

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 12 februari 2019 met nummer RvVb-A-1819-0610
in de zaak met rolnummer 1617-RvVb-0876-A

Verzoekende partij	de vzw ISLAH MOSKEEVERENIGING vertegenwoordigd door advocaten Geraldine DE BOSSCHER en Eric VAN RYMENANT met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Havenlaan 86C, bus 313
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van VLAAMS-BRABANT

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 14 augustus 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 8 juni 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 30 januari 2017 ontvankelijk, maar ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het “verbouwen en uitbreiden van een religieus ontmoetingscentrum en bouwen van een ondergrondse parkeerruimte voor 18 auto's” op de percelen gelegen te Hoogstraat 148-150-152-154 te 1930 Zaventem, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, perceelnummers 203a7, 203b6, 203b7, 203v8.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 13 november 2018.

Advocaat Wannes THYSSEN *loco* advocaten Geraldine DE BOSSCHER en Erik VAN RYMENANT voert het woord voor de verzoekende partij.

De verwerende partij verschijnt schriftelijk.

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 verzoekende partij dient op 19 september 2016 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem een aanvraag in voor het “verbouwen en uitbreiden van een religieus ontmoetingscentrum en bouwen van een ondergrondse parkeerruimte voor 18 auto's” op de percelen gelegen te Hoogstraat 148-150-152-154 te 1930 Zaventem, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, perceelnummers 203a7, 203b6, 203b7, 203v8.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977, in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden’, definitief vastgesteld op 16 december 2011.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 21 oktober tot en met 19 november, worden 41 bezwaarschriften ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 30 januari 2017 een stedenbouwkundige vergunning aan de verzoekende partij. Het college beslist:

“ ...

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar motiveert zijn standpunt als volgt:

OPENBAAR ONDERZOEK

(...)

Beoordeling bezwaarschriften

Er werden 41 gelijkaardige bezwaarschriften ingediend. Er werden 3 bezwaarschriften onontvankelijk verklaard, aangezien deze niet binnen de wettelijke termijn van het openbaar onderzoek werden ingediend. 38 bezwaarschriften werden tijdig ingediend. Hieronder kan u de beoordeling van alle bezwaren terug vinden (7 bezwaren)

Bezwaar 1: de parkeergelegenheid voor een dergelijke bestemming is onvoldoende gezien de reeds huidige parkeerdruk in de wijk (bezwaarschriften nummers 1-38)

Beoordeling: Er worden op het terrein in een eerste fase drie gebedsruimtes voor bijna 125 personen voorzien, alsook vijf leslokalen. Dit geeft een parkeerbehoefte van 33 wagens en 79 fietsen die dienen aangelegd te worden op het eigen terrein. In een tweede fase wordt een deels ondergrondse parking voorzien die aan 29 wagens plaats zal bieden. Er wordt eveneens een fietsenstalling voorzien die 16 plaatsen voor fietsen voorziet. Bovendien worden in een derde fase nog vijf extra leslokalen voorzien, waardoor de totale parkeerbehoefte oploopt tot 43 autostaanplaatsen en 84 fietsparkeerplaatsen. Er is dus absoluut niet voldaan aan de parkeerbehoefte op eigen perceel. Daarenboven heerst er reeds een hoge parkeerdruk in de directe omgeving, waardoor het ontoelaatbaar is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen naar het openbare domein. Het bezwaar is ontvankelijk en gegrond.

Bezwaar 2: de locatie is niet geschikt om een groot aantal bezoekers op te vangen (bezwaarschriften nummers 1-38)

Beoordeling: Gezien het programma van de aanvraag is er een totale parkeerbehoefte van 43 autostaanplaatsen en 84 fietsparkeerplaatsen. De voorzieningen komen niet

tegemoet aan deze behoefte en zijn bovendien ook niet realiseerbaar op deze locatie. Het bezwaar is ontvankelijk en gegrond.

Bezwaar 3: De mobiliteit en verkeersveiligheid van de gehele wijk komt in het gedrang. De smalle straten in de omgeving zullen overbelast zijn, en brengt gevaren mee voor de zwakke weggebruiker. (bezwaarschriften nummers 1-38)

Beoordeling: Gezien de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden voorzien, zal het openbaar domein extra belast worden. Het aantal mogelijke bezoekers is bijgevolg te groot gelet op de parkeervoorzieningen. Het bezwaar is ontvankelijk en gegrond.

Bezwaar 4: De bestemming beantwoordt niet aan de lokale behoefte (bezwaarschriften nummers 1-34 en 37-38)

Beoordeling: Het plaatsen van deze functie vlakbij het centrum van de gemeente is aanvaardbaar. Ze past binnen de diversiteit van functies in een gemeente, zoals er aan de overzijde van de straat kort geleden een handelsruimte met woongelegenheden werden vergund, wat verderop verbreedt de waaier aan functies naar verschillende bedrijfsruimtes. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

Bezwaar 5: geluidshinder en geluidsoverlast (bezwaarschriften nummers 37-38)

Beoordeling: De geluidshinder naar de omgeving betreft geen ruimtelijk aspect. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

Bezwaar 6: stabiliteit van de aangelegen woning in gedrang. (bezwaarschrift 37)

Beoordeling: De vergunningsaanvraag behandelt de ruimtelijke aspecten. De stabiliteit van de aangelegen woning dient bekeken te worden door de bouwheer en er dienen tijdens het bouwen voldoende maatregelen getroffen om de stabiliteit ervan te garanderen. Het bezwaar is ontvankelijk maar ongegrond.

Bezwaar 7: behoud van de beperkte groene zones in het woongebied (bezwaarschrift 37)

Beoordeling: Door het aanleggen van een parking wordt het aandeel groen erg minimaal. Het gaat hier om een groendak van 150 m².

Deze groenfactor bedraagt minder dan 1/6 van de totale oppervlakte van de projectsite. Er wordt gevraagd te streven naar een minimale beplanting op het perceel van 1/4 van de projectoppervlakte, zijnde 260 m². Het groendak is in 2de fase voorzien, waarbij men een stukje groene buitenruimte voorziet, voor zover er minimaal 0,50 meter groendak wordt aangelegd. Het bezwaar is ontvankelijk en deels gegrond.

(...)

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

(...)

functionele inpasbaarheid

Voorliggende aanvraag voorziet de renovatie en uitbreiding van een religieus ontmoetingscentrum, vlakbij het centrum van Zaventem. Het plaatsen van deze functie vlakbij het centrum van de gemeente is aanvaardbaar. Ze past binnen de diversiteit van functies in een gemeente, zoals er aan de overzijde van de straat kort geleden een handelsruimte met woongelegenheden werden vergund, wat verderop verbreedt de waaier aan functies naar verschillende bedrijfsruimtes.

Voorliggende aanvraag past functioneel binnen de directe omgeving.

mobilitetsimpact

Er worden op het terrein in een eerste fase drie gebedsruimtes voor bijna 125 personen voorzien, alsook vijf leslokalen. Dit geeft een parkeerbehoefte van 33 wagens en 79 fietsen die dienen aangelegd te worden op het eigen terrein. In een tweede fase wordt een deels ondergrondse parking voorzien die aan 29 wagens plaats zal bieden. Er wordt eveneens een fietsenstalling voorzien die 16 plaatsen voor fietsen voorziet. Bovendien worden in een derde fase nog vijf extra leslokalen voorzien, waardoor de totale parkeerbehoefte oploopt tot 43 autostaanplaatsen en 84 fietsparkeerplaatsen. Er is dus absoluut niet voldaan aan de parkeerbehoefte op eigen perceel. Daarenboven heerst er reeds een hoge parkeerdruk in de directe omgeving, waardoor het ontoelaatbaar is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen naar het openbare domein.

De parking wordt voorzien in een tweede fase, terwijl de eerste en tweede fase niet los te koppelen zijn van elkaar, aangezien een functie steeds samenhangt met zijn parkeerbehoefte. Daarnaast wordt de parkeerbehoefte van fase 3 nergens vermeld in de aanvraag en wordt er evenmin een oplossing voor deze behoefte geboden in de aanvraag. Het advies van de mobiliteitsambtenaar voorziet 0,3 parkeerplaatsen per bezoeker. Voor 300 bezoekers betekent dit een aantal van 90 parkeerplaatsen. Er zijn 61 parkeerplaatsen tekort.

Gezien de nodige ruimte voor het organiseren van 61 bijkomende parkeerplaatsen kan het advies van de mobiliteitsambtenaar niet worden ingevuld en is het bijgevolg ongunstig.

Bijgevolg is voorliggende aanvraag niet bestaanbaar op het vlak van mobiliteit.

schaal, ruimtegebruik en bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen

Voorliggende aanvraag voorziet de uitbreiding van drie panden en vormt ze om tot één geheel. Bovendien wordt een nieuwe vleugel toegevoegd aan het complex. De kroonlijsthoogte van het hoogste bestaande pand wordt overgenomen, tevens de hoogte van zijn nok. De kroonlijst van het aanpalende pand in de Doggeweg wordt overgenomen voor de nieuwe vleugel. De bouwdiepte wordt op het gelijkvloers opgevoerd tot 16 m, zoals de aanpalende woning, wat meer is dan de algemene maximale 15 m. Dit geldt eveneens voor de maximale bouwdiepte van 12 m op de verdiepingen. Bijgevolg wordt een grote dichtheid gecreëerd op het perceel die niet strookt met de maximale draagkracht ervan. Door het aanleggen van een parking wordt het aandeel groen bovendien erg minimaal. Het gaat hier om een groendak van 150 m². Deze groenfactor bedraagt minder dan 1/6 van de totale oppervlakte van de projectsite. Er wordt gevraagd te streven naar een minimale beplanting op het perceel van 1/4 van de projectoppervlakte, zijnde 260 m².

Het nieuwe gebouw wordt afgewerkt met lichte en donkere gevelpleister en rode dakpannen. Visueel past het geheel in het straatbeeld en zijn omgeving. Voorliggende aanvraag is bestaanbaar op het vlak van schaal en visueel-vormelijke elementen. Fase 2 en 3 zijn niet voldoende uitgewerkt. Echter door het creëren van een te hoge dichtheid, is voorliggende aanvraag niet bestaanbaar op het vlak van ruimtegebruik en bouwdichtheid.

hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen

Er wordt ondergronds een regenwaterput voorzien van 20.000l en een buffertank van 15.000l op eigen perceel.

Gezien de parkeerdruk op het openbaar domein dermate vergroot is, is voorliggende aanvraag niet bestaanbaar op vlak van hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het pand is bovendien getroffen door de rooilijn.

(...)

VERORDENINGEN

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening over hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en

regenwater is van toepassing. De provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot verhardingen is van toepassing.

WATERTOETS

Het voorliggende (bouw)project heeft een omvangrijke oppervlakte en ligt niet in een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat het schadelijk effect beperkt is. Enkel wordt door de toename van de verharde oppervlakte de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit wordt gecompenseerd door de plaatsing van een hemelwaterput en/of infiltratie- en/of buffervoorziening, overeenkomstig de normen vastgelegd in de geldende provinciale stedenbouwkundige verordening.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening. Het voorgestelde ontwerp is niet bestaansbaar met de goede plaatselijke ordening en past niet in zijn onmiddellijke omgeving.

ADVIES EN EVENTUEEL VOORSTEL VAN VOORWAARDEN

ongunstig, omwille van;

Er worden op het terrein in een eerste fase drie gebedsruimtes voor bijna 125 personen voorzien, alsook vijf leslokalen. Dit geeft een parkeerbehoefte van 33 wagens en 79 fietsen die dienen aangelegd te worden op het eigen terrein. In een tweede fase wordt een deels ondergrondse parking voorzien die aan 29 wagens plaats zal bieden. Er wordt eveneens een fietsenstalling voorzien die 16 plaatsen voor fietsen voorziet. Bovendien worden in een derde fase nog vijf extra leslokalen voorzien, waardoor de totale parkeerbehoefte oploopt tot 43 autostaanplaatsen en 84 fietsparkeerplaatsen. Er is dus absoluut niet voldaan aan de parkeerbehoefte op eigen perceel. Daarenboven heerst er reeds een hoge parkeerdruk in de directe omgeving, waardoor het ontoelaatbaar is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen naar het openbare domein. Het pand is getroffen door de rooilijn.

De parking wordt voorzien in een tweede fase, terwijl de eerste en tweede fase niet los te koppelen zijn van elkaar, aangezien een functie steeds samenhangt met zijn parkeerbehoefte. Daarnaast wordt de parkeerbehoefte van Fase 3 nergens vermeld in de aanvraag en wordt er evenmin een oplossing voor deze behoefte geboden in de aanvraag. Er werd een fasering aangevraagd in 3 fases. Er is echter onduidelijkheid rondom Fase 2 en 3. Bovendien is het niet mogelijk om Fase 1 en 2 van elkaar los te koppelen.

Het advies van de mobiliteitsambtenaar voorziet 0,3 parkeerplaatsen per bezoeker. Voor 300 bezoekers betekent dit een aantal van 90 parkeerplaatsen. Er zijn 61 parkeerplaatsen tekort. Gezien de nodige ruimte voor het organiseren van 61 bijkomende parkeerplaatsen is het advies van de mobiliteitsambtenaar ongunstig. Het aantal fietsstaanplaatsen is eveneens ontoereikend.

De bouwdiepte wordt op het gelijkvloers opgevoerd tot 16 m, zoals de aanpalende woning, wat meer is dan de algemene maximale 15 m. Dit geldt eveneens voor de maximale bouwdiepte van 12 m op de verdiepingen. Bijgevolg wordt een grote dichtheid gecreëerd op het perceel die niet strookt met de maximale draagkracht ervan. Door het aanleggen van een parking wordt het aandeel groen bovendien erg minimaal. Het gaat hier om een groendak van 150 m². Deze groenfactor bedraagt minder dan 1/6 van de totale oppervlakte van de projectsite. Er wordt gevraagd te streven naar een minimale beplanting op het perceel van 1/4 van de projectoppervlakte, zijnde 260 m².

Het College van Burgemeester en Schepenen sluit zich aan bij het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 30 JANUARI 2017 HET VOLGENDE:

Het College van Burgemeester en Schepenen weigert de stedenbouwkundige vergunning, omwille van;

Er worden op het terrein in een eerste fase drie gebedsruimtes voor bijna 125 personen voorzien, alsook vijf leslokalen. Dit geeft een parkeerbehoefte van 33 wagens en 79 fietsen die dienen aangelegd te worden op het eigen terrein. In een tweede fase wordt een deels ondergrondse parking voorzien die aan 29 wagens plaats zal bieden. Er wordt eveneens een fietsenstalling voorzien die 16 plaatsen voor fietsen voorziet. Bovendien worden in een derde fase nog vijf extra leslokalen voorzien, waardoor de totale parkeerbehoefte oploopt tot 43 autostaanplaatsen en 84 fietsparkeerplaatsen. Er is dus absoluut niet voldaan aan de parkeerbehoefte op eigen perceel. Daarenboven heerst er reeds een hoge parkeerdruk in de directe omgeving, waardoor het ontoelaatbaar is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen naar het openbare domein. Het pand is getroffen door de rooilijn.

De parking wordt voorzien in een tweede fase, terwijl de eerste en tweede fase niet los te koppelen zijn van elkaar, aangezien een functie steeds samenhangt met zijn parkeerbehoefte. Daarnaast wordt de parkeerbehoefte van fase 3 nergens vermeld in de aanvraag en wordt er evenmin een oplossing voor deze behoefte geboden in de aanvraag. Er werd een fasering aangevraagd in 3 fases. Er is echter onduidelijkheid rondom Fase 2 en 3. Bovendien is het niet mogelijk om Fase 1 en 2 van elkaar los te koppelen.

Het advies van de mobiliteitsambtenaar voorziet 0,3 parkeerplaatsen per bezoeker. Voor 300 bezoekers betekent dit een aantal van 90 parkeerplaatsen. Er zijn 61 parkeerplaatsen tekort. Gezien de nodige ruimte voor het organiseren van 61 bijkomende parkeerplaatsen is het advies van de mobiliteitsambtenaar ongunstig. Het aantal fietsstaanplaatsen is eveneens ontoereikend.

De bouwdiepte wordt op het gelijkvloers opgevoerd tot 16 m, zoals de aanpalende woning, wat meer is dan de algemene maximale 15m. Dit geldt eveneens voor de maximale bouwdiepte van 12 m op de verdiepingen. Bijgevolg wordt een grote dichtheid gecreëerd op het perceel die niet strookt met de maximale draagkracht ervan. Door het aanleggen van een parking wordt het aandeel groen bovendien erg minimaal. Het gaat hier om een groendak van 150 m². Deze groenfactor bedraagt minder dan 1/6 van de totale oppervlakte van de projectsite. Er wordt gevraagd te streven naar een minimale beplanting op het perceel van 1/4 van de projectoppervlakte, zijnde 260 m².

...

Tegen deze beslissing tekent de verzoekende partij op 7 maart 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 29 mei 2017 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

Na de hoorzitting van 8 juni 2017 verklaart de verwerende partij het beroep op 8 juni 2017 ongegrond en weigert een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

3. Horen

De beroepsindiener heeft gevraagd om gehoord te worden.

Gehoord in vergadering van 8 juni 2017:

- voor de beroepsindiener: Geraldine De Bosscher, advocaat; Wim Van Hove, architect; Abderrahim Akichouh, bouwheer;
- voor het college van burgemeester en schepenen: nihil.

De gedeputeerde-verslaggever geeft lezing van het voorstel van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar.

Het project wordt vooreerst kort toegelicht door de aanvrager aan de hand van perspectiefbeelden.

Door de architect werd rekening gehouden met 0.1 parkeerplaats per bezoeker, terwijl de gemeente verwijst naar de verordening met 0.3 plaatsen. De provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar stelt evenwel dat de parkeerverordening niet van toepassing is omdat het geen functiewijziging betreft. De parkeerverordening is volgens de aanvrager hier retroactief toegepast en zou ook niet op de gemeenteraad goedgekeurd zijn. Er zijn zeer veel bewijzen dat de moskee al bestaat sinds 1994, na aankoop van de panden. De door de gemeente aangehaalde cijfers zijn subjectief. In het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar worden wel de cijfers uit de aanvraag gebruikt. Het aantal aanwezigen in de gebedsruimten wordt bepaald op basis van het aantal bidmatjes. De totale capaciteit bedraagt dan ook 228 personen in de gebedsruimten. Daarnaast zijn er nog een aantal leslokalen met een totale capaciteit van 101 leerlingen, gebaseerd op een normering van 1.8m² per leerling. De lessen worden gegeven aan kinderen van 4 tot 14 jaar, die komen niet met de auto, maar worden wel geregeld met de auto gebracht. De lesmomenten vallen bovendien in het weekend buiten de gebedsmomenten.

Er is een objectieve mobiliteitsstudie opgemaakt door Uitrit4 die een goed beeld geeft van de parkeerdruk en mobiliteit. De studie werd gemaakt op basis van een niet gecommuniceerde telling in februari 2015. Het besluit van deze studie wordt voorgelezen. De interpretatie van de gemeente inzake deze studie wordt in vraag gesteld, o.a. over de capaciteit van de fietsenstalling. De studie is objectief en mag niet in vraag gesteld worden. Daarnaast wordt benadrukt dat alle adviezen in het dossier gunstig zijn.

Tenslotte kan aan de hemelwaterverordening voldaan worden. De moskee ligt wel naast de Woluwe, met een vrij hoge grondwaterstand en dus niet infiltreerbare grond. Er is contact geweest met de rioolbeheerder zodat de 2de hemelwaterput als buffering zal functioneren. Men is bereid om het voorgestelde systeem te verfijnen en voor te leggen aan de rioolbeheerder.

De nieuwe traphal en lift zijn centraal ingepland. Dat de liftkoker boven het dak uitsteekt is normaal. De brandtrap is noodzakelijk en werd geplaatst op vraag van de brandweer. Alle aspecten zijn grondig onderzocht.

(...)

5. Bespreking

De deputatie neemt kennis van het eensluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar van 29 mei 2017 met kenmerk: RMT-VGN-BB-2017-0102-PSA-01-170426-11-verslag PSA codex.

5.1 Vormvereisten

(...) Het beroepschrift voldoet aan de vormvoorschriften opgelegd door art. 4.7.21. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

5.2 Beschrijving van de plaats

Het goed is gelegen aan de westelijke rand van de kern van Zaventem, op de hoek van de Hoogstraat en de Doggeweg. De Hoogstraat is een doorgangsstraat in oostwestelijke

richting, de bebouwing langs deze straat wordt gekenmerkt door gesloten residentiële bebouwing. Verder westwaarts loopt ze door het bedrijventerrein Airport Ring Center om aan te sluiten op de Hector Henneaulaan. Het gedeelte vanaf de Stationsstraat tot aan het betrokken kruispunt met de Doggeweg is enkelrichting, met enkele parkeervakken afwisselend langs beide zijden van de straat. De Doggeweg is een kleinere lokale woonstraat, eveneens met voornamelijk rijwoningen. Deze smalle enkelrichtingsstraat is nagenoeg als een woonerf ingericht, met enkele kleine parkeervakken langs weerszijden van de straat. Deze straat maakt ook deel uit van de fietssnelweg F3-Leuven-Brussel (HST-route).

Zuidwaarts langs de Woluwestraat, op de leegstaande site van een voormalige rubberfabriek werd vorig jaar door de deputatie een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een complex met een handelsruimte, 22 appartementen en een parking. Tegen deze vergunningsbeslissing van 30 juni 2016 werd beroep aangetekend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, doch op 2 mei 2017 stelde de Raad de afstand van het geding van de beroepsindieners vast.

Op de betrokken percelen met een totale oppervlakte van ca. 10a 30ca staan 3 gekoppelde gebouwen, gericht op de Hoogstraat, met 4 huisnummers (148-150-152-154). Het gaat om oudere gebouwen, voormalige woningen, opgebouwd uit twee bouwlagen en hellende daken. Het hoekpand heeft een kroonlijsthoogte van $\pm 6.00\text{m}$, de 2 andere panden zijn iets hoger met een kroonlijsthoogte van $\pm 7.50\text{m}$. Achter de ondiepe hoofdvolumes (9.00m) staan verschillende gelijkvloerse aanbouwen tot op een maximale bouwdiepte van ca. 19m. Deze bestaande bebouwing vormt momenteel geen architecturaal geheel, noch qua gabarieten, noch qua materialisatie. De tuinzone van het hoekpand nr. 152-154 is momenteel nagenoeg volledig verhard met kiezels/steenslag om te kunnen gebruiken als parking bij de moskee die momenteel reeds gevestigd is in de betrokken panden. De 2 andere tuinzones zijn wel nog groen ingevuld.

De woning nr. 148 staat niet ingeplant op de zijdelingse perceelsgrens, tussen deze woning en de woning nr. 144 is een smalle steeg van ca. 2.00m breed. Deze buurwoning bestaat uit 1.5 bouwlaag en een zadeldak. De woningen daarnaast hebben weer een iets hoger bouwprofiel. Langs de Doggeweg staat de buurwoning nr. 4 met een wachtgevel op de achterste perceelsgrenzen van de betrokken percelen. Het gaat hier ook om een klassiek bouwprofiel met 2 bouwlagen en een zadeldak. De Doggeweg helt omhoog in noordelijke richting.

5.3 Beschrijving van de aanvraag

Het voorliggend project beoogt enerzijds het verbouwen en uitbreiden van een religieus ontmoetingscentrum en anderzijds het bouwen van een ondergrondse parking voor 18 wagens en daarboven een bovengrondse parkeerruimte voor 11 wagens. In de aanvraag is sprake van 3 bouwfases. De eerste fase omvat de verbouwing en uitbreiding van de panden aan de Hoogstraat, in de tweede fase zit de nieuwbouw van de ondergrondse en bovengrondse parkeerruimtes. De uitvoering voor deze 2 fasen is voorzien tussen 2017 en 2019. De derde fase, met mogelijke uitvoering tussen 2020 en 2022, beoogt de oprichting van een bouwvleugel langs de Doggeweg. Aan het dossier werden reeds plannen toegevoegd van de nieuwbouw in de derde fase, doch dit is louter informatief, uit de verklarende nota blijkt dat deze derde fase geen deel uitmaakt van de voorliggende aanvraag.

De werken in de eerste fase aan de bestaande gebouwen omvatten vooreerst de afbraak van alle bestaande aanbouwen. Enkel de hoofdvolumes van de 3 panden met een bouwdiepte van 9.00m worden bewaard. Daarna worden nieuwe aanbouwen voorzien over drie verdiepingen. Op de benedenverdieping reikt de bouwdiepte maximaal tot 17.00m in het midden, aan de rechterzijde bedraagt de bouwdiepte 16.00m en aan de linkerzijde op

de hoek is dit 13.30m. Op de eerste verdieping bedraagt de bouwdiepte 9.25m, 12.45m en 15.60m ter hoogte van de verticale circulatie. Ook op de tweede verdieping wordt deze maximale bouwdiepte van 15.60m behouden in het middelste gedeelte bij de trap en lift. De rest van deze dakverdieping blijft wel beperkt tot 9.00m.

De benedenverdieping wordt ingevuld met een grote gebedsruimte voor 100 mannen, een kleine gebedsruimte voor ca. 30 vrouwen, 2 aparte inkomhallen, sanitair voor de vrouwen, een leslokaal voor 15 personen, een keuken en een bureau administratie. De eerste verdieping wordt ingericht met een tweede grote gebedsruimte voor 100 mannen, 2 leslokalen voor telkens 21 personen en een lokaal van ca. 24m² bestemd als reserve/berging/bureau. De tweede verdieping onder het dak biedt ten slotte plaats voor 2 vergaderzalen van 19 respectievelijk 25 personen en een zolderruimte van ca. 45m². De onderkeldering onder de nieuwe aanbouw wordt grotendeels bestemd als sanitair voor de mannen.

De verdieping en het dakvolume van het hoekpand worden opgetrokken tot op dezelfde hoogte als de twee aanpalende gebouwen, met een kroonlijst- en nokhoogte van 6.72m respectievelijk 10.50m, gemeten vanaf de nulpas, die wel ± 0.55 m boven het straatpeil langs de Hoogstraat gelegen is. De verschillende onderdelen van de aanbouw achteraan worden afgewerkt met platte daken, waarvan de hoogste met de liftschacht reikt tot 0.43 boven de nok van de hoofdvolumes. De bestaande gebouwen worden geïsoleerd en afgewerkt met een gevelbepleistering. De benedenverdieping, evenals de linker gevel van de gelijkvloerse aanbouw en de volledige hoge aanbouw met de lift en traphal, worden voorzien in een donkergrijze gevelbepleistering, de overige delen worden uitgevoerd met een witte gevelbepleistering. Daarnaast wordt gekozen voor roodbruine dakpannen en antracietkleurig PVC buitenschrijnwerk. De bestaande gevelopeningen in de voorgevels van de betrokken panden worden behouden, intern worden wel grondige aanpassingen voorzien in functie van de nieuwe indeling van de lokalen. Het steegje naast gebouw nr. 148 blijft eveneens behouden en doet dienst als toegang tot de inkomhal van de mannen en als vluchtweg. De twee andere toegangen tot de moskee bevinden zich aan de achterzijde van het gebouw. Achteraan het gebouw worden tevens vluchtrappen voorzien vanaf de dakverdieping via de onderliggende aanbouwen.

De tweede fase van het voorliggend project omvat de invulling van de rest van het betrokken terrein met parkings, meer bepaald een ondergrondse parking met 18 autostaanplaatsen en een bovengrondse parkeerruimte met 11 autostaanplaatsen, waarvan 1 aangepast en voorbehouden voor mindervaliden. De inrit naar de ondergrondse parkeergarage is voorzien langs de noordelijke perceelsgrens, vlak langs de buurwoning Doggeweg nr. 4. Deze inrit met een vrije breedte van 3.54m en een maximale helling van 12% is volgens de plannen voorzien in waterdoorlatende betonklinkers. De bovengrondse parkeerruimte is eveneens toegankelijk vanaf de Doggeweg, maar 14m dicht bij het kruispunt, vlak naast de bebouwing. Deze zone van ca. 262m² is eveneens voorzien in waterdoorlatende betonklinkers en wordt langs de straatzijde afgesloten met stalen hekwerk en een schuifpoort. Naast de toegang tot deze bovengrondse parkeerruimte is ook in een fietsenstalling voorzien van 3.00m bij 2.60m, bestemd op het grondplan voor 16 fietsen. De resterende oppervlakte van de ondergrondse parkeergarage naast de bovengrondse parkeerruimte wordt uitgevoerd als een groendak. Deze zone van 153m² wordt op de plannen bestemd als tuinzone/ontmoetingsplaats. Langs de linkerzijde wordt deze zone van de parkeerplaatsen afgeschermd door middel van een haagcomplex, langs de oostelijke perceelsgrens is een draadhekwerk met een hoogte van 1.50m voorzien en daarnaast de plaatsing van 4 bomen in containers op het groendak.

De twee bijgevoegde plannen voor de latere derde fase voorzien in een bouwvleugel langs de Doggeweg aansluitend op de buurwoning nr. 4 enerzijds en op de traphal met lift in de

nieuwe aanbouw van de eerste fase anderzijds. Dit gebouwdeel zou een totale breedte hebben van 26.77m en een bouwdiepte van 12.00m. Qua bouwhoogte wordt de kroonlijst- en nokhoogte van de buurwoning nr. 4 overgenomen, maar door de helling in de straat betekent dit dat het gebouwdeel aan de andere zijde hoger zou komen dan de gebouwen langs de Hoogstraat. Deze bouwvleugel begint pas op de verdieping in functie van het behoud van de bovengrondse parkeerruimte. Inzake invulling voorzien de bijgevoegde plannen 5 leslokalen met een gemiddelde oppervlakte van 48m² op de eerste verdieping en een zolder en één grote open ruimte van 234m² op de tweede verdieping. Deze grote ruimte wordt bestemd als bergruimte educatief materiaal, meubilair, goederen sociale doelen. Inzake materialisatie wordt een lichtgrijze gevelsteen voorgesteld, roodbruine dakpannen en antracietgrijs PVC buitenschrijnwerk. (...)

5.6 Openbaar onderzoek

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek werden er 41 bezwaarschriften ontvangen, waarvan 38 tijdig ingediend. Deze bezwaarschriften, waarvan een aantal zeer gelijkaardige, handelen voornamelijk over de huidige parkeerdruk in de wijk en het voorzien van onvoldoende parkeergelegenheid, over de locatie die niet geschikt is om een groot aantal bezoekers op te vangen, over de mobiliteit en verkeersveiligheid van de hele wijk die in het gedrang komt, over de bestemming die niet beantwoordt aan de lokale behoefte, over de inplanting in een woonwijk, over de cumulatie met andere projecten in de omgeving, over de onduidelijkheid van de bestemming van de grote ruimte op de verdieping (fase 3), over extra geluidshinder en geluidsoverlast, over de stabiliteit van de naastgelegen woning en over het behoud van de beperkte groene zones in het woongebied.

Het college van burgemeester en schepenen heeft deze bezwaarschriften behandeld en gedeeltelijk in aanmerking genomen, meer bepaald voor wat het mobiliteitsaspect betreft, de bijhorende parkeerdruk en het beperkte aandeel groene ruimte.

5.7 Beoordeling

a) Hoofdstuk III, afdeling I, artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (Belgisch Staatsblad 14 november 2003) legt bepaalde verplichtingen op, die de watertoets worden genoemd. Deze watertoets houdt in dat de eventuele schadelijke effecten van het innemen van ruimte ten koste van de watersystemen worden ingeschat. Het betrokken goed is niet gelegen binnen een overstromingsgevoelige zone. Er dringen zich in het kader van de watertoets geen maatregelen op inzake overstromingsvrij bouwen of beperkingen inzake de inname van komberging.

Gezien de aanvraag een uitbreiding van de bebouwde en verharde oppervlakte inhoudt zal er een vermindering van de infiltratiecapaciteit van de bodem plaatsvinden. In deze omstandigheden dient overgegaan te worden tot afkoppeling van het hemelwater, overeenkomstig de geldende stedenbouwkundige verordeningen. In functie van een totale afwaterende oppervlakte van 554.77m² voorziet de aanvraag in de plaatsing van een hemelwaterput met een inhoud van 20.000l en het hergebruik van het hemelwater voor de spoeling van 8 wc's en in de aanleg van een buffervoorziening met een totale inhoud van 15.000l. Uit de aanstiplijst blijkt dat deze afwaterende oppervlakte enkel rekening houdt met het parkeergebouw en de verhardingen in functie hiervan, doch niet met de gebouwen zelf. Nochtans wordt er wel degelijk een nieuwe uitbreiding voorzien van de bestaande gebouwen met een dakoppervlakte van meer dan 40m². Deze delen dienen dan ook mee opgenomen te worden in de dimensionering van de verplichte hemelwatervoorzieningen. Daarnaast wordt er een afwijking gevraagd om een grotere hemelwaterput van 20.000l te mogen plaatsen, terwijl de verordening een maximale inhoud van 10.000l oplegt. Er wordt hierbij enkel gesteld dat het hemelwater zal hergebruikt worden voor de spoeling van 8 wc-installaties. Dit kan niet als een voldoende motivatie dienen om een grotere hemelwaterput en bijgevolg ook een kleinere infiltratievoorziening te mogen plaatsen. In deze

omstandigheden kan niet zonder meer aangenomen worden dat er geen schadelijk effect wordt veroorzaakt in de plaatselijke waterhuishouding, noch dat dit mag verwacht worden ten aanzien van het eigendom in aanvraag. Indien de aanvraag in aanmerking zou komen voor een vergunning dienen alle hemelwatervoorzieningen correct gedimensioneerd te worden overeenkomstig de geldende gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

b) De gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 5 juni 2009, is van toepassing op de voorliggende aanvraag, aangezien het gaat om een gebouw met een totale publiek toegankelijke oppervlakte van meer dan 400m², meer bepaald 733m². De bepalingen van de verordening zijn van toepassing op alle nieuw te bouwen, te herbouwen, te verbouwen of uit te breiden publiek toegankelijke delen van een of meerdere constructies.

Het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen bracht op 18 november 2016 een gunstig advies uit waarbij wordt vermeld dat er geen afwijkingen worden aangevraagd. Nochtans zijn in de checklist toegankelijkheid wel degelijk afwijkingen gevraagd, meer bepaald voor de 2 bestaande nooddeuren langs de Hoogstraat en de breedte van de 2 aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen. Hier werd dus geen uitspraak over gedaan in het advies. Met betrekking tot de nooddeuren wordt gemotiveerd dat een maximum hoogteverschil van 2cm om bouwtechnische en organisatorische redenen niet haalbaar is en het peil van het voorliggend openbaar voetpad niet kan worden gewijzigd. Per publiek toegankelijk niveau zijn er wel steeds 2 volwaardige nooduitgangen/trappen die voldoen aan de evacuatiënormen van de brandweer, zo wordt tevens gesteld. Deze afwijking kan bijgevolg wel aanvaard worden. De beperking van de breedte van de 2 verplichte aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen tot 3.45m en 3.25m op basis van de toekomstige kolommen van de bouwvleugel langs de Doggeweg is evenwel niet aanvaardbaar. Deze derde fase maakt immers geen deel uit van de voorliggende aanvraag en is ook op basis van het dossier weinig zeker. Een aanpassing van de parkeerplaatsen zodat de 2 aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen wel beschikken over de verplichte minimale breedte van 3.50m dringt zich dan ook op. Naast een aantal specifieke bepalingen geldig voor de toegangen en deuropeningen, de looppaden, de niveauverschillen, de sanitaire voorzieningen, de vaste zitplaatsen en de parkeerplaatsen zijn de normbepalingen van hoofdstuk 3 van de verordening steeds van toepassing op het deel van het gebouw of de constructie die binnen het toepassingsgebied valt.

c) Een project-m.e.r.-screeningsnota volgens het modelformulier maakt deel uit van het aanvraagdossier, doch het voorliggend project komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het project-m.e.r.-besluit.

d) Het goed maakt geen deel uit van een goedgekeurde niet vervallen verkaveling. Het goed is gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden', definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 16 december 2011. Het perceel ligt binnen art. A0.0, afbakeningslijn Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Het betreft een overdruk zonder eigen bestemmingscategorie: Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing.

Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is het goed gelegen in een woongebied. Artikel 5 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen is van kracht:

(...)

De voorliggende aanvraag tot uitbreiding van een religieus ontmoetingscentrum is in principe bestaanbaar met de bestemmingsvoorschriften van het woongebied, voor zover ze ook verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving.

De inplanting van een moskee binnen het centrale woongebied van de kern van Zaventem is vanuit stedenbouwkundig standpunt en in het kader van verweving van verschillende functies zeker wel verantwoord. De vraag stelt zich evenwel of met de beoogde uitbreiding de moskee in kwestie zich nog wel voldoende inpast in de betrokken woonomgeving. Een belangrijk onderdeel in de verenigbaarheid met een goede ruimtelijke ordening vormt in dit geval het mobiliteitsaspect.

e) De beroepsindiener stelt dat de weigering van het college van burgemeester en schepenen gebaseerd is op het ongunstig advies van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar, dat gestoeld is op normen (0.3 parkeerplaatsen per bezoeker) zoals voorzien in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeerverorzieningen die pas van kracht is sinds 14 februari 2017, dit is na de bestreden beslissing. Deze stelling wordt niet bijgetreden. Vooreerst is er in de weigeringsbeslissing van 30 januari 2017 geen melding gemaakt van deze parkeerverordening, noch in het advies van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar. In dit advies wordt trouwens eerst een extrapolatie gemaakt op basis van de enquêtering die in de mobiliteitsstudie wordt aangehaald en wordt daarna de norm van 0.3 parkeerplaatsen per bezoeker/staanplaats gehanteerd, terwijl de parkeerverordening voor gemeenschapscentrum zelfs minimum 0.5 parkeerplaatsen per staanplaats en/of zitplaats oplegt.

Daarnaast wil dit ook niet zeggen dat de aanvraag momenteel in beroep niet getoetst dient te worden aan de betrokken gemeentelijke verordening. De vergunningverlenende overheid dient bij haar beslissing namelijk rekening te houden met de actuele wet- en regelgeving zoals die geldt op het tijdstip van de beslissing, niet op het moment van de indiening van een aanvraag. De datum van goedkeuring en/of publicatie van nieuwe wet- en regelgeving bepalen rekening houdend met de eventueel lopende aanvraagdossiers is gewoon niet mogelijk, zo zou er immers nooit nieuwe wet- en regelgeving van kracht kunnen worden. Bovendien is de opmaak van beleidsdocumenten en –regels ook gebonden aan wettelijke termijnen. Bij een nieuwe versie van ruimtelijke uitvoeringsplannen of verordeningen wordt soms in een overgangsmaatregel voorzien met betrekking tot de lopende dossiers, doch dit is bij de betrokken verordening niet het geval. De voorliggende aanvraag valt evenwel niet onder het toepassingsgebied van deze gemeentelijke parkeerverordening. In artikel 2.1 §2 wordt het toepassingsgebied bij stedenbouwkundige vergunningsaanvragen specifiek voor verbouwingen en/of uitbreidingen enigszins beperkt in die zin dat de verordening enkel van toepassing is gesteld voor aanvragen voor verbouwing en/of uitbreiding van bestaande gebouwen en constructies waarbij één of meerdere bijkomende woonentiteiten of andere bijkomende functies worden gecreëerd. Hier gaat het om een uitbreiding van een bestaand religieus ontmoetingscentrum (moskee) en wordt geen bijkomende functie gecreëerd. Volgens informatie bij de gemeente is er namelijk een vermoeden tot omvorming naar moskee vanaf 2011. Dergelijke omvorming van de oorspronkelijke woningen naar een moskee kon op dat moment nog zonder vergunning. De functiewijziging van wonen naar gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen is pas vergunningsplichtig geworden vanaf 29 november 2015 na wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen.

Dit neemt niet weg dat het college van burgemeester en schepenen de voorliggende aanvraag wel degelijk in hoofdzaak heeft geweigerd omwille van het aspect mobiliteit, en in het bijzonder de parkeerproblematiek. De gemeente is van oordeel dat het ontoelaatbaar

is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen op het openbaar domein, en dit specifiek in een (residentiële) omgeving waar reeds een hoge parkeerdruk heerst.

f) De voorliggende aanvraag omvat zonder meer een uitbreiding van de bestaande toestand. Volgens de mobiliteitstoets is dit met een dubbel doel, enerzijds voorzien in grotere aaneengesloten gebedsruimten die nu niet mogelijk zijn door de structuur van de panden en anderzijds voorzien van een aantal polyvalente ruimten om zo ook andere activiteiten te organiseren die passen in de context van een religieus centrum, zoals lessen Arabisch, lessen rond de Koran, religieus consult, ... Deze uitbreiding vertaalt zich concreet in een toename van 35% nuttige oppervlakte, meer bepaald van 755m² naar 1025m² (cijfers uit de mobiliteitstoets). Inzake parkeervoorzieningen op eigen terrein wordt met deze aanvraag een meer dan verdubbeling voorzien. Momenteel is op het eigen terrein namelijk plaats voor in totaal 12 wagens, na de beoogde uitbreiding worden er 29 autostaanplaatsen voorzien, waarvan 18 ondergronds en 11 bovengronds. Wat de huidige maximale bezetting betreft, dit is niet duidelijk op basis van het voorliggend dossier, in de mobiliteitsstudie is wel sprake van een maximum van 100 personen binnen de bestaande gebouwen. De toekomstige maximale bezetting is wel af te lezen op de plannen, namelijk maximaal 228 personen voor de gebedsruimten en maximaal 101 leerlingen voor de leslokalen.

g) Uit de mobiliteitstoets blijkt dat er zich momenteel, in de huidige situatie, geen probleem voordoet inzake parkeren. Deze conclusie wordt onder andere gebaseerd op een onderzoek uitgevoerd voor het drukste gebedsmoment in de week, namelijk vrijdagmiddag. Het is duidelijk dat nu bij een vrijdaggebed de parkeerdruk wel degelijk grotendeels wordt afgewenteld op het openbaar domein, maar dat de omgeving de extra voertuigen op dit specifiek moment in de week wel kan opvangen. Op de teldag (20 februari 2015) in de studie ging het concreet om een parkeerdruk van 110 voertuigen op een totaal van 230 bezoekers. Tot 300 bezoekers (vermoedelijk 140-tal voertuigen) voor de gebedsdienst op vrijdagmiddag is de parkeerdruk volgens de studie haalbaar om zonder overlast gedurende 1 uur per week tot 150 auto's te faciliteren zonder de handelszone te belasten. Bij meer dan 300 bezoekers wordt sturing van parkeren noodzakelijk geacht. In het advies worden voorstellen van oplossing gegeven, zoals aanmoediging van bezoek te voet of met de fiets, aanleggen van een degelijke fietsenstalling, parkeren op eigen terrein optimaliseren en in samenspraak met de gemeente bepalen waar wel het best kan geparkeerd worden om overlast te vermijden.

Aangezien de voorliggende aanvraag een uitbreiding inhoudt, onder andere van de gebedsruimten (tot maximaal 228 personen) kan in alle redelijkheid verwacht worden dat de grens van 300 bezoekers wel degelijk regelmatig zal overschreden worden, zeker op het drukste gebedsmoment in de week. Er kan op basis van de gegevens in het dossier en de mobiliteitsstudie evenwel moeilijk beoordeeld worden of de beoogde 29 parkeerplaatsen voldoende zullen zijn op dergelijke piekmomenten om de te hoge parkeerdruk op de omliggende straten te kunnen opvangen. Bovendien worden er ook nauwelijks of geen maatregelen getroffen om het autogebruik, dat momenteel toch wel aan de hoge kant ligt (52% op de teldag in de mobiliteitsstudie), af te remmen. Naast de bovengrondse parkeerruimte wordt een zone van amper 2.60m bij 3.00m als fietsenstalling voorzien. Volgens de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar kunnen op deze oppervlakte hooguit 8 fietsen gestald worden en geen 16 zoals opgetekend op het plan. Hij stelt voor om bij voorkeur 30 fietsenstallingen te voorzien, best bovengronds in een overdekte ruimte, wat nog maar een aandeel van 13% fietsgebruik zou betekenen (Vlaams gemiddelde). Daarnaast zouden ook voorstellen kunnen gemaakt worden om op piekmomenten op andere (private) plaatsen in de omgeving te kunnen parkeren. Met het huidig autogebruik kan bij de beoogde uitbreiding van de gebedsruimten verwacht worden dat de parkeerdruk op de omgeving toch te groot wordt.

h) Daarnaast worden in de mobiliteitsstudie geen uitspraken gedaan of conclusies getrokken inzake de mogelijke parkeerdruk bij feesten of tijdens de Ramadan noch inzake het effect van de bijkomende leslokalen. In het beroepschrift wordt benadrukt dat de lesmomenten doorgaan op zaterdag en zondag en dus niet samenvallen met de gebedsmomenten en dat de leerlingen gebracht worden en niet zelf een parkeerdruk genereren. Op zaterdag- en zondagmiddag is er echter wel een cumulatie van leerlingen en bezoekers van de gebedsruimten. Dit zijn ook net momenten waarop de omliggende bewoners eveneens gebruik zullen maken van de publieke parkeerplaatsen langs de straat, meer dan op weekdagen. Waar de leerlingen concreet zullen in- en uitstappen is niet voorzien of af te leiden uit het dossier. Nochtans zijn zowel de Hoogstraat en de Doggeweg relatief smalle enkelrichtingsstraten met afwisselende parkeervakken waar niet zonder het doorgaand verkeer te hinderen langs de straat kan stilgestaan worden. Ook op dit vlak werden er in het project onvoldoende maatregelen getroffen.

i) Inzake verkeersveiligheid kunnen er tevens vragen gesteld worden over de inplanting van de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage langs de noordelijke perceelsgrens. Op zich is een inplanting maximaal verwijderd van een kruispunt wel aangewezen, maar hier komt de inrit vlak langs de wachtgevel van de buurwoning Doggeweg nr. 4 te liggen, zodat de zichtbaarheid wel erg beperkt is, zeker bij het uitrijden. De Doggeweg is bovendien een smalle enkelrichtingsstraat met een woonerf karakter die deel uitmaakt van de fietssnelweg Leuven-Brussel. Het bijkomend verkeer in functie van de moskee via deze straat laten passeren lijkt dan ook niet de meest aangewezen optie. Met de gekozen inplanting dient het openbaar domein ook aangepast worden, meer bepaald het weghalen van een plantenbak en het elimineren van een publieke parkeerplaats.

j) Ten slotte kan het standpunt van de gemeente wel bijgetreden worden dat de bouw van de parking en de uitbreiding van de moskee sowieso één samenhangend geheel vormen en niet kunnen opgesplitst worden in twee fasen. Over de derde fase met een volledig nieuwe bouwvleugel langs de Doggeweg wordt hier geen uitspraak gedaan, omdat dit geen deel uitmaakt van de voorliggende aanvraag. Dit blijkt uit de verklarende nota en het beroepschrift. Het gaat om eventuele toekomstige plannen waarvan de uitvoerbaarheid binnen de voorgestelde termijn helemaal niet zeker is. Deze derde fase wordt dan ook niet als weigeringsreden weerhouden bij de voorliggende aanvraag voor de eerste twee fasen.

k) Uit de voorgaande beschouwingen blijkt dat de voorliggende aanvraag niet in aanmerking komt omwille van de impact op de mobiliteit. Hoe groot de bijkomende parkeerdruk is ten gevolge van de beoogde uitbreiding, zowel wat de gebedsruimten betreft als de leslokalen, van de combinatie van beide en van andere piekmomenten dan het gebedsmoment vrijdagmiddag, kan onvoldoende beoordeeld worden op basis van het voorliggend dossier. De parkeerdruk wordt op dit moment evenwel al op piekmomenten grotendeels afgewenteld op het openbaar domein, zo blijkt uit de bijgevoegde mobiliteitstoets. Nog meer afgewentelen is binnen de betrokken omgeving evenwel niet aanvaardbaar, aangezien er langs de betrokken straten geen groot aanbod is aan parkeerplaatsen. De dichtbebouwde woonomgeving kent dan ook een hoge parkeerdruk. Er worden bovendien geen maatregelen getroffen om het auto-aandeel van de bezoekers te beperken naar de toekomst toe. Inzake verkeersveiligheid stelt zich ook een probleem met de inplanting van de in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage langs de Doggeweg tegen de wachtgevel van de woning nr. 4.

l) Inzake de overige beoordelingsgronden zoals opgenomen in artikel 4.3.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan ten slotte nog opgemerkt worden dat de

voorliggende aanvraag zeker bijdraagt tot een visuele verbetering langs de zijde van de Hoogstraat, doordat de 3 betrokken panden meer als één architecturaal geheel zouden worden afgewerkt, doch langs de zijde van de Doggeweg betekent de voorliggende aanvraag niet echt een verbetering met betrekking tot het visueel-vormelijke aspect. Aangezien de kans reëel is dat fase 3 niet zal aangevraagd noch gerealiseerd worden, zal de achterzijde van de bebouwing dus zichtbaar blijven vanaf de Doggeweg. Momenteel wordt deze achterzijde gevormd door de klassieke gelijkvloerse aanbouwen achter woningen. De nieuwe aanbouw over de verschillende verdiepingen blijft evengoed met veel hoeken en kanten en vormt geen uniform geheel. Met deze aanvraag wordt daarnaast de verticale circulatie uit de hoofdvolumes getrokken en voorzien in de nieuwe aanbouw. Het middelste gedeelte van deze aanbouw met de liftkoker reikt boven de nok van de hoofdvolumes zal samen met de traphal een atypische, nogal lompe hoge aanbouw vormen, die erg zichtbepalend zal zijn, zeker vanaf de Doggeweg, maar ook vanaf de Ridderstraat. Deze aanbouw heeft trouwens ook een grote bouwdiepte (17m), gemeten vanaf de Hoogstraat, wat de zichtbaarheid in het straatbeeld nog bijkomend verhoogt. Door de beoogde uitbreiding wordt de ruimtelijke draagkracht van het terrein overschreden en past de moskee zich niet meer voldoende in in de betrokken woonomgeving.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag niet in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- de voorliggende aanvraag tot uitbreiding van een religieus ontmoetingscentrum is niet verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening, in hoofdzaak omwille van de impact op de mobiliteit;
- uit de bijgevoegde mobiliteitstoets blijkt dat de parkeerdruk op dit moment op het piekmoment van het vrijdagmiddaggebed reeds grotendeels afgewenteld wordt op het openbaar domein, nog meer afwentelen is binnen de betrokken omgeving evenwel niet aanvaardbaar; de dichtbebouwde woonomgeving kent immers al een hoge parkeerdruk en langs de betrokken straten is geen groot aanbod aan parkeerplaatsen;
- er kan ook onvoldoende beoordeeld worden hoe groot de bijkomende parkeerdruk is ten gevolge van de beoogde uitbreiding met de leslokalen, van de combinatie hiervan met de gebedsruimten en van andere piekmomenten dan het gebedsmoment op vrijdagmiddag;
- bovendien worden er geen maatregelen in het project getroffen om het auto-aandeel van de bezoekers te beperken na de uitbreiding;
- inzake verkeersveiligheid stelt zich ook een probleem met de inplanting van de in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage langs de Doggeweg, vlak langs de wachtgevel van de woning nr. 4;
- daarnaast zal vooral het middelste gedeelte van de nieuwe aanbouw met de liftkoker door haar hoogte en bouwdiepte erg zichtbaar zijn in het straatbeeld;
- door de beoogde uitbreiding wordt de ruimtelijke draagkracht van het terrein overschreden en past de moskee zich niet meer voldoende in in de betrokken woonomgeving;
- in ondergeschikte orde voldoet de aanvraag ook niet aan de geldende stedenbouwkundige verordeningen inzake hemelwatervoorzieningen, aangezien de nieuwe uitbreiding achter de bestaande panden niet mee is opgenomen in de dimensionering van de verplichte hemelwatervoorzieningen.

Na het verslag gehoord te hebben van Tom Dehaene, als lid van de deputatie, beslist de deputatie:

BESLUIT

1. Het beroep ingediend door van Erik Van Rymentant, advocaat, Havenlaan 86c bus 313, 1000 Brussel namens Islah vzw Moskeevereniging, aanvrager tegen de weigering van

het college van burgemeester en schepenen van Zaventem van 30 januari 2017 ontvankelijk te verklaren;

2. De aanvraag inzake het verbouwen en uitbreiden van een religieus ontmoetingscentrum en bouwen van een ondergrondse parkeerruimte voor 18 auto's, gelegen Hoogstraat 148-150-152-154 te Zaventem, kadastraal bekend: afdeling 1, sectie D, perceelnummer 203a7, 203b6, 203b7, 203v8 te weigeren;

...

Dit 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

A. Eerste, tweede en derde middel

Standpunt van de partijen

1.

In haar eerste drie middelen voert de verzoekende partij een schending aan van artikel 4.3.1, §2 VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), alsmede de schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel.

De verzoekende partij zet uiteen dat de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning weigert om redenen van goede ruimtelijke ordening, met name omdat de verkeersveiligheid in het gedrang zou worden gebracht, specifiek voor wat betreft de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage (eerste middel), omdat de beoogde bouwwerken zich visueel niet zouden inpassen in de bestaande bebouwde omgeving op vlak van bouwhoogte en bouwdiepte (tweede middel) en omwille van de mobiliteitsimpact met inbegrip van het parkeren (derde middel).

De verzoekende partij wijst er met betrekking tot de drie middelen op dat de verwerende partij alle feitelijke en juridisch determinerende elementen van de aanvraag zorgvuldig moet afwegen en over de voor haar gebrachte aanvraag in alle redelijkheid een beslissing dient te nemen. De verzoekende partij stelt met betrekking tot de drie middelen nog dat de uitkomst van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening door de vergunningverlenende overheid in elk geval redelijk verantwoord dient te zijn en tot uitdrukking dient te worden gebracht in de motivering van de beslissing. Enkel met de in de akte zelf vermelde redengeving kan rekening worden gehouden. Uit de motiveringsverplichting volgt dat de stedenbouwkundige vergunning *in concreto* de met de plaatselijke aanleg of de ruimtelijke ordening verband houdende redenen moet opgeven waarop de vergunningverlenende overheid haar beslissing steunt, zonder hierbij te vervallen in stijlformules.

1.1

In het eerste middel zet de verzoekende partij uiteen dat de verwerende partij onvoldoende rekening gehouden heeft met de aangevoerde argumentatie over de parkeergarage. De verzoekende partij wees er meer specifiek op dat de in- en uitrit van de ondergrondse

parkeergarage met een lichtensysteem zal werken, dat de hellingsgraad van de in- en uitrit 4% zal bedragen voor de eerste vijf meter - zoals voorgeschreven door de geldende normen - en dat de zichtbaarheid op het openbaar domein hierdoor goed is (maar nog verhoogd zou kunnen worden door het plaatsen van een bolvormige spiegel). De verzoekende partij is verder van oordeel dat de verwerende partij geen gefundeerd standpunt heeft ingenomen, rekening houdend met de bestaande, plaatselijke, bebouwde situatie, de verkeerssituatie en de vooropgestelde maatregelen.

De verzoekende partij zet uiteen dat de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage werd voorzien in de Doggeweg, zo ver mogelijk van het kruispunt met de Hoogstraat. Op die manier wordt volgens haar alvast de 'confrontatie' van verkeer op/komende van het kruispunt vermeden. De verzoekende partij wijst er tevens op dat de Doggeweg een eenrichtingsstraat is, zodat er niet met kruisend autoverkeer rekening moet worden gehouden. De circulatie is beperkt. Zij merkt nog op dat eventueel traag verkeer (fietsers, voetgangers) een lage snelheid heeft - net zoals de in- en uitrijdende wagens - en dat de ontwerpnormen zo opgemaakt werden dat het voldoen eraan impliceert dat de verkeersveiligheid wordt gegarandeerd.

De verzoekende partij meent dat de verwerende partij geen rekening heeft gehouden met de specifieke kenmerken van de bouwaanvraag. Meer in het bijzonder wijst de verzoekende partij erop dat zij haar parkeerbehoefte, zo veel als mogelijk, op eigen terrein tracht op te vangen, dat zij de meest optimale inplantingsplaats gekozen heeft voor de in- en uitrit van de ondergrondse parkeerruimte, dat de aanvraag aan de geldende ontwerpnormen voldoet en geen negatieve invloed heeft op de aanpalende bebouwing en dat de politie geen opmerkingen in dit verband gaf. Het is voor de verzoekende partij duidelijk dat de verwerende partij deze elementen niet in haar overwegingen betrok en dus een kennelijk onredelijke beslissing nam.

1.2.

Met betrekking tot het tweede middel stelt de verzoekende partij dat de verwerende partij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening herleidt tot een overname van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, zonder een eigen, gefundeerd standpunt in te nemen. De verzoekende partij zet uiteen dat zij tijdens de hoorzitting toelichting heeft gegeven over (de (visuele) inpasbaarheid van) het voorgenomen bouwproject. Volgens de verzoekende partij is de bestreden beslissing aangetast door een formeel motiveringsgebrek omdat de relevante beoordelingscriteria niet concreet en in detail werden getoetst en/of weerlegd.

De verzoekende partij zet vervolgens uiteen dat de circulatie bewust uit het hoofdgebouw werd 'weggetrokken' om aan de geldende normen te kunnen voldoen (Toegankelijkheidsverordening, brandvereisten, regelgeving rond liftkokers, enz.) en de circulatie zo logisch en efficiënt mogelijk te kunnen organiseren, rekening houdend met de bestaande bebouwde toestand en met de navolgende fase 3. De inplanting van het trappenhuis met liftkoker gebeurde volgens de verzoekende partij op een weldoordachte manier, geschikt voor het bedienen van alle publiek toegankelijke functies (nu en in de toekomst (fase 3)) en voor een veilige evacuatie in geval van calamiteiten. De verzoekende partij wijst op het gunstig advies van de vzw Toegankelijkheidsbureau. De brandweer formuleerde eveneens geen opmerkingen.

De verzoekende partij werpt nog op dat zij het voorgaande op de hoorzitting ook toelichtte aan de hand van perspectiefbeelden en verwijst hierbij naar de toen aangebrachte stukken.

De verzoekende partij meent dat de verwerende partij de aanvraag beoordeelde op een gestandaardiseerde manier, zonder rekening te houden met de specifieke kenmerken van de aanvraag, de specifieke ontwerpvereisten (regelgeving) en de bestaande omgeving. De verzoekende partij benadrukt dat de circulatie voldoet aan de geldende normering, logisch en efficiënt is en geen aanleiding gaf tot opmerkingen van de bevoegde adviesverlenende instanties.

Tot slot merkt ze op dat het college van burgemeester en schepenen in eerste administratieve aanleg geen enkele negatieve overweging heeft gemaakt over de (visuele) inpasbaarheid van het voorgenomen bouwproject.

1.3.

Met betrekking tot de beoordeling van de mobiliteitsimpact zet de verzoekende partij in het derde middel uiteen dat zij bij de aanvraag een mobiliteitsstudie heeft gevoegd (hoewel dat niet verplicht was). Deze studie wordt, naar haar oordeel, in graad van beroep onvoldoende bij de beoordeling betrokken. De bestreden beslissing is aangetast door een formeel motiveringsgebrek. De verzoekende partij stelt vast dat er - net zoals in eerste administratieve aanleg - een aantal aannames worden gemaakt die niet met de realiteit overeenstemmen. Zo beweert de verwerende partij dat de grens van 300 bezoekers regelmatig zal worden overschreden. Dat blijkt alvast niet uit het dossier. Bij een zorgvuldige analyse van de aangeleverde informatie had de verwerende partij volgens de verzoekende partij immers kunnen vaststellen dat de gebeds- en lesmomenten bijvoorbeeld niet samenvallen, zodat het aantal bezoekers op basis daarvan alvast niet 'begroot' kan worden. De verzoekende partij staafde dit ook in haar beroepschrift en lichtte dit omstandig toe naar aanleiding van de hoorzitting. De verzoekende partij verwijst ter onderbouwing van dit derde middel ook naar de door de architect opgemaakte toelichting over de weerlegging van de weigeringsargumentatie van de verwerende partij. De verzoekende partij herhaalt dat de verwerende partij de aanvraag beoordeelde op een gestandaardiseerde manier, zonder daarbij rekening te houden met de mobiliteitsstudie, het administratief beroepschrift en de toelichting over deze problematiek van de verzoekende partij op de hoorzitting. De verzoekende partij acht de beoordeling dan ook kennelijk onredelijk.

2.1.

De verwerende partij verwijst met betrekking tot het eerste middel naar de inhoud van artikel 4.7.23, §1, eerste lid VCRO en stelt dat deze bepaling geenszins inhoudt dat zij in haar motivering ook dient uiteen te zetten om welke redenen de elementen die in een schriftelijk verweerstuk werden opgeworpen al dan niet worden weerhouden. Zij meent slechts te moeten motiveren om welke met de goede ruimtelijke ordening verbandhoudende redenen, binnen de toepasselijke planologische context, het beroep al dan niet kan worden ingewilligd. De verwerende partij verwijst dan ook naar de motivering van de bestreden beslissing, meer bepaald de beoordeling dat de aanvraag niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening inzake verkeersveiligheid, en stelt dat deze argumentatie volstaat.

2.2.

De verwerende partij antwoordt met betrekking tot het tweede middel dat artikel 4.7.23, §1, eerste lid VCRO enkel bepaalt dat de deputatie haar beslissing over het ingestelde beroep dient te nemen op grond van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Zij herhaalt dat zij enkel dient te motiveren om welke met de goede ruimtelijke ordening verbandhoudende redenen, binnen de toepasselijke planologische context, het beroep al dan niet kan worden ingewilligd, zonder dat zij hierbij dient op te geven om welke redenen de elementen uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar al dan niet worden aanvaard.

Uit de bestreden beslissing blijkt volgens haar verder dat de bestreden beslissing wel degelijk op grond van dat verslag werd genomen, en dat de verwerende partij zich aansluit bij dit verslag. Zo stelt de verwerende partij in de bestreden beslissing immers uitdrukkelijk dat zij kennis heeft genomen van het eensluidend verslag, waaruit ook blijkt dat zij zich de redenering uit dit verslag eigen heeft gemaakt.

De verwerende partij antwoordt met betrekking tot het eerste en het tweede middel verder nog dat de verzoekende partij er onterecht vanuit gaat dat de motiveringsplicht van verwerende partij dezelfde zou zijn als de motiveringsplicht die geldt voor jurisdictionele beslissingen. Voor administratieve rechtshandelingen geldt echter geenszins dat alle opgeworpen argumenten moeten worden behandeld. Het volstaat dat de motivering draagkrachtig is, hetgeen hier volgens de verwerende partij het geval is. Aan de formele en materiële motiveringsplicht is volgens de verwerende partij met andere woorden voldaan wanneer de door het bestuur aangehaalde motieven volstaan om de beslissing te dragen. Door niet alle argumenten van de verzoekende partij te weerleggen, maar de beslissing wel afdoende en uitdrukkelijk te motiveren, meent de verwerende partij dan ook dat ze geenszins het motiveringsbeginsel en/of het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden heeft.

2.3.

De verwerende partij antwoordt met betrekking tot het derde middel dat zij in de bestreden beslissing een en ander uitdrukkelijk en uitgebreid heeft gemotiveerd inzake de te verwachten impact van de aanvraag op de mobiliteit ter plaatse. Zij citeert hiertoe de motivering van de bestreden beslissing.

De verwerende partij meent dan ook voldoende rekening te hebben gehouden met de door de verzoekende partij bijgebrachte mobiliteitsstudie. Zij vertrekt in de bestreden beslissing immers telkens van de stellingen uit de mobiliteitsstudie, om die dan gefundeerd te weerleggen. Zij meent in de bestreden beslissing dan ook terecht geoordeeld te hebben dat de voorliggende aanvraag onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, en meer specifiek omwille van de mobiliteitsimpact van de aanvraag op de onmiddellijke omgeving.

De verwerende partij stelt nog dat de bestreden beslissing afdoende, pertinent, behoorlijk, concreet, precies en uitdrukkelijk gemotiveerd werd: de bestreden beslissing vermeldt uitvoerig de onderliggende feitelijke en juridische motieven, meer bepaald en onder andere door verwijzing naar de geldende planologische bestemmingsvoorschriften. De verwerende partij stelt bij haar besluitvorming verder uitgegaan te zijn van de juiste feitelijke gegevens, en de determinerende feitelijke en juridische gegevens uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in overweging genomen, correct beoordeeld en afgewogen te hebben en op die gronden en in alle redelijkheid tot een besluit gekomen te zijn. Het correcte verloop van het dossier en het feit dat verwerende partij in haar besluitvorming met alle relevante feitelijke en juridische elementen heeft rekening gehouden, blijkt volgens haar ook uit het administratief dossier.

3.1.

De verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota met betrekking tot het eerste middel vooreerst dat zij volhardt in haar argumentatie uit het inleidend verzoekschrift. De verzoekende partij stelt verder vast dat de verwerende partij wil laten uitschijnen dat zij de door de verzoekende partij aangevoerde elementen niet in haar beoordeling hoefde te betrekken, dit om reden dat de door haar aangenomen verantwoording voldoende draagkrachtig is en zou volstaan als weigeringsmotief. De verzoekende partij meent dat dergelijke opvatting weinig ernstig is, aangezien zij verschillende elementen aanvoerde die ingaan tegen het ongunstige standpunt van de vergunningverlenende overheid in eerste administratieve aanleg en van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De verzoekende partij stelt vast dat met deze aspecten schijnbaar geen rekening werd gehouden.

3.2.

De verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota met betrekking tot het tweede middel dat zij niet kan aanvaarden dat het zou volstaan dat er in de bestreden beslissing louter wordt verwezen naar het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Op de hoorzitting gaf zij

immers aan op grond van welke motieven het standpunt van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet kan gevolgd worden. De verzoekende partij stelt vast dat met deze argumentatie geen rekening werd gehouden.

3.3.

De verzoekende partij voegt in haar wederantwoordnota met betrekking tot het derde middel niets wezenlijks toe.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij klaagt in haar eerste drie middelen in essentie de beoordeling van de (on)verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening aan en voert tevens de schending aan van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en van de formele motiveringsplicht.

2.

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

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

Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient een vergunningverlenende overheid duidelijk de met de ruimtelijke ordening verband houdende redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, zodat de belanghebbende met kennis van zaken tegen de beslissing kan opkomen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

Uit de bestreden beslissing moet duidelijk blijken op welke met de goede ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund, zodat de Raad bij de uitoefening van zijn opgedragen legaliteitscontrole kan nagaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend en met name of het is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het die correct heeft beoordeeld en op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

3.

De bestreden beslissing beoordeelt de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening wat betreft de aspecten veiligheid, visuele inpasbaarheid en mobiliteitsimpact (met inbegrip van het parkeren) als volgt:

“... ”

De inplanting van een moskee binnen het centrale woongebied van de kern van Zaventem is vanuit stedenbouwkundig standpunt en in het kader van verweving van verschillende functies zeker wel verantwoord. De vraag stelt zich evenwel of met de beoogde uitbreiding

de moskee in kwestie zich nog wel voldoende inpast in de betrokken woonomgeving. Een belangrijk onderdeel in de verenigbaarheid met een goede ruimtelijke ordening vormt in dit geval het mobiliteitsaspect.

e) De beroepsindiener stelt dat de weigering van het college van burgemeester en schepenen gebaseerd is op het ongunstig advies van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar, dat gestoeld is op normen (0.3 parkeerplaatsen per bezoeker) zoals voorzien in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeervoorzieningen die pas van kracht is sinds 14 februari 2017, dit is na de bestreden beslissing. Deze stelling wordt niet bijgetreden. Vooreerst is er in de weigeringsbeslissing van 30 januari 2017 geen melding gemaakt van deze parkeerverordening, noch in het advies van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar. In dit advies wordt trouwens eerst een extrapolatie gemaakt op basis van de enquête die in de mobiliteitsstudie wordt aangehaald en wordt daarna de norm van 0.3 parkeerplaatsen per bezoeker/staanplaats gehanteerd, terwijl de parkeerverordening voor gemeenschapscentrum zelfs minimum 0.5 parkeerplaatsen per staanplaats en/of zitplaats oplegt.

Daarnaast wil dit ook niet zeggen dat de aanvraag momenteel in beroep niet getoetst dient te worden aan de betrokken gemeentelijke verordening. De vergunningverlenende overheid dient bij haar beslissing namelijk rekening te houden met de actuele wet- en regelgeving zoals die geldt op het tijdstip van de beslissing, niet op het moment van de indiening van een aanvraag. De datum van goedkeuring en/of publicatie van nieuwe wet- en regelgeving bepalen rekening houdend met de eventueel lopende aanvraagdossiers is gewoon niet mogelijk, zo zou er immers nooit nieuwe wet- en regelgeving van kracht kunnen worden. Bovendien is de opmaak van beleidsdocumenten en –regels ook gebonden aan wettelijke termijnen. Bij een nieuwe versie van ruimtelijke uitvoeringsplannen of verordeningen wordt soms in een overgangsmaatregel voorzien met betrekking tot de lopende dossiers, doch dit is bij de betrokken verordening niet het geval. De voorliggende aanvraag valt evenwel niet onder het toepassingsgebied van deze gemeentelijke parkeerverordening. In artikel 2.1 §2 wordt het toepassingsgebied bij stedenbouwkundige vergunningsaanvragen specifiek voor verbouwingen en/of uitbreidingen enigszins beperkt in die zin dat de verordening enkel van toepassing is gesteld voor aanvragen voor verbouwing en/of uitbreiding van bestaande gebouwen en constructies waarbij één of meerdere bijkomende woonentiteiten of andere bijkomende functies worden gecreëerd. Hier gaat het om een uitbreiding van een bestaand religieus ontmoetingscentrum (moskee) en wordt geen bijkomende functie gecreëerd. Volgens informatie bij de gemeente is er namelijk een vermoeden tot omvorming naar moskee vanaf 2011. Dergelijke omvorming van de oorspronkelijke woningen naar een moskee kon op dat moment nog zonder vergunning. De functiewijziging van wonen naar gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen is pas vergunningsplichtig geworden vanaf 29 november 2015 na wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de vergunningsplichtige functiewijzigingen.

Dit neemt niet weg dat het college van burgemeester en schepenen de voorliggende aanvraag wel degelijk in hoofdzaak heeft geweigerd omwille van het aspect mobiliteit, en in het bijzonder de parkeerproblematiek. De gemeente is van oordeel dat het ontoelaatbaar is om de niet vervulde parkeerbehoefte af te wimpelen op het openbaar domein, en dit specifiek in een (residentiële) omgeving waar reeds een hoge parkeerdruk heerst.

f) De voorliggende aanvraag omvat zonder meer een uitbreiding van de bestaande toestand. Volgens de mobiliteitstoets is dit met een dubbel doel, enerzijds voorzien in grotere aaneengesloten gebedsruimten die nu niet mogelijk zijn door de structuur van de panden en anderzijds voorzien van een aantal polyvalente ruimten om zo ook andere activiteiten te organiseren die passen in de context van een religieus centrum, zoals lessen

Arabisch, lessen rond de Koran, religieus consult, ... Deze uitbreiding vertaalt zich concreet in een toename van 35% nuttige oppervlakte, meer bepaald van 755m² naar 1025m² (cijfers uit de mobiliteitstoets). Inzake parkeervoorzieningen op eigen terrein wordt met deze aanvraag een meer dan verdubbeling voorzien. Momenteel is op het eigen terrein namelijk plaats voor in totaal 12 wagens, na de beoogde uitbreiding worden er 29 autostaanplaatsen voorzien, waarvan 18 ondergronds en 11 bovengronds. Wat de huidige maximale bezetting betreft, dit is niet duidelijk op basis van het voorliggend dossier, in de mobiliteitsstudie is wel sprake van een maximum van 100 personen binnen de bestaande gebouwen. De toekomstige maximale bezetting is wel af te lezen op de plannen, namelijk maximaal 228 personen voor de gebedsruimten en maximaal 101 leerlingen voor de leslokalen.

g) Uit de mobiliteitstoets blijkt dat er zich momenteel, in de huidige situatie, geen probleem voordoet inzake parkeren. Deze conclusie wordt onder andere gebaseerd op een onderzoek uitgevoerd voor het drukste gebedsmoment in de week, namelijk vrijdagmiddag. Het is duidelijk dat nu bij een vrijdaggebed de parkeerdruk wel degelijk grotendeels wordt afgewenteld op het openbaar domein, maar dat de omgeving de extra voertuigen op dit specifiek moment in de week wel kan opvangen. Op de teldag (20 februari 2015) in de studie ging het concreet om een parkeerdruk van 110 voertuigen op een totaal van 230 bezoekers. Tot 300 bezoekers (vermoedelijk 140-tal voertuigen) voor de gebedsdienst op vrijdagmiddag is de parkeerdruk volgens de studie haalbaar om zonder overlast gedurende 1 uur per week tot 150 auto's te faciliteren zonder de handelszone te belasten. Bij meer dan 300 bezoekers wordt sturing van parkeren noodzakelijk geacht. In het advies worden voorstellen van oplossing gegeven, zoals aanmoediging van bezoek te voet of met de fiets, aanleggen van een degelijke fietsenstalling, parkeren op eigen terrein optimaliseren en in samenspraak met de gemeente bepalen waar wel het best kan geparkeerd worden om overlast te vermijden.

Aangezien de voorliggende aanvraag een uitbreiding inhoudt, onder andere van de gebedsruimten (tot maximaal 228 personen) kan in alle redelijkheid verwacht worden dat de grens van 300 bezoekers wel degelijk regelmatig zal overschreden worden, zeker op het drukste gebedsmoment in de week. Er kan op basis van de gegevens in het dossier en de mobiliteitsstudie evenwel moeilijk beoordeeld worden of de beoogde 29 parkeerplaatsen voldoende zullen zijn op dergelijke piekmomenten om de te hoge parkeerdruk op de omliggende straten te kunnen opvangen. Bovendien worden er ook nauwelijks of geen maatregelen getroffen om het autogebruik, dat momenteel toch wel aan de hoge kant ligt (52% op de teldag in de mobiliteitsstudie), af te remmen. Naast de bovengrondse parkeerruimte wordt een zone van amper 2.60m bij 3.00m als fietsenstalling voorzien. Volgens de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar kunnen op deze oppervlakte hooguit 8 fietsen gestald worden en geen 16 zoals opgetekend op het plan. Hij stelt voor om bij voorkeur 30 fietsenstallingen te voorzien, best bovengronds in een overdekte ruimte, wat nog maar een aandeel van 13% fietsgebruik zou betekenen (Vlaams gemiddelde). Daarnaast zouden ook voorstellen kunnen gemaakt worden om op piekmomenten op andere (private) plaatsen in de omgeving te kunnen parkeren. Met het huidig autogebruik kan bij de beoogde uitbreiding van de gebedsruimten verwacht worden dat de parkeerdruk op de omgeving toch te groot wordt.

h) Daarnaast worden in de mobiliteitsstudie geen uitspraken gedaan of conclusies getrokken inzake de mogelijke parkeerdruk bij feesten of tijdens de Ramadan noch inzake het effect van de bijkomende leslokalen. In het beroepschrift wordt benadrukt dat de lesmomenten doorgaan op zaterdag en zondag en dus niet samenvallen met de gebedsmomenten en dat de leerlingen gebracht worden en niet zelf een parkeerdruk genereren. Op zaterdag- en zondagmiddag is er echter wel een cumulatie van leerlingen en bezoekers van de gebedsruimten. Dit zijn ook net momenten waarop de omliggende

bewoners eveneens gebruik zullen maken van de publieke parkeerplaatsen langs de straat, meer dan op weekdagen. Waar de leerlingen concreet zullen in- en uitstappen is niet voorzien of af te leiden uit het dossier. Nochtans zijn zowel de Hoogstraat en de Doggeweg relatief smalle enkelrichtingsstraten met afwisselende parkeervakken waar niet zonder het doorgaand verkeer te hinderen langs de straat kan stilgestaan worden. Ook op dit vlak werden er in het project onvoldoende maatregelen getroffen.

i) Inzake verkeersveiligheid kunnen er tevens vragen gesteld worden over de inplanting van de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage langs de noordelijke perceelsgrens. Op zich is een inplanting maximaal verwijderd van een kruispunt wel aangewezen, maar hier komt de inrit vlak langs de wachtgevel van de buurwoning Doggeweg nr. 4 te liggen, zodat de zichtbaarheid wel erg beperkt is, zeker bij het uitrijden. De Doggeweg is bovendien een smalle enkelrichtingsstraat met een woonerf karakter die deel uitmaakt van de fietssnelweg Leuven-Brussel. Het bijkomend verkeer in functie van de moskee via deze straat laten passeren lijkt dan ook niet de meest aangewezen optie. Met de gekozen inplanting dient het openbaar domein ook aangepast worden, meer bepaald het weghalen van een plantenbak en het elimineren van een publieke parkeerplaats.

j) Ten slotte kan het standpunt van de gemeente wel bijgetreden worden dat de bouw van de parking en de uitbreiding van de moskee sowieso één samenhangend geheel vormen en niet kunnen opgesplitst worden in twee fasen. Over de derde fase met een volledig nieuwe bouwvleugel langs de Doggeweg wordt hier geen uitspraak gedaan, omdat dit geen deel uitmaakt van de voorliggende aanvraag. Dit blijkt uit de verklarende nota en het beroepschrift. Het gaat om eventuele toekomstige plannen waarvan de uitvoerbaarheid binnen de voorgestelde termijn helemaal niet zeker is. Deze derde fase wordt dan ook niet als weigeringsreden weerhouden bij de voorliggende aanvraag voor de eerste twee fasen.

k) Uit de voorgaande beschouwingen blijkt dat de voorliggende aanvraag niet in aanmerking komt omwille van de impact op de mobiliteit. Hoe groot de bijkomende parkeerdruk is ten gevolge van de beoogde uitbreiding, zowel wat de gebedsruimten betreft als de leslokalen, van de combinatie van beide en van andere piekmomenten dan het gebedsmoment vrijdagmiddag, kan onvoldoende beoordeeld worden op basis van het voorliggend dossier. De parkeerdruk wordt op dit moment evenwel al op piekmomenten grotendeels afgewenteld op het openbaar domein, zo blijkt uit de bijgevoegde mobiliteitstoets. Nog meer afgewentelen is binnen de betrokken omgeving evenwel niet aanvaardbaar, aangezien er langs de betrokken straten geen groot aanbod is aan parkeerplaatsen. De dichtbebouwde woonomgeving kent dan ook een hoge parkeerdruk. Er worden bovendien geen maatregelen getroffen om het auto-aandeel van de bezoekers te beperken naar de toekomst toe. Inzake verkeersveiligheid stelt zich ook een probleem met de inplanting van de in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage langs de Doggeweg tegen de wachtgevel van de woning nr. 4.

l) Inzake de overige beoordelingsgronden zoals opgenomen in artikel 4.3.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan ten slotte nog opgemerkt worden dat de voorliggende aanvraag zeker bijdraagt tot een visuele verbetering langs de zijde van de Hoogstraat, doordat de 3 betrokken panden meer als één architecturaal geheel zouden worden afgewerkt, doch langs de zijde van de Doggeweg betekent de voorliggende aanvraag niet echt een verbetering met betrekking tot het visueel-vormelijke aspect. Aangezien de kans reëel is dat fase 3 niet zal aangevraagd noch gerealiseerd worden, zal de achterzijde van de bebouwing dus zichtbaar blijven vanaf de Doggeweg. Momenteel wordt deze achterzijde gevormd door de klassieke gelijkvloerse aanbouwen achter woningen. De nieuwe aanbouw over de verschillende verdiepingen blijft evengoed met veel

hoeken en kanten en vormt geen uniform geheel. Met deze aanvraag wordt daarnaast de verticale circulatie uit de hoofdvolumes getrokken en voorzien in de nieuwe aanbouw. Het middelste gedeelte van deze aanbouw met de liftkoker reikt boven de nok van de hoofdvolumes zal samen met de traphal een atypische, nogal lompe hoge aanbouw vormen, die erg zichtbepalend zal zijn, zeker vanaf de Daggeweg, maar ook vanaf de Ridderstraat. Deze aanbouw heeft trouwens ook een grote bouwdiepte (17m), gemeten vanaf de Hoogstraat, wat de zichtbaarheid in het straatbeeld nog bijkomend verhoogt. Door de beoogde uitbreiding wordt de ruimtelijke draagkracht van het terrein overschreden en past de moskee zich niet meer voldoende in in de betrokken woonomgeving.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag niet in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- de voorliggende aanvraag tot uitbreiding van een religieus ontmoetingscentrum is niet verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening, in hoofdzaak omwille van de impact op de mobiliteit;*
 - uit de bijgevoegde mobiliteitstoets blijkt dat de parkeerdruk op dit moment op het piekmoment van het vrijdagmiddaggebed reeds grotendeels afgewenteld wordt op het openbaar domein, nog meer afgewentelen is binnen de betrokken omgeving evenwel niet aanvaardbaar; de dichtbebouwde woonomgeving kent immers al een hoge parkeerdruk en langs de betrokken straten is geen groot aanbod aan parkeerplaatsen;*
 - er kan ook onvoldoende beoordeeld worden hoe groot de bijkomende parkeerdruk is ten gevolge van de beoogde uitbreiding met de leslokalen, van de combinatie hiervan met de gebedsruimten en van andere piekmomenten dan het gebedsmoment op vrijdagmiddag;*
 - bovendien worden er geen maatregelen in het project getroffen om het auto-aandeel van de bezoekers te beperken na de uitbreiding;*
 - inzake verkeersveiligheid stelt zich ook een probleem met de inplanting van de in- en uitrit naar de ondergrondse parkeergarage langs de Daggeweg, vlak langs de wachtgevel van de woning nr. 4;*
 - daarnaast zal vooral het middelste gedeelte van de nieuwe aanbouw met de liftkoker door haar hoogte en bouwdiepte erg zichtbaar zijn in het straatbeeld;*
 - door de beoogde uitbreiding wordt de ruimtelijke draagkracht van het terrein overschreden en past de moskee zich niet meer voldoende in in de betrokken woonomgeving; (...)*
- ... ”*

4.

De verzoekende partij stelt in haar eerste middel dat onvoldoende rekening werd gehouden met haar argumentatie inzake de in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage en de verkeersveiligheid ervan.

De verwerende partij hoeft alle argumenten aangehaald door de verzoekende partij niet punt voor punt te beantwoorden. Het volstaat dat zij de motieven ter ondersteuning van haar beslissing duidelijk weergeeft en duidelijk maakt waarom zij de visie van de verzoekende partij niet volgt. De verzoekende partij toont niet aan dat de beoordeling van de verwerende partij op dit punt steunt op een onjuiste feitenvinding, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is. Zij toont niet aan dat de verwerende partij aan de specifieke kenmerken van de aanvraag is voorbij gegaan, zich gebaseerd heeft op foutieve feitelijke gegevens of deze verkeerd beoordeeld heeft. De verzoekende partij komt in haar kritiek dan ook niet verder dan het poneren van een visie die tegengesteld is aan de beoordeling in de bestreden beslissing. Dit volstaat niet om aannemelijk te maken dat de verwerende partij de grenzen van haar appreciatiebevoegdheid overschreden heeft.

De verzoekende partij maakt verder geenszins aannemelijk in welke mate de naleving van de door haar niet verder gedefinieerde (ontwerp)normen zou volstaan om aan het aspect veiligheid van de vereiste toets aan de goede ruimtelijke ordening te voldoen. Voor zover hiermee de voorschriften in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening “Parkeervoorzieningen” bedoeld worden, dient de Raad vast te stellen dat deze voorschriften onder meer technische normen bevatten (“Hoofdstuk 4: Technische voorwaarden en vereisten”) en voorschriften inzake het aantal te voorziene parkeerplaatsen (“Hoofdstuk 6: Normen”), maar het aspect veiligheid niet uitputtend regelen. Bovendien worden die voorschriften niet met toepassing van artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 3° VCRO geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven. De Raad stelt overigens vast dat de toelichting in het inleidend hoofdstuk van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening uitdrukkelijk vermeldt dat de toets aan de goede ruimtelijke ordening vereist blijft: *“Ongeacht of een stedenbouwkundige vergunnings- en/of verkavelingsaanvraag voldoet aan de regels en voorschriften van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening parkeervoorzieningen, zal ze dus ook altijd worden getoetst aan de goede ruimtelijke ordening en de plaatselijke aanleg. Dit houdt in dat een project dat volledig beantwoordt aan de regels en voorschriften niet automatisch zal worden vergund en op basis van de goede ruimtelijke ordening en de plaatselijke aanleg alsnog kan worden geweigerd.”*

5.

Wanneer de verwerende partij krachtens de artikelen 4.7.21, §1 en 4.7.23, §1 VCRO beslist over een bij haar ingesteld administratief beroep tegen een beslissing van het college van burgemeester en schepenen, treedt zij op als orgaan van actief bestuur. Ten gevolge van het devolutief karakter van het administratief beroep onderzoekt de verwerende partij de aanvraag volledig en neemt zij een beslissing op basis van een eigen beoordeling van de aanvraag, zowel met betrekking tot de legaliteit als de opportuniteit.

De verwerende partij verwijst in de bestreden beslissing uitdrukkelijk naar *“het eensluidend verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar van 29 mei 2017”*, waarmee wordt aangegeven dat zij kennis heeft genomen van het verslag en de inhoud ervan en er zich bij aansluit, wat getuigt van een eigen beoordeling door de verwerende partij. Bovenstaande, geciteerde overwegingen, geven hierbij duidelijk aan waarom de verwerende partij, in tegenstelling tot het college van burgemeester en schepenen, van mening is dat de aanvraag visueel-vormelijk onwenselijk is. De Raad merkt verder op dat het college van burgemeester en schepenen in de weigeringsbeslissing van 30 januari 2017, naast het weigeringsmotief inzake de parkeerbehoefte en de ontoereikende parkeerplaatsen, wel degelijk ook heeft gewezen op een problematiek van een grote bouwdiepte en een grote bouwdichtheid.

Het gegeven dat de motieven van de bestreden beslissing volledig overeenstemmen met de beoordelingen in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, doet aan de vorige conclusie geen afbreuk. Niets belet de verwerende partij om de beoordeling van de aanvraag in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar te volgen en het zich eigen te maken. Er bestaat in dit verband geen vereiste dat de deputatie moet motiveren waarom zij het verslag volgt.

De verzoekende partij stelt nog dat de verwerende partij, door het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar woordelijk over te nemen in de bestreden beslissing, geen rekening heeft gehouden met haar argumentatie die ze heeft aangevoerd tijdens de hoorzitting, waarbij ze gebruik maakte van perspectiefbeelden om een en ander te duiden. De verzoekende partij zet in haar argumentatie uiteen dat de circulatie bewust uit het hoofdgebouw werd ‘weggetrokken’ om aan de normen te voldoen (Toegankelijkheidsverordening, brandvereisten, regelgeving rond liftkokers, ...) en de circulatie zo logisch en efficiënt mogelijk te organiseren. Met deze argumentatie geeft de verzoekende partij in essentie redenen waarom zij voor deze inplanting

van het trappenhuis met liftkoker heeft gekozen. Daarmee gaat zij evenwel niet in op de visueel-vormelijke aanvaardbaarheid van de aanvraag. De verzoekende partij laat na om de concrete motieven van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en de bestreden beslissing hierbij te betrekken.

Uit de bestreden beslissing ("*3. Horen*") blijkt dat de verwerende partij de argumentatie van de verzoekende partij kent. De bestreden beslissing geeft aan dat de perspectiefbeelden op de hoorzitting werden aangebracht en dat de verzoekende partij haar standpunt over de aangevraagde inplanting en vormgeving van de trapthal en lift heeft uiteengezet. In dat verband merkt de Raad op dat de motiveringsplicht niet impliceert dat de verwerende partij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden. Het volstaat dat de verwerende partij de motieven ter ondersteuning van haar beslissing duidelijk weergeeft en duidelijk maakt waarom zij de visie van de verzoekende partij niet volgt. Het valt niet in te zien welke bijkomende motivering de verwerende partij nog had dienen weer te geven, aangezien de verzoekende partij geen argumenten heeft bijgebracht die de eigenlijke visueel-vormelijke aanvaardbaarheid van het project zouden kunnen ondersteunen.

De verzoekende partij toont eveneens niet aan dat de beoordeling van de verwerende partij op dit punt steunt op een onjuiste feitenvinding, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is. De verzoekende partij komt in haar kritiek dan ook niet verder dan het poneren van een visie die tegengesteld is aan de beoordeling in de bestreden beslissing. Dit volstaat niet om succesvol aan te voeren dat de beoordeling in de bestreden beslissing de grenzen van de appreciatiebevoegdheid van de verwerende partij overschrijdt.

6.

Zoals uiteengezet in haar derde middel, meent de verzoekende partij dat onvoldoende rekening werd gehouden met de mobiliteitsstudie die zij heeft laten maken en die vervat zat in de aanvraag. De verzoekende partij meent dat een aantal aannames worden gemaakt die niet met de realiteit overeenstemmen en verwijst naar haar administratief beroepschrift en haar toelichting naar aanleiding van de hoorzitting.

De Raad merkt vooreerst opnieuw op dat de verwerende partij niet alle argumenten die in het administratief beroep worden aangehaald door de verzoekende partij punt voor punt dient te beantwoorden. Het volstaat dat zij de motieven ter ondersteuning van haar beslissing duidelijk weergeeft en duidelijk maakt waarom zij de visie van de verzoekende partij niet volgt. De verzoekende partij toont niet aan dat de beoordeling van de verwerende partij op dit punt steunt op een onjuiste feitenvinding, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is. Uit de hierboven geciteerde overwegingen uit de bestreden beslissing blijkt dat de mobiliteitsstudie in overweging werd genomen, evenals het door de verzoekende partij aangevoerde onderscheid tussen gebeds- en lesmomenten. Daarbij moet worden opgemerkt dat de verwerende partij er in de bestreden beslissing net op wijst dat de gevoegde mobiliteitsstudie onvoldoende elementen bevat om een zorgvuldige afweging te maken in het licht van de goede ruimtelijke ordening.

7.

Uit het voorgaande volgt dat de verzoekende partij er niet in slaagt om de onwettigheid aan te tonen van de bestreden beslissing in de mate dat erin wordt vastgesteld dat het aangevraagde onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

De middelen worden verworpen.

B. Vierde en vijfde middel

Standpunt van de partijen

1.1

In ondergeschikte orde uit de verzoekende partij in haar vierde middel wettigheidskritiek op de overweging(en) in de bestreden beslissing in verband met de watertoets en het besluit van de Vlaamse regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (hierna: de Hemelwaterverordening).

1.2.

In uiterst ondergeschikte orde laat de verzoekende partij in haar vijfde middel ook gelden dat de niet-toegekende afwijking op het besluit van de Vlaamse regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid (hierna: de Toegankelijkheidsverordening) niet kan worden beschouwd als een draagkrachtig weigeringsmotief. De verzoekende partij voert dit middel slechts aan in de mate dat de overige (vorige vier) middelen ongegrond zouden worden bevonden.

2.1

De verwerende partij antwoordt dat het vierde en het vijfde middel kritiek op overtollige motieven betreft, nu volgens haar uit de weerlegging van het eerste, tweede en derde middel reeds gebleken is dat de voorliggende aanvraag onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, en dit reeds een voldoende weigeringsgrond is voor de aangevraagde vergunning. Deze middelen dienen volgens de verwerende partij dan ook als onontvankelijk te worden verworpen.

3.

De verzoekende partij zet in haar wederantwoordnota uiteen dat zij, om te slagen in haar opzet om de vernietiging van de bestreden beslissing te bewerkstelligen, de onwettigheid van elk weigeringsmotief moet aantonen. Het vierde en vijfde middel zijn volgens de verzoekende partij dan ook ontvankelijk.

Beoordeling door de Raad

Bij de beoordeling van het eerste, tweede en derde middel is vastgesteld dat de verzoekende partij er niet slaagt de onwettigheid aan te tonen van de bestreden beslissing in de mate dat erin wordt vastgesteld dat het aangevraagde onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. De vaststelling dat de betrokken aanvraag niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening volstaat om de bestreden beslissing te dragen. De kritiek die de verzoekende partij uit op de beoordeling in de bestreden beslissing inzake de Hemelwaterverordening en de Toegankelijkheidsverordening, betreft kritiek op overtollige motieven, die niet tot de vernietiging van de bestreden beslissing kan leiden.

Het vierde en vijfde middel worden verworpen.

VI. KOSTEN

1.

De verzoekende partij vraagt om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen ten laste van de verwerende partij.

De verwerende partij vraagt om de kosten ten laste te leggen van de verzoekende partij. Dit kan niet worden begrepen als een vraag tot het toekennen van een rechtsplegingsvergoeding.

2.

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Gelet op het verwerpen van de middelen, worden de kosten ten laste gelegd van de verzoekende partij.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
2. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 200 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 12 februari 2019 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO