

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 16 januari 2018 met nummer RvVb/A/1718/0461
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0684/A/0670

Verzoekende partijen	1. het college van burgemeester en schepenen van de stad ANTWERPEN 2. de stad ANTWERPEN , vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen vertegenwoordigd door advocaat Annelies VERLINDEN, met woonplaatskeuze op het kantoor te 1050 Brussel, Louizalaan 106
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 17 juli 2015 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 13 mei 2015.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de bvba JURA tegen de weigeringsbeslissing van de eerste verzoekende partij van 13 februari 2015 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de bvba JURA een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het bouwen van negen appartementen, twee stapelwoningen en vier duplexwoningen op het perceel gelegen te 2060 Antwerpen, Viaduct-Dam 29-35, met als kadastrale omschrijving afdeling 7, sectie G, nummer 6P2 (deel) en 6W.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient geen laatste nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 7 maart 2017.

Advocaat Matthias VANGENECHTEN die *loco* advocaat Annelies VERLINDEN voor de verzoekende partijen verschijnt, is gehoord. 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.

De artikelen 37 en 38 van het DBRC-decreet zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016, zijn van toepassing.

III. FEITEN

De bvba JURA (vervolgens: de aanvrager) dient op 27 oktober 2014 bij de eerste verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van negen appartementen, twee stapelwoningen en vier duplexwoningen op een terrein gelegen te 2060 Antwerpen, Viaduct-Dam 29-35.

Het perceel ligt binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Dam West', definitief vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 20 september 2010 en goedgekeurd door de verwerende partij op 6 januari 2011. Het ligt meer bepaald in een zone voor wonen.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 30 november 2014 tot en met 29 december 2014 gehouden wordt, wordt er een bezwaarschrift ingediend.

De Welstandscommissie van de stad Antwerpen brengt op 7 november 2014 het volgende ongunstig advies uit:

“ ...

Het project betreft de bouw van een nieuw woonvolume met ondergrondse parkeergarage op de hoek van de Viaduct Dam en de Joossensgang (die als nieuwe straat doorgetrokken wordt). In het hoekvolume worden duplexwoningen, stapelwoningen en appartementen voorzien. Een gemeenschappelijke binnenruimte wordt gedeeld met een naastgelegen nog te ontwikkelen woonproject.

Het volume krijgt 3 bouwlagen in de Joossensgang en topt op tot 4 bouwlagen met dakverdieping op de hoek.

De welstandscommissie merkt op dat de plint in de steeg weinig actieve functies bevat, waardoor geen levendig gelijkvloers ontstaat. De welstandscommissie vraagt om de woningen in de steeg anders te stapelen en evt. doorzonwoningen te voorzien waardoor de levendigheid in de steeg kan vergroten. Slaapkamers op het gelijkvloers aan straatzijde zijn hierbij uitgesloten. Verder zou het wenselijk zijn om de indeling van de appartementen op de hoek te herzien in functie van een betere woonkwaliteit. Wat betreft de uitpandige terrassen pleit de welstandscommissie ervoor om deze inpandig te voorzien.

Conclusie:

- Plint: actievere plint ifv levendigheid (geen slaapkamers aan straatzijde)*
- Beeldkwaliteit: meer aandacht voor de stedelijke unieke context (nieuwe steeg in de stad) en conform bouwcode (levendige plint met aandacht voor woonkwaliteit)*
- Buitenruimte: geen uitpandige terrassen*

...”

De dienst Mobiliteit van de stad Antwerpen brengt op 9 december 2014 het volgende voorwaardelijk gunstig advies uit:

“ ...

De aanvraag betreft de bouw van 9 appartementen, 2 stapelwoningen en 4 duplex woningen.

In he RUP Dam West is een minimum parkeernorm opgenomen van 1 parkeerplaats per 3 woningen.

Volgens de bouwcode moeten voor deze ontwikkeling van 15 woningen van verschillende groottes 16 parkeerplaatsen voorzien worden.

In het RUP is enkel een minimumnorm opgenomen. De werkelijke parkeerbehoefte van deze woningen is hoger dan deze minimumnorm. De bouwcode moet hier gevolgd worden.

Volgens de bouwcode moeten voor deze appartementen 34 fietsenstallingen voorzien worden. De minimum oppervlakte is dus 51m². De fietsenstalling op de plannen is niet groot genoeg voor dit aantal fietsen.

Er wordt gebruik gemaakt van fietshaken. Dit voldoet niet aan de nodige eisen ivm comfort en mogen niet gebruikt worden.

Overige ophangsystemen (bijvoorbeeld zelfrijzend systeem) kunnen eventueel wel deels toegepast worden.

Dan moet wel een variatie aan stallingen voorzien worden, vermits niet alle fietsen (fietsen met fietstassen, kinderstoeltjes, zware fietsen) kunnen gebruik maken van een ophangstelsel.

Vanaf 30 fietsen moet minimum 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen aanwezig zijn.

(...)

Voorwaarden

- 16 parkeerplaatsen voor auto's voorzien
- Oppervlakte fietsenstalling minimum 1.5m² per fiets
- Inrichting fietsenstalling met comfortabele stallingsmogelijkheden (zie inrichtingsprincipes bouwcode)
- Oplaadpunt voor elektrische fietsen voorzien
- ...

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar brengt op 4 februari 2015 een ongunstig advies uit.

De eerste verzoekende partij weigert op 13 februari 2015 een stedenbouwkundige vergunning aan de aanvrager. De motivering luidt:

“...

Advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, uitgebracht op 4 februari 2015.

Dit advies luidt als volgt:

(...)

Toetsing aan de wettelijke en reglementaire voorschriften

De aanvraag is niet in overeenstemming met de bestemming en de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan, zoals hoger omschreven. Het ontwerp wijkt af op het volgende punt:

Art 1.02 Inrichting

§2.2 bouwhoogte

In geval van platte daken mag de bruto-vloeroppervlakte van de bouwlaag die zich uitstrekt boven de kroonlijst maximum 60% van de van de bruto-vloeroppervlakte van de

onderliggende bouwlaag beslaan. Dit voorschrift is niet van toepassing voor gebouwen gelegen in binnengebieden.

De bovenste daklagen bedragen respectievelijk 71% en 87% van de onderliggende bouwlaag.

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

Artikel 6: Harmonie en draagkracht

§1 Dit artikel is van toepassing voor alle delen van de constructie. Zowel het hoofdgebouw als de uitsprongen (erkers, zonneweringen, ...) en aanbouwen dienen qua vorm, grootte, materiaalkeuze, plaatsing en kleur afgestemd te zijn op de architectuur van de totale constructie als op de omgeving.

§2 In een omgeving waar de bestaande bebouwing homogene kenmerken vertoont, moeten de op te richten of de te verbouwen gebouwen zodanig worden ontworpen dat ze in harmonie zijn met de kenmerken van de omgeving. De kenmerken van de omgeving worden bepaald door het referentiebeeld. Het referentiebeeld wordt gevormd door de gebouwde omgeving die de begrenzing vormt met de buitenruimte en bestaat uit de gebouwen welke inzake harmonische samenhang het talrijkste zijn en dus kenmerkend voor de betreffende omgeving kunnen genoemd worden.

De uitpandige terrassen stemmen niet overeen met het straatbeeld en zijn omgeving. Er is dus geen harmonie met de homogene kenmerken van de bestaande gebouwen.

Artikel 12: Levendige plint

§1 Het gelijkvloers van een gebouw dat aan de openbare weg grenst, moet aan de straatzijde een verblijfs-, horeca-, kantoor- of handelsruimte bevatten met een raamopening aan de straatzijde zodat een regelmatig contact tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat mogelijk is. Conform Artikel 25 "Toegankelijkheid van de functie" is een fietsenberging langs de straatzijde bij woningen met een gevelbreedte van minder dan 5 meter eveneens toegelaten indien kan aangetoond worden dat er nog voldoende contact tussen de woning en de straat is.(...)

De slaapkamers aan de straatzijde op het gelijkvloers komen niet overeen met een levendige plint.

Artikel 14: Insprongen en openingen aan voorgevels

(...)

§3 De vrije hoogte van elke toegankelijke insprong bedraagt minstens 2,50 meter.

De vrije doorgang bedraagt op het einde van de doorrit slechts 2,20 meter.

Artikel 29: Fietsstalplaatsen en fietsparkeerplaatsen

(...)

§2 Inrichtingsprincipe

1° Een fietsstalplaats en een fietsparkeerplaats hebben elk een afmeting van minimaal 1,5 vierkante meter per fiets, inclusief circulatieruimte. Bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dienen op het grondplan de fietsstalplaatsen en/of fietsparkeerplaatsen met maatlijnen aangeduid te zijn, alsook het voorziene aantal. Uit de plannen moet blijken dat de gekozen indeling en ruimte het aantallen stal- en parkeerplaatsen, opgelegd in §1, 2°, kan realiseren. (...)

4° Vanaf 30 fietsstal- of fietsparkeerplaatsen dient er minimaal 1 elektrisch oplaadpunt aanwezig te zijn. Indien het aantal te voorziene fietsstalplaatsen van 30 of meer fietsplaatsen opgedeeld wordt in verschillende ruimten dient in elk van deze ruimten een elektrisch oplaadpunt aanwezig te zijn.

**Het aantal m² is te weinig voor de 34 fietsen. Volgens de bouwcode moet er 51 m² worden voorzien maar er is slechts 25,5 m² voorzien.
Er is geen elektrisch oplaadpunt voorzien.**

Artikel 30 Autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen

1. Parkeer- en stallingsnormen

1. Bij gebouwen met een voorgevelbreedte van meer dan 8 meter (zie ook: Artikel 12 "Levendige plint" §3, 1°) moeten autostal- en autoparkeerplaatsen voorzien worden in volgende gevallen:

- i. Bij woonfunctie: indien het een nieuwbouw, een herbouw en/of een vermeerdering van het aantal woonegelegenheden ten opzichte van de bestaande en vergunde of vergund geachte situatie betreft. Indien een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor enkel een vermeerdering van het aantal woonegelegenheden dienen enkel de bijkomende woonegelegenheden aan de normen van onderdeel 2° te voldoen.
- ii. Bij functies anders dan wonen: indien het een nieuwbouw, een herbouw en/of een volume-uitbreidingen ten opzichte van de bestaande en vergunde of vergund geachte situatie betreft. Indien een stedenbouwkundige vergunning wordt aangevraagd voor een volume-uitbreiding of functiewijziging dient enkel de oppervlakte die wordt toegevoegd of van functie wordt gewijzigd in rekening te worden gebracht voor de berekening van het aantal autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen.

2. In toepassing van §1, 1° van dit artikel gelden per functiecategorie volgende minimaal aantal te realiseren autostal- en autoparkeerplaatsen:

(...)

Er wordt afgerond naar beneden indien het cijfer na de komma lager is dan 0,50. Er wordt afgerond naar boven indien het cijfer na de komma groter of gelijk is aan 0,50.

3. Wettelijke regeling compensatie: Indien het verplichte aantal autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen zoals opgelegd in §1, 2° van dit artikel niet gerealiseerd kunnen worden, moet per niet-gerealiseerde autostal- en/of autoparkeerplaats hiervoor een financiële compensatie betaald worden.

4. Voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen kan op gemotiveerd verzoek de vergunningverlenende overheid afwijkingen toestaan op het aantal gevraagde autostaanplaatsen en/of autoparkeerplaatsen zoals vermeld in §1, 2°.

2. Inrichting

1. Een autostalplaats en een autoparkeerplaats dient bepaalde minimumdimensies te hebben die het beoogde gebruik en aantal (zoals bepaald in §1, 2°) garanderen. Bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag dienen op het grondplan de autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen met maatlijnen aangeduid te zijn, alsook het voorziene aantal.

2. Het stallen en parkeren van auto's (naar aanvragen bepaald in Artikel 30, §1, 1° en naar aantal bepaald in Artikel 30, §1, 2°) is toegelaten op volgende wijze, opgesomd in volgorde van voorkeur:

(...)

Mobiliteitsparagraaf

De aanvraag is gelegen binnen de grenzen van het RUP Dam-West, waarbij artikel 1.02§6.3 een specifieke regeling bevat met betrekking tot het parkeren.

Het voorschrift stelt (onder meer) dat er minimaal 1 inpandige parkeerplaats per 3 woningen dient voorzien.

De bouwcode, wat een gemeentelijke verordening is, regelt eenzelfde materie in artikel 30, waarbij per functiecategorie het minimaal aantal te realiseren autostal- en autoparkeerplaatsen wordt vastgelegd in een tabel.

Hoewel dit minimumaantal hoger ligt dan voorzien in het RUP, is met respect voor hiërarchie der normen, de bouwcode van toepassing, vermits de bepalingen van artikel 30 van de bouwcode niet strijdig zijn met artikel 1.02§6.3 van het RUP.

Op grond van artikel 30 van de bouwcode wordt de werkelijke parkeerbehoefte voor de aangevraagde functies vastgelegd op 16 parkeerplaatsen. De plannen voorzien 6 autostal- en autoparkeerplaatsen op het eigen terrein. Er ontbreken dus 10 parkeerplaatsen, dit is het verschil tussen de werkelijke parkeerbehoefte en het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Rekening houdend met de configuratie van het perceel (smal hoekperceel) kan er ingestemd worden met het voorzien van 6 autoparkeerplaatsen op dit terrein, wat op zich niet verder kan geoptimaliseerd worden. Deze parkeerplaatsen worden bereikbaar gemaakt met een autolift, en zitten onder het gedeelte Joossensgang.

Sinds de goedkeuring van de nieuwe bouwcode dienen aanvragen ingediend na de inwerkingtreding (25 oktober 2014) te voldoen aan parkeer- en stallingsnormen voor fietsen en auto's.

Het is op deze plaats gepast er op te wijzen dat de gemeenteraad op 15 december 2014 een belastingreglement heeft goedgekeurd, waarbij het aantal ontbrekende autostal- en/of autoparkeerplaatsen wordt belast. In deze aanvraag is dit dus van toepassing op 10 autostalplaatsen.

Beoordeling

Voorliggende aanvraag omvat het bouwen van een appartementsgebouw met ondergrondse parking na sloop van de bestaande bebouwing.

(...)

De aanvraag werd getoetst op haar verenigbaarheid met de geldende stedenbouwkundige voorschriften. De aanvraag wijkt hiervan af.

Het ontwerp wijkt af van de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan Dam-West betreffende de harmonieregel en het percentage bouwvolume van de bovenste daklagen. Aangaande artikel 1.02§2.2 kan geoordeeld worden dat gezien de beperkte oppervlakte van het perceel en de daarbij gepaard gaande bouwdiepte, zou de bruikbaarheid van deze daklagen quasi nihil zijn.

Aangezien er omtrent dit gegeven geen bezwaar is ingediend tijdens het openbaar onderzoek, kan met toepassing van artikel 4.4.1 van de Vlaamse Codex ruimtelijke Ordening afgeweken worden voor dit artikel. De bovenste daklagen zijn dan ook stedenbouwkundig aanvaardbaar.

Er wordt vastgesteld dat de aanvraag afwijkt van artikels 6, 12, 14, 29, 30 en 43 van de bouwcode.

De uitpandige terrassen voldoen niet aan het referentiebeeld. In een omgeving waar de bestaande bebouwing homogene kenmerken vertoont, moeten de op te richten of de te

verbouwen gebouwen zodanig worden ontworpen dat ze in harmonie zijn met de kenmerken van de omgeving. Uitpandige terrassen zijn niet kenmerkend voor de bebouwing in de Viaduct-Dam. Hoewel er in de Joossensgang één gebouw met beperkt aantal uitpandige terrassen vergund en uitgevoerd werd, kan men stellen dat dit overwegend niet tot de uiterlijke kenmerken behoort van de gerealiseerde of de nog te realiseren bebouwing. Tevens dient opgemerkt te worden dat dit gebouw zich in dat deel van de Joossensgang bevindt dat aanzienlijk breder is dan op de locatie van voorliggende aanvraag.

De gelijkvloerse slaapkamers aan de straatzijde voorzien evenmin in een levendige plint. Straten met een overdaad aan deze "dode" functies aan de gevel hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren. Gezien de beperkte breedte van de Joossensgang is dit nog belangrijker om niet te vervallen in een donkere steeg.

Deze stedenbouwkundige visie wordt ook bijgetreden door de welstandscommissie, die op 7 november 2014 volgend voorwaardelijk gunstig advies verleende:

(...)

De welstandscommissie gaf dan ook een gunstig advies op het voorontwerp op voorwaarde dat er een actievare plint zou worden voorzien in functie van levendigheid (geen slaapkamers aan straatzijde); dat er in functie van de beeldkwaliteit meer aandacht zou worden besteed voor de stedelijke unieke context (nieuwe steeg in de stad) en conform bouwcode (levendig plint met aandacht voor woonkwaliteit) en dat er géén uitpandige terrassen worden voorzien.

De stedenbouwkundig ambtenaar sluit zich aan bij deze adviezen aangaande harmonie, welstand en beeldkwaliteit.

Een afwijking van artikels 1.1.2 van het ruimtelijk uitvoeringsplan Dam-West en van artikels 6 en 12 van de bouwcode is stedenbouwkundig dan ook niet aanvaardbaar.

De vrije hoogte van de onderdoorgang bedraagt aan de achtergevel 2,20 meter i.p.v. de minimale 2,50 meter. Gezien dit over een beperkt gedeelte van de doorrit gaat, zou hiervoor een afwijking kunnen worden verleend.

De aanvraag bevat een ondergrondse parkeergarage en een bovengrondse fietsenberging en heeft dus een mobiliteitsimpact. Omwille hiervan werd advies gevraagd aan stadsontwikkeling/ruimte en mobiliteit (SW/RM/MOB).

Het advies van SW/RM/MOB is voorwaardelijk gunstig omwille van de bruikbaarheid van de fietsenstalling en het aantal autostaanplaatsen:

(...)

De dienst mobiliteit adviseert gunstig op voorwaarde er 16 parkeerplaatsen voor auto's worden voorzien, de oppervlakte fietsenstalling minimum 1.5m² per fiets bedraagt, de inrichting fietsenstalling uitgevoerd wordt met comfortabele stallingsmogelijkheden (zie inrichtingsprincipes bouwcode) en een oplaadpunt voor elektrische fietsen wordt voorzien.

Aangezien deze voorwaarde een uitbreiding van een bovengrondse ruimte in het hoofdvolume van 25,5 m² naar 51 m² , en zodoende een verdubbeling in oppervlakte betekent, kan niet worden geloofd dat het plan hiervoor op essentiële punten moet wijzigen. Dit kan niet zondermeer als voorwaarde worden opgelegd.

(...)

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt kan ingestemd worden met het volume en het programma zoals voorgesteld, maar de concrete uitwerking van het project dient herwerkt, waarbij een passende oplossing dient gezocht voor de levendigheid van de plint, de uitpandige terrassen en de fietsenberging. De aanvraag is vooralsnog niet vatbaar voor vergunning.

(...)

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

...

Tegen die beslissing tekent de aanvrager op 10 maart 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 7 mei 2015 om dit beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen.

Na de hoorzitting van 11 mei 2015 beslist de verwerende partij op 13 mei 2015 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De verwerende partij motiveert:

“ ...

1. De aanvraag wordt getoetst aan het gemeentelijk RUP Dam-West:

- *Art. 1.2 §2: bouwhoogte:*

In geval van platte daken mag de bruto-vloeroppervlakte van de bouwlaag die zich uitstrekt boven de kroonlijst maximum 60% van de bruto-vloeroppervlakte van de onderliggende bouwlaag beslaan. Dit voorschrift is niet van toepassing voor gebouwen gelegen in binnengebieden.

Het gebouw heeft een beperkte oppervlakte en bouwdiepte. Inden deze regel strikt zou worden toegepast, zal geen nuttige ruimte overblijven. De afwijking is beperkt en kan aanvaard worden. Het vereiste openbaar onderzoek werd gehouden.

- *Harmonieregel:*

Het standpunt van de stad dat de aanvraag afwijkt van de harmonieregel omdat de terrassen uitkragen kan niet gevolgd worden, omdat het naastliggende pand aan de Joossensgang dezelfde terrassen heeft en dergelijke terrassen ook voorkomen in het straatbeeld van Viaduct-Dam.

De aanvraag wijkt niet af van de harmonieregel.

- *Art. 1.02 §6.3 parkeren:*

Het voorschrift stelt onder meer dat er 1 inpandige parkeerplaats per 3 woningen moet worden voorzien.

Hieraan wordt voldaan. Er worden 6 autoparkeerplaatsen op het eigen terrein voorzien.

2. De aanvraag wordt getoetst aan de bouwcode:

- *Art. 6 de harmonie:*

Volgens de stad wijkt de aanvraag af van de harmonie wegens de uitpandige terrassen die niet zouden voorkomen in het straatbeeld.

Dit standpunt wordt niet bijgetreden (zie hierboven RUP).

- *Art. 12 levendige plint:*

De bouwcode voorziet dat het gelijkvloers aan de straatzijde een verblijfs-, horeca-, kantoor-, of handelsruimte mag bevatten met een raamopening aan de straatzijde.

Slaapkamers zijn niet uitgesloten.

- *Art. 14 insprongen en openingen aan voorgevels:*

De vrije hoogte van elke toegankelijke insprong bedraagt minstens 2,5m.

Op het einde van de doorrit bedraagt hoogte 2,2m. Dit is enkel over een beperkt gedeelte van de doorrit. De afwijking kan worden toegestaan. Het vereiste openbaar onderzoek werd gehouden.

- *Art. 29 fietsenstalling:*

Er moet 51m² voorzien worden als fietsenstalling voor 34 fietsen.

De aanvrager doet een voorstel voor een alternatieve stalling van de fietsen. Dit kan als voorwaarde bij de vergunning worden opgelegd.

- *Art. 30 parkeerplaatsen*

Volgens de bouwcode dienen er 16 parkeerplaatsen te worden voorzien.

Het project voorziet 6 overdekte parkeerplaatsen. Een groter aantal parkeerplaatsen is niet mogelijk, gelet op de grootte van het perceel. Dit is conform de voorschriften van het RUP dat een meer specifieke regeling met betrekking tot het parkeren bevat. Het standpunt van de stad dat uit respect voor de hiërarchie van de normen de bouwcode en niet het RUP van toepassing is, kan niet worden bijgetreden. De bouwcode bevat geen opheffingsbepalingen hieromtrent. Het RUP is overigens een gebiedsgerichte benadering van een plangebied en de bouwcode niet. De VCRO voorziet in die zin dat de voorschriften van ruimtelijke uitvoeringsplannen de bestaande bepalingen van verordeningen die daar strijdig mee zijn, van rechtswege opheffen.

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de bepalingen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) en haar uitvoeringsbesluiten.

(...)

De aanvraag is conform 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. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Het eigendom is gelegen aan de straat Viaduct-Dam die gelegen is tussen de IJzerlaan en Park Spoor Noord. In deze wijk is een gemeentelijk RUP opgemaakt Dam-West dat voorziet in het doortrekken tot aan Viaduct-Dam van de Joossensgang die vertrekt aan de Bredastraat. Het pand vormt het hoekperceel tussen Viaduct-Dam en Joossensgang. In

deze omgeving worden de oudere panden vervangen door moderne woonprojecten. Sommige panden worden gerenoveerd, maar die vormen eerder een uitzondering. Het project vormt samen met het project Viaduct-Dam 35 een gezamenlijk open binnengebied dat toegankelijk is voor alle toekomstige bewoners van de respectievelijke projecten.

Art. 4.3.1. §2. 3° VCRO bepaalt dat indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een verkavelingsvergunning waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten 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, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4., behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven.

Het ontwerp aan de zijde van de Joossensgang is een voorzetting van het straatbeeld dat nu reeds bestaat in het huidige gedeelte. De terrassen kragen maar 0,5m uit en zullen niet storend voorkomen in de omgeving.

De aanvraag is conform de parkeernorm voorzien in het RUP. Er worden 6 parkeerplaatsen ondergronds voorzien die bereikbaar zijn via een autolift.

Gelet op de grootte van de appartementen, de ligging aan stopplaatsen van het openbaar vervoer, treinstation in de nabijheid en een vlotte fietsinfrastructuur, worden deze 6 parkeerplaatsen voldoende geacht voor het project.

*De fietsenstalling kan worden aangepast zodat er voldoende ruimte is voor 34 fietsen.
...*

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat de tijdigheid van het beroep betreft

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

B. Ontvankelijkheid wat het belang van de verzoekende partijen betreft

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen omschrijven hun belang bij de vordering als volgt:

“ ...

*Volgens artikel 4.8.11, §1, 2° VCRO kunnen de bij het dossier betrokken vergunningverlenende bestuursorganen als belanghebbende beroep instellen bij Uw Raad:
(...)*

Aangezien eerste verzoekende partij in eerste aanleg over de stedenbouwkundige vergunning diende te oordelen en te beslissen, is eerste verzoekende partij een bij het dossier betrokken vergunningverlenend bestuursorgaan.

Het belang van eerste verzoekende partij staat derhalve vast en wordt van rechtswege erkend.

Overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO kan elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van een vergunningsbeslissing een beroep instellen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen deze beslissing:

(...)

In de beslissing van 13 februari 2015 weigerde het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen de betrokken vergunning omdat:

- Een afwijking van artikel 6 van de Bouwcode niet kon worden toegestaan, omdat uitpandige terrassen niet kenmerkend zijn voor de bebouwing in de omgeving;*
- Een afwijking van artikel 12 van de Bouwcode niet kon worden toegestaan, aangezien straten met "dode" functies op het gelijkvloers als onaangenaam worden ervaren, eens te meer gelet op de beperkte breedte van de Joossensgang;*
- Een aanpassing van de plannen in het kader van artikel 29 van de Bouwcode niet kon worden opgelegd, aangezien de oppervlakte van de bovengrondse ruimte bijna zou verdubbelen;*
- De parkeernormen uit artikel 30 van de Bouwcode moeten worden toegepast, aangezien deze niet strijdig zijn met het RUP. Er dient dus in elk geval een vervangende belasting te worden betaald voor 10 ontbrekende autostal- en/ of autoparkeerplaatsen.*

Aldus wenst het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen het stedenbouwkundig en het mobiliteits- en parkeerbeleid van de Stad te vrijwaren. Hetzelfde belang geldt voor tweede verzoekende partij, de Stad Antwerpen, waarvan het College van Burgemeester en Schepenen een orgaan uitmaakt.

Minstens ondergaat tweede verzoekende partij een nadeel ingevolge de bestreden beslissing, doordat deze beslissing manifest ingaat tegen haar ruimtelijke beleid en haar inzichten omtrent de parkeernormen op haar grondgebied, waardoor ook zij over het noodzakelijke belang beschikt voor het indienen van onderhavig verzoekschrift. Zij kan door de bestreden beslissing rechtstreeks en ongunstig worden geraakt.

Zo kan onder meer gewezen worden op de passage in de bestreden beslissing dat de parkeernormen uit de Bouwcode niet zouden moeten worden toegepast, omdat het RUP Dam- West een meer specifieke norm inzake parkeren zou opleggen.

Op 28 april 2014 werd de Bouwcode definitief vastgesteld door de gemeenteraad van de Stad Antwerpen. Op 9 oktober 2014 heeft de Deputatie van de Provincie Antwerpen de Bouwcode goedgekeurd. De Bouwcode stelt parkeernormen in voor het gehele grondgebied van de Stad, die van toepassing zijn in zoverre zij niet strijdig zijn met de normen uit een BPA of RUP. In casu is er geen sprake van een strijdigheid tussen het RUP Dam- West en de Bouwcode, zodat de normen uit de Bouwcode in elk geval ook moeten worden toegepast. Er anders over oordelen, zou ertoe leiden dat het mobiliteits- en

parkeerbeleid dat de Stad Antwerpen op haar grondgebied tracht te voeren, in de praktijk ernstig zou worden bemoeilijkt of zelfs onmogelijk zou worden gemaakt.

Ook de passages in de bestreden beslissing omtrent de levendige plint en de harmonieregel doen afbreuk aan het ruimtelijk beleid van de Stad Antwerpen.

Artikel 6 van de Bouwcode, dat de harmonieregel omschrijft, zorgt ervoor dat zowel het hoofdgebouw als de uitsprongen en aanbouwen qua vorm, grootte, materiaalkeuze, plaatsing en kleur afgestemd worden op de omgeving. In een omgeving waar de bestaande bebouwing homogene kenmerken vertoont, moeten de op te richten of de te verbouwen gebouwen zodanig worden ontworpen dat ze in harmonie zijn met de kenmerken van de omgeving. Deze regel zorgt voor een coherent ruimtelijk beleid en vormt één van de basisprincipes uit de Bouwcode van de Stad, die door de gemeenteraad werd goedgekeurd op 28 april 2014. In casu besloot de verwerende partij tot vergunning van de aanvraag waarin grote uitpandige terrassen voorzien zijn, hoewel deze niet gangbaar zijn in de omgeving en dus strijdig met artikel 6 van de Bouwcode van de Stad. De harmonie van de buurt wordt hierdoor verstoord.

Artikel 12, §1 van de Bouwcode garandeert dat in straten een levendige plint wordt gecreëerd, zodat een regelmatig contact tussen de gebruikers van het gebouw en de straat mogelijk wordt gemaakt. De aanvraag voorziet evenwel in gelijkvloerse slaapkamers aan de straatzijde, die in geen geval een levendige plint kunnen creëren. Straten met "dode" functies aan de gevel hebben een lage beeldkwaliteit en worden als onaangenaam ervaren. Dit is natuurlijk nog meer van belang in nieuwe straten, zoals de momenteel aan te leggen Joossensgang. Gezien de beperkte breedte van de Joossensgang is dit nog belangrijker om te vermijden dat men zou vervallen in een donkere steeg. Om deze straat een leefbare en kwaliteitsvolle uitstraling te geven is het van groot belang dat de nieuwe woningen aan deze straat worden opgericht in overeenstemming met deze bepaling, hetgeen door de bestreden beslissing niet wordt gegarandeerd.

De Stad dient in te staan voor de uitvoering en de naleving van de wetten en decreten, zoals onder meer de regelgeving inzake ruimtelijke ordening.

Artikel 2, eerste lid van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 bepaalt immers:

(...)

Op grond van deze bepaling zijn verzoekende partijen bevoegd voor de aangelegenheden van gemeentelijk belang en kunnen zij voor de verwezenlijking hiervan alle initiatieven nemen, onder meer het optreden in rechte.

Aldus heeft een stad een persoonlijk belang bij een beroep inzake een aangelegenheid die het stedelijk belang raakt. In dit geval bestaat dit belang uit het beschermen van het stedelijke ruimtelijk beleid en het mobiliteits- en parkeerbeleid.

Volgens de vaste rechtspraak van de Raad van State volstaat een beroep ter bescherming van het stedenbouwkundige beleid om het belang van verzoekende partijen te gronden:

(...)

Reeds meermaals aanvaardde de Raad van State dat een gemeente belang heeft bij de nietigverklaring van de vergunningen die worden afgegeven op haar grondgebied, en dit zelfs ongeacht haar houding tijdens het onderzoek van de zaak.(...)

Zo kan onder meer worden gewezen op het arrest-Gemeente Mortsel (nr. 131.549 van 18 mei 2004):

(...)

Tevens op het arrest-Stad Hasselt (nr. 191.659 van 19 maart 2009):

(...)

Alsook op het arrest-Stad Brussel (nr. 134.772 van 9 september 2004):

(...)

Ook Uw Raad heeft reeds herhaaldelijk aanvaard dat zowel Colleges van Burgemeester en Schepenen van een gemeente/stad als een gemeente/ stad zelf van een voldoende belang kunnen getuigen om Uw Raad te vatten.(...)

Het belang van tweede verzoekende partij staat dan ook vast.

...

2.

De verwerende partij werpt de volgende exceptie op ter betwisting van het belang van de tweede verzoekende partij:

" ...

Tweede verzoekende partij roept "het vrijwaren van het stedenbouwkundig en het mobiliteits- en parkeerbeleid van de stad" in om aan te tonen dat ze rechtstreekse hinder en/of nadelen ondervindt ingevolge de bestreden beslissing.

Evenwel wordt dit onvoldoende duidelijk en concreet aangetoond.

(...)

Het loutere feit dat een bouwcode werd vastgesteld of dat er een ruimtelijk uitvoeringsplan bestaat voor het betrokken plangebied, houdt geen bewijs in van rechtstreekse hinder in hoofde van tweede verwerende partij.

(...)

Tweede verzoekende partij "verwijst naar" een aantal bepalingen uit de bouwcode die zouden geschonden zijn, en waaruit zou moeten blijken dat hierdoor afbreuk wordt gedaan aan haar ruimtelijk beleid, nl. :

(...)

1. de parkeernormen die de bouwcode voorziet

Tweede verzoekende partij stelt dat "in de bestreden beslissing zou geoordeeld worden dat deze normen niet van toepassing zijn omdat het gemeentelijk RUP Dam-West een meer specifieke norm inzake parkeren zou opleggen."

Verwerende partij benadrukt ten stelligste dat in de bestreden beslissing de aanvraag daadwerkelijk getoetst werd aan de parkeernormen uit de bouwcode van 9 oktober 2014 (stuk 16, p. 3 + 5-6) :

(...)

Los van de discussie of de bouwcode van toepassing is of niet, kan vastgesteld worden dat verwerende partij de aanvraag effectief aan de parkeernormen van de bouwcode getoetst heeft en in de bestreden beslissing voorwaarden opnam opdat de bouwcode zou gerespecteerd zijn.

1.1.

Het in de bouwcode voorziene aantal fietsenstallingen (34) wordt gerealiseerd door het door beroeper bijgebrachte voorstel van te werken met fietshaken/etage-fietsenrek (stuk 13, bijlage 7) als voorwaarde in de vergunning op te nemen (stuk 16, p. 8) :

(...)

1.2.

Inzake het aantal autoparkeerplaatsen stelt de bouwcode zelf dat hiervan kan worden afgeweken (stuk 19, p. 80) :

(...)

In dat kader wordt verwezen naar de beslissing van verzoekende partij zèlf, omtrent de voorliggende aanvraag, waarin de vergunning wordt geweigerd "op grond van de argumenten zoals ontwikkeld in het verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar" en waarin deze zèlf voorgaande bepaling toepast (stuk 12) :

(...)

Aangezien het aantal fietsenstallingen - middels het opleggen van een voorwaarde - in overeenstemming werd gebracht met de bouwcode en de afwijkingsbepaling inzake de ontbrekende autoparkeerplaatsen uit de bouwcode werd toegepast (wat trouwens in eerste aanleg door verwerende partij zelf ook werd gedaan) kan de bestreden beslissing niet beschouwd worden als een inbreuk op het mobiliteitsbeleid van tweede verzoekende partij.

2. de harmonieregel die de bouwcode voorziet

(...)

2.1

De bouwcode bepaalt dat uitsprongen en aanbouwen in harmonie moeten zijn met de kenmerken uit de omgeving (stuk 19, p. 39 e.v.) :

(...)

In de bestreden beslissing wordt gesteld dat dit het geval is (stuk 16, p.5) :

(...)

Uit de feiten blijkt dat de aanvraag niet in strijd is met de bouwcode daar de terrassen niet verschillen van deze in de omgeving.(zie ook het tweede middel)

De bouwcode bepaalt dat in de straten "een levendige plint" moet worden gecreëerd (stuk 19, p. 45 e.v.) :

(...)

In de bestreden beslissing wordt gesteld (stuk 16, p. 6) :

(...)

Uit de feiten blijkt dat de aanvraag niet in strijd is met de bouwcode daar slaapkamers ook onder verblijfsgelegenheid vallen en hierin een raamopening is voorzien. (zie ook het tweede middel)

(...)

De vordering moet in hoofde van tweede verzoekende partij onontvankelijk verklaard worden aangezien niet aangetoond werd hoe de bestreden beslissing daadwerkelijk het stedenbouwkundig beleid van tweede verzoekende partij in het gedrang zou brengen.

..."

3.

De tweede verzoekende partij antwoordt als volgt op de exceptie:

"...

Verwerende partij beweert in haar antwoordnota dat de aanvraag werd getoetst aan de bepalingen omtrent de parkeernormen, harmonieregel en de levendige plint in de Bouwcode, waardoor tweede verzoekende partij geen belang zou hebben. Deze redenering kan evenwel niet worden bijgetreden.

Overeenkomstig de vast rechtspraak van Uw Raad, volstaat het immers dat de gemeente rechtstreeks of onrechtstreekse nadelen kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing opdat zij een belang zou hebben:

(...)

Hierboven en in de onderstaande middelen wordt wel degelijk aangetoond dat de stad Antwerpen nadelen kan ondervinden, nu zij door de bestreden beslissing wordt belemmerd in de uitvoering van haar stedenbouwkundig, mobiliteits- en parkeerbeleid. Het feit dat verwerende partij de aanvraag afdoende getoetst zou hebben aan de Bouwcode, quod certe non, doet geen afbreuk aan het feit dat de stad wel degelijk nadelen ondervindt, minstens kan ondervinden, door de bestreden beslissing.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Het belang van de eerste verzoekende partij als een bij het dossier betrokken vergunningverlenend bestuursorgaan in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 2° VCRO wordt niet betwist.

2.

Op grond van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO is het vereist dat een verzoekende partij, om als belanghebbende derde een beroep te kunnen instellen, aannemelijk maakt dat zij rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen door de bestreden beslissing kan ondervinden. Het bestaan van hinder of nadelen en het oorzakelijk verband met de bestreden beslissing hoeven niet met onomstotelijke zekerheid te worden aangetoond. De verzoekende partij hoeft niet te bewijzen dat zij de aangevoerde hinder of nadelen effectief ondervindt. Het volstaat om redelijkerwijze aannemelijk te maken dat er een risico op het ondergaan van de aangevoerde hinder of nadelen van de bestreden vergunning bestaat.

Een stad beschikt op grond van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO over het vereiste belang wanneer zij tegen een vergunningsbeslissing opkomt ter verdediging van haar stedenbouwkundig of planologisch beleid.

In haar verzoekschrift betoogt de verzoekende partij dat de bestreden vergunning in strijd is met diverse voorschriften van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening 'Bouwcode' en ingaat tegen haar stedenbouwkundig beleid, en mobiliteits- en parkeerbeleid. Zij verwijst naar de in eerste administratieve aanleg genomen weigeringsbeslissing van haar college. Anders dan de verwerende partij aanvoert, verantwoordt de tweede verzoekende partij voldoende haar belang.

Voor zover de verwerende partij betwist dat de bestreden beslissing in strijd zou zijn met de Bouwcode, heeft zij het over de grond van de zaak.

De exceptie wordt verworpen.

V. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

Een eerste middel ontleen de verzoekende partijen aan de schending van de artikelen 2.3.3 en 4.3.1, §1 VCRO, artikel 30 van de Bouwcode, artikel 1.02, §6.3 van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Dam West', artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke

motivering van de bestuurshandelingen (vervolgens: de Motiveringswet), en van de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het motiveringsbeginsel.

De verzoekende partijen stellen:

“ ...

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1 VCRO dient een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag geweigerd te worden indien zij in strijd is met de geldende stedenbouwkundige voorschriften en/of de goede ruimtelijke ordening:

(...)

Artikel 1.1.2, 13° VCRO verklaart dat zowel de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) als de stedenbouwkundige verordeningen (in casu de Bouwcode) reglementaire stedenbouwkundige voorschriften bevatten:

(...)

Zowel de voorschriften van het RUP Dam- West (...) als die van de Bouwcode (...) zijn dus verordenend.

Het College van Burgemeester en Schepenen stelde in eerste aanleg vast dat de parkeernorm uit de Bouwcode niet werd nageleefd, hoewel deze van toepassing was. In de weigeringsbeslissing van het College van Burgemeester en Schepenen staat te lezen:

(...)

De Deputatie stelt echter dat enkel het voorschrift van het RUP Dam- West zou moeten worden toegepast, aangezien de Bouwcode geen opheffingsbepaling bevat omtrent parkeernormen in RUP's en het RUP een gebiedsgerichte benadering zou voorzien, in tegenstelling tot de Bouwcode:

(...)

Dit standpunt is echter incorrect en kan niet worden gevolgd.

Eerste onderdeel: De verordenende norm van de Bouwcode moet worden toegepast

De toepasselijke norm in verband met parkeren uit het RUP Dam- West luidt:

(...)

Voor de functie wonen wordt in het RUP dus enkel een minimaal aantal parkeerplaatsen ingesteld, voor kantoorfuncties en bedrijven enkel een maximaal aantal parkeerplaatsen.

Noch in deze bepaling, noch in enige andere bepaling van het RUP, noch in de toelichtingsnota bij het RUP wordt verboden dat in een vergunningsbeslissing een strengere norm wordt opgelegd in functie van de werkelijke parkeerbehoefte. Integendeel spreekt het voor zich dat de lokale overheid, rekening houdend met de goede ruimtelijke ordening en de beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, strengere normen kan opleggen, bijvoorbeeld in een stedenbouwkundige verordening. Dit wordt immers door het RUP geenszins uitgesloten, gezien juridisch enkel een minimumnorm wordt opgelegd. De Stad Antwerpen besloot dan ook om in de Bouwcode een parkeernorm op te nemen, die kadert in haar ruimtelijk-, mobiliteits- en parkeerbeleid.

De parkeernorm wordt voorzien in artikel 30 van de Bouwcode. Bij gebouwen met een woonfunctie met een voorgevelbreedte van meer dan 8 meter moeten autostal- en autoparkeerplaatsen voorzien worden, onder meer indien het een nieuwbouw betreft. In onderhavig geval betreft het inderdaad een nieuwbouw na afbraak van de bestaande gebouwen.

In artikel 30, §2 van de Bouwcode worden de te realiseren autostal- en autoparkeerplaatsen per functiecategorie vastgelegd. Voor de betrokken aanvraag zijn de onderstaande normen van toepassing:

(...)

Er kan niet worden ingezien waarom deze parkeernorm uit de Bouwcode in casu niet zou moeten worden opgelegd.

De verwerende partij verwijst naar artikel 2.3.3 VCRO, waar zij stelt dat voorschriften van ruimtelijke uitvoeringsplannen de bestaande bepalingen van verordeningen die daar mee strijdig zijn, opheffen.

Dit artikel luidt:

(...)

In dit geval dient echter te worden vastgesteld dat de Bouwcode niet strijdig is met het RUP Dam- West, dat enkel een minimumnorm voor parkeren voorziet. Er wordt niet opgenomen dat deze minimale norm werd ingesteld in het voordeel van de aanvrager en dat geen strengere norm zou kunnen worden opgelegd in functie van de werkelijke parkeerbehoefte. Juridisch ligt in het RUP enkel een minimumnorm voor, zodat de Stad Antwerpen de beoordelingsmarge behoudt om haar ruimtelijk en parkeerbeleid verder te concretiseren in een stedenbouwkundige verordening. Zij verfijnt in dat geval een eigen ruimtelijk uitvoeringsplan (dat aldus uitgaat van hetzelfde bestuursniveau).

Aangezien er geen sprake is van een strijdigheid tussen het RUP en de Bouwcode, dient ook de Bouwcode te worden toegepast. Ook de Bouwcode werkt immers verordenend.

Tot slot kan ook het argument van de verwerende partij, als zou het RUP een gebiedsgerichte benadering omvatten en de Bouwcode niet, zodat de Bouwcode niet kan worden toegepast, niet worden gevolgd. Vooreerst is er geen enkele regel die voorschrijft dat voorschriften uit een stedenbouwkundige verordening niet zouden kunnen worden toegepast om voorschriften uit een RUP verder te verfijnen. Indien dit standpunt zou worden aanvaard, zou ook geen enkele algemene gemeentelijke stedenbouwkundige verordening meer kunnen worden aangenomen om inrichtingsvoorschriften uit bestemmingsplannen te verfijnen. Bovendien worden er in de aanvraag, voor een totaal van 15 woningen, slechts 6 parkeerplaatsen voorzien. Er kan niet ernstig worden betwist dat dit onvoldoende is. Deze beoordeling werd dan ook gemaakt in de beslissing in eerste aanleg, waar vastgesteld werd dat de werkelijke parkeerbehoefte van het project hoger ligt dan de minimumnorm die in het RUP Dam- West werd voorzien, zodat de Bouwcode diende te worden toegepast. De verwerende partij houdt hier in het geheel geen rekening mee en brengt onterecht enkel de minimumnorm uit het RUP in rekening.

De verwerende partij kon dan ook niet wettig besluiten dat de parkeernorm uit de Bouwcode niet zou moeten worden toegepast. Zoals werd opgemerkt in de weigeringsbeslissing van het College van Burgemeester en Schepenen in eerste aanleg, geldt er een reglementaire regeling in verband met de compensatie van het ontbrekend aantal autostal- en autoparkeerplaatsen. Indien het verplichte aantal autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen zoals opgelegd in de Bouwcode niet gerealiseerd kan worden, moet per niet-gerealiseerde autostal- en/of autoparkeerplaats een financiële compensatie betaald worden. Het belastingsreglement van de Stad, goedgekeurd door de gemeenteraad op 15 december 2014, voorziet in deze belasting. Deze vervangende belasting is van toepassing op 10 ontbrekende parkeerplaatsen. Deze voorwaarde diende dus in elk geval door de verwerende partij te worden opgelegd. Door deze vervangende belasting niet op te leggen

en integendeel enkel uit te gaan van de parkeernorm uit het RUP, schendt de verwerende partij de aangehaalde normen en beginselen.

(...)

Tweede onderdeel

De verwerende partij verwijst naar artikel 2.3.3 VCRO, om haar standpunt als zou de Bouwcode niet moeten worden toegepast, te ondersteunen.

Wat betreft de verhouding tussen RUP's en stedenbouwkundige verordeningen, stelt artikel 2.3.3 VCRO:

(...)

In het eerste onderdeel werd reeds aangetoond dat er geen sprake is van een strijdigheid tussen het RUP en de Bouwcode, zodat deze bepaling hoe dan ook geen uitwerking kan hebben in dit geval.

Daarnaast dient ook aandacht te worden besteed aan het woord "bestaande" in dit artikel. Uit deze bepaling alleen zou men desgevallend kunnen twijfelen of RUP's enkel strijdige bepalingen uit verordeningen opheffen indien deze verordeningen eerder bestonden, dan wel of RUP's op een absolute manier elke "bestaande" strijdig bepaling uit een stedenbouwkundige verordening opheffen, los van de vraag of de stedenbouwkundige verordening reeds bestond op het moment dat het RUP in werking treedt.

Evenwel heeft de Raad van State in een arrest van 17 december 2012 duidelijk gesteld dat RUP's enkel strijdige bepalingen uit stedenbouwkundige verordeningen van rechtswege opheffen die reeds bestaan op het moment dat het RUP wordt aangenomen:

(...)

In casu merken we op dat het RUP reeds definitief vastgesteld werd door de gemeenteraad op 20 september 2010 en goedgekeurd werd door de Deputatie op 6 januari 2011, , terwijl de nieuwe Bouwcode pas werd goedgekeurd op 9 oktober 2014 en in werking is getreden op 25 oktober 2014. Het RUP Dam- West zou dus hoe dan ook eventuele "strijdige" bepalingen van de Bouwcode (waarvan evenwel geen sprake is, zie het eerste onderdeel) niet van rechtswege opheffen. De Bouwcode is immers geen "bestaande" stedenbouwkundige verordening op het moment dat het uitvoeringsplan werd vastgesteld.

Doordat de verwerende partij er onterecht van uitgaat dat het RUP de bepalingen van de Bouwcode zou opheffen, schendt zij de aangehaalde normen en beginselen.

...

2.

De verwerende partij antwoordt:

“ ...

Verzoekende partijen tonen niet aan in welke mate zij belang hebben bij het inroepen van dit middel.

(...)

In casu hebben verzoekende partijen geen belang bij het middel in zoverre hierin gesteld wordt dat in de bestreden beslissing ten onrechte opgenomen werd dat de bouwcode met betrekking tot de parkeernormen niet van toepassing zou zijn.

Verwerende partij heeft immers de aanvraag wel degelijk effectief aan de parkeernormen van de bouwcode getoetst en in de bestreden beslissing voorwaarden opgenomen waardoor de aanvraag volledig in overeenstemming is met de bouwcode.

1.

Verwerende partij heeft uitdrukkelijk verwezen naar de bouwcode die werd goedgekeurd op 9 oktober 2014 en van toepassing is sinds 25 oktober 2014, en heeft vervolgens de aanvraag hieraan getoetst. (stuk 16, p. 3 + 5-6)

(...)

2.

Bij toetsing van de parkeernormen van de bouwcode aan de aanvraag, blijkt dat de aanvraag hier niet mee in strijd is. Hoewel in het middel van het verzoekschrift louter verwezen wordt naar de parkeernormen m.b.t. auto's (art. 30), heeft verwerende partij eveneens getoetst aan de parkeernormen m.b.t. fietsen (art. 29).

2.1.

In toepassing van art. 29 van de bouwcode dienen er 34 fietsenstallingen te worden voorzien.

Hierover bestaat geen discussie, aangezien eerste verzoekende partij dit cijfer ook opnam in haar beslissing in eerste aanleg over de voorliggende aanvraag (stuk 12) :

(...)

Verwerende partij stelt vast dat de aanvrager in beroep erop wijst dat aan dit voorschrift kan tegemoet gekomen worden door de voorziene fietsenstallingen aan te passen (stuk 13) :

(...)

Overigens blijkt ook uit het advies van de dienst mobiliteit van verzoekende partijen zelf d.d. 9.12.2014 dat dit systeem kan worden toegepast (stuk 9d) :

(...)

Opdat het in de bouwcode voorziene aantal fietsenstallingen (34) effectief zou worden gerealiseerd, wordt het door beroeper bijgebrachte voorstel (stuk 13, bijlage 7) als voorwaarde in de vergunning opgenomen (stuk 16, p. 8) :

(...)

De aanvraag voldoet dan ook aan de bouwcode voor wat betreft de voorschriften inzake fietsenstallingen.

2.2.

Inzake het aantal autoparkeerplaatsen is de situatie anders.

Hieromtrent voorziet de bouwcode uitdrukkelijk dat hiervan kan worden afgeweken (stuk 19, p. 80)

(...)

In dat kader wordt verwezen naar de beslissing van verzoekende partij zelf, omtrent de voorliggende aanvraag, waarin de vergunning wordt geweigerd "op grond van de argumenten zoals ontwikkeld in het verslag van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar" en waarin deze zelf voorgaande bepaling toepast (stuk 12) :

(...)

Ook verwerende partij heeft de bouwcode op deze manier toegepast en de motivering tot afwijking van art. 30 zoals verzoekende partijen deze aanvaarden (met name omwille van de perceelsconfiguratie) opgenomen in haar beslissing (stuk 16) :

(...)

Het is dan vervolgens aan verzoekende partijen om, in toepassing van het d.d. 15 december 2014 door haar aangenomen specifieke belastingreglement, het aantal ontbrekende autostal- en/of autoparkeerplaatsen te belasten.

...

3.

De verzoekende partijen dupliceren in hun wederantwoordnota:

“ ...

Belang bij het middel:

Verwerende partij beweert in haar antwoordnota dat verzoekende partijen geen belang zouden hebben bij dit middel.

Zoals de vaste rechtspraak van Uw Raad stelt, dienen de verzoekende partijen aan te tonen dat zij in hun belangen worden geschaad door de schending van de ingeroepen normen en dat zij een voordeel kunnen halen uit de vernietiging op basis van dit middel:

(...)

In de bovenstaande uiteenzetting omtrent het belang van eerste en tweede verzoekende partij bij het vernietigingsberoep, toonden de verzoekende partijen onmiskenbaar aan dat zij hun mobiliteits- en parkeerbeleid willen vrijwaren, en de vereiste parkeernormen uit de Bouwcode toegepast willen zien, zodat zoveel als mogelijk parkeergelegenheid wordt voorzien op het eigen terrein van de te realiseren woongelegenheden en het parkeren op het openbaar domein tot een minimum wordt beperkt.

Verwerende partij beweert verkeerdelijk dat de aanvraag volledig in overeenstemming zou zijn met de Bouwcode door de voorwaarden die in de bestreden beslissing zouden zijn opgenomen. Dit is echter manifest onjuist, nu in de bestreden beslissing geen enkele voorwaarde wordt opgenomen waardoor het aangevraagde project zou voldoen aan de gewenste parkeernormen van de verzoekende partijen, zoals bepaald in de Bouwcode.

Zo de bestreden beslissing op basis van dit middel zou worden vernietigd, wordt het gewenste mobiliteits- en parkeerbeleid van de verzoekende partijen, zoals vervat in hun Bouwcode, toegepast. Het is dan ook duidelijk dat de belangen van verzoekende partijen thans door de bestreden beslissing worden geschonden en dat de verzoekende partijen wel degelijk een voordeel kunnen halen bij de vernietiging van de bestreden beslissing op basis van dit middel, zijnde de toepassing van de normen uit de Bouwcode.

Derhalve hebben verzoekende partijen een belang bij dit middel.

(...)

Eerste onderdeel: De verordenende norm van de Bouwcode moet worden toegepast

(...)

Verwerende partij lijkt haar fout te willen rechtzetten in haar antwoordnota, waarin zij stelt: "Bij toetsing van de parkeernormen van de bouwcode aan de aanvraag, blijkt dat de aanvraag hier niet mee in strijd is". Derhalve erkent de verwerende partij dat de aanvraag getoetst moet worden aan de parkeernormen uit de Bouwcode.

Evenwel is zij verkeerdelijk van mening dat de aanvraag niet in strijd zou zijn met de parkeernormen zoals bepaald in artikel 30 van de Bouwcode. Overeenkomstig de bovenstaande tabel uit artikel 30 van de Bouwcode, blijkt echter duidelijk dat de Bouwcode een minimale norm van 1,05 parkeerplaats per woning oplegt, hetgeen strenger is dan de minimale norm zoals voorgeschreven in het RUP. Hieruit volgt dat voor het aangevraagde project 16 autoparkeerplaatsen voorzien moeten worden. Het is verzoekende partijen dan ook volkomen onduidelijk hoe verwerende partij kan beweren dat de aanvraag niet in strijd zou zijn met de parkeernormen uit de Bouwcode.

(...)

De verwerende partij kon dan ook niet wettig besluiten dat de parkeernorm uit de Bouwcode niet zou moeten worden toegepast. Zoals werd opgemerkt in de weigeringsbeslissing van het College van Burgemeester en Schepenen in eerste aanleg, geldt er een reglementaire regeling in verband met de compensatie van het ontbrekend aantal autostal- en autoparkeerplaatsen. Indien het verplichte aantal autostalplaatsen en autoparkeerplaatsen zoals opgelegd in de Bouwcode in de vergunning niet gerealiseerd wordt, moet per niet-gerealiseerde autostal- en/of autoparkeerplaats een financiële compensatie betaald worden. Het belastingsreglement van de Stad, goedgekeurd door de gemeenteraad op 15 december 2014, voorziet in deze belasting. Deze vervangende belasting is van toepassing op 10 ontbrekende parkeerplaatsen.

Verwerende partij is in haar antwoordnota nu van mening dat van de Bouwcode zou kunnen worden afgeweken nu voor de ontbrekende autostaanplaatsen een financiële compensatie betaald zou kunnen worden, waardoor verwerende partij van oordeel is dat de voorziene 6 parkeerplaatsen in plaats van de vereiste 16 parkeerplaatsen gerechtvaardigd zouden kunnen worden.

Het is niet omdat een compensatieregeling bestaat voor ontbrekende parkeerplaatsen in een stedenbouwkundige vergunning, dat de vergunningverlenende overheid bij het ontbreken van parkeerplaatsen steeds de aangevraagde vergunning zou moeten verlenen.

Bij de toetsing van het aangevraagde aan artikel 30 van de Bouwcode oordeelde de verwerende partij overigens niet over een mogelijke compensatie, maar louter op basis van een vermeende strijdigheid van de Bouwcode met de voorschriften van het RUP:

(...)

Aldus stelt verwerende partij - verkeerdelijk - waarom ze niet oordeelt overeenkomstig de bouwcode. Dit oordeel is echter te onderscheiden van een oordeel over eventuele afwijkingsmogelijkheden van de Bouwcode. Inderdaad blijkt uit geen enkele overweging in de bestreden beslissing dat verwerende partij de vergunning zou verleend hebben op grond van een afwijkingsmogelijkheid.

(...)

Zoals hierboven uiteengezet, blijkt uit de bestreden beslissing nergens dat verwerende partij de vergunning verleend zou hebben op grond van een afwijkingsbepaling uit de Bouwcode.

Verwerende partij tracht in haar antwoordnota de overeenstemming met de Bouwcode nog te rechtvaardigen door te argumenteren dat aan de normen voor fietsstalplaatsen uit de Bouwcode voldaan zou zijn. Dit betreft evenwel artikel 29 van de Bouwcode, geenszins het geschonden artikel 30 dat in dit middel wordt besproken. Deze argumentatie van de verwerende partij is dan ook geheel irrelevant voor de beoordeling door Uw Raad van dit eerste middel.

Verwerende partij tracht daarnaast te argumenteren dat eerste verzoekende partij in haar weigeringsbeslissing van 13 februari 2015 zou geoordeeld hebben dat van de parkeernormen in de Bouwcode zou kunnen worden afgeweken door het betalen van een financiële compensatie. Verwerende partij verwijst evenwel naar het verslag van de GSA, waarin onder meer naar het advies van de dienst mobiliteit van de stad Antwerpen verwezen wordt. In de weigeringsbeslissing van eerste verzoekende partij, wordt onder meer gesteld in het advies van de GSA:

(...)

Het is mede op basis van dit advies waarnaar de GSA in zijn advies verwijst, dat eerste verzoekende partij de stedenbouwkundige vergunning weigerde, nu het aangevraagde

project niet voorzag in 16 parkeerplaatsen, zoals vereist is door artikel 30 van de Bouwcode. Verwerende partij kan dan ook bezwaarlijk oordelen dat eerste verzoekende partij in casu zelf zou oordelen dat zou kunnen worden afgeweken van de parkeernormen in de Bouwcode.

(...)

3.1.2 Tweede onderdeel

(...)

*Dit tweede onderdeel wordt (...) niet betwist door verwerende partij in haar antwoordnota.
..."*

Beoordeling door de Raad

1.

De verwerende partij ontkent de verzoekende partijen het belang bij het middel omdat zij in de bestreden beslissing wel degelijk de aanvraag aan de parkeernormen van de Bouwcode getoetst zou hebben en geen strijdigheid vastgesteld heeft.

De vraag of de verwerende partij de parkeernormen van de Bouwcode wel toegepast heeft, maakt de inzet ten gronde van het middel uit. De exceptie van de verwerende partij komt erop neer dat zij soeverein de toepasselijkheid van en de bestaanbaarheid met de Bouwcode onderzocht heeft, en dat daarop geen rechterlijke controle nodig is.

2.

Uit artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1° a VCRO, samen gelezen met artikel 1.1.2, 13° VCRO, volgt dat een vergunning geweigerd moet worden als de aanvraag strijdig is met stedenbouwkundige voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan of een stedenbouwkundige verordening, tenzij er daarvan op geldige wijze afgeweken is.

Over de verhouding tussen ruimtelijke uitvoeringsplannen en stedenbouwkundige verordeningen bepaalt artikel 2.3.3 VCRO dat de voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de daarmee strijdige bepalingen van de bestaande stedenbouwkundige verordeningen van rechtswege opheffen, onverminderd de toepassing van artikel 4.4.1, §3, tweede lid VCRO.

Uit artikel 2.3.3 VCRO volgt dat voorschriften van een stedenbouwkundige verordening maar opgeheven worden als ze strijdig zijn met de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De opheffing kan evident enkel betrekking hebben op strijdige voorschriften van een stedenbouwkundige verordening die al bestaat op het tijdstip waarop het ruimtelijk uitvoeringsplan in werking treedt.

3.1.

De vergunde meergezinswoning ligt volgens het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Dam West' (vervolgens: het RUP) in de 'zone voor wonen' waarop de voorschriften van artikel 1 van toepassing zijn.

Op grond van artikel 1.02, §6.3 van het RUP geldt als parkeernorm minimaal een inpandige parkeerplaats per drie woningen.

3.2.

Artikel 30, §1, 1° van de Bouwcode verplicht tot de aanleg van autostal- en parkeerplaatsen bij de nieuwbouw van gebouwen met een woonfunctie, die een voorgevelbreedte van meer dan acht

meter hebben. Het minimaal aantal te realiseren autostal- en autoparkeerplaatsen wordt, afhankelijk van welbepaalde parameters, in artikel 30, §2 van de Bouwcode geregeld.

4.

In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij vast dat de in de aanvraag begrepen aanleg van zes parkeerplaatsen voldoet aan artikel 1.02, §6.3 van het RUP. Na te hebben vastgesteld dat volgens artikel 30, §2 van de Bouwcode zestien parkeerplaatsen vereist zouden zijn, motiveert de verwerende partij:

“ ...

Een groter aantal parkeerplaatsen is niet mogelijk, gelet op de grootte van het perceel. Dit is conform de voorschriften van het RUP dat een meer specifieke regeling met betrekking tot het parkeren bevat. Het standpunt van de stad dat uit respect voor de hiërarchie van de normen de bouwcode en niet het RUP van toepassing is, kan niet worden bijgetreden. De bouwcode bevat geen opheffingsbepalingen hieromtrent. Het RUP is overigens een gebiedsgerichte benadering van een plangebied en de bouwcode niet. De VCRO voorziet in die zin dat de voorschriften van ruimtelijke uitvoeringsplannen de bestaande bepalingen van verordeningen die daar strijdig mee zijn, van rechtswege opheffen.

...”

5.

Uit die overwegingen blijkt duidelijk dat de verwerende partij enkel de parkeernorm van artikel 1.02, §6.3 van het RUP toegepast heeft en de regeling van de Bouwcode, dat ter zake “geen opheffingsbepalingen” bevat, niet van toepassing acht. De zienswijze van de eerste verzoekende partij dat de Bouwcode wel van toepassing is, wordt uitdrukkelijk van de hand gewezen. Om de niet-toepasselijkheid van de Bouwcode te legitimeren, verwijst de verwerende partij bijkomend naar de in artikel 2.3.3 VCRO besloten voorrang van een ruimtelijk uitvoeringsplan op een stedenbouwkundige verordening.

Artikel 1.02, §6.3 van het RUP stelt “minimaal” de aanleg van een inbandige parkeerplaats per drie woningen verplicht. Die bepaling stelt met zoveel woorden een minimumnorm in. Het valt niet in te zien waarom die norm niet in een stedenbouwkundige verordening verstrengd zou mogen worden. Het wordt dan ook niet aangenomen dat artikel 1.02, §6.3 van het RUP strijdig zou zijn met artikel 30 van de Bouwcode dat strengere parkeernormen bevat. Voorts blijkt dat de Bouwcode, definitief vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van de stad Antwerpen van 28 april 2014 en goedgekeurd door de verwerende partij op 9 oktober 2014, van latere datum is dan het op 6 januari 2011 goedgekeurd RUP. Er kan niet worden ingezien hoe de voorschriften van het RUP op het moment van hun inwerkingtreding de voorschriften van een nog niet bestaande verordening zouden kunnen opheffen.

In haar verweer verwijst de verwerende partij naar de in artikel 30, §2 van de Bouwcode opgenomen regeling om per niet-gerealiseerde stal- of parkeerplaats een financiële compensatie te betalen, en de regeling die toelaat om op gemotiveerd verzoek van de aanvrager afwijkingen op de parkeernorm toe te staan. De verwerende partij meent dat zij de Bouwcode op dezelfde manier als de eerste verzoekende partij toegepast heeft. De verwerende partij argumenteert daarmee tegen haar eigen motieven in. In de bestreden beslissing motiveert zij net dat de parkeerregeling van de Bouwcode niet van toepassing is en dat het RUP de uitsluitende maatstaf is. Van de in de artikel 30 van de Bouwcode besloten afwijkingsregelingen is er geen sprake.

Waar de verwerende partij argumenteert dat de aanvraag voldoet aan de in artikel 29 van de Bouwcode opgenomen regeling betreffende fietsstal- en fietsparkeerplaatsen, verliest zij zich in

een niet ter zake doend verweer. Nergens voert het middel de schending van artikel 29 van de Bouwcode aan.

6.

Het middel is gegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

Een tweede middel nemen de verzoekende partijen uit de schending van artikel 4.3.1, §1 VCRO, artikel 3, 6 en 12 van de Bouwcode, artikel 2 en 3 van de Motiveringswet, en de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het motiveringsbeginsel.

In het derde middelonderdeel zetten de verzoekende partijen als volgt de strijdigheid met artikel 12 van de Bouwcode uiteen:

“..."

Artikel 12, §1 van de Bouwcode luidt:

(...)

Het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen stelde in de weigeringsbeslissing in eerste aanleg vast dat de aanvraag niet voldoet aan deze bepaling en een afwijking evenmin kon worden toegestaan, aangezien straten met "dode" functies op het gelijkvloers als onaangenaam worden ervaren, en dat dit te meer geldt gelet op de beperkte breedte van de Joossengang:

(...)

Door het College van Burgemeester en Schepenen werd dus nauwgezet en gedetailleerd uiteengezet waarom een slaapkamerfunctie op de gelijkvloers niet in overeenstemming kon worden geacht met artikel 12 van de Bouwcode aangaande de levendige plint en waarom hierdoor geen regelmatig contact tussen de bewoners en de straat mogelijk is.

De motivering van de verwerende partij in de bestreden beslissing, dat slaapkamers niet zouden worden uitgesloten door artikel 12 van de Bouwcode is dan ook manifest niet voldoende als argumentatie om deze afwijking toch toe te staan.

Er kan in redelijkheid niet worden betwist dat een slaapkamer op het gelijkvloers geen levendige plint en contact met de straat tot stand kan brengen. In deze ruimte komt men enkel 's avonds laat en het is volkomen onwaarschijnlijk dat mensen hier de ruiten en/of gordijnen gedurende de dag zouden openlaten. Minstens zullen zij hiervoor een speciale folie bevestigen, die evenwel geen rechtstreeks zonlicht doorlaat, noch zicht geeft op de woningen en waardoor logischerwijze geen enkele interactie met de straat kan ontstaan.

Het spreekt voor zich dat verwerende partij op basis van deze nietszeggende argumentatie niet op redelijke en zorgvuldige wijze, tegen het gemotiveerd en gedetailleerd standpunt van het College van Burgemeester en Schepenen in, kan oordelen dat de slaapkamers op het gelijkvloers "niet zouden zijn uitgesloten" door artikel 12 van de Bouwcode. Verwerende partij toont op geen enkele manier aan hoe aan de doelstelling van deze bepaling, zijnde het creëren van contact tussen de gebruikers van de woning en de straat, wordt voldaan.

In het eerste onderdeel werd tot slot reeds aangetoond dat niet van de Bouwcode kon worden afgeweken, nu er geen motiveringnota gevoegd was bij de aanvraag waarin de

aangevraagde afwijkingen werden opgesomd en waarbij een motivering werd gegeven voor deze afwijkingen.

Bovendien dient, om toepassing te kunnen maken van de afwijkingsmogelijkheid in artikel 3 van de Bouwcode, te worden aangetoond dat de door de afwijking voorgestelde werken minstens gelijkwaardig zijn aan de toegelaten werken in de Bouwcode. Deze gelijkwaardigheid bestaat er volgens artikel 3 uit om onder meer dezelfde mate van veiligheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit te garanderen, zowel voor het gebouw waarom de aanvraag betrekking heeft als op de ruimere omgeving.

Hiervan is in onderhavig geval klaarblijkelijk geen sprake. Door een functie te vergunnen op het gelijkvloers waarbij geen enkele interactie zal plaatsvinden tussen de straat en de gebruikers van de woning, voorziet men een invulling die geenszins gelijkwaardig is op het vlak van veiligheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit.

Verwerende partij laat in de bestreden beslissing na afdoende de gevolgen van de afwijkingen op het vlak van veiligheid, leefbaarheid en beeldkwaliteit op de omgeving te onderzoeken en te motiveren. Derhalve kon zij niet redelijkerwijs besluiten dat bovenvermelde afwijkingen zouden kunnen worden toegelaten.

...

2.

De verwerende partij antwoordt:

"...

De bouwcode bepaalt dat in de straten "een levendige plint" moet worden gecreëerd (stuk 19, p. 45 e.v.) :

(...)

Naast dit bindende voorschrift bevat dit artikel van de bouwcode nog "toelichtende" bepalingen (stuk 19, leeswijzer), die weliswaar geen verordende kracht hebben (stuk 19, p. 45 e.v) :

(...)

In de bestreden beslissing wordt gesteld (stuk 16, p. 6) :

(...)

Uit de feiten blijkt inderdaad dat de aanvraag niet in strijd is met de bouwcode daar de slaapkamers die aan de straatzijde worden voorzien ook onder verblijfsgelegenheid vallen, en dus geenszins zijn uitgesloten.

Overigens somt de bouwcode in haar toelichtend gedeelte zelf op welke ruimtes hier niet onder vallen (stuk 19, art. 12, p. 45) : "Bergplaatsen, garages, entree- en circulatieruimtes, sanitaire ruimtes en kleedruimtes." Opnieuw worden slaapkamers hier niet in genoemd.

Ten slotte zijn in deze verblijfsgelegenheden ook raamopeningen voorzien en werd het ontwerp dermate geconcipieerd dan van een "dode straatwand" geen sprake is (stuk 2, plan 2/2):

[...]

De aanvraag is derhalve ook op dit punt weer volledig in overeenstemming met de harmonie-regel zoals deze opgenomen is in de vermelde bouwcode.

..."

3.

De verzoekende partijen dupliceren in hun wederantwoordnota:

“ ...

De verwerende partij verwijst in haar antwoordnota naar het toelichtende, doch geenszins bindende, gedeelte bij artikel 12 van de Bouwcode, waaruit zou moeten blijken dat slaapkamers niet worden uitgesloten, nu hierin enkel bergplaatsen, garages, entree- en circulatieruimtes, sanitaire ruimtes en kleedruimtes zouden worden verboden. Verzoekende partijen wijzen er echter op dat deze toelichting niet verbindend is en dat verwerende partij hieruit dan ook geen verordenende kracht kan putten.

Daarenboven dient veeleer naar de doelstelling van deze "levendige plint" te worden gekeken. De stad Antwerpen wenst immers met een levendige plint een levendige straat te creëren, waarbij de levendige functies van de gebouwen een relatie aangaan met de straat en haar gebruikers. Aangezien de Joossensgang thans een zeer smalle en donkere straat is, is een dergelijke levendige plint des te belangrijker teneinde de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid te garanderen. Een dergelijke levendige plint zorgt immers ook voor een vorm van sociale controle en een veiligheidsgevoel.

Indien evenwel slaapkamers op het gelijkvloers worden voorzien, wordt niet voorzien in de vereiste levendige relatie tussen het pand en de straat en zijn gebruikers. Bovendien bepaalt artikel 12 dat er een regelmatig contact moet ontstaan tussen de gebruikers van het gebouw en de straat. Een slaapkamer is echter, net zoals een sanitaire ruimte, een ruimte waar de gebruikers van het gebouw slechts even zijn, doch geenszins een levendig contact met de straat kunnen vormen. Dit is anders voor ruimtes zoals keukens en woonkamers, waar personen zich het grootste deel van de dag of ochtend en avond doorbrengen en waaruit een levendig karakter blijkt. Dergelijke ruimtes realiseren, in tegenstelling tot slaapkamers, wel een levendig contact met de straat en zijn gebruikers.

Verwerende partij beweert nog dat de raamopeningen op het gelijkvloers "dermate geconcipieerd" zijn dat van een dode straatwand geen sprake zou zijn. Verwerende partij laat echter na te verduidelijken wat zij bedoelt met "dermate geconcipieerd", zodat dit geenszins als motivering kan dienen om de vermeende overeenstemming met artikel 12 van de Bouwcode vast te stellen.

...”

Beoordeling door de Raad

1.

Voor zover de verwerende partij het belang van de verzoekende partijen bij het middelonderdeel in vraag stelt omdat zij in de bestreden beslissing al geoordeeld heeft dat de aanvraag niet in strijd is met de Bouwcode, wordt er naar de bespreking van het eerste middel verwezen.

2.

Artikel 12, §1 van de Bouwcode betreffende de ‘levendige plint’ bepaalt:

“ ...

Het gelijkvloers van een gebouw dat aan de openbare weg grenst, moet aan de straatzijde een verblijfs-, horeca-, kantoor- of handelsruimte bevatten met een raamopening aan de straatzijde zodat een regelmatig contact tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat mogelijk is. Conform Artikel 25 “Toegankelijkheid van de functie” is een fietsenberging langs de straatzijde bij woningen met een gevelbreedte van minder dan 5

meter eveneens toegelaten indien kan aangetoond worden dat er nog voldoende contact tussen de woning en de straat is.

“ ...

De toelichting bij artikel 12, §1 van de Bouwcode luidt:

“ ...

Een levendige straat is een aangename straat om in te wonen of te wandelen. Met het oog op het creëren van levendige straten is het belangrijk dat de gebouwen in de straat een levendige plint hebben. Op het gelijkvloers van elk gebouw dient er daarom minstens één levendige functie aan de straat te grenzen die met de straat en haar gebruikers en passanten een relatie aangaat, bijvoorbeeld via een raam. Levendige ruimtes zijn ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven. Voorbeelden hiervan zijn verblijfsruimtes, handelsruimtes, horecaruimtes, kantoorruimtes, werkplaatsen, ateliers, vergaderzalen, ... Bergplaatsen, garages, entree- en circulatieruimtes, sanitaire ruimtes en kleedruimtes vallen hier niet onder. Straten met een overdaad aan deze “dode” functies aan de gevel hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren.

Bij smalle woningen (woningen smaller dan 5 meter) voorziet de bouwcode een afwijking, waardoor het mogelijk wordt om net achter de voorgevel een fietsenberging te voorzien. Deze uitzondering staat daarom niet per definitie haaks op de filosofie van “levendige plint”, maar het mag in geen geval een vrijgeleide zijn om blinde gevels te ontwerpen. Meer nog, in het ontwerp moet steeds gezocht worden naar een contact tussen de straat en de woning. Dit kan door bijvoorbeeld de berging te combineren met een andere functie of door voldoende beglazing of openheid te voorzien tussen de verblijfsruimte, de fietsenberging en de straat.

...”

3.

In haar beslissing in eerste administratieve aanleg van 13 februari 2015 is de ongunstige toets aan artikel 12, §1 van de Bouwcode een van de motieven van de eerste verzoekende partij om de aanvraag niet te vergunnen. De eerste verzoekende partij overweegt:

“ ...

De gelijkvloerse slaapkamers aan de straatzijde voorzien evenmin in een levendige plint. Straten met een overdaad aan deze “dode” functies aan de gevel hebben over het algemeen een lage beeldkwaliteit. Ze worden als onaangenaam ervaren. Gezien de beperkte breedte van de Joossensgang is dit nog belangrijker om niet te vervallen in een donkere steeg.

Deze stedenbouwkundige visie wordt ook bijgetreden door de welstandscommissie, die op 7 november 2014 volgend voorwaardelijk gunstig advies verleende:

(...)

De welstandscommissie gaf dan ook een gunstig advies op het voorontwerp op voorwaarde dat er een actievere plint zou worden voorzien in functie van levendigheid (geen slaapkamers aan straatzijde); dat er in functie van de beeldkwaliteit meer aandacht zou worden besteed voor de stedelijke unieke context (nieuwe steeg in de stad) en conform bouwcode (levendig plint met aandacht voor woonkwaliteit) en dat er géén uitpandige terrassen worden voorzien.

...”

4.

De devolutieve werking van het administratief beroep houdt in dat het onderzoek van de aanvraag overgedaan wordt, zowel uit het oogpunt van de legaliteit als van de opportuniteit, en dat de verwerende partij tot een andersluidende beoordeling over de verenigbaarheid met artikel 12, §1 van de Bouwcode kan komen. Wel moet de verwerende partij oog hebben voor de weigeringsmotieven in eerste administratieve aanleg en moet zij, om te voldoen aan artikel 2 en 3 van de Motiveringswet, in haar beslissing des te concreter en preciezer motiveren waarom zij dat anders beoordeelt.

Om andersluidend met de beslissing in eerste administratieve aanleg te oordelen dat de aanvraag verenigbaar is met artikel 12, §1 van de Bouwcode, moet de motivering verder komen dan de enkele vaststelling dat slaapkamers “niet uitgesloten (zijn)”. Artikel 12, §1 van de Bouwcode bepaalt uitdrukkelijk dat een regelmatig contact tussen de gebruiker(s) van het gebouw en de straat mogelijk moet zijn. De toelichting bij het voorschrift omschrijft levendige ruimtes als “ruimtes die vaak gebruikt worden door mensen en waar zij ook een tijd blijven”. De verzoekende partijen worden gevolgd waar zij hekelen dat de motivering in het ongewisse laat of er aan de doelstelling van artikel 12, §1 van de Bouwcode voldaan is. Dat de toelichting slaapkamers niet vermeldt onder de ruimtes die alleszins niet aan het voorschrift voldoen, kan daar niet anders over doen oordelen, evenmin de algemene en overigens *a posteriori* gemaakte rechtvaardiging dat “het ontwerp dermate geconcipeerd (werd) dat van een “dode” straatwand geen sprake is”.

5.

Het middelonderdeel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 13 mei 2015, waarbij aan de bvba JURA een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend wordt voor het bouwen van negen appartementen, twee stapelwoningen en vier duplexwoningen op het perceel gelegen te 2060 Antwerpen, Viaduct-Dam 29-35, met als kadastrale omschrijving afdeling 7, sectie G, nummer 6P2 (deel) en 6W.
2. De Raad beveelt de verwerende partij om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de bvba JURA binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 350 euro, ten laste van de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 16 januari 2018 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Yannick DEGREEF

Geert DE WOLF