

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 14 januari 2020 met nummer RvVb-A-1920-0444
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0588-A

Verzoekende partij de bv **BESA-AG**

vertegenwoordigd door advocaat Stijn VERBIST, met
woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Graaf van
Hoornestraat 51

Verwerende partij de deputatie van de provincieraad van **ANTWERPEN**

I. **BESTREDEN BESLISSING**

Verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 23 april 2018 de vernietiging van de beslissing van verwerende partij van 8 februari 2018.

Verwerende partij heeft het administratief beroep van verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 15 september 2017 niet ingewilligd.

Verwerende partij heeft aan verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het omvormen van een magazijn naar een gemeenschapsdienst en het uitbreiden van het bestaande volume met twee bouwlagen op het perceel gelegen te 2100 Antwerpen (Deurne), Coeveltstraat z.n., met als kadastrale omschrijving afdeling 29, sectie A, nummer 710H.

II. **VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

1.

Verwerende partij dient geen antwoordnota in maar wel het administratief dossier.

2.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 28 mei 2019.

Advocaat Joke DERWA *loco* advocaat Stijn VERBIST voert het woord voor verzoekende partij. Verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

3.

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

III. FEITEN

1.

Verzoekende partij dient op 16 mei 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het omvormen van een magazijn naar een gemeenschapsdienst en het uitbreiden van het bestaande volume met twee bouwlagen voor twee appartementen.

De aanvraag kent een historiek. Eerdere gelijkaardige vergunningsaanvragen werden telkens geweigerd, onder meer bij beslissing van verwerende partij van 10 september 2015.

2.

Het perceel ligt volgens het gewestplan 'Antwerpen', vastgesteld bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979, in woongebied. Het ligt ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen', goedgekeurd op 19 juni 2009, waarin geen specifieke stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.

Het perceel ligt ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg nummer 'Deurne-Dorp' goedgekeurd bij ministerieel besluit op 26 juni 2007, in een *"zone voor aaneengesloten bebouwing"*, *"type G: woningen voor historisch waardevolle context"* (artikel 5.7).

Het perceel ligt tenslotte ook binnen de perimeter van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening van de stad Antwerpen 'Bouwcode', vastgesteld door de gemeenteraad op 28 april 2014 en goedgekeurd door verwerende partij op 9 oktober 2014 (hierna: Bouwcode).

3.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 27 juni 2017 tot en met 27 juli 2017, worden vier bezwaarschriften en één petitie ingediend.

De dienst Samen Leven van de stad Antwerpen adviseert op 26 juni 2017 gunstig.

De dienst Mobiliteit van de stad Antwerpen adviseert op 17 juli 2017 ongunstig.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 5 september 2017 ongunstig:

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 15 september 2017 een stedenbouwkundige vergunning, waarbij het zich aansluit bij het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar:

4.

Tegen deze beslissing tekent verzoekende partij op 27 oktober 2017 administratief beroep aan bij verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 13 december 2017 om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

Na de hoorzitting van 19 december 2017 wordt de behandeling van het beroep verdaagd om de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar toe te laten een aanvullend verslag op te stellen in het licht van de aanvullende plannen die door tussenkomende partij zullen worden neergelegd.

Na de hoorzitting van 19 december 2017 verklaart verwerende partij het beroep op 8 februari 2018 ongegrond en weigert zij de stedenbouwkundige vergunning. Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN - ENIG MIDDEL

Standpunt van de partijen

Verzoekende partij betwist de weigeringsmotieven in de bestreden beslissing. In een eerste onderdeel betwist zij dat de aanvraag strijdig is met de Bouwcode omwille van het overschrijden van de ruimtelijke draagkracht, het niet voorzien in een 'levendige plint' en het niet beschikken over een gescheiden riolering. In een tweede onderdeel betwist zij dat de aanvraag strijdig is met de goede ruimtelijke ordening omwille van de ontstentenis van informatie over de mobiliteitsimpact in het aanvraagdossier, het voorzien in een 'onevenwichtig gevelbeeld' en het veroorzaken van bovenmaatse hinder door de twee extra bouwlagen voor de aanpalende percelen.

Specifiek wat betreft het aandachtspunt inzake de mobiliteitsimpact betwist zij onder het eerste onderdeel de overweging dat de aanvraag niet in overeenstemming is met artikel 6, §3 Bouwcode omdat *“de concentratie van 1 bepaalde functie, zijnde gemeenschapsruimte voor 99 personen, zorgt voor overlast doordat ze een parkeerdruk en mobiliteitsgeneratie veroorzaakt”*. Zij stelt dat daaruit niet blijkt waarom de aanvraag niet voldoet aan dit artikel, temeer de verwevenheid aan functies volgens de toelichting bij dit artikel wordt aanzien als een essentieel kenmerk van een binnenstedelijk gebied, terwijl de aanvraag zowel voorziet in een ruimte voor gemeenschapsfunctie als in een ruimte voor woonfunctie. Zij meent dat daaruit evenmin blijkt waarom het gebruik van de gemeenschapsruimte zou zorgen voor overdreven mobiliteits- en verkeershinder, temeer *“het binnen een stedelijke context normaal is dat gemeenschapsruimten worden voorzien die worden gebruikt door grotere aantallen mensen”* en dat *“om deze reden artikel 6, §3 Bouwcode mede een verwevenheid van functies vooropstelt”*. Zij stelt dat de bestreden beslissing ten onrechte geen rekening houdt met de vaststelling *“dat de gemeenschapsruimte doorgaans slechts eenmaal per week zal worden gebruikt door een grotere groep mensen, zodat niet wordt gemotiveerd dat dit beperkte gebruikt ook zal zorgen voor overdreven hinder”*. Zij verwijst voor het overige naar het tweede onderdeel, *“waarin omstandig wordt aangetoond dat het aangevraagde geen overdreven (mobiliteits)hinder met zich zal brengen”*.

Onder het tweede onderdeel betwist zij in dit kader de overweging dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening omdat *“het aanvraagdossier geen informatie bevat omtrent de mobiliteitsimpact”*. Zij stelt *“dat in het administratief beroep duidelijk was aangetoond dat er voor 'religieuze gebouwen' geen parkeernormen worden opgelegd in de Bouwcode”*, aangezien deze *“parkeernormen enkel gelden voor gebouwen met een voorgevelbreedte van meer dan 8m volgens artikel 30, § 1, 1° van de Bouwcode”*, terwijl *“artikel 12, §3, 1° van de Bouwcode overigens bepaalt dat een toegangspoort voor een parking slechts mag worden voorzien in gevels die minimaal 8m breed zijn”*, zodat er *“volgens de Bouwcode op het terrein aldus niet eens een parking mag worden ingericht”*. Zij stelt voorts *“dat bij religieuze gebouwen doorgaans geen specifieke parkings worden voorzien”*, aangezien *“deze functies zich immers doorgaans in het centrum bevinden en dus vlot bereikbaar zijn te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer”*, zoals blijkt uit het feit *“dat bij de kerk aan de overzijde van de straat ook geen specifieke parking is voorzien”*. Zij benadrukt daarbij *“dat de geplande gemeenschapsruimte bovendien ten dienste zal staan voor de lokaal gevestigde Albanese gemeenschap, hetgeen een*

lokaal publiek betreft dat weinig tot geen gebruik zal maken van de wagen om naar de diensten te komen". Zij stelt "dat in het administratief beroepschrift ook nog werd verwezen naar de bepalingen van het BPA 'Deurne Dorp', die specifiek betrekking hebben op de percelen in kwestie en dus voorrang hebben op de algemene voorschriften van de Bouwcode", waarbij "volgens artikel 5.7.9 van het BPA het niet eens is toegestaan om op de gelijkvloerse verdieping parkeerplaatsen te voorzien". Zij wijst op de vaststelling "dat het aangevraagde voorziet in een ruime fietsenberging met de mogelijkheid tot het stallen van 13 fietsen", conform de Bouwcode. Gelet op deze vaststellingen meent zij "dat door de aanvrager aldus wel afdoende elementen waren aangereikt aan de verwerende partij om de zogenaamde mobiliteitsimpact te beoordelen", zodat "niet kan worden ingezien waarom de gegevens in het aanvraagdossier en in het administratief beroep niet konden volstaan". In de rand hiervan wijst zij tevens op haar "aanvullende replieknota op het verslag van de PSA", waarin onder meer "nog bijkomend werd verwezen naar het advies van de stedelijke dienst 'Samen Leven' inzake onder meer de bezoekersaantallen. Zij herhaalt "dat in de praktijk de gebruikers van de gemeenschapsruimten vooral buurtbewoners uitmaken, die gebruikmaken van de fiets of het openbaar vervoer", zodat "in de aanvraag daarom een ruime fietsenberging is voorzien met 13 fietsenstalplaatsen", terwijl "Deurne Dorp ook uitstekend bereikbaar is met het openbaar vervoer" en er "in de buurt rondom de kerk en naast de begraafplaats bovendien voldoende parkeergelegenheid is". Zij stelt dat er mede gezien "de uitvoerige toelichtingen in de replieknota nog minder kan worden begrepen waarom in de bestreden beslissing wordt voorgehouden dat de aanvrager zagezegd 'geen informatie' zou hebben bijgebracht betreffende de mobiliteitsimpact", en meent "dat de aangeleverde informatie integendeel compleet wordt genegeerd".

Beoordeling door de Raad

1.

Een vergunning wordt in beginsel geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met hetzij stedenbouwkundige voorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken, hetzij een goede ruimtelijke ordening (artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO). Een stedenbouwkundig voorschrift is onder meer een reglementaire bepaling, opgenomen in een plan van aanleg of een stedenbouwkundige verordening (artikel 1.1.2, 13°, b en c VCRO). Verwerende partij moet dus op concrete wijze, en met inachtneming van de adviezen en de argumentatie tijdens de administratieve beroepsprocedure, onderzoeken of de aanvraag beantwoordt aan de stedenbouwkundige voorschriften van het geldende BPA en van de Bouwcode, evenals aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Zij dient daarbij de noodzakelijke of relevante aandachtspunten en criteria bij haar beoordeling te betrekken, voor zover deze niet reeds zijn behandeld en geregeld in het BPA, en moet in de eerste plaats rekening houden met de relevante in de omgeving bestaande toestand (artikel 4.3.1, §2 VCRO). Gelet op het voorwerp en de ligging van de aanvraag vormt onder meer de mobiliteitsimpact een voor de aanvraag te onderzoeken noodzakelijk of relevant aandachtspunt.

De Raad kan zijn beoordeling daarover niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid, en kan bij zijn wettigheidstoezicht enkel nagaan of deze overheid haar appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend. Dit betekent dat hij onderzoekt of ze is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, deze correct heeft beoordeeld en op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen. Er is slechts sprake van een kennelijk onredelijke beslissing indien de beslissing dermate afwijkt van het normaal te verwachten beslissingspatroon, dat het ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, tot dezelfde besluitvorming komt. Verwerende partij dient in de beslissing duidelijk de redenen op te geven die verband houden met de toets van de aanvraag aan de stedenbouwkundige voorschriften en waarop zij haar beslissing steunt om te voldoen aan de formele motiveringsplicht,

zodat een belanghebbende met kennis van zaken tegen de beslissing kan opkomen, waarbij de opgegeven motieven afdoende moeten zijn.

2.

De aanvraag wordt in de bestreden beslissing onder meer geweigerd omwille van haar mobiliteitsimpact, waardoor ze zowel onverenigbaar wordt geacht met artikel 6, §3 Bouwcode als met de goede ruimtelijke ordening, op basis van volgende overwegingen:

“De aanvraag is niet in overeenstemming met de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op volgende punten:

Art. 6, §3 - Harmonie en draagkracht bepaalt dat: De aard en grootte van de functie, de typologie en schaal van een project worden afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving en dit voor alle delen van de constructie.

De concentratie van 1 bepaalde functie, zijnde gemeenschapsruimte voor 99 personen, zorgt in voorliggend geval voor overlast doordat ze een parkeerdruk en mobiliteitsgeneratie veroorzaakt. ...

De verdere aftoetsing aan de voorschriften van de bouwcode, in combinatie met de BPA-voorschriften en de principes van goede ruimtelijke ordening, maakt duidelijk dat het voorziene programma (gemeenschapsruimte + 2 woongelegenheden) de draagkracht van het perceel overschrijdt aangezien het cumulatief voldoen aan alle voorschriften en regelgeving niet mogelijk is op de voorziene locatie.

...

De aanvraag is niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening

...

Het aanvraagdossier bevat geen informatie omtrent de mobiliteitsimpact

De gemeentelijke stedenbouwkundige verordening legt geen normen op voor wat betreft gebedsruimtes en voor woningen als de gevelbreedte kleiner is dan 8m, hetgeen in voorliggend dossier het geval is. De gebedsruimte voorziet een maximale bezettingsraad van 99 personen.

In vergelijking met voorgaande aanvraag werd het programma uitgebreid met één wooneenheid. Het aanvraagdossier bevat echter geen informatie met betrekking tot de verwachte mobiliteitsimpact. In het beroepsschrift wordt enkel melding gemaakt van het feit dat het perceel niet toelaat om parkeerplaatsen te voorzien en dat de bezoekers zich allen per fiets of te voet verplaatsen.

...”

Verzoekende partij toont niet aan dat deze beoordeling van de mobiliteitsimpact foutief is dan wel kennelijk onredelijk. Zij toont evenmin aan dat de bestreden beslissing ter zake niet afdoende is gemotiveerd, noch dat verwerende partij daarbij geen rekening hield met de elementen die in dit kader werden aangebracht in het aanvraagdossier en tijdens de administratieve beroepsprocedure.

3.

Het wordt niet betwist dat de aanvraag de functiewijziging beoogt van een bestaand magazijn naar een gebedsruimte voor “maximaal 99 personen” en de uitbreiding van het gebouw met twee woongelegenheden, waarbij er op eigen terrein dertien fietsstalplaatsen en geen parkeerplaatsen worden voorzien. Gelet op dit voorwerp en de ligging van de aanvraag bestaat er evenmin betwisting over het feit dat de mobiliteitsimpact, en in het bijzonder de parkeerdruk en de mobiliteitsgeneratie, zorgvuldig dient te worden onderzocht, temeer gelet op de bezwaren daarover

tijdens het openbaar onderzoek en de overwegingen ter zake in de weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg. Verzoekende partij betwist in essentie dat de gebedsruimte parkeerplaatsen op eigen terrein vereist en een aanzienlijke 'bijkomende' mobiliteit zal genereren. Zij wijst daarvoor op het beperkte gebruik van deze ruimte door een grote groep mensen; op de vaststelling dat de ruimte in beginsel wordt gebruikt door een lokaal publiek; en op de vaststelling dat de ruimte vlot bereikbaar is te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer en er in de buurt voldoende parkeergelegenheid is.

Verzoekende partij maakt hiermee redelijkerwijze niet aannemelijk dat verwerende partij in het licht van de voorliggende gegevens ten onrechte uitgaat van het standpunt dat de draagkracht van het perceel wordt overschreden, doordat daarop een nieuwe gebedsruimte voor maximaal 99 personen en twee appartementen met respectievelijk 3 en 2 slaapkamers worden voorzien zonder parkeerplaatsen op eigen terrein. De vaststelling dat de Bouwcode ter zake geen normen oplegt omwille van de religieuze functie van het gebouw en haar beperkte voorgevelbreedte, waardoor er zelfs geen toegangspoort voor een parking kan worden voorzien, en dat het BPA verbiedt om parkeerplaatsen te voorzien op de gelijkvloerse verdieping, doet daaraan op zich geen afbreuk. Verwerende partij oordeelt overigens dat *"het voorziene programma de draagkracht van het perceel overschrijdt aangezien het cumulatief voldoen aan alle voorschriften en regelgeving niet mogelijk is op de voorziene locatie"*. Zij toont evenmin aan dat uit de voorliggende stukken afdoende blijkt dat de aanvraag geen parkeerdruk en mobiliteitsgeneratie zal veroorzaken, en dat verwerende partij ten onrechte overweegt dat het aanvraagdossier geen informatie bevat met betrekking tot de verwachte mobiliteitsimpact, behoudens de melding in het beroepschrift dat er op het perceel geen eigen parkeerplaatsen kunnen worden voorzien en dat de bezoekers zich allen per fiets of te voet verplaatsen. Verwerende partij verwijst in de bestreden beslissing, in navolging van het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, expliciet naar de (ontstentenis van) informatie in het aanvraagdossier en in het beroepschrift over de mobiliteitsimpact van de aanvraag, waaruit blijkt dat zij deze stukken bij haar beoordeling betrok. Verzoekende partij geeft in haar verzoekschrift niet aan welke 'pertinente' informatie zij daarover tijdens de administratieve vergunningsprocedure en in het bijzonder bij haar aanvraag aanbracht, op basis waarvan de werkelijke parkeerbehoefte kan worden bepaald. Ook de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar oordeelde in haar aanvullend verslag na de hoorzitting dat *"de aangepaste plannen zeer beperkte wijzigingen omvatten, die onvoldoende tegemoetkomen aan de weigeringsmotieven van het origineel verslag"*, waarbij *"er ook geen informatie omtrent de mobiliteitsimpact werd bezorgd"*.

Verzoekende partij maakt ten onrechte abstractie van de pertinente overwegingen in het ongunstig advies van de dienst mobiliteit van de stad Antwerpen, waarnaar zowel in de weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg als in de bestreden beslissing wordt verwezen, en waarin het volgende wordt overwogen:

" ...

Parkeerbehoefte

Gebedsruimte: Volgens de kencijfers van de CROW bedraagt de parkeerbehoefte voor een religiegebouw 0,15 parkeerplaatsen per zitplaats. De parkeerbehoefte voor de gebedsruimte bedraagt dus: $99 \times 0,15 = 15$ parkeerplaatsen.

Woningen: Het betreft een woonproject met minder dan 5 wooneenheden. De parkeerbehoefte bedraagt dus 1 parkeerplaats per woning = 2 parkeerplaatsen.

De totale parkeerbehoefte van de aanvraag betreft 17 parkeerplaatsen.

Bijstelling mobiliteit: Er is geen gemotiveerd verzoek ingediend waarop de bestaande parkeerbehoefte kan bepaald worden. Er kan dus niet afgeweken worden van de berekende parkeerbehoefte van de bouwcode.

Werkelijke parkeerbehoefte: De werkelijke parkeerbehoefte is 17 parkeerplaatsen.

Nuttige parkeerplaatsen: Het aantal nuttige parkeerplaatsen is 0.

...

Fietsvoorzieningen:

Woningen: ... Voor de 2 appartementen komt dit neer op 7 fietsstalplaatsen.

Gebedsruimte: Voor gebedsruimtes werd geen parkeernorm voor fietsen vastgelegd in de bouwcode. Het is wenselijk om - apart van de fietsenberging voor bewoners - een fietsenstalling voor 5 à 10 fietsen te voorzien voor bezoekers van de gebedsruimte.

Er is een overdekte fietsenberging voorzien voor 13 fietsen. In eerste instantie kan dit volstaan maar er moet wel mogelijkheid zijn om dit aantal uit te breiden indien nodig.

...

Conclusie: De werkelijke parkeerbehoefte is 17. De dienst mobiliteit geeft ongunstig advies omdat de parkeerbehoefte (gedeeltelijk) op eigen terrein moet opgevangen worden.

...”

Zij maakt tevens abstractie van de pertinente overwegingen in de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg, waarin naast de verwijzing naar het ongunstig advies van de dienst mobiliteit ook het volgende wordt overwogen:

“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).

...”

Hoewel zij betwist dat de aanvraag parkeerplaatsen op eigen terrein vereist, op basis van de bewering dat de capaciteit van de gebedsruimte, die in functie staat van een lokaal publiek, zelden ten volle zal worden benut en deze ruimte ook vlot bereikbaar is zonder auto en er in de omgeving voldoende parkeergelegenheid is, maakt zij niet aannemelijk dat het ontbreken van eigen parkeerplaatsen redelijkerwijze geen ruimtelijk weigeringsmotief vormt ingevolge de specifieke kenmerken van het bouwperceel. Indien deze kenmerken niet toelaten om parkeerplaats op eigen terrein te voorzien, dient de aanvraag hieraan desgevallend te worden aangepast.

Verzoekende partij toont ook niet aan dat het oordeel in de bestreden beslissing dat de aanvraag onverenigbaar is met artikel 6, §3 Bouwcode foutief is dan wel kennelijk onredelijk. Dit artikel bepaalt dat “de aard en grootte van de functie, de typologie en schaal van een project worden afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving en dit voor alle delen van de constructie”, waarbij in de toelichting het volgende wordt overwogen:

“Verwevenheid van functies is een essentieel kenmerk van een binnenstedelijk gebied. Maar een te grote mix van verschillende functies of een te grote concentratie van één bepaalde functie kan tevens voor conflicten en overlast zorgen. Voorbeelden van overlast hierbij zijn geluidsproductie, parkeerdruk, mobiliteitsgeneratie, laden en lossen, dag- of nachtactiviteiten. Ook is er een verschil tussen typologieën die niet via de functiebeperkingen kunnen opgevangen worden. De impact van een groot appartementsgebouw is bijvoorbeeld heel anders dan dat van een rijhuis voor één gezin. De typologie en schaal kunnen overlast genereren door middel van concentraties.

Daarom wordt de draagkracht van de omgeving getoetst bij elk voorstel van functie, typologie en schaal.”

Hoewel zij benadrukt dat de aanvraag conform deze toelichting voorziet in een verwevenheid aan functies, gaat zij voorbij aan de vaststelling dat daarin ook expliciet wordt vermeld dat de concentratie van één functie overlast in de vorm van parkeerdruk en mobiliteitsgeneratie kan

veroorzaken, zoals in de bestreden beslissing wordt gesteld. De overweging dat de gemeenschapsruimte voor 99 personen in voorliggend geval voor overlast zorgt doordat ze een parkeerdruk en mobiliteitsgeneratie veroorzaakt volstaat in de gegeven omstandigheden redelijkerwijze als weigeringsmotief, temeer verzoekende partij het tegendeel niet aannemelijk maakt in haar aanvraag dan wel tijdens de administratieve vergunningsprocedure. Haar argument dat deze ruimte in beginsel *“slechts eenmaal per week zal worden gebruikt door een grotere groep mensen”* doet op zich geen afbreuk aan het feit dat er ‘alleszins op dat ogenblik’ overlast zal zijn ingevolge de mobiliteitsimpact. De loutere bewering dat de ruimte vlot bereikbaar is te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer, en dat er in de buurt voldoende parkeergelegenheid is, doet evenmin afbreuk aan de vrees voor overlast ten gevolge van een mogelijke bezetting van de gebedsruimte door 99 personen. Er worden slechts 13 fietsstalplaatsen voorzien, die tevens dienst doen voor de bewoners van de twee appartementen, zoals er in realiteit slechts enkele fietsstalplaatsen beschikbaar zijn in functie van de gebedsruimte. De gebeurlijke vaststelling dat er in de buurt meerdere parkeerplaatsen beschikbaar zijn doet niets af aan het feit dat niet blijkt dat daarmee ook een ‘bijkomende’ parkeerdruk ingevolge een ruimte voor 99 personen kan worden opgevangen.

Verzoekende partij verwijst in dit kader tevergeefs naar het gunstig advies van de dienst Samen Leven van de stad Antwerpen, waarin het volgende wordt overwogen:

“...
Het aantal bezoekers in de huidige locatie op het Groeningerplein 7, telt dagelijks 9 à 12 personen en dit zowel in de week als in het weekend. Op piekmoment en dit vooral vrijdags rond de middag zijn er een 40tal bezoekers die de gebedsdienst bijwonen. We zien weinig evolutie gedurende de laatste 5 jaar. Daarnaast is dit adres ook de vertrekbasis voor de jongeren die een voetbalploeg zijn opgestart ...
De bouwaanvraag betreft het voorzien van een gebedshuis voor dezelfde geloofsgemeenschap, waarbij er verschillende activiteiten kunnen doorgaan, naast een gebedshuis.
De geloofsgemeenschap moet jaarlijks op 01/01 het aantal bezoekers bezorgen aan de dienst levensbeschouwingen. ...
De nieuwe aanvraag waarbij de combinatie wooneenheden en gemeenschapsvoorziening voorziet dat er geen bijkomend aantal bezoekers aangetrokken wordt en dat de voorzieningen voor de eigen gemeenschap beperkt blijft.
...”

Vooreerst wordt daarin gesteund op bezoekersaantallen van een andere locatie, terwijl niet blijkt dat de kenmerken hiervan en van de omgeving van beide locaties vergelijkbaar zijn, zodat dit advies reeds om die reden geen doorslaggevende invloed heeft op de beoordeling van de mobiliteitsimpact. Bovendien bedragen deze bezoekersaantallen volgens dit advies gedurende de laatste vijf jaar klaarblijkelijk hoogstens veertig personen op piekmomenten, ofwel minder dan de helft van het aangevraagde aantal. In zoverre er in het advies wordt gesteld dat de aanvraag *“voorziet dat er geen bijkomend aantal bezoekers aangetrokken wordt”*, blijkt niet waarom er dan een gebedsruimte wordt voorzien voor maximaal 99 personen, waarvan de capaciteit klaarblijkelijk nooit volledig zal worden benut. Gelet op dit hoge aantal kan redelijkerwijze evenmin zonder meer worden aangenomen dat de ruimte vooral zal worden gebruikt door een lokaal publiek. Ook in die optiek toont verzoekende partij niet aan dat verwerende partij redelijkerwijze niet kan oordelen dat het aanvraagdossier geen informatie bevat met betrekking tot de verwachte mobiliteitsimpact.

4.

Het weigeringsmotief op basis van de ongunstige beoordeling van de mobiliteitsimpact betreft een determinerend weigeringsmotief, dat op zichzelf volstaat om de bestreden beslissing te dragen. Gezien verzoekende partij niet aantoont dat dit motief onjuist of kennelijk onredelijk is, vormt haar kritiek op de overige weigeringsmotieven in de bestreden beslissing, in het bijzonder wat betreft de

strijdigheid van de aanvraag met de Bouwcode en met de goede ruimtelijke ordening, kritiek op overtollige motieven. Deze middelonderdelen moeten dan ook niet worden onderzocht, gezien ze niet kunnen leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing, die nog steeds wordt gedragen door het determinerend weigeringsmotief inzake de mobiliteitsimpact. In die optiek heeft verzoekende partij geen belang bij deze onderdelen, gezien verwerende partij de aanvraag, in de hypothese dat de Raad ze ontvankelijk en gegrond zou verklaren, nog steeds zal weigeren.

Het middel wordt verworpen.

VI. KOSTEN

De kosten van het geding, die het rolrecht en de rechtsplegingsvergoeding omvatten, worden ten laste gelegd van verzoekende partij. Zij wordt ingevolge het verwerpen van haar verzoek tot vernietiging beschouwd als de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld (artikel 33 DBRC-decreet). Derhalve dient zij de door haar betaalde rolrechten zelf te dragen, en wordt haar vordering tot betaling van een rechtsplegingsvergoeding verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot vernietiging wordt verworpen.
2. De kosten van het beroep, begroot op 200 euro rolrecht, worden ten laste gelegd van de verzoekende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 14 januari 2020 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE