

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 16 april 2019 met nummer RvVb-A-1819-0873
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0283-A

Verzoekende partij	de LEIDEND AMBTENAAR van het Agentschap WEGEN EN VERKEER met kantoor te 1000 Brussel, Koning Albert II laan 20, bus 4
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkomen de partij	de nv DENMA , voorheen gekend als VERELST PROJECTONTWIKKELING vertegenwoordigd door advocaat Koen CLONEN met woonplaatskeuze op het kantoor te 2600 Antwerpen, Fruithoflaan 124, bus 14

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 22 december 2017 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 19 oktober 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomen de partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel van 1 juni 2017 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkomen de partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het bouwen van dertien appartementen en een ondergrondse parking op de percelen gelegen te 2640 Mortsel, Antwerpsestraat 203 – 205 – 207 en 209, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie C, nummers 5G14, 5C16, 5T2 en 5W13.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomen de partij verzoekt met een aangetekende brief van 20 juni 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomen de partij met een beschikking van 20 juli 2018 toe in de debatten stellende dat het verzoekschrift tot tussenkomst op het eerste gezicht onontvankelijk is wegens laattijdigheid nu de termijn om het verzoek in te dienen verstreek op 28 mei 2018.

2.

De verwerende partij dient geen antwoordnota maar wel het administratief dossier in. De tussenkomen de partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een toelichtende nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 26 februari 2019.

Mevrouw Anouk JANSSENS voert het woord voor de verzoekende partij.
Advocaat Koen CLONEN voert het woord voor de tussenkomende partij.

De raadsman van de tussenkomende partij zegt ter zitting dat de vennootschapsnaam werd gewijzigd bij een publicatie in het Belgische Staatsblad d.d. 23 januari 2019 naar DENMA NV.

De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

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

III. FEITEN

De tussenkomende partij dient op 16 februari 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van 13 appartementen en een ondergrondse parking” op de percelen gelegen te 2640 Mortsel, Antwerpsestraat 203 – 205 – 207 - 209 .

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Antwerpen’, vastgesteld met koninklijk besluit van 3 oktober 1979 in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen’, goedgekeurd op 19 juni 2009.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 21 maart 2017 tot en met 20 april 2017, worden geen bezwaarschriften ingediend.

De verzoekende partij adviseert op 3 april 2017 ongunstig op basis van de volgende gronden:

- autoliften worden langs gewestwegen niet toegelaten tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein
- de plannen zijn onduidelijk inzake de ligging van de rooilijn ten opzichte van de as van de weg
- de kelderverluchting moet voorzien worden achter de rooilijn.

Het college van burgemeester en schepenen weigert op 1 juni 2017 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij. Het college beslist:

“ ...

Advies gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar.

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, uitgebracht op 04-05-2017

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft volgende elementen aangewezen om te worden opgenomen in voorliggende beslissing:

...

BEKNOPT BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG'

Beschrijving

De aanvraag beoogt het volgende :

Het slopen van bestaande handelspanden en het bouwen van een meergezinswoning met 13 woonentiteiten en een ondergrondse parking.

Het bestaande te slopen gebouw heeft een kroonlijsthoogte van +/-7,21m. Het gebouw nr. 203 heeft een bouwdiepte van ongeveer 40m.

Dit gebouw staat tussen twee aanpalende gebouwen met een kroonlijsthoogte van 9,67m en 7,67m.

Het nieuwe gebouw zal een nokhoogte van 12,5m met een teruggetrokken verdieping met een totale bouwhoogte van 15,5m. De technische verdieping heeft een bouwhoogte van 16,5m.

De bouwdiepte van de 4 onderste bouwlagen bedraagt 17m. Bijkomend worden de 4 onderste bouwlagen voorzien van terrassen van 2m diep.

De dakverdieping springt 3,5m terug (niet betreedbaar groen dak) van de straatzijde en heeft een diepte van 10m.

De ondergrondse parking heeft 13 plaatsen en wordt bereikt met een autolift. De bouwdiepte van de ondergrondse parking bedraagt 28m, er wordt een dekking voorzien van 1m boven het gedeelte dat onder de tuin ligt. Er worden 13 bergingen voorzien.

Achteraan de tuin wordt een gemeenschappelijke fietsenstalling voorzien voor ongeveer 32 fietsen (56m²)

Gevelmateriaal bestaat uit roodbruine paramentsteen, de dakverdieping wordt afgewerkt met rood bruin plaatmateriaal. Schrijnwerk wordt voorzien in grijs gemoffeld aluminium.

Het project bestaat uit 13 appartementen met een oppervlakte tussen 61m² en 92m².

Er wordt een gedeelte van de tuin privaat afgebakend. Een gedeelte van 187m² wordt als gemeenschappelijke tuin voorzien.

Volgende argumenten van de ontwerper zijn in de bijgevoegde motiveringsnota terug te vinden:

De ondergrondse parking is bereikbaar via autolift. De autolift is rechtstreeks toegankelijk van de Antwerpsestraat. De lift wordt zo ingesteld dat de eventuele verkeershinder tot een minimum beperkt wordt.

De voorgenomen werken, handelingen en/of wijzigingen situeren zich op het perceel kadastraal gekend onder sectie C nummer(s) 5c16, 5g14, 5w13,5t2 met een totale oppervlakte volgens het kadaster van 728 m²

De opgegeven oppervlakte vóór de werken, handelingen bedraagt 809 m² en na 1207,8m².

Het opgegeven volume vóór de werken, handelingen bedraagt 1844,35 m³ en na 3698 m³.

...

EXTERNE ADVIEZEN BESPREKING

De gemeente is nog NIET ontvoogd. Bijgevolg moet het advies van de' gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in bepaalde gevallen worden ingewonnen.

Gezien het karakter van deze adviezen dient de vergunning geweigerd te worden.

Gevraagde adviezen:

- *Brandweer Edegem brengt dd. 02-05-2017 een voorwaardelijk gunstig advies uit.*

- *Agentschap Wegen en Verkeer brengt dd. 03-04-2017 ongunstig advies uit.*
 - *Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid. Autoliften worden langs gewestwegen niet toegelaten tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein (zoals reeds voorafgaandelijke aanvraag is gecommuniceerd)*
 - *Onduidelijke plannen inzake de ligging van de rooilijn t.o.v. de as van de weg. De kelderverluchting dient voorzien te worden achter de rooilijn.*
 - *Eandis brengt dd. 08-03-2017 een advies uit.*

De adviezen maken onderdeel uit van deze vergunning

INTERNE ADVIEZEN + BESPREKING

Gevraagde adviezen:

Milieuambtenaar:

...

Stedelijk deskundige Mobiliteit brengt een gunstig advies uit.

De breedte van de deuren aan de voorgevel en de achtergevel op het gelijkvloers zijn 1m breed, de minimale obstakelvrije breedte volgens de bouwcode in opmaak. De fietsenstalling achter in de tuin is voldoende groot gedimensioneerd voor de 35 vereiste fietsstaanplaatsen. Vanaf 30 fietsen vragen we om een plaats voor een bakfiets te voorzien en elektriciteit te voorzien om elektrische fietsen te kunnen opladen.

Autolift: In de ondergrondse parking zijn 13 parkeerplaatsen voorzien, dit is 1 per wooneenheid. De auto's worden via een autolift in en uit de parking gebracht. Het kan gebeuren dat er zich één of meerdere wachtende voertuigen op de Antwerpsestraat zullen opstellen. Het is belangrijk dat deze het doorgaand verkeer (auto's en fietsers) en het voetpad niet hinderen. Voor huisnummer 213 is plaats voor 2 auto's om tussen de rijweg en het fietspad te stationeren zonder het doorgaand verkeer te storen.

...

TOETSING AAN DE REGELGEVING EN DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN GEWESTPLAN

Er kan slechts vergunning worden verleend indien de aanvraag in overeenstemming is met de (bestemmings)voorschriften van het vastgestelde gewestplan.

...

Overeenkomstig het van kracht zijnde plan is het eigendom gelegen in het woongebied.

...

De aanvraag is wat bestemming betreft in principe in overeenstemming met de planologische bestemming van het gewestplan.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

...

Artikel 4.3.1.§ 2. VCRO :

...

Bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning met de goede plaatselijke ordening dient in de eerste plaats rekening te worden gehouden met de ordening in de onmiddellijke omgeving. Al naar gelang de aard en de omvang van de ontworpen constructie kan ook rekening worden gehouden met de ordening in de ruimere omgeving. Die laatste is daarbij uiteraard minder doorslaggevend en mag er alleszins niet toe leiden dat de ordening in de onmiddellijke omgeving, die de plaatselijke aanleg het meest bepaalt, buiten beschouwing wordt gelaten.

De opvatting over de goede ruimtelijke ordening van een gebied moet een zekere continuïteit vertonen; het is derhalve dan ook van belang rekening te houden met voordien gegeven vergunningen of weigeringen en de vergunningverlenende overheid mag deze niet als onbestaande beschouwen. Om de rechtszekerheid te waarborgen is het opportuun de reeds jaren gehanteerde visie te handhaven.

Rekening gehouden met de afhandeling van gelijkaardige dossiers in het verleden, zou een plotse beleidswijziging een schending van liet redelijkheidsbeginsel inhouden. De vergunningverlenende overheid kan bijgevolg niet willekeurig plots weigeren wat ze voordien toeliet of toelaten wat ze voordien steevast weigerde.

Het betreft de bouw van 13 appartementen en een ondergrondse parking

Algemeen gangbare stedenbouwkundige normen

Ruimtelijke draagkracht is de mate waarin iets aan de ruimte kan worden toegevoegd of ontnomen zonder verstoring evenwicht en waarbij er een tolerantie van functies is. Het is de mogelijkheid om nu en in de toekomst bijkomende functies op te nemen zonder dat dit tot conflicten leidt. Het is in zich subjectief. Het vereist daarom om zoveel mogelijk objectieve criteria te zoeken om tot een afweging te komen die niet discrimineert maar integendeel gelijkheid nastreeft.

Eén van de doelstellingen van het huidige stedenbouwkundig beleid is het voldoen aan een kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte, zonder Vlaanderen te laten dichtslibben. Er wordt in eerste instantie verdichting van de bebouwing en de bewoning in dorps- en stadskernen vooropgesteld om aan deze vereisten te voldoen. Het spreekt voor zich dat voornamelijk in zuiver woongebied zal gezocht worden naar geschikte locaties om deze beoogde verdichting te realiseren.

Er moet daarom gestreefd worden naar een duurzaam gebruik van de schaarse ruimte die voor bewoning in aanmerking komt. Dithoudt in dat de aanwezige ruimte optimaal moet benut worden door het beperken van de perceelsoppervlakte en het verhogen van de bezettingsgraad.

Het goed is niet gelegen binnen de omschrijving van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg noch binnen het gebied van een behoorlijk vergunde en niet vervallen verkaveling. Meer specifiek zijn voor het gebied van de aanvraag de voorschriften¹ van de gewestplannen en van de omzendbrief van 08 juli 19972 van toepassing.

Bedoeld wordt de voorschriften van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

Steunend op een jarenlang proces van Visievorming wordt binnen de gemeente gestreefd naar een ruimtelijke kwaliteit waarbij ontworpen gebouwen harmonisch moeten aansluiten met bestaande volumes en waarbij de bijzondere aandacht moet gaan naar de architecturale invulling van elke specifieke plek. De gemeente voert dienaangaande reeds jaren een beleid door middel van zowel in nieuwe B.P.A.'s, verkavelingen als bij bouwprojecten te ijveren naar een goed structureren van de ruimte als naar een kwaliteitsvolle vormgeving en architectuur. In die zin werd de gemeentelijke bouw- en woningverordening ook effectief opgesteld en goedgekeurd. Het is dan ook opportuun deze visie te blijven nastreven.

Wegens het ontbreken van enig gedetailleerd ordeningsplan dient de vergunningverlenende overheid in ieder geval de voorliggende aanvraag te evalueren aan de hand van de algemeen gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op eerder geciteerde voorschriften van het vigerende gewestplan. Daarbij dient zij, bij gebreke aan bijzondere voorschriften, in de eerste plaats uit te gaan van de bestaande toestand.

Rekening gehouden met de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteiten binnen deze zone wordt tot op heden volgende algemeen gebruikelijke stedenbouwkundige normen toegepast: de bouwhoogte hangt af van de harmonische samenhang van het ontwerp t.o.v. de omliggende gebouwen. Er moet rekening gehouden worden met het bestaande straatbeeld en er moet steeds getracht worden om harmonisch aan te sluiten met aanpalende gebouwen. In zicht blijvende delen van nieuwe en bestaande scheimuren ingevolge het verspringen van het bouwvolume zijn verzorgd af te werken.

De gangbare stedenbouwkundige regels zijn op zich niet verbindend maar een overheid die ze stelselmatig toepast kan ze niet plots negeren zonder in willekeur te vervallen.

Beschrijving van de omgeving

De structuur van het gebied is bepaald door de reeds aanwezige bebouwing (in hoofdzaak gesloten bebouwing,) en bestaande infrastructuur.

De aanvraag is gelegen aan een gewestweg die voldoende is uitgerust gelet op de plaatselijke toestand.

Wat natuurlijke structuur en infrastructuur betreft zijn er geen vernoemenswaardige elementen.

De Antwerpsestraat wordt gekenmerkt door gebouwen tussen de twee en vier bouwlagen.

Functionele inpasbaarheid

De voorgenomen werken kunnen in alle redelijkheid beschouwd worden als behorende tot de normale uitrusting van het bestemmingsgebied en kunnen redelijkerwijs als bestaandbaar met de bestemming woongebied worden beschouwd.

De stedenbouwkundige aanvraag is wat bestemming betreft verenigbaar met het stedelijk weefsel van het betreffend bouwblok.

Mobiliteitsimpact

De breedte van de deuren aan de voorgevel en de achtergevel op het gelijkvloers zijn 1m breed, de minimale obstakelvrije breedte volgens de bouwcode in opmaak. De fietsenstalling achter in de tuin is voldoende groot gedimensioneerd voor de 35 vereiste fietsstaanplaatsen. Vanaf 30 fietsen wordt er gevraagd om een plaats voor een bakfiets te voorzien en elektriciteit te voorzien om elektrische fietsen te kunnen opladen.

Autolift :In de ondergrondse parking zijn 13 parkeerplaatsen- voorzien, dit is 1 per wooneenheid. De auto's worden via een autolift in en uit de parking gebracht. Het kan gebeuren dat er zich één of meerdere wachtende voertuigen op de Antwerpsestraat zullen opstellen. Het is belangrijk dat deze het doorgaand verkeer (auto's en fietsers) en het voetpad niet hinderen. Voor huisnummer 213 is plaats voor 2 auto's om tussen de rijweg en het fietspad te stationeren zonder het doorgaand verkeer te storen.

Schaal

Het aangevraagde past binnen de schaal van de omgeving Antwerpsestraat. Er wordt niet afgeweken van de bouwdiepte die algemeen aanvaard is, namelijk 17m. Vier bouwlagen met een teruggetrokken verdieping is komt regelmatig voor in de Antwerpsestraat.

Ruimtegebruik

Er blijft voldoende open ruimte behouden. Deze open ruimte wordt gedeeltelijk geprivatiseerd. 187m² wordt als gemeenschappelijke tuin aangelegd met een gemeenschappelijke fietsenberging.

Bouwdichtheid

Een groot deel van de bestaande bebouwing, die tot diep in het binnengebied is gebouwd, wordt afgebroken. De bouwdichtheid van dit project is zeker aanvaardbaar in de Antwerpsestraat.

Visueel-vormelijke elementen

De ontworpen bouwdiepte en bouwhoogte stemmen overeen met de gangbare en algemeen gebruikte normen.

Er wordt geopteerd voor een architectuur die aansluit met de bestaande bouwstijl en het voorgestelde materiaalgebruik alsmede de architectuur sluiten harmonisch aan met de bestaande omliggende bebouwing.

De voorgestelde uitvoering is niet in disharmonie met de bestaande gevelmaterialen.

Gelet op het aangevraagde en rekening gehouden met de bestaande bebouwing in de omgeving heeft het gevraagde ontwerp weinig ruimtelijke impact op de omgeving.

Uit voorgaande kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen werken in geen enkel opzicht de omgeving storen, dat ze verenigbaar zijn met de eisen gesteld ter waarborging van een goede aanleg van de plaats en dat deze werken de goede ordening en ontwikkeling van het gebied niet in het gedrang brengen.

...

Hinderaspecten

Er wordt aangesloten met de bestaande bouwdiepte van het links aanpalende gebouw.

Gezien de bouwdiepte zich beperkt tot 17m wordt niet afgeweken van de algemeen toegelaten en gebruikelijke bouwdiepte..

De voorgestelde profielwijziging van de scheimuur neemt geen op ontoelaatbare wijze zon en licht weg voor de aanpalende panden

Er werd een openbaar onderzoek gehouden. Er werden geen bezwaren ingediend.

...

ADVIES EN EVENTUEEL VOORSTEL VAN VOORWAARDEN

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden mits het opleggen van de hierna vermelde nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving. De aanvraag is planologisch- en stedenbouwkundig verantwoord en stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend.

GUNSTIG ADVIES

...

BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 01-06-2017 HET VOLGENDE:

Het college van burgemeester en schepenen weigert de stedenbouwkundige vergunning om volgende redenen:

Agentschap Wegen en Verkeer brengt dd. 03-04-2017 ongunstig advies uit.

-Onwenselijkheid omwille van verkeersveiligheid. Autoliften worden langs gewestwegen niet toegelaten tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein (zoals reeds voorafgaandelijke aanvraag is gecommuniceerd)

-Onduidelijke plannen inzake de ligging van de rooilijn t.o.v. de as van de weg.

-De kelderverluchting dient voorzien te worden achter de rooilijn.

..."

Tegen deze beslissing tekent de tussenkomende partij op 11 juni 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

In een brief van 25 juli 2017 stelt het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel achter de weigering te staan en vraagt het om eveneens de gevraagde stedenbouwkundige vergunning te weigeren.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 7 september 2017 om dit beroep ontvankelijk doch ongegrond te verklaren en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

“ ...

8. LEGALITEIT: niet OK

Planningscontext

- Gewestplan Antwerpen (goedgekeurd bij KB van 3 oktober 1979): woongebied
- Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen: Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen
- Verordeningen: gemeentelijke bouw- en woningverordening, gewestelijke verordening hemelwater
- Water: geen overstromingsgevoelig gebied

Overeenstemming

- Gewestplan: wel
- Gewestelijk RUP Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen: wel
- Gemeentelijke bouw- en woningverordening: wel
- Gewestelijke verordening hemelwater: voorwaardelijk
- Rooilijn: voorwaardelijk
- Watertoets: voorwaardelijk
- Sectorwetgeving: niet
- Brandweeradvies: voorwaardelijk gunstig

Toelichting

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

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

...

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het geldende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen.

Volgens het plan situeert de aanvraag zich in Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen. De gewestplanbestemming blijft gelden.

De aanvraag is in overeenstemming met de gemeentelijke bouw- en woningverordening.

De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke verordening hemelwater onder voorwaarden.

De aanvraag doorstaat de watertoets onder voorwaarden.

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

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

Het voorliggende project voorziet de mogelijkheid van het bouwen of verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd.

Er wordt een hemelwaterput van 10.000 liter voorzien wat volstaat. Het infiltratievolume was oorspronkelijk te klein voorzien. De aanvrager brengt in graad van beroep een aangepaste berekening bij waarbij een infiltratieoppervlakte wordt voorzien van $382,2 \times 25 \text{ l/m}^3$, wat een totale buffercapaciteit geeft van 9555 m^3 . Dit is voldoende. De grotere infiltratievoorziening dient als voorwaarde opgelegd te worden.

De aanvraag is niet in overeenstemming met de doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening (artikel 4.3.4 VCRO).

Het advies van het Agentschap wegen en verkeer is ongunstig op volgende punten:

- 1. De rooilijn wordt geschonden doordat de kelderverluchting voor de rooilijn voorzien wordt. Aangezien dit een klein onderdeel van de aanvraag vormt kan dit geremedieerd worden door het opleggen als voorwaarde dat de kelderverluchting voorzien wordt binnen het bouwvolume, dus achter de rooilijn.*
- 2. Er werden geen maten opgegeven wat betreft de afstand van de rooilijn tot de as van de weg. De woning wordt ingeplant op de rooilijn. De aanvrager brengt deze maten bij in graad van beroep.*
- 3. Het is niet wenselijk een autolift te laten uitkomen rechtstreeks op de gewestweg, tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein. Dit standpunt wordt bijgetreden. De weg is ter hoogte van de aanvraag net breed genoeg voor één wagen, door de tramlijn kan er niet ingehaald worden. Deze drukke gewestweg ondergaat regelmatig een overdruk aan mobiliteit waardoor het niet verantwoord is deze druk nog te verhogen door auto's die op de baan wachten op het vrijkomen van een autolift. De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar stelt voor dat wachtenden dit kunnen doen op de laad- en losstrook parallel aan de weg en vlak voor het perceel van de aanvraag. Deze zone heeft een parkeerverbod tussen 8 en 19 uur. Dit is echter geen goede of veilige oplossing. Wagens zouden dan daar even moeten stationeren om dan vervolgens weer uit te rijden wanneer de lift vrij komt. Dit vereist extra manoeuvres op het openbaar domein. In werkelijkheid zullen bewoners van het project van de aanvraag gewoon op de openbare weg blijven wachten. Het standpunt van het Agentschap dat een dergelijke wachtzone op eigen terrein gecreëerd dient te worden en niet afgewenteld op het openbaar domein, wordt bijgetreden.*

De brandweer bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De aanvraag is in overeenstemming met de wetgeving voor de brandveiligheid van gebouwen, op voorwaarde dat het advies strikt wordt nageleefd.

9. GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING: niet OK

Omgeving

De aanvraag is gelegen nabij de kern van Mortsel, langsheen een drukke invalsweg naar dit centrum. Centraal op deze baan is een tramlijn. De omgeving kenmerkt zich aan deze zijde van de Antwerpseweg door gesloten bouwblokken met een dense, stedelijke structuur, bestaande uit huizen en handelspanden in de rij. Er is geen uniformiteit tussen de panden die grote verschillen tonen naar bouwhoogte, kroonlijsthoogte en verschijningsvorm. Als dakvorm overheerst het platte dak in het straatbeeld. Het aantal bouwlagen varieert tussen 2 en 5. Aan de overzijde van de aanvraag bevindt zich de site van Agfa Geevaert.

Toelichting

Functionele inpasbaarheid: OK

De aanvraag voorziet in de oprichting van een meergezinswoning met 13 appartementen. Gelet op de ligging nabij de kern van Mortsel, langs een grote invalsweg en gelet op het feit dat in de omgeving nog meergezinswoningen voorkomen, is deze functie aanvaardbaar op deze locatie.

Ruimtelijke draagkracht, schaal: deels OK, deels niet OK

Het project van de aanvraag vervangt 2 bestaande handelspanden met 2 bouwlagen en plat dak. Deze beide panden hadden een grote bouwdiepte. Deze wordt heden ingekort tot een bouwdiepte van 17m over 4 bouwlagen plus één terugspringende verdieping. Dit betekent concreet een aanzienlijke ontpitting van de achtertuintzone van beide percelen. Deze wordt voornamelijk groen aangelegd met achteraan een fietsenberging. Een dergelijke ontpitting wordt toegejuicht. Toch kan de gevraagde bouwdiepte van 17m over alle bouwlagen binnen dit bouwblok niet aanvaard worden. Hoewel er in de ruimere omgeving nog één enkel precedent voorkomt met een dergelijke bouwdiepte op de verdiepingen, is dit niet gangbaar voor deze omgeving en al helemaal niet voor dit bouwblok. Bovendien wordt buiten dit volume ook nog eens hangterrassen voorzien met een diepte van 2m zodat het ruimtebeslag in werkelijkheid tot een diepte van 19m gaat. Dit vormt een al te grote afwijking op de aanpalende gebouwen die veel kleinschaliger zijn. Aangezien het bouwblok relatief smal is (momenteel slechts 8 panden op de kop van het blok) heeft het gevraagde ook een rechtstreeks impact op de huizen gelegen aan het begin van de zijstraten van de Antwerpsestraat. Vooral aan de linkerkant van het project waar dit nagenoeg onmiddellijk aansluit op de huizen aan de zijde van de Sint-Annalei, speelt dit een rol. De grote bouwdiepte in combinatie met een veel groter aantal bouwlagen kan niet aanvaard worden. De schaal van het gebouw verhoudt zich niet langer tot de panden waar het project aan paalt. Enige schaalvergroting t.o.v. het huizenblok is weliswaar aanvaardbaar gelet op de ligging aan de Antwerpsestraat, maar in dit geval is men door de overdreven bouwdiepte op alle bouwlagen hierin te ver gegaan.

De bouwhoogte kan wel aanvaard worden, hoewel er momenteel sprake is van een aanzienlijke schaalbreuk wanneer naar de onmiddellijk aanpalende panden gekeken wordt, die slechts bestaan uit 2 bouwlagen en plat dak. Wanneer gekeken wordt naar de ruimere omgeving van de Antwerpsestraat bemerkt men een tendens om met nieuwbouw projecten hoger te gaan naar 4 of 5 bouwlagen, zoals ook met deze aanvraag het geval is. Gelet op de ligging langsheen een brede, belangrijke invalsweg en binnen een stedelijke structuur is het aanvaardbaar om hier lokaal hoger te gaan qua aantal bouwlagen. Panden met 4 bouwlagen komen nog voor aan de Antwerpsestraat. Op de hoek met de Sint- Annalei in het volgende bouwblok bevindt zich zelfs een project met 5 bouwlagen. Binnen het bouwblok in kwestie is het echter meer aanvaardbaar de kroonlijsthoogte te beperken tot het gevraagde en de 5de bouwlaag te laten terugspringen zodat deze minder opvalt in het straatbeeld (wat het geval is in deze aanvraag).

Geconcludeerd mag worden dat een project met eenzelfde aantal bouwlagen (waarvan de bovenste achteruit springt), maar met een kleinere bouwdiepte op de verdiepingen wel aanvaardbaar zou zijn.

Mobiliteit: deels OK, deels niet OK

Er worden 13 parkeerplaatsen voorzien in functie van 13 woongelegenheden. Gelet op de ligging nabij de kern, nabij het openbaar vervoer en gelet op de ruime fietsenberging die eveneens in het ontwerp voorzien wordt, is het gegeven aantal parkeerplaatsen voldoende geacht.

Door het voorzien van een ondergrondse parking kan de achtertuinzone nagenoeg volledig groen aangelegd worden wat een groot pluspunt is aan dit project. Echter dient de parking ontsloten te worden via een autolift die rechtstreeks uitgeeft op de openbare weg. Uit voorgaande blijkt reeds dat dit niet aanvaard kan worden.

Verder worden er vragen gesteld bij de praktische bruikbaarheid van een aantal parkeerplaatsen. Hoewel de plaatsen P8 en P10 breder zijn dan de norm voorziet zal het toch moeilijk uitrijden zijn uit deze plaatsen aangezien deze direct naast de achterwand van de parkeerkelder gelegen zijn.

Hinder naar omgeving: deels OK, deels niet OK

Uit voorgaande blijkt reeds dat de bouwdiepte best ingekort wordt omwille van de schaalbreuk met de bebouwing in de omgeving, binnen het gegeven huizenblok. Eveneens wordt gesteld dat een opschaling ter hoogte van de Antwerpsestraat aanvaardbaar is. Het is zaak hierin een evenwicht te vinden wat momenteel niet helemaal het geval is gelet op de grotere bouwdiepte.

De grote bouwdiepte over alle bouwlagen in combinatie met het aantal bouwlagen kan hinder met zich meebrengen voor de panden in de (onmiddellijke) omgeving. Zo zal er schaduwhinder zijn voor het rechts aanpalende pand in de ochtenduren. Door de gunstige ligging van het perceel van de aanvraag (voorgevel noordoostelijk georiënteerd) zullen de tuintjes van de woningen in de zijstraten alsook de linksaanpalende weinig schaduwhinder ondervinden van het project.

Door de grote bouwdiepte in combinatie met uitkragende terrassen op al deze bouwlagen ontstaat er een aanzienlijk inkijk op de achterzijkdes van de panden gelegen aan de Sint- Annalei, temeer daar deze percelen een zeer beperkte diepte hebben en nagenoeg

volgebouwd zijn. Anderzijds dient eveneens ook opgemerkt te worden dat binnen een stedelijke structuur een verhoogde mate van tolerantie wordt verwacht m.b.t. inkijk en privacy.

...

De hoorzitting heeft plaats op 12 september 2017.

Op 9 oktober 2017 brengt het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel een gewijzigd standpunt bij dat luidt als volgt:

“ ...

De deskundige mobiliteit brengt een gunstig advies uit:

De breedte van de deuren aan de voorgevel en de achtergevel op het gelijkvloers zijn 1m breed, de minimale obstakelvrije breedte volgens de bouwcode in opmaak. De fietsenstalling achter in de tuin is voldoende groot gedimensioneerd voor de 35 vereiste fietsstaanplaatsen. Vanaf 30 fietsen vragen we om een plaats voor een bakfiets te voorzien en elektriciteit te voorzien om elektrische fietsen te kunnen opladen.

Autolift: In de ondergrondse parking zijn 13 parkeerplaatsen voorzien, dit is 1 per wooneenheid. De auto's worden via een autolift in en uit de parking gebracht. Het kan gebeuren dat er zich één of meerdere wachtende voertuigen op de Antwerpsestraat zullen opstellen. Het is belangrijk dat deze het doorgaand verkeer (auto's en fietsers) en het voetpad niet hinderen. Voor huisnummer 213 is plaats voor 2 auto's om tussen de rijweg en het fietspad te stationeren zonder het doorgaand verkeer te storen. Advies dienst ruimtelijke ordening:

Het negatieve advies van AWV in het dossier Verelst wordt door onze mobiliteitsdeskundige weerlegd omdat hier toevallig wel ruimte is om een wachtende auto op te vangen op het openbaar domein. De aanvrager zou ook technologie inschakelen om de poort vanop afstand te bedienen en de binnenrijdende auto altijd voorrang te geven ten opzichte van de buitenrijdende auto. De PSA stelt dat een oplossing 'op maat van de aanvrager' niet kan langs een gewestweg. Toch zullen we iedere situatie apart moeten beoordelen op het moment dat we de vraag krijgen, afhankelijk van de plaatselijke toestand. Een ander project op Antwerpsestraat 117-121 is bv. gesitueerd midden op een kruispunt. Anders kunnen we niets meer toelaten langs de hoofdas.

De deputatie heeft in een eerder dossier (de Kilomeet-Opnieuw & Co) zelf het negatief advies van AWV overruled en vergunning verleend hoewel AWV en wijzelf bezwaar hadden tegen het creëren van extra toegangen (in en uit) over het voetpad. In een ander dossier (Antwerpsestraat 117-121) was het advies van AWV gunstig voor een ruimtelijk en verkeerstechnisch minder goede oplossing.

...”

De verwerende partij verklaart het beroep op 19 oktober 2017 gegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“ ...

Het college van burgemeester en schepenen heeft naar aanleiding van het beroep over de aanvraag op 25 juli 2017 het standpunt in eerste aanleg bevestigd.

Het college van burgemeester en schepenen heeft op 9 oktober 2017 een gewijzigd standpunt bijgebracht:

...

7. ADVIEZEN

*De brandweer van Edegem heeft over de aanvraag voorwaardelijk gunstig advies uitgebracht op 2 mei 2017. Dit advies luidt samengevat als volgt:
Conform de bepalingen van het advies.*

Eandis heeft over de aanvraag gunstig advies uitgebracht op 21 maart 2017.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft over de aanvraag ongunstig advies uitgebracht op 3 april 2017. Dit advies luidt samengevat als volgt:

Schending van het besluit van de Vlaamse Regering van 28/05/2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvrager voor een stedenbouwkundige vergunning. Op de plannen worden er geen maten weergegeven t.o.v. de rooilijn.

Het rooilijndecreet wordt geschonden. Volgens het plan wordt de kelderverluchting voorzien voor de rooilijn en dus op het openbaar domein.

De vergunningsaanvraag is eveneens onwenselijk om volgende redenen: autoliften worden langs gewestwegen niet toegelaten tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein (zoals reeds voorafgaandelijk aan de aanvraag gecommuniceerd).

...

9. BEOORDELING

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

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het geldende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen.

Volgens het plan situeert de aanvraag zich in Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen. De gewestplanbestemming blijft gelden.

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

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

...

De aanvraag is in overeenstemming met de gemeentelijke bouw- en woningverordening.

De aanvraag is in overeenstemming met de gewestelijke verordening hemelwater onder voorwaarden.

De aanvraag doorstaat de watertoets onder voorwaarden.

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

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

Het voorliggende project voorziet de mogelijkheid van het bouwen of verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd.

Er wordt een hemelwaterput van 10.000 liter voorzien wat volstaat. Het infiltratievolume was oorspronkelijk te klein voorzien. De aanvrager brengt in graad van beroep een aangepaste berekening bij waarbij een infiltratieoppervlakte wordt voorzien van $382,2 \times 25 \text{ l/m}^3$, wat een totale buffercapaciteit geeft van 9555 m^3 . Dit is voldoende. De grotere infiltratievoorziening zal als voorwaarde opgelegd worden.

Het advies van het Agentschap wegen en verkeer is ongunstig op volgende punten:

- 1. De rooilijn wordt geschonden doordat de kelderverluchting voor de rooilijn voorzien wordt. Aangezien dit een klein onderdeel van de aanvraag vormt kan dit geremedieerd worden door het opleggen als voorwaarde dat de kelderverluchting voorzien wordt binnen het bouwvolume, dus achter de rooilijn.*
- 2. Er werden geen maten opgegeven wat betreft de afstand van de rooilijn tot de as van de weg. De woning wordt ingeplant op de rooilijn. De aanvrager brengt deze maten bij in graad van beroep.*
- 3. Het is niet wenselijk een autolift te laten uitkomen rechtstreeks op de gewestweg, tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein.*

Dit standpunt wordt bijgetreden. De voorliggende openbare weg is een drukke verbindingsweg waar het verkeer absoluut niet mag gestremd worden door wachtende wagens. De gemeente brengt een aanvullend collegebesluit bij in graad van beroep waarbij deze zich gunstig uitspreekt over de autolift. Het volgende wordt gesteld:

Autolift: In de ondergrondse parking zijn 13 parkeerplaatsen voorzien, dit is 1 per wooneenheid. De auto's worden via een autolift in en uit de parking gebracht. Het kan gebeuren dat er zich één of meerdere wachtende voertuigen op de Antwerpsestraat zullen opstellen. Het is belangrijk dat deze het doorgaand verkeer (auto's en fietsers) en het voetpad niet hinderen. Voor huisnummer 213 is plaats voor 2 auto's om tussen de rijweg en het fietspad te stationeren zonder het doorgaand verkeer te storen.

Er is inderdaad ter hoogte van het gevraagde een strook beschikbaar waar gestationeerd kan worden. Wachtende wagens kunnen uitwijken naar deze strook wanneer ze op de autolift moeten wachten. De deputatie is van oordeel dat dit voldoende is om de vlotte doorgang van verkeer op de gewestweg te blijven garanderen ter hoogte van het project.

De brandweer bracht een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De aanvraag is in overeenstemming met de wetgeving voor de brandveiligheid van gebouwen, op voorwaarde dat het advies strikt wordt nageleefd.

De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Er wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Omgeving

De aanvraag is gelegen nabij de kern van Mortsel, langsheen een drukke invalsweg naar dit centrum. Centraal op deze baan is een tramlijn. De omgeving kenmerkt zich aan deze zijde van de Antwerpseweg door gesloten bouwblokken met een dense, stedelijke structuur, bestaande uit huizen en handelspanden in de rij. Er is geen uniformiteit tussen de panden die grote verschillen tonen naar bouwhoogte, kroonlijsthoogte en verschijningsvorm. Als dakvorm overheerst het platte dak in het straatbeeld. Het aantal bouwlagen varieert tussen 2 en 5. Aan de overzijde van de aanvraag bevindt zich de site van Agfa Geevaert.

Toelichting

Functionele inpasbaarheid:

De aanvraag voorziet in de oprichting van een meergezinswoning met 13 appartementen. Gelet op de ligging nabij de kern van Mortsel, langs een grote invalsweg en gelet op het feit dat in de omgeving nog meergezinswoningen voorkomen, is deze functie aanvaardbaar op deze locatie.

Ruimtelijke draagkracht, schaal:

Het project van de aanvraag vervangt 2 bestaande handelspanden met 2 bouwlagen en plat dak. Deze beide panden hadden een grote bouwdiepte. Deze wordt heden ingekort tot een bouwdiepte van 17m over 4 bouwlagen plus één terugspringende verdieping. Dit betekent concreet een aanzienlijke ontpitting van de achtertuintzone van beide percelen. Deze wordt voornamelijk groen aangelegd met achteraan een fietsenberging. Een dergelijke ontpitting wordt toegejuicht. De deputatie oordeelt dat het nieuwe volume een veel betere terreinbezetting betekent voor het perceel dan het huidige bebouwde. De voorziene bouwdiepte van 17m plus terrassen is gebruikelijk voor panden langsheen een dergelijke gewestweg en komt nog voor in de omgeving. De schaal van de omgeving ter hoogte van de voorliggende weg is van dien aard dat een groter en hoger bouwvolume zelfs wenselijk is.

Wanneer gekeken wordt naar de ruimere omgeving van de Antwerpsestraat bemerkt men een tendens om met nieuwbouw projecten hoger te gaan naar 4 of 5 bouwlagen, zoals ook met deze aanvraag het geval is. Gelet op de ligging langsheen een brede, belangrijke invalsweg en binnen een stedelijke structuur is het aanvaardbaar om hier lokaal hoger te gaan qua aantal bouwlagen. Panden met 4 bouwlagen komen nog voor aan de Antwerpsestraat. Op de hoek met de Sint- Annalei in het volgende bouwblok bevindt zich zelfs een project met 5 bouwlagen. Binnen het bouwblok in kwestie is het echter meer aanvaardbaar de kroonlijsthoogte te beperken tot het gevraagde en de 5de bouwlaag te

laten terugspringen zodat deze minder opvalt in het straatbeeld (wat het geval is in deze aanvraag).

Mobiliteit:

Er worden 13 parkeerplaatsen voorzien in functie van 13 woongelegenheden. Gelet op de ligging nabij de kern, nabij het openbaar vervoer en gelet op de ruime fietsenberging die eveneens in het ontwerp voorzien wordt, is het gegeven aantal parkeerplaatsen voldoende geacht.

Door het voorzien van een ondergrondse parking kan de achtertuintzone nagenoeg volledig groen aangelegd worden wat een groot pluspunt is aan dit project.

Wachtende auto's kunnen uitwijken naar de parkeerstrook naast de rijweg.

Hinder naar omgeving:

De deputatie is van oordeel dat er geen toename is van enige hinder binnen het bestaande bouwblok, integendeel, door de ontpitting wordt het groene karakter van het binnengebied vergroot. Het bouwblok staat zodanig ingeplant dat de ramen zich niet oriënteren naar de achtertuinen. Bovendien mag men in een stedelijke omgeving meer tolerantie van bewoners verwachten naar inkijk e.d. toe dan in een buitengebied. De schaduwhinder blijft beperkt.

BESLUIT

Artikel 1 – Het beroep van Verelst Projectontwikkeling, vergunningsaanvrager, tegen het besluit van 1 juni 2017 van het college van burgemeester en schepenen van Mortsel, waarbij de vergunning tot het bouwen van 13 appartementen en een ondergrondse parking wordt geweigerd, op een terrein, gelegen Antwerpsestraat, afdeling 3, sectie C, nrs. 5 G 14, 5 C 16, 5 T 2, 5 W 13, wordt ingewilligd.

Een vergunning wordt verleend onder de voorwaarden opgenomen in het besluit van het college van burgemeester en schepenen van Mortsel van 9 oktober 2017. De infiltratievoorziening dient een capaciteit te hebben van 9555m². De kelderverluchting dient voorzien te worden binnen het bouwvolume van het gebouw. Het advies van de brandweer dient strikt nageleefd te worden.

...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST - TIJDIGHEID

Standpunt van de partijen

1.

In de beschikking tot tussenkomst werpt de Raad op dat het verzoek tot tussenkomst laattijdig is, nu de uitnodiging daartoe bij aangetekende brief van 7 mei 2018 aan de tussenkomende partij werd gezonden in haar hoedanigheid van aanvrager doch er maar is verzocht om tussen te mogen komen met een aangetekende brief van 20 juni 2018.

2.

De tussenkomende partij antwoordt dat ze met een gewone brief van 18 april 2018 op 20 april 2018 in kennis werd gesteld van het beroep bij de Raad en van het gegeven dat haar later de mogelijkheid zou worden geboden om tussen te komen.

Ze stelt dat, aangezien het lange tijd stil was, ze op 14 juni 2018 telefonisch contact opnam met de Raad, en dat haar werd meegedeeld dat ze met een aangetekende brief van 7 mei 2018, beweerdelijk ontvangen op 8 mei 2018, werd uitgenodigd om al dan niet tussen te komen in de procedure. De tussenkomende partij wijst erop dat ze zich dan op 15 juni 2018 ter griffie heeft aangeboden doch dat ze daar, gelet op het feit dat ze geen partij was, het dossier niet kon inkijken, doch wel kennis kon nemen van het registratienummer van de bedoelde aangetekende zending. Dit laatste, zo stelt ze, liet haar toe om een officiële klacht in te dienen bij Bpost wegens een foutieve levering.

De klachtenprocedure bij Bpost heeft uitgewezen dat de betrokken aangetekende zending op 8 mei 2018 werd afgeleverd op basis van een postvolmacht. Bpost stelde daarbij dat de gegevens van de (effectieve) ontvanger met naam en handtekening slechts kunnen worden vrijgegeven op rechterlijk bevel. De postvolmacht die Bpost vermeldt, betreft evenwel geen volmacht van Verelst Projectontwikkeling nv, heden Denma nv, doch wel van Woningbouw Verelst nv weliswaar gevestigd op hetzelfde adres maar wel een duidelijk onderscheiden vennootschap.

Voor de tussenkomende partij beschikt een afgelijnd aantal personen over bevoegdheid om (aangetekende) brieven in ontvangst te nemen. Geen van deze personen heeft evenwel de vermelde aangetekende brief van de Raad in ontvangst genomen. Meer nog, de vermelde postvolmacht behoort toe aan een persoon die op de bewuste datum niet aanwezig was op de maatschappelijke zetel wegens (langdurige) arbeidsongeschiktheid, zodat de betrokkene in geen geval voor de tussenkomende partij enige post in ontvangst heeft kunnen nemen.

Nu de brief waarmee de mogelijkheid werd geboden om tussen te komen niet rechtsgeldig werd betekend aan de tussenkomende partij, is de vervalt termijn om het verzoek in te dienen nog niet beginnen te lopen en is de tussenkomst sowieso tijdig. In elk geval is er sprake van overmacht waaraan de tussenkomende partij stelt geen fout te hebben.

Beoordeling door de Raad

1.

De tussenkomende partij stelt dat de aangetekende brief van de Raad van 8 mei 2018 waarmee zij in de mogelijkheid werd gesteld om tussen te komen in de procedure, niet correct door haar is ontvangen, zodat de termijn om tussen te komen geen aanvang heeft genomen. Meer bepaald stelt ze dat de postvolmacht die werd gebruikt om de brief in ontvangst te nemen, is uitgegeven door een andere rechtspersoon weliswaar op hetzelfde adres, en dat de persoon waarvoor de volmacht geldt op dat ogenblik wegens arbeidsongeschiktheid niet aanwezig was.

2.

De Raad stelt vast dat er klaarblijkelijk twee onderscheiden vennootschappen, elk met de naam 'Verelst' in de volledige benaming, op het ogenblik van het afleveren van de bedoelde aangetekende brief, gevestigd zijn op één en hetzelfde maatschappelijk adres. Wanneer een dergelijke situatie zich voordoet, kan van de betrokken vennootschappen worden verwacht dat ze zich op een dergelijke wijze organiseren dat voor beide vennootschappen in een regeling wordt voorzien dat de post – aangetekend en gewoon – op een eenvoudige wijze kan worden ontvangen. Dit geldt met des te meer nu kan worden vastgesteld bij het raadplegen van de Kruispuntbank van Ondernemingen in het kader van de inquisitoriale bevoegdheid van de Raad dat er in totaal negen vennootschappen op het betrokken adres zijn gevestigd met steeds dezelfde functiehouders.

Daarenboven is het in dat geval aan de ontvangende vennootschap om ervoor te zorgen dat de juiste postvolmacht wordt voorgelegd voor het aftekenen van aangetekende zendingen. Indien de betrokken persoon niet aanwezig is of niet gevolmachtigd is om voor de betrokken vennootschap de brief in ontvangst te nemen, was het aan de gevolmachtigde zelf om de postbode hierop attent te maken en de juiste volmacht voor te leggen, nu ze zelf voor een complexe situatie heeft gezorgd met – al zeker minstens – op dat ogenblik twee vennootschappen met een gelijkaardige naam op eenzelfde adres met dan nog onderscheiden postvolmachten.

Er moet minstens ook worden vastgesteld dat niet wordt ontkend dat de brief in ontvangst is genomen, doch dat enkel wordt gesteld dat de postvolmacht geldt voor de andere vennootschap op hetzelfde adres en dat de betrokken natuurlijke persoon afwezig was wegens langdurige arbeidsongeschiktheid. Dit is weinig ernstig te meer de tussenkomende partij als aanvrager wel degelijk op de hoogte was van de procedure die aanhangig was bij de Raad en zij niet aantoonde dat de gewone brief waarmee zij hierover in kennis werd gesteld wel door een correct persoon is 'geopend'. Enige dilligentie mag worden verwacht. Daarenboven moet tevens worden vastgesteld dat de brief niet aan de Raad werd terugbezorgd door de postdiensten.

Indien er anders over zou worden geoordeeld, staat de Raad toe dat de tussenkomende partij voor zichzelf in een extra termijn voorziet om tussen te komen en dat geheel ingevolge de door haarzelf georganiseerde complexe toestand met verschillende postvolmachten voor twee vennootschappen met een gelijkaardige naam op hetzelfde adres.

De Raad is dan ook van oordeel dat het verzoek tot tussenkomst laattijdig is nu de termijn wel degelijk begon te lopen.

3

Het verzoek tot tussenkomst is onontvankelijk.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN – ENIG MIDDEL

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel voert de verzoekende partij de schending aan van de artikelen 1.1.4, 4.3.1, §1 en 4.3.3 VCRO, van de artikelen 2.22, 2.23 en 70 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna: Wegcode), de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 houdende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheids-, motiverings- en redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij wijst erop dat ze een ongunstig advies heeft uitgebracht waarin onder meer werd gewezen op de verkeersonveilige situatie van een autolift langs de Antwerpsestraat zonder enige wachtruimte op het eigen terrein. Tijdens de beroepsprocedure wordt niet betwist dat een wagen die wacht op de betrokken autolift in de straat niet kan worden aanvaard. Meer zelfs, in de

bestreden beslissing wordt uitdrukkelijk aanvaard dat de Antwerpsestraat een drukke verbindingsweg betreft waar het verkeer absoluut niet mag gestremd worden door een wachtende auto.

De bestreden beslissing gaat er ten onrechte van uit dat in de bestaande toestand steeds de mogelijkheid bestaat om uit te wijken naar de strook langs de weg, zodat er geen hinder is voor een vlotte doorgang van het verkeer. Deze uitwijkmogelijkheid is een essentieel gegeven in de weerlegging van het ongunstig advies. Deze beoordeling is evenwel strijdig met de Wegcode, maakt een gebrekkige beoordeling uit van de bestaande plaatselijke toestand en houdt een onzorgvuldige beoordeling in van het aspect mobiliteit in het kader van de goede ruimtelijke ordening voor wat betreft zowel de bestaande toestand als de toekomstige ontwikkelingen.

1.1

Wat de zogenaamde wachtstrook betreft voor laden en lossen, moet erop worden gewezen dat dit een loskade betreft waar er een parkeerverbod geldt tussen 8u en 19u (artikel 70 Wegcode). Stilstaan is op deze strook enkel toegelaten voor de duur van het laden en het lossen.

Er is een onderscheid in de Wegcode tussen een stilstaand voertuig en een geparkeerd voertuig. Een stilstaand voertuig staat niet langer stil dan wat nodig is voor het in- en uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken. Een geparkeerd voertuig staat langer stil dan wat nodig is voor het in- en uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.

De betrokken strook moet dan ook tussen 8u en 19u bestemd worden voor het laden en lossen en is dan ook niet bestemd om te dienen voor auto's die wachten om een privéterrein in te rijden.

De bestreden beslissing onderzoekt niet of de zogenaamde wachtstrook ook verkeerskundig toelaat om te worden gebruikt voor wachtende auto's. Daarover is er immers geen bijkomend advies gevraagd.

1.2

Uit het fotodossier blijkt daarenboven dat de bestaande zone naast de Antwerpsestraat manifest onvoldoende is om effectief te garanderen dat wachtende auto's steeds kunnen uitwijken en er geen probleem ontstaat omtrent verkeersveiligheid of vlotte doorstroming.

In de bestaande toestand is de zone niet geschikt om wachtende auto's op te vangen, wat onder meer blijkt uit het verzoek vanwege de gemeentelijke ambtenaren tijdens het vooroverleg om de openbare weg aan te passen en een wachtzone en signalisatie te voorzien. Het blijkt tevens uit de foto's dat de bestaande weg niet is aangelegd als een wachtzone met een vlotte toegang tot het perceel.

Er is verder sprake van een eenvoudige gevolgtrekking van het gegeven dat er enkel tussen 8u en 19u sprake is van een parkeerverbod. Immers, tussen 19u en 8u kan de strook worden ingenomen door geparkeerde auto's en kan er niet naar de strook worden uitgeweken. Minstens zal er in die periode sprake zijn van een blokkering van de Antwerpsestraat. Uit de foto's blijkt tevens dat de zone zeer beperkt is en slechts één auto kan opvangen.

In de bestreden beslissing is er geen zorgvuldige beoordeling of motivering terug te vinden en geen onderzoek *in concreto* naar de uitwijkmogelijkheden van de wachtende auto's waarbij rekening wordt gehouden met deze elementen. Dit element in de beoordeling hield evenwel een weerlegging in van het ongunstig advies, terwijl er geen mogelijkheid meer was om advies uit te brengen over de voorgestelde wachtruimte. Er moest voor dit punt dan ook een afdoende en draagkrachtige motivering in de bestreden beslissing zijn waarbij rekening wordt gehouden met de beschikbare

gegevens van de voorgestelde wachtzone. Het getuigt ook van onzorgvuldig bestuur om een dergelijke beoordeling omtrent de inrichting van de openbare weg niet opnieuw voor advies voor te leggen aan de verzoekende partij.

1.3

De bestreden beslissing gaat uit van een bepaalde aanleg van de Antwerpsestraat ter hoogte van het betrokken perceel zonder daaromtrent het advies van de verzoekende partij te vragen. De problematische situatie van de wachtende auto's wordt immers onderkend en enkel het gegeven dat er opvang zou zijn voor deze wachtende auto's op de openbare weg lijkt de verwerende partij te hebben kunnen overtuigen om een vergunning te verlenen voor het project met autolift. De bestreden beslissing gaat daarmee ten onrechte uit van het feit dat de ordening van de openbare weg ter hoogte van het project steeds dezelfde zal zijn, doch de verzoekende partij wijst erop dat zij steeds kan beslissen de betrokken gewestweg anders aan te leggen waardoor de zogenaamde wachtzone kan verdwijnen. Het individuele project geeft immers op geen enkele wijze een individueel recht op een wachtzone op de openbare weg.

Het is verder een teken van onzorgvuldig bestuur om, zonder enig verder onderzoek, een dergelijke belasting te leggen op de openbare weg. De problematiek die door het project wordt gecreëerd wordt volledig afgewenteld op de openbare weg. Volgens de verzoekende partij zou een redelijk en zorgvuldig oordelend bestuur eisen dat de problematiek op eigen terrein wordt opgelost, nu de openbare weg het algemeen belang moet dienen en niet de maximalisatie van een individueel project. Er komt door het project een hypotheek op eventuele toekomstige ontwikkelingen inzake mobiliteit in de Antwerpsestraat. Aan dit laatste is geen aandacht besteed in de bestreden beslissing, noch wordt daaromtrent enig advies gevraagd.

1.4

De noodzaak aan een wachtzone voor de autolift wordt afgewenteld op de openbare weg zonder enige afweging van de ruimtelijke belangen. Uit het vooroverleg bleek dat er voor dit project wel de mogelijkheid is om te voorzien in een wachtzone op eigen terrein, maar er zouden dan een aantal esthetische nadelen optreden. De verwerende partij laat evenwel na de optie te onderzoeken van een wachtruimte op het eigen terrein, terwijl argumenten inzake verkeersveiligheid een belangrijke plaats zouden moeten innemen tegenover argumenten inzake het esthetisch karakter van een gebouw en de maximalisatie van een project.

2.

De verwerende partij antwoordt niet op het verzoekschrift.

3.

In de toelichtende nota antwoordt de verzoekende partij enkel op de schriftelijke uiteenzetting van de tussenkomende partij. Nu deze tussenkomst onontvankelijk is en er geen antwoordnota werd ingediend, wordt met de toelichtende nota enkel rekening gehouden in die zin dat de verzoekende partij volhardt in haar enig middel.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij stelt in essentie dat op een onzorgvuldige en niet-onderbouwde wijze tot het besluit is gekomen dat het project aanvaardbaar is louter door te stellen, met verwijzing naar het advies van het college van burgemeester en schepenen, dat er een wachtstrook aanwezig is waar kan worden gewacht op de autolift zonder de gewestweg te belasten. Ze wijst erop dat er een miskennis is van het gegeven dat de wachtstrook door de dag dienst doet als loskade en 's avonds als parkeerplaats kan worden gebruikt, waardoor er alsnog op de weg zal worden gewacht, wat

juist de reden was voor het negatieve advies. Er ligt aldus een onzorgvuldige beoordeling van de ter plaatse bestaande toestand van het aspect mobiliteit in het kader van de goede ruimtelijke ordening voor.

2.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en beoogt rechtsgevolgen te hebben voor een of meer bestuurden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn. Afdoende wil zeggen dat de motivering draagkrachtig moet zijn, dat wil zeggen dat de motieven moeten volstaan om de beslissing te verantwoorden teneinde de belanghebbende in staat te stellen om met kennis van zaken te oordelen of het zin heeft zich in rechte tegen de beslissing te verweren.

Het zorgvuldigheidsbeginsel impliceert dat een vergunningverlenend bestuursorgaan, zoals de verwerende partij, haar beslissing op een zorgvuldige wijze moet voorbereiden en derhalve dient te steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De zorgvuldigheid verplicht de verwerende partij onder meer om zorgvuldig te werk te gaan bij de voorbereiding van de bestreden beslissing en ervoor te zorgen dat de feitelijke en juridische aspecten van het dossier deugdelijk onderzocht worden, zodat zij met kennis van zaken kan beslissen. Wanneer er door het vergunningverlenend bestuursorgaan andersluidend wordt geoordeeld dan de doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen, of, indien tijdens deze procedure bezwaren en opmerkingen zijn geformuleerd aangaande een relevant en te beoordelen aspect, geldt in principe dat het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing op dat punt des te zorgvuldiger dient te motiveren.

3.

Samen met de verzoekende partij kan worden vastgesteld dat de verwerende partij in de bestreden beslissing uitdrukkelijk, met verwijzing naar het advies van de verzoekende partij, stelt dat de betrokken weg een drukke verbindingsweg is waarvan het verkeer absoluut niet mag worden gestremd door wachtende auto's, zodat het advies van de verzoekende partij op dat punt bij te treden is.

Over het wachten op de openbare weg van auto's op de autolift voorzien in het project en de onduidelijkheid daarover hebben zowel de verzoekende partij als wegbeheerder, het college van burgemeester en schepenen – tenminste in eerste instantie – en ook de provinciale stedenbouwkundig ambtenaar zich negatief uitgesproken. Telkenmale is gesteld dat er langs een gewestweg enkel een autolift wordt toegestaan voor zover er een wachtruimte is op eigen terrein.

Er moet worden vastgesteld dat het college van burgemeester en schepenen naar aanleiding van het beroep bij de verwerende partij in eerste instantie vraagt om de gevraagde stedenbouwkundige vergunning te weigeren, om dan plots, nog na de hoorzitting bij de verwerende partij, een op 9 oktober 2017 aangenomen gewijzigd standpunt bij te brengen. Dit standpunt luidt onder andere als volgt:

“Autolift: In de ondergrondse parking zijn 13 parkeerplaatsen voorzien, dit is 1 per wooneenheid. De auto's worden via een autolift in en uit de parking gebracht. Het kan gebeuren dat er zich één of meerdere wachtende voertuigen op de Antwerpsestraat zullen opstellen. Het is belangrijk dat deze het doorgaand verkeer (auto's en fietsers) en het voetpad niet hinderen. Voor huisnummer 213 is plaats voor 2 auto's om tussen de rijweg en het fietspad te stationeren zonder het doorgaand verkeer te storen. Advies dienst ruimtelijke ordening:

Het negatieve advies van AWV in het dossier Verelst wordt door onze mobiliteitsdeskundige weerlegd omdat hier toevallig wel ruimte is om een wachtende auto op te vangen op het openbaar domein. De aanvrager zou ook technologie inschakelen om de poort vanop afstand te bedienen en de binnenrijdende auto altijd voorrang te geven ten opzichte van de buitenrijdende auto."

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft evenwel, zonder op dat ogenblik over het gewijzigde standpunt van het college van burgemeester en schepenen te beschikken, over het wachten op de autolift het volgende gesteld:

"3. Het is niet wenselijk een autolift te laten uitkomen rechtstreeks op de gewestweg, tenzij er voldoende wachtruimte is op eigen terrein. Dit standpunt wordt bijgetreden. De weg is ter hoogte van de aanvraag niet breed genoeg voor één wagen, door de tramlijn kan er niet ingehaald worden. Deze drukke gewestweg ondergaat regelmatig een overdruk aan mobiliteit waardoor het niet verantwoord is deze druk nog te verhogen door auto's die op de baan wachten op het vrijkomen van een autolift. De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar stelt voor dat wachtenden dit kunnen doen op de laad- en losstrook parallel aan de weg en vlak voor het perceel van de aanvraag. Deze zone heeft een parkeerverbod tussen 8 en 19 uur. Dit is echter geen goede of veilige oplossing. Wagens zouden dan daar even moeten stationeren om dan vervolgens weer uit te rijden wanneer de lift vrij komt. Dit vereist extra manoeuvres op het openbaar domein. In werkelijkheid zullen bewoners van het project van de aanvraag gewoon op de openbare weg blijven wachten. Het standpunt van het Agentschap dat een dergelijke wachtzone op eigen terrein gecreëerd dient te worden en niet afgewenteld op het openbaar domein, wordt bijgetreden."

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar besloot aldus reeds voordat de aanvullende beslissing van het college van burgemeester en schepenen hem bekend was, dat het wachten langs de rijbaan sowieso geen optie is - noch op de laad- en loskade noch op enige andere plaats langs de rijbaan andere dan op het eigen terrein -, zich daarmee aansluitend bij het negatief advies van de verzoekende partij als wegbeheerder.

4.

Daar tegenover stelt de bestreden beslissing enkel met verwijzing naar het gewijzigde standpunt van het college van burgemeester en schepenen dat er 'een strook' beschikbaar is die voldoende is om de vlotte doorgang van verkeer op de gewestweg te garanderen

Het is niet duidelijk welke strook de verwerende partij bedoelt. Betreft het de laad- en loszone of betreft het de strook voor het huisnummer 213.

Indien de laad- en loszone bedoeld wordt, moet met de verzoekende partij worden vastgesteld dat deze op de gestelde tijdstippen enkel voor dat doel mag worden gebruikt en dat deze zone daarbuiten als parkeerplaats kan worden gebruikt. Er is op die wijze dus geen enkele zekerheid dat de gewestweg niet wordt gebruikt om te wachten op de autolift. Ook de foto's gevoegd bij het dossier tonen aan dat er auto's geparkeerd staan op deze strook. Nochtans staan alle overheden in het betrokken dossier - ook de verwerende partij - duidelijk voor dat wachten op de gewestweg geen optie is.

Indien de strook voor huisnummer 213 wordt bedoeld, moet, gelet op de plannen en de foto's gevoegd bij het dossier, bovendien worden vastgesteld dat dit een soort verhoogde verharde berm is tussen twee stroken parkeerplaats (deel laad- en loszone) en er niet is onderzocht in welk mate hier kan worden opgereden.

Daargelaten nog de vraag welke strook de verwerende partij juist bedoelt, moet daarenboven worden vastgesteld dat ze nalaat in te gaan op de stelling van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat het stationeren langs de weg manoeuvres op het openbaar domein vereist wat hij geen goede of veilige oplossing vindt.

De verwerende partij laat naar het oordeel van de Raad dan ook na om de andersluidende standpunten voldoende te ontmoeten en haar beslissing te motiveren. Daarenboven blijkt het onzorgvuldig karakter van de besluitvorming uit het feit dat het niet duidelijk is welke strook juist wordt bedoeld.

5.

Het enig middel is in de aangegeven mate gegrond.

VII. KOSTEN

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 en de kosten van de tussenkomst, zijnde het door de tussenkomende partij betaalde rolrechten, ten laste van de tussenkomende partij.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv DENMA is onontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 19 oktober 2017, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het voor het bouwen van dertien appartementen en een ondergrondse parking op de percelen gelegen te 2640 Mortsel, Antwerpsestraat 203 – 205 – 207 en 209, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie C, nummers 5G14, 5C16, 5T2 en 5W13.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. 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.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 16 april 2019 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Bart VOETS

Pieter Jan VERVOORT