkt dat de stuurkasten op het openbaar domein staan ingeplant voor de garagepoort, die een breedte heeft die groter is dan 4,5 m.

De verzoekende partij stelt verder dat het haar bevoegdheid is om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. Zij streeft de beperking van de toegangen tot een gewestweg, zoals de Boterlaarbaan, na met het oog op het vergroten van de vlotte verkeersdoorstroming, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het verlagen van de conflictpunten met de zwakke weggebruiker. De algemene richtlijnen hieromtrent werden gebundeld in het dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16 oktober 2012.

Hoewel een privaat perceel een recht heeft om toegang te hebben tot de openbare weg, is de uitoefening van dit recht volgens de verzoekende partij ook afhankelijk van de noodwendigheden eigen aan het openbaar domein. Het openbaar domein wordt in eerste instantie immers aangelegd met het oog op het algemeen belang. De inrichting van de openbare weg is immers steeds precair en men kan geen particulier recht op de bestaande inrichting van een openbare weg doen gelden. De verzoekende partij had in haar ongunstig advies aangegeven hoe de openbare weg in het algemeen belang moet worden aangelegd, namelijk met een minimum aan ontsluitingen en conflictpunten. De vergunningverlenende overheid kan volgens haar bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning niet bepalen hoe de openbare weg zal moeten worden aangelegd.

De verzoekende partij benadrukt dat zij de in de aanvraag voorziene vorm van ontsluiting niet zal toestaan op het openbaar domein en zij enkel een ontsluiting van 4,5 m zal toestaan op de betrokken gewestweg. Daarnaast benadrukt zij dat een ontsluiting op de gewestweg enkel zal worden toegestaan mits verplaatsing van de betrokken sturingskasten.

Hieruit blijkt volgens de verzoekende partij dat de in huidige vergunningsaanvraag voorziene ontsluitingen onuitvoerbaar zullen zijn, bij gebreke aan akkoord hieromtrent door de wegbeheerder. Het getuigt immers van onzorgvuldig en kennelijk onredelijk bestuur om een stedenbouwkundige vergunning af te leveren die niet uitvoerbaar zal zijn bij gebreke aan de mogelijkheid om te ontsluiten naar de openbare weg. De breedte en de modaliteiten van de ontsluiting van een perceel naar de openbare weg worden volgens de verzoekende partij immers bepaald door de wegbeheerder van de openbare weg en niet door de vergunningverlenende overheid. Anders oordelen zou een bevoegdheidsoverschrijding inhouden. De bestreden beslissing is volgens de verzoekende partij daarenboven kennelijk onredelijk en onzorgvuldig in het weerleggen van haar advies. Uit de feitelijke situatie blijkt volgens de verzoekende partij immers dat de bestuurder die de betrokken parking verlaat, wel degelijk onvoldoende zicht heeft op de openbare weg, ongeacht de breedte van het betrokken voetpad. Tevens blijkt volgens de verzoekende partij dat de sturingskasten niet zomaar verplaatst kunnen worden en dat hiervoor de nodige plaats moet kunnen worden voorzien. Deze verplaatsing is niet per definitie mogelijk en er zal een bepaalde kostprijs tegenover staan. Ook op dit punt is de bestreden beslissing volgens de verzoekende partij kennelijk onredelijk en onzorgvuldig. Er wordt immers niet gegarandeerd dat de vergunningsaanvraag niet tot gevolg heeft dat op het openbaar domein een onveilige situatie ontstaat die later niet meer kan worden verholpen.

Er wordt volgens de verzoekende partij daarenboven geen motivering opgenomen omtrent de kosten die op het openbaar domein zullen moeten worden gemaakt om de betrokken sturingskasten te verplaatsen. De verzoekende partij heeft immers een zorgplicht om het openbaar domein zo in te richten dat de veiligheid van fietsers en voetgangers zo veel mogelijk wordt gegarandeerd. De verwerende partij laat na om kosten die door de overheid moeten worden gemaakt ten gevolge van dit project te verhalen op de begunstigde van deze maatregelen en dit in tegenstelling tot het advies van de wegbeheerder hieromtrent. Dit is volgens de verzoekende partij in strijd met het zuinigheidsbeginsel.

## 2.1.

De verwerende partij repliceert met betrekking tot het eerste middel dat de verzoekende partij een aantal bepalingen inroept en opsomt, zonder dat vervolgens concreet aangegeven wordt hoe de bestreden beslissing de vermeende bepalingen zou schenden. Met verwijzing naar rechtspraak van de Raad, zet zij de vereisten van artikel 15, 4<sup>e</sup> Procedurebesluit uiteen. Zij meent dat het eerste middel daar niet aan voldoet en dus onontvankelijk is. In ondergeschikte orde tracht de verwerende partij het middel te weerleggen zoals zij meent dat het begrepen moet worden.

De verwerende partij wijst op de inhoud van artikel 4.3.3 VCRO en stelt dat de verzoekende partij nalaat om aan te geven op welke "direct werkende normen" haar advies zou gesteund zijn. De verzoekende partij verwijst volgens de verwerende partij enkel naar *"de verkeersveiligheid wat een doelstelling is van het beleidsveld van het Agentschap Wegen en Verkeer"*. Verder stelt zij dat de Raad eerder al oordeelde dat het advies in dergelijk geval niet bindend is voor de bevoegde overheid. Het betrokken artikel 4.3.3 VCRO werd dan ook, in weerwil tot wat de verzoekende partij beweert, niet geschonden.

De verwerende partij wijst vervolgens op de inhoud van artikel 4.3.4 VCRO en stelt dat in de bestreden beslissing omstandig werd aangegeven waarom de aanvraag voldoet aan de betrokken doelstelling of zorgplicht (met name het waarborgen van de verkeersveiligheid) en waarom het

advies van de verzoekende partij dus niet gevolgd moet worden. Hiertoe citeert ze de bestreden beslissing en verwijst ze naar de plannen die samen gelezen moeten worden met de bestreden beslissing.

De verwerende partij merkt verder op dat de verzoekende partij in haar advies in de eerste plaats verwees naar een vermeende ligging in de achteruitbouwstrook van 5 m vanaf de rooilijn. Het is volgens de verwerende partij evenwel niet duidelijk waar deze rooilijn gelegen is. Derhalve heeft zij gewezen op een onteigeningsplan dat in eerdere gesprekken over de aanvraag door de verzoekende partij gehanteerd werd, en verder ook naar de bestaande situatie, met name de voorgevelbouwlijn van de panden van de Boterlaarbaan nr. 82 tot 108. Deze bouwlijn werd dan ook door de aanvrager gevolgd. De verwerende partij oordeelde dat in deze omstandigheden het advies van de verzoekende partij op dit punt niet gevolgd diende te worden. Overigens oordeelde ook de gemeentelijke stedenbouwkundig ambtenaar in eerste aanleg dat er geen duidelijkheid bestaat op dit vlak, hoewel deze als oplossing een nieuw overleg tussen de betrokken partijen voorlegde. Dit vormt volgens de verwerende partij echter geen grond tot weigering van de vergunning. De verwerende partij stelt dat de verzoekende partij op deze problematiek niet meer schijnt te willen ingaan, gezien dat aspect van het advies in het middel niet meer ter sprake wordt gebracht.

Waar in de aanvraag - dat een hoekperceel betreft - ter hoogte van het kruispunt van de Boterlaarbaan en de Sterckshoflei voorzien wordt in een afschuining van 5 m op 5 m (in plaats van 8 m op 8 m) en de verzoekende partij dit als verkeersonveilig bestempelt, wordt dit volgens de verwerende partij niet concreet bewezen. Uit de foto's die in het verzoekschrift worden bijgevoegd - en die een simulatie van de situatie inhouden - blijkt volgens de verwerende partij net dat het gaat om een situatie zoals deze zich vaak voordoet aan stedelijke kruispunten in Vlaanderen, en hieruit volgt volgens haar niet dat een afschuining van 5 m in plaats van 8 m van die aard is dat dit een wezenlijk verschil zou uitmaken voor de zichtbaarheid ter plaatse. Zij stelt bovendien terecht gewezen te hebben op de aanwezige verkeerslichten op het kruispunt, die een veel grotere en beslissende invloed hebben op de verkeersveiligheid en waardoor de precieze afschuining van het gebouw op het hoekperceel hierop uiteindelijk geen invloed zal hebben. De verzoekende partij is volgens de verwerende partij gehouden concreet aan te tonen op welke wijze de verkeersveiligheid - zijnde de door haar ingeroepen zorgplicht - door de aanvraag in het gedrang komt, maar slaagt daar volgens de verwerende partij duidelijk niet in. De verzoekende partij kan volgens de verwerende partij niet gevolgd worden in de loutere stelling dat zij *"het best geplaatst is om te oordelen wat noodzakelijk is teneinde te voldoen aan het garanderen van de veiligheid van het verkeer"*. Uit het beroepschrift van de aanvrager en de aanvullende nota blijkt volgens de verwerende partij dat bij eerdere gesprekken een (onteigenings)plan werd gebruikt waarop een afschuining van 5 m op 5 m stond afgebeeld en dat de aanvrager dit dan ook heeft gevolgd.

Waar de verzoekende partij nog stelt dat in het kader van de *"beleidsmatig gewenste ontwikkelingen gepoogd moet worden de hoeken van het kruispunt vrij te houden"*, blijkt volgens de verwerende partij uit de aanvraag dat hiermee wel degelijk rekening werd gehouden en dat daarom dan ook een afschuining voorzien werd. De verwerende partij meent daarenboven dat met de verwijzing wellicht op beleidsmatig gewenste ontwikkelingen in de zin van artikel 4.3.1, § 2 VCRO bedoeld wordt en citeert deze bepaling. Verder haalt zij aan dat de Raad reeds bij herhaling vereist heeft dat deze beleidsmatig gewenste ontwikkelingen enkel relevant zijn indien ze afdoende publiekelijk bekendgemaakt werden. De verzoekende partij geeft volgens de verwerende partij evenwel niet aan dat de ingeroepen beleidsmatig gewenste ontwikkelingen aan die vereiste voldoen. Er wordt volgens de verwerende partij niet verwezen naar enig dienstorder e.a. met betrekking tot afschuiningen aan kruispunten, dat afdoende bekendgemaakt werd. Ter zake kan de Raad volgens haar dan ook vaststellen dat de verwerende partij op basis van concrete en juiste

feiten het advies van verzoekende partij kon weerleggen en dat dit afdoende gemotiveerd werd in de bestreden beslissing.

Daarnaast stelt de verzoekende partij volgens de verwerende partij verder "plots" dat voorzien zal moeten worden in een domeinvergunning. In het eerder advies van 29 augustus 2017 was daarvan nog geen sprake, maar werd enkel standaard aangegeven dat een domeinvergunning voor "tijdelijke" innames nodig is. Zij citeert verder artikel 2 van het Retributiebesluit.

De verwerende partij wijst nog op de plannen en stelt dat de aanvraag voorziet in een uitkragende erker die - op een hoogte van 2,40 m - een 50 cm over het voetpad/openbaar domein "*hangt*". In alle redelijkheid kan volgens de verwerende partij niet worden voorgehouden dat dit een "*inname*" van het openbaar domein betreft. Het betrokken voetpad behoudt ontegensprekelijk haar functie. De erker heeft hierop geen invloed. In ieder geval betreft deze discussie - of de erker deel uitmaakt/een deel inneemt van het openbaar domein - volgens de verwerende partij een discussie inzake burgerlijke rechten. Zij meent niet gehouden te zijn om daarover uitspraken te doen en verwijst naar artikel 144 van de Grondwet en artikel 4.2.22, §1 VCRO en rechtspraak van de Raad.

De verwerende partij stelt nog dat zelfs als er een domeinvergunning vereist is, het twee afzonderlijke vergunningen betreft die los van elkaar bestaan. De domeinvergunning die voorzien is in het Retributiebesluit, volgt een eigen procedure en bestaat naast een stedenbouwkundige vergunning. Het is de domeinbeheerder, *in casu* de verzoekende partij, die hierover volgens de verwerende partij zal oordelen. Er kan volgens de verwerende partij niet gesteld worden dat zij onzorgvuldig of kennelijk onredelijk gehandeld heeft door niet vooruit te lopen op de beslissing inzake de - eventuele - domeinvergunning. Uit geen enkele regelgeving volgt volgens haar dat de vergunningverlenende overheid met deze domeinvergunning - waarvan de vraag gesteld wordt of deze vergunningsplicht wel van toepassing is voor de erker - rekening moet houden bij het beoordelen van de aanvraag. De verzoekende partij heeft hier evenmin op gewezen in haar advies naar aanleiding van de aanvraag. In deze omstandigheden is het volgens haar dan ook normaal dat zij niet op grond hiervan de stedenbouwkundige vergunning heeft geweigerd.

Volgens de verwerende partij is er evenmin sprake van een schending van de motiveringsplicht. Een toetsing aan het Retributiebesluit bij het beoordelen van een stedenbouwkundige vergunning wordt volgens de verwerende partij in geen enkele regelgeving opgelegd en de verzoekende partij heeft in haar advies op geen enkel ogenblik gesteld dat de aanvrager nog een dergelijke domeinvergunning nodig heeft, zodat ook om die reden geen bijkomende motiveringsplicht bestaat.

## 2.2.

De verwerende partij repliceert met betrekking tot het tweede middel dat door de verzoekende partij wederom louter een aantal bepalingen ingeroepen en opgesomd worden, zonder dat vervolgens concreet aangegeven wordt hoe de bestreden beslissing de vermeende bepalingen schenden. Zij wijst wederom op de verplichtingen die uit artikel 15, 4° Procedurebesluit volgen en de relevante rechtspraak van de Raad. In dat opzicht is ook het tweede middel volgens de verwerende partij in hoofdorde onontvankelijk.

De verwerende partij weerlegt in ondergeschikte orde ook het tweede middel zoals zij meent het middel te moeten begrijpen. In dit tweede middel hamert de verzoekende partij op haar bevoegdheid om "*de breedte en de modaliteiten van de ontsluiting van een perceel naar de openbare weg te bepalen*" en dat ze "*enkel een ontsluiting van 4,5 m zal toestaan en dit 'mits verplaatsing van de sturingskasten'*". Evenwel kan volgens de verwerende partij worden vastgesteld dat de plannen niet voorzien in een toegang die breder is dan 4,5 m. Exacte afmetingen van de toegang staan niet vermeld, maar uit de breedte van de garagepoort en de plaats van de elektriciteitskasten blijkt volgens haar afdoende dat de toegangsweg praktisch gezien niet breder



kan zijn dan 4,5 m. Voor wat de locatie van de toegang betreft werd deze - op aangeven van het advies van de lokale politie van de stad Antwerpen - voorzien op de gewestweg in plaats van op de lokale weg, Sterckshoflei. In het advies van de lokale politie van 27 september 2017 werd bijkomend aangegeven dat "*het aanbeveling verdient*" dat hiervoor dan de aanwezige nutskasten verplaatst worden.

In het advies van de verzoekende partij werd aangegeven dat er hierover bij de voorbesprekingen van het dossier discussie bestond, en dat voor haar initieel de voorkeur uitging naar een andere ontsluiting: "*de inrit voor parkeerplaatsen niet op de gewestweg (te voorzien), maar op de weg van lagere categorie*". In het uiteindelijke advies over de aanvraag wordt de ontsluiting via de gewestweg niet uitdrukkelijk als motief voor een ongunstige beoordeling aangegeven. Omtrent de locatie van de toegang wordt (enkel) gesteld: "*Zo moeten de toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker: te verminderen overeenkomstig dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012. Deze voorwaarden bepalen het volgende: 1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten) 2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max. breedte van 4,5m*". In de bestreden beslissing werd volgens de verwerende partij dan ook aangegeven dat de toegang hieraan voldoet. Zij citeert hiertoe de bestreden beslissing en stelt afdoende gemotiveerd te hebben dat de toegang, zoals in het advies gevraagd wordt, op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt werd voorzien, zijnde op de uiterste punt van het perceel (waaruit blijkt dat een goede locatie van de toegang de voorrang krijgt op de bestaande weginfrastructuur) en waarom de in de aanvraag voorziene toegangsweg geen verkeersonveiligheid zal veroorzaken.

De verwerende partij wijst er nog op dat omtrent het verplaatsen van de nutscabines in het advies van verzoekende partij niets werd opgenomen. Er wordt daar enkel in het algemeen op gewezen dat de aanvrager de kosten voor aanpassingen aan weginfrastructuren op zich dient te nemen. In dat verband merkt de verwerende partij nog op dat de verzoekende partij niet gevolgd kan worden waar ze stelt dat het voor haar niet duidelijk is hoe ze de kosten (waarbij ze er van uitgaat dat de elektriciteitscabines moeten verplaatst worden) zou moeten verhalen en wijst op het zuinigheidsbeginsel zoals geïnterpreteerd door sommige rechtsleer. Van enige strijdigheid met het zuinigheidsbeginsel is volgens de verwerende partij geen sprake, nu blijkt dat verzoekende partij zelf ervan uitgaat dat de aanvrager hiervoor - eventueel - zal moeten instaan. In het advies van de lokale politie wordt het verplaatsen van de nutscabines ook enkel als "*aanbeveling*" meegegeven. Omtrent de zichtbaarheid van de bestuurder die de betrokken parking verlaat, meent de verwerende partij in de bestreden beslissing duidelijk aangetoond te hebben dat de nutscabines, gelet op de situatie ter plaatse, geen probleem zullen vormen. Uit de situatieschets die in het verzoekschrift werd opgenomen volgt volgens de verwerende partij evenmin dat de nutscabines (beperkt in hoogte en breedte) enige zichthinder zouden kunnen veroorzaken.

### 3.1.

Voorafgaand wijst de tussenkomende partij met betrekking tot het eerste middel op de bevoegdheid van de Raad zoals uiteengezet in artikel 4.8.2, 1° VCRO en de vereisten uit artikel 15, 4° van het Procedurebesluit. Zij stelt dat een deel van het middel niet beantwoordt aan de gestelde vereisten.

De tussenkomende partij stelt dat een vergunning overeenkomstig artikel 4.3.4 VCRO kan (en niet moet) geweigerd worden indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening. De verzoekende partij stelde in haar advies dat een afschuining van 8 m op 8 m moet worden toegepast, wat veel ruimer is dan de afschuining die voorzien wordt in de aanvraag. Nochtans moet volgens de tussenkomende partij worden opgemerkt dat er in de jaren 90 door de verzoekende partij een stuk grond onteigend werd dat

toebehoorde aan het perceel van de aanvraag. Het is volgens haar door deze onteigening dat de afschuining, de huidige grens tussen het openbaar en het private domein werd gerealiseerd. De onteigening en de afschuining werd volgens haar doorgevoerd net om een voldoende zichtbaarheid op het kruispunt en het verkeer te garanderen. De huidige aanvraag voorziet in het volledig bebouwen van het perceel, dus met realisatie van de afschuining die werd bekomen ingevolge de uitgevoerde onteigening. Ook in het pré-advies van 17 februari 2017 oordeelde de verzoekende partij volgens de tussenkomenende partij nog dat de voorziene afschuining *in casu* voldoende was. De tussenkomenende partij was dan ook uitermate verbaasd dat de verzoekende partij in haar advies, zonder enige verdere motivering, een nog grotere afschuining verwachtte dan deze die reeds middels de onteigening werd gerealiseerd. Het gaat volgens haar niet op als overheid om slechts een deel van een perceel te onteigenen, zagezegd met het oog op het verbeteren van de zichtbaarheid op het kruispunt en de verkeersveiligheid, om enkel voor dit deel een onteigeningsvergoeding te betalen en om vervolgens bij een aanvraag tot het bebouwen van het perceel een nog grotere afschuining te eisen in het kader van de verkeersveiligheid zonder de eigenaar van het perceel enige vergoeding aan te bieden voor dit verlies in bebouwingsmogelijkheden.

De tussenkomenende partij merkt op dat in het advies uitermate beperkt en zonder enige verdere toelichting stelt dat een afschuining van 8 m op 8 m voorzien moet worden. Uit wat wordt uiteengezet in het middel blijkt dat deze afschuining volgens de verzoekende partij nodig is om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen, omdat de verzoekende partij meent dat de voorziene afschuining onvoldoende is om vanuit wagens zicht te kunnen hebben op aankomende fietsers en voetgangers. In elk geval moet volgens de tussenkomenende partij worden opgemerkt dat de verwerende partij de kwestie van de afschuining wel degelijk heeft betrokken in de beoordeling. De verwerende partij heeft in de bestreden beslissing vooreerst gesteld dat het vragen van een afschuining van 8 m op 8 m gelet op de afmetingen van het perceel onredelijk is. Daarnaast heeft de verwerende partij vastgesteld dat de verkeersveiligheid van het kruispunt gegarandeerd wordt door de aanwezigheid van verkeerslichten en dat men middels de voorziene afschuining wel degelijk een goed overzicht kan krijgen van de verkeerssituatie op het kruispunt. De motivering van de verwerende partij is volgens de tussenkomenende partij dan ook afdoende in het licht van de uitermate beknopte argumentatie in het advies van de verzoekende partij.

In het kader van een procedure voor de Raad komt het aan de verzoekende partij toe om aan te tonen dat de motivering foutief, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is. De verzoekende partij poogt dit volgens de tussenkomenende partij aan te tonen door te beweren dat er in de feitelijke situatie een gebrek aan zichtbaarheid is dat niet kan worden verholpen door de aanwezige verkeerslichten. De verzoekende partij hanteert hiertoe twee foto's van *google streetview* waarbij op één van deze foto's een simulatie werd aangebracht teneinde aan te tonen dat voorziene afschuining onvoldoende is opdat de wagens voor het verkeerslicht een voldoende overzicht op het kruispunt zouden behouden. De tussenkomenende partij merkt in dat verband op dat actueel de ruwbouw in grote mate gerealiseerd is en zij stelt dat de voorziene en inmiddels gerealiseerde afschuining ruim voldoende is om de zichtbaarheid op het kruispunt te kunnen behouden. Hiertoe voegt zij een foto van het kruispunt toe, genomen vanuit een wagen die wacht voor het verkeerslicht in de Sterckshoflei, op dezelfde plaats als de oranje wagen die voorkomt op de foto's van *google-streetview*. De tussenkomenende partij meent dat aan de hand van de foto aangetoond wordt dat het kruispunt en het verkeer voldoende zichtbaar zijn vanuit de wagen door de gerealiseerde afschuining. Uit de foto blijkt volgens haar ook voldoende duidelijk dat wanneer men wacht voor het verkeerslicht in de Sterckshoflei men middels de gerealiseerde afschuining wel degelijk de voetgangers op de Boterlaarbaan kan zien. Ook de fietsers kan men zien. Hierbij moet volgens haar ten overvloede worden opgemerkt dat op deze plaats de fietsers op de Boterlaarbaan enkel van links komen nu het een enkelrichtingsfietspad betreft. Ook de wagens die zich op het kruispunt

bevinden zijn goed zichtbaar. Op basis van de foto kan volgens haar worden vastgesteld dat de wagens die op de Boterlaarbaan aan het wachten zijn voor het rode licht evenzeer zichtbaar zijn.

Uit het voorgaande volgt volgens de tussenkomende partij dan ook dat de motivering van de verwerende partij, die stelt dat de voorziene afschuining volstaat om een goed overzicht te krijgen op het kruispunt, in feite correct is. Ook het standpunt dat in deze omstandigheden de verkeerslichten zorgen voor de verkeersveiligheid op het kruispunt, is volgens haar in feite correct. Van een kennelijk onredelijke beoordeling in afwijking van het advies van de verzoekende partij, is volgens de tussenkomende partij dan ook geen sprake. De verwerende partij kon oordelen dat er geen sprake is van een verkeersonveilige situatie en dat de voorziene afschuining voldoende is.

Vervolgens gaat de tussenkomende partij in op een tweede kritiek die wordt geuit in het middel, namelijk dat middels de bestreden beslissing een vergunning wordt verleend voor de realisatie van het project met een beperkte afschuining en met een erker die boven het openbaar domein zou hangen. Zij leidt uit het middel af dat de verzoekende partij meent dat een domeinvergunning vereist is voor inname van openbaar domein, die bij haar moet worden aangevraagd en die door haar niet zal worden afgeleverd. De verzoekende partij stelt in het middel dat het Retributiebesluit geschonden is door toch een vergunning af te leveren waarvoor geen domeinvergunning bekomen kan worden, hoewel een dergelijke vergunning wel noodzakelijk is.

In dat verband merkt de tussenkomende partij vooreerst op dat in het advies van de verzoekende partij niets vermeld werd over deze vereiste (louter over een vergunning voor tijdelijke inname van het openbaar domein, die moest aangevraagd worden bij de gemeente). In dat licht kan volgens de tussenkomende partij dan ook niet ingezien worden waarom er in de bestreden beslissing een bijzondere motivering moest worden opgenomen omtrent de beweerde inname van het openbaar domein door de erker, nu het argument van de domeinvergunning voor de erker pas voor het eerst in huidige procedure voor de Raad aan bod komt. Van een schending van het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel door het ontbreken van een dergelijke motivering kan volgens de tussenkomende partij dan ook geen sprake zijn.

Vervolgens merkt de tussenkomende partij op dat de verzoekende partij uitgaat van een foutieve lezing van het Retributiebesluit, die volgens de tussenkomende partij niet algemeen stelt dat voor elke private inname van het openbaar domein een domeinvergunning noodzakelijk is. In artikel 2 Retributiebesluit wordt alleen gesteld dat een dergelijke vergunning louter moet worden aangevraagd voor de in deel II van het Retributiebesluit limitatief opgesomde ingebruiknemingen. De tussenkomende partij stelt in dat verband dat de verzoekende partij die zich wenst te beroepen op een schending van artikel 2 Retributiebesluit dient te verduidelijken op welke wijze dit artikel zou zijn geschonden. Verder moet zij aantonen dat er effectief sprake is van één van de in deel II van het Retributiebesluit opgesomde ingebruiknames. Dit doet de verzoekende partij volgens de tussenkomende partij geenszins en deze vaststelling alleen al moet doen besluiten tot verwerping van de kritiek nu het in het licht van artikel 15 Procedurebesluit geen geldig middel uitmaakt. De verzoekende partij toont niet aan op welke wijze het Retributiebesluit geschonden werd. Zuiver ten overvloede stelt de tussenkomende partij vast dat er *in casu* geenszins sprake is van één van de in deel II van het Retributiebesluit vermelde ingebruiknames.

### 3.2.

De tussenkomende partij vat met betrekking tot het tweede middel het standpunt van de verzoekende partij vooreerst samen en stelt dat het inderdaad klopt dat in de dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16 oktober 2016 enkele principes worden gebundeld omtrent de toegangen tot gewestwegen. Zo wordt in de dienstorder gesteld dat toegangen tot gewestwegen zo ver mogelijk van kruispunten moeten worden aangelegd en dat deze maar een breedte mogen kennen van 4,5 m. Het kan volgens de tussenkomende partij evenwel niet betwist worden dat de

garage zo ver mogelijk van het kruispunt werd voorzien. De garagetoegang is echter wel 5 m breed in plaats van de 4,5 m die wordt vooropgesteld in de dienstorder. De tussenkomende partij stelt verder evenwel vast dat de Raad in het verleden reeds heeft geoordeeld dat deze dienstorder geen bindende kracht heeft zodat de niet-naleving van de in de dienstorder opgenomen onderrichten niet kan leiden tot de onwettigheid van de bestreden beslissing. Deze vaststelling alleen al moet volgens de tussenkomende partij doen besluiten dat de kritiek van de verzoekende partij, met name dat er geen toegang kon worden verleend die breder is dan 4,5 m, ongegrond is. De verzoekende partij kan volgens haar evenmin worden gevolgd wanneer deze stelt dat ze zou weigeren om toegang te nemen tot de gewestweg met een garagetoegang van 5 m breed. Dit recht kan volgens de tussenkomende partij niet worden geweigerd, minstens toont de verzoekende partij volgens de tussenkomende partij niet aan op grond waarbij zij dit kan weigeren.

Daarenboven moet volgens de tussenkomende partij worden opgemerkt dat de verzoekende partij zich in dit middel vergist omtrent enkele feitelijkeheden. De sturingskasten, waarvan zij melding maakt, bevinden zich niet voor de garagetoegang. Het klopt dat op de plannen die gevoegd waren bij de aanvraag deze sturingskasten werden ingetekend voor de garagetoegang, doch bij het opmaken van de plannen werd er volgens de tussenkomende partij geen exacte berekening gemaakt van waar de sturingskasten precies stonden op het openbaar domein. Tijdens de vergunningsprocedure bij de verwerende partij werd vervolgens benadrukt dat de sturingskasten niet ingeplant staan voor de voorziene garage, maar ernaast. De sturingskasten belemmeren volgens haar dus de toegang tot de garage niet. Zij meent dit ook benadrukt te hebben tijdens de administratieve beroepsprocedure en stelt dat de verwerende partij uiteindelijk na een zorgvuldige studie van het aanvraagdossier vastgesteld heeft dat de aangevraagde garagetoegang wel vergund kan worden, zonder het opleggen van een voorwaarde om de sturingskasten te verplaatsen. In de bestreden beslissing wordt volgens haar terecht geoordeeld dat het aantal in- en uitrij bewegingen beperkt zijn en dat de feitelijke omstandigheden van die aard zijn dat de zichtbaarheid op fietsers en voetgangers niet in het gedrang komt.

Ook heeft de architect inmiddels een exacte meting uitgevoerd waaruit duidelijk blijkt dat de sturingskasten niet voorzien worden voor de garagetoegang. In dit verband merkt de tussenkomende partij nogmaals op dat de ruwbouw actueel grotendeels klaar is. Uit de situatie ter plaatse blijkt eveneens dat de sturingskasten zich niet voor de garage bevinden. Het middel dat het tegendeel voorhoudt, mist volgens de tussenkomende partij dus feitelijke grondslag. Zij voegt hiertoe ook foto's bij, waaruit volgens haar blijkt dat de zichtbaarheid op het aankomende fiets- en voetgangersverkeer niet in het gedrang komt.

Gelet op de beperkte argumentatie in het advies van de verzoekende partij moet volgens de tussenkomende partij eveneens geoordeeld worden dat de motivering in de bestreden beslissing afdoende is om dit advies te weerleggen.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Artikel 15, 4° Procedurebesluit bepaalt dat het verzoekschrift de ingeroepen middelen moet bevatten.

Een middel is een voldoende en duidelijke omschrijving van de geschonden geachte regelgeving, stedenbouwkundige voorschriften of beginselen van behoorlijk bestuur en van de wijze waarop deze rechtsregels naar het oordeel van de verzoekende partij wordt geschonden door de verwerende partij in de bestreden beslissing.

Uit het verzoekschrift blijkt op voldoende duidelijke wijze dat de verzoekende partij zich in essentie gegriefd voelt omdat de bestreden beslissing in afwijking van haar advies geoordeeld heeft dat de aanvraag niet in strijd is met de direct werkende normen en/of doelstellingen en zorgplichten zoals gehanteerd in andere beleidssectoren en dat de veiligheid met de voorliggende aanvraag gegarandeerd blijft.

Uit de repliek van de verwerende en de tussenkomende partij blijkt dat zij deze middelen ook duidelijk op die manier hebben begrepen. De verwerende en tussenkomende partij argumenteren, zij het ondergeschikt, waarom zij de aldus begrepen middelen ongegrond achten.

De exceptie wordt verworpen.

2.

De Raad merkt wel op dat, waar de verzoekende partij een schending aanvoert van het Retributiebesluit, de (domein)vergunningsplichtigheid van de werken door de verzoekende partij op het eerste gezicht niet voldoende wordt aangetoond, daar waar zowel de verwerende en de tussenkomende partij deze (domein)vergunningsplicht van de aangevraagde werken betwisten. De verzoekende partij maakt niet aannemelijk dat er een schending voorligt van een direct werkende norm van het Retributiebesluit, noch van een andere direct werkende norm binnen haar beleidsveld.

In dat verband merkt de Raad op dat de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16 oktober 2012 geen verordenend karakter heeft, zodat de eventuele niet-naleving van de in de Dienstorder opgenomen onderrichtingen op zich niet leidt tot de onwettigheid van de bestreden beslissing.

3.

Artikel 4.3.4 VCRO bepaalt dat een vergunning kan worden geweigerd indien uit het verplicht in te winnen advies blijkt dat de aanvraag onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening. Het wordt niet betwist dat de verkeersveiligheid kan worden beschouwd als een doelstelling of zorgplicht in de zin van artikel 4.3.4 VCRO.

Uit de tekst van artikel 4.3.4, eerste lid VCRO volgt dat de verwerende partij over een discretionaire bevoegdheid beschikt en de vergunning kan weigeren indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.

De Raad mag zijn beoordeling van de wenselijkheid van de aanvraag in het licht van de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, niet in de plaats van die van de bevoegde overheid stellen. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is de Raad enkel bevoegd om na te gaan of het vergunningverlenende bestuursorgaan de hem wettelijk toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of het van de juiste feitelijke gegevens is uitgegaan, of het die correct heeft beoordeeld en of het op grond daarvan in redelijkheid tot zijn besluit is kunnen komen.

4.

Zoals blijkt uit het feitenrelaas heeft het Agentschap Wegen en Verkeer in het ongunstig advies van 29 augustus 2017 vastgesteld dat de aanvraag onwenselijk is omwille van de verkeersveiligheid. Het agentschap motiveert dit standpunt als volgt:

" ...

- 17/2/2017: overleg met de architect, de aanvragers, de verkeerspolitie, de stad en AWV: (...)

Volgende standpunten worden hierin duidelijk .

#### AWV

Zeer dichte ligging op het kruispunt is nefast voor de verkeersveiligheid,

Er dient een hoekafschuining te gebeuren, zodat de zichtbaarheid optimaal is.

Op deze manier is het voor de (stilstaande) autobestuurders op het kruispunt mogelijk om voorbijgaande fietsers of voetgangers te zien aankomen;

Inrit voor de parkeerplaatsen niet op de gewestweg, maar op de weg van lagere categorie;

Stel dat er wordt geopteerd voor een ondergrondse garage dmv een autolift, dient er een wachtzone voorzien te worden voor deze inrit. Bovendien dient dit een dubbele wachtruimte te zijn (plaats voor 2 auto's naast mekaar) zodat wanneer een auto buiten rijdt, de auto die wilt binnen rijden zich op de plaats naast de inrit in wacht kan plaatsen.

AWV geeft in haar advies steeds aan inzake de hoeveelheid te voorziene parkeerplaatsen de bouwcode opgelegd door de stad te volgen.

#### Verkeerspolitie en stad Antwerpen

- Voorkeur voor inrit op gewestweg aangezien deze verder weg gelegen is van het kruispunt dan indien de inrit op de weg van lagere categorie zou komen.

- Hiervoor dienen aanpassingen te gebeuren aan het openbaar domein, onder meer de aanwezige elektriciteitskasten dienen verplaatst te worden. De kost van de wijzigingen op het openbaar domein dient gedragen te worden door de aanvragers.

Op dit overleg wordt uiteindelijk het volgende besloten:

De stad gaat dit dossier opnieuw evalueren. Van zodra een nieuw standpunt door de stad wordt ingenomen, kan de architect van de aanvrager hierop gebaseerd een nieuw ontwerp tekenen. Hierna kunnen partijen opnieuw samenkomen om overleg te plegen en mogelijks tot een akkoord komen omtrent dit bouwproject.

Ik betreur dan ook ten zeerste dat ik sinds 17/2/2017 niets meer heb vernomen in dit dossier en nu een bouwdoossier dien te adviseren waarin geen rekening wordt gehouden met het voorafgaande overleg eerder dit jaar.

#### **BIJZONDERE VOORWAARDEN**

(...)

2. Tijdelijke inname van het openbaar domein maakt deel uit van een aparte vergunning aan te vragen bij de gemeente.

3. Diepte van de zone van achteruitbouw : 5 00 m, met uitzondering van de hoek waar een afschuining van 8 op 8 meter dient toegepast te worden over de volledige hoogte van het gebouw De hoekafschuining moet wel afgesloten worden op de rooilijn

(...)

4. Vastlegging ten opzichte van de bestaande as van de gewestweg :

a) de rooilijn volgens K.B. 05/12/1929 ligt op 10 m.

b) de bouwlijn ligt op minimum 15.00 m

5. Er wordt maar 1 toerit van max. 4.50 m breedte toegelaten. Toeritten worden niet toegestaan tegenover bestaande weginfrastructuur (bomen, verlichtingspalen, sturingskasten ...). Aanpassingen in het openbaar domein vallen ten laste van de aanvrager.

6. De voet- en fietspadbekleding wordt opnieuw aangelegd in een laag gestabiliseerd zand met een dikte van min. 10 cm. Ter hoogte van de opritten wordt een fundering in mager beton van min. 15 cm dikte voorzien. Aanpassingen in het openbaar domein vallen ten laste van de aanvrager.

7. Onwenselijkheid omwille van:

Conform artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap. (...)

In casu is de vergunningsaanvraag onwenselijk omwille van volgende doelstellingen en zorgplichten:

a) Onwenselijkheid omwille van doelstellingen en zorgplichten

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een perceel dat getroffen wordt door een achteruitbouwstrook van 5.00m vanaf de rooilijn. Het is van groot belang om deze bouwlijn te blijven hanteren voor de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Bovendien werd er een fout ontdekt op de plannen, hierin staat verkeerdelijk dat de bouwlijn 13 m uit de as van de weg ligt. In werkelijkheid is dit 15 m. Ofwel is de maat vermeld op de plannen foutief, ofwel is de lijn verkeerd ingetekend.

b) Onwenselijkheid omwille van het veilig en vlot verkeer

De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid. Zo moeten ook toegangen op zodanige wijze ingepland worden dat de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt. Derhalve moeten toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker te verminderen overeenkomstig de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012.

Deze voorwaarden bepalen het volgende:

1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten).

2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max breedte van 4.50 m.

Het is de bevoegdheid van het Agentschap om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen.

De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van het Agentschap die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer acht het verlenen van een vergunning onwenselijk omwille van de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming en dit om de volgende reden:

Er worden slechts 2 parkeerplaatsen voorzien zodat er een onaanvaardbare bijkomende druk op de gewestweg ontstaat. Per wooneenheid dient 1 parkeerplaats voorzien te worden.

c) Onwenselijk omwille van verkeersveiligheid

Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid kan het voorstel niet aanvaard worden.

De verkeersveiligheid kan hier namelijk enkel gegarandeerd worden door de zichtbaarheid te vrijwaren en de zone van achteruitbouw bouwvrij te houden.

Deze inname legt direct een beslag op de zichtbaarheid op het kruispunt, de voetgangers en fietsers. Bovendien belet het de wegbeheerder om deze zone op termijn in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.

**BESLUIT :**

Er wordt een ONGUNSTIG advies verleend (...)

**ALGEMENE VOORWAARDEN**

(...)

4- In de zone zoals die volgt uit de toepassing van de teruggelegde rooilijn en in de zone van achteruitbouw zoals die aangegeven is in de bijzondere voorwaarden (5e), mogen geen gemetselde of betonnen beer- of vuilnisput, noch afritten naar souterrains gemaakt

worden, Septic tanks, drinkputten, slijk- en vetafscheidingen zijn eveneens verboden. Het is verboden er gemene afsluitingen van meer dan 1,50 m hoogte op te richten. Brandstofreservoirs worden toegelaten zonder gebruik van metselwerk.

In de eerste 2 m van de zone van achteruitbouw vanaf de grens van het gewestdomein of van de eventuele rooilijn zijn beplantingen toegelaten tot maximum 1,50 m hoogte of 0,75 m hoogte ter hoogte van de wegaansluitingen.

In het overige deel van de zone van achteruitbouw mogen de beplantingen niet hoger zijn dan bepaald in de gemeentelijke verordeningen.

(...)

6. - Er mogen geen inritten voor voertuigen worden aangelegd tegenover bestaande bomen van de weg. De locatie van de toegangen, ramen en deuropeningen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (incl. straatmeubilair, verhoogde inrichtingen, bushaltes, grachten, openbare verlichting, kasten nutsmaatschappijen, . )

(...)

14 - Tengevolge van de voorgestelde rooilijn kan het voorkomen dat een perceel grond, af te nemen van het eigendom van de vergunninghouder, bij de openbare weg gevoegd wordt of omgekeerd, dat behoort tot de openbare weg en bij het eigendom van de vergunninghouder gevoegd dient te worden. Deze transactie wordt pas behandeld bij de verwezenlijking van de voorgestelde rooilijn.

Tot op dat ogenblik wordt het onderhoud en de aanleg van de volledige in punt 4.- bedoelde strook door de particulier uitgevoerd.

Het eigendom mag zolang worden afgesloten op de grens van het openbaar domein, maar uitsluitend door middel van een voorlopige afsluiting.

(...)

17- De vergunninghouder mag de werkzaamheden maar aanvangen nadat hij van de districtschef van Wegen en Verkeer de daartoe nodige aanwijzingen heeft ontvangen.

18 - Dit adviesformulier beperkt zich tot de voorschriften betreffende de rooilijn, de bouwvrije zone en de zone van achteruitbouw. Het ontheft de belanghebbende niet zich te richten naar de wetten en voorschriften, zowel algemene als plaatselijke, Inzonderheid naar de bepalingen van de wet inzake de Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

...

Het college van burgemeester en schepenen bestempelde het advies, in navolging van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar als onduidelijk, al betrof dit voornamelijk het aspect "zone voor achteruitbouw":

"...

**In antwoord op dit advies** kunnen volgende zaken aangehaald worden:

a) De maataanduiding op het inplantingsplan beschrijft de afstand tot de as van de gewestweg volgens de huidige aanleg (niet de historisch bepaalde as).

Er is een sterk vermoeden (het advies van AWW stelt dit zelfs) dat de afstand tot de volgens KB bepaalde weg-as op de wettelijke 15 meter ligt.

Dit stemt overeen met de huidige context: de rooilijn aan de overkant van de straat komt vermoedelijk overeen met die op het rooilijnplan. Dan is er 20 meter gewestweg en 5 meter voortuinstrook (die thans wordt ingenomen als openbare weg). Het is onduidelijk waar dus de betreffende rooilijn ligt, echter is dit cruciaal voor het bepalen van de achteruitbouwzone en dus de bouwlijn.

b) Er wordt aangehaald dat de locatie van de toegangen steeds ondergeschikt is aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten) en dat de toegang steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien dient te worden met een max breedte van 4.50 m.



*Aan dit laatste aspect wordt ontegensprekelijk voldaan door de garages op de uiterste rand van het perceel, op een maximale afstand van het kruispunt te voorzien.*

*c) Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wordt vooropgesteld de "zone van achteruitbouw" vrij te houden. Tevens wordt opgelegd in de bijzonder voorwaarden een afschuining te voorzien van 8 op 8 meter, over de volledige hoogte van het gebouw.*

*Zoals reeds aangehaald in punt a) hoger in deze tekst is het onduidelijk waar deze zone van achteruitbouw zich zou moeten bevinden. Aan de zijde van de aanvraag (de zuidzijde van de Boterlaarbaan) sluit de aanwezige bebouwing (aan weerszijde van de aansluiting met de Sterckxhoflei) rechtstreeks aan op de zone van voet- en fietspad. Gelet op de huidige context en de positie van de bebouwing langs de Boterlaarbaan, kan er van uit gegaan worden dat de "zone van achteruitbouw" thans wordt ingenomen als openbare weg.*

*Verder wordt er geformuleerd dat door het innemen van de volledige zone de wegbeheerder op termijn belet wordt om deze zone in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.*

*Uit het advies kunnen hierover verder geen concrete gegevens afgeleid worden, noch naar de planning hiervoor, noch naar een timing.*

*Rekening houdend met voorgaande aspecten kan worden geconcludeerd dat beide partijen — aanvrager en AWW — opnieuw in overleg moeten treden, en er bijkomend duidelijkheid moet gecreëerd worden omtrent de rooilijn, en het al dan niet bindend karakter van bepaalde voorwaarden*

*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 gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar.*

*...*

Het ongunstige advies werd nadien wel nog uitdrukkelijk bijgetreden door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar:

*" ...*

***De aanvraag is niet in overeenstemming met de direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening / de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.***

*Er werd een ongunstig advies afgeleverd door AWW. De verkeersveiligheid kan hier namelijk enkel gegarandeerd worden door de zichtbaarheid te vrijwaren en de zone van achteruitbouw bouwvrij te houden.*

*Deze inname legt direct een beslag op de zichtbaarheid op het kruispunt, de voetgangers en fietsers. Bovendien belet het de wegbeheerder om deze zone op termijn in te nemen en in te richten ten behoeve van de doorstroming (draaibeweging) en de verkeersveiligheid.*

*In dit advies wordt tevens vermeld dat er na een eerste overleg, geen reactie meer is geweest: "Ik betreur dan ook ten zeerste dat ik sinds 17/2/2017 niets meer heb vernomen in dit dossier en nu een bouwdoossier dien te adviseren waarin geen rekening wordt gehouden met het voorafgaande overleg eerder dit jaar. "*

*Conform artikel 4.3.4. VCRO kan de vergunning worden geweigerd of moeten er voorwaarden opgelegd worden in de vergunning indien uit het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap. (...)*

*In casu is de vergunningsaanvraag onwenselijk omwille van volgende doelstellingen en zorgplichten:*

a) Onwenselijkheid omwille van doelstellingen en zorgplichten

De vergunningsaanvraag heeft betrekking op een perceel dat getroffen wordt door een achteruitbouwstrook van 5m vanaf de rooilijn. Het is van groot belang om deze bouwlijn te blijven hanteren voor de doelstellingen en zorgplichten van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Diepte van de zone van achteruitbouw: 5.00 m, met uitzondering van de hoek waar een afschuining van 8 op 8 meter dient toegepast te worden over de volledige hoogte van het gebouw. De hoekafschuining moet wel afgesloten worden op de rooilijn.

De erker/uitbouw op de verdiepingen, komt binnen deze achteruitbouwstrook van 5m. AWV stelt dat dit slechts mogelijk is, indien een afschuining van 8/8m toegepast wordt, wat hier niet het geval is.

b) Onwenselijkheid omwille van het veilig en vlot verkeer

De aangevraagde handelingen moeten getoetst worden aan de verkeersveiligheid. Zo moeten ook toegangen op zodanige wijze ingepland worden dat de verkeersveiligheid gegarandeerd wordt. Derhalve moeten toegangen voldoen aan de voorwaarden om mogelijke conflictpunten met de weggebruiker te verminderen overeenkomstig de Dienstorder MOW/AWV/2012/16 d.d. 16 oktober 2012.

Deze voorwaarden bepalen het volgende:

1. De locatie van de toegangen is steeds ondergeschikt aan de bestaande weginfrastructuur (sturingskasten).
2. De toegang dient steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien te worden met een max breedte van 4.50 m.

Het is de bevoegdheid van het Agentschap om te allen tijde het veilig en vlot verkeer te waarborgen. De verkeersveiligheid is dus een doelstelling en zorgplicht van het beleidsveld van het Agentschap die met zorgvuldigheid nagestreefd moeten worden.

De parkeerplaatsen mogen enkel gerealiseerd worden indien de nutskasten verplaatst worden. Enkel op die manier is de veiligheid voor de fietsers gegarandeerd.

Deze laatste voorwaarde wordt herhaald in het advies van de verkeerspolitie. Voor deze laatste voorwaarde echter is de aanvrager afhankelijk van het akkoord van derden (de nutsmaatschappijen), dus kan dit niet als voorwaarde worden opgelegd in de vergunningen. Er moet een voorafgaand akkoord worden toegevoegd aan de vergunning.

Tot op heden is er geen akkoord.

(...)

**9. GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING:**

(...)

**De mobiliteitsimpact is onaanvaardbaar, de veiligheid kan niet worden gegarandeerd.**

Het gebouw wordt voorzien op de hoek van een zeer druk kruispunt. De verkeersveiligheid is hier dus van groot belang. Uit het advies van AWV kan worden afgeleid dat de verkeersveiligheid doormiddel van voorliggende aanvraag niet kan worden gegarandeerd. Er wordt een zeer groot nieuw volume ingepland, dat volgens AWV te groot is om de nodige zichtbaarheid te kunnen behouden. Bovendien worden er slechts 2 parkeerplaatsen voorzien, waarbij er 8 zouden worden afgewenteld op het openbaar domein. Er zijn reeds weinig parkeermogelijkheden in de buurt.

...

5.

Wanneer door het vergunningverlenend bestuursorgaan andersluidend wordt geoordeeld dan de doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen geldt in principe dat het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing op dat punt des te zorgvuldiger dient te motiveren. In het licht van de op haar opgelegde motiveringsplicht is de verwerende partij er niet

toe gehouden op elk argument te antwoorden. Als orgaan van actief bestuur volstaat het dan dat de verwerende partij op een duidelijke manier de redenen vermeldt die geleid hebben tot het nemen van haar beslissing.

Om te voldoen aan haar motiveringsplicht moet de genomen vergunningsbeslissing gedragen worden door motieven die in feite juist en in rechte pertinent zijn. Deze motieven moeten tevens duidelijk vermeld worden in de bestreden beslissing zelf en moeten op een duidelijke en afdoende wijze weergeven waarom de verwerende partij tot die beslissing is gekomen.

6.

De verwerende partij motiveert in de bestreden beslissing:

“ ...

***De aanvraag is in overeenstemming met de direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening / de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening.***

*Er werd een ongunstig advies afgeleverd door AWV, dat niet wordt bijgetreden.*

*Vooreerst stelt het agentschap wegen en verkeer dat het perceel wordt getroffen door een achteruitbouwstrook van 5m vanaf de rooilijn. In dit advies wordt tevens gesteld dat in toepassing van het KB van 5 december 1929 de rooilijn gelegen is op 10m uit de as van de weg. Het is vanaf deze rooilijn dat er een achteruitbouwstrook in acht genomen moet worden van 5m diep.*

*Er werd bij het agentschap wegen en verkeer kopie opgevraagd van het plan waarop het zich had gebaseerd bij de opmaak van het advies door de aanvragers. Wanneer dit plan wordt gelezen zal moeten worden vastgesteld dat de rooilijn zich inderdaad op 10m uit de as van de weg bevindt. Er wordt op het plan tevens een strook van 5m achter deze rooilijn ingetekend bij wijze van achteruitbouwstrook. Uit het plan blijkt echter zeer duidelijk dat de bouwlijn vervolgens samenvalt met de voorgevellijn van de gebouwen die zich bevinden aan de Boterlaarbaan 82 tot 102.*

*Er wordt vastgesteld dat de voorgevel van het gebouw van de aanvraag eveneens op dezelfde lijn ligt als de voorgevels van de gebouwen aan de Boterlaarbaan 82 tot 108.*

*Hieruit moet dan ook besloten worden dat in tegenstelling tot wat het agentschap wegen en verkeer voorhoudt, het perceel niet getroffen wordt door een achteruitbouwstrook.*

*Vervolgens stelt het agentschap wegen en verkeer dat de aanvraag onwenselijk is omwille van het veilig en vlot verkeer. Het agentschap stelt dat de locatie van de toegangen steeds ondergeschikt dienen te zijn aan de bestaande weginfrastructuur en dat de toegang steeds op een zo ruim mogelijke afstand van het kruispunt voorzien moet worden.*

*In dit opzicht voldoet de aanvraag, door de toerit op het uiterste punt van het perceel te voorzien. Hier wordt voorzien in 2 parkeerplaatsen, hetgeen met zich meebrengt dat het aantal in- en uitrijbewegingen uitermate beperkt is. Daarnaast moet worden opgemerkt dat het aanwezige voetpad breed genoeg is, hetgeen tot gevolg zou heeft dat bij het buitenrijden van de parkeergarage, vooraleer de auto het fietspad zal oprijden, de bestuurder een voldoende duidelijk zicht heeft op het aankomende fietsverkeer dat ter plaatse bovendien ook maar enkelrichtingsverkeer betreft.*

*Het agentschap merkt ook op dat er in een afschuining van 8m op 8m moet worden voorzien. Hier kan worden gesteld dat dergelijke afschuining, gelet op de afmetingen van het perceel kennelijk onredelijk is. Bovendien wordt! de verkeersveiligheid van het kruispunt gegarandeerd door de aanwezigheid van de verkeerslichten. (...)*

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

*(...)*

***De mobiliteitsimpact is aanvaardbaar, de veiligheid blijft gegarandeerd.***

*Voor wat betreft het vrijhouden van de achteruitbouwstrook moet worden geoordeeld dat het perceel van de aanvraag niet getroffen is door een achteruitbouwstrook.*

*Er wordt voorzien in een afschuining, die toelaat om van aan het verkeerslicht in de Sterckshoflei een goed overzicht te krijgen op de verkeerssituatie op het kruispunt en er zijn tevens verkeerslichten aanwezig. De afschuining die voorgesteld wordt door AWV is kennelijk onredelijk en zou leiden tot een onbebouwbaar perceel.*

*Het voetpad is ook breed genoeg om de beperkte parkeergarage te kunnen in- en uitrijden, mits behoudt van voldoende zicht op het aankomend verkeer.*

*...*

7.

Daargelaten de vraag of de verzoekende partij afdoende aantoont dat de motivering in de bestreden beslissing met betrekking tot de afschuining niet kan volstaan, meer bepaald dat de verkeersveiligheid ook gegarandeerd kan worden door de aangevraagde afschuining in combinatie met de verkeerslichten, is de Raad van oordeel dat voormelde motivering op het eerste gezicht niet kan volstaan ter weerlegging van de vaststelling van het Agentschap Wegen en Verkeer in haar ongunstig advies van 29 augustus 2017 dat de verkeersveiligheid onvoldoende gegarandeerd wordt gelet op de zichtbelemmering die gepaard gaat met de sturingskasten.

De motivering in de bestreden beslissing kan op het eerste gezicht dan ook in redelijkheid niet aangemerkt worden als afdoende en zorgvuldig.

Zo kan de verwijzing naar het beperkte aantal inrijbewegingen en uitrijbewegingen en de breedte van het voetpad in het licht van de zichtbaarheid van de fietsers in enkelrichtingsverkeer op het eerste gezicht niet overtuigen in het kader van de strekking van het advies dat enerzijds wees op het gevaar van zichtbelemmering ten aanzien van fietsers en anderzijds nog uitging van plannen waaruit de locatie van de sturingskasten niet duidelijk bleek (en waar de verzoekende partij in dat verband niet kan verweten worden er in haar advies verkeerdelijk vanuit te zijn gegaan dat deze zelfs tot voor de garage werden ingeplant). In haar verzoekschrift maakt de verzoekende partij aan de hand van foto's bovendien duidelijk dat de zichtbaarheid op fietsers daadwerkelijk gehinderd wordt. Ten overvloede merkt de Raad op dat uit de plannen en de beslissing van het college van burgemeester en schepenen blijkt dat auto's die zich in de voorziene parkeerplaats bevinden, deze de garage normaliter achterwaarts zullen verlaten. De conclusie dat de afwijking van het advies niet afdoende werd gemotiveerd, dringt zich aldus op het eerste gezicht op, nog daargelaten de vraag of de sturingskasten dienen verplaatst te worden en wie de kosten daarvoor moet dragen.

Voorgaande vaststelling inzake de verkeersveiligheid ten gevolge van de toegang tot de gewestweg vanuit de garage en de zichtbelemmering die gepaard gaat met de sturingskasten, volstaat om te besluiten dat de motivering in de bestreden beslissing op het eerste gezicht niet afdoende en zorgvuldig is ter weerlegging van het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, dat werd bijgetreden door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

8.

De middelen zijn in de aangegeven mate ernstig.

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

1. Het verzoek tot tussenkomst van mevrouw Soumia MEHDI is ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 29 maart 2018, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het “bouwen van een meergezinswoning van 7 appartementen” op een perceel gelegen te 2100 Deurne (Antwerpen), Boterlaarbaan ZN, met als kadastrale omschrijving afdeling 31, sectie B, nummer 203 H 8.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 22 januari 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO