

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 193.774 van 3 juni 2009
in de zaak A. 130.660/X-11.223.**

In zake : Ann STEENO,
 die woonplaats kiest bij
 advocaat J. STIJNS,
 kantoor houdende te 3001 LEUVEN,
 Philipssite 5

tegen :

de stad LEUVEN,
die woonplaats kiest bij
advocaat B. BEELEN,
kantoor houdende te 3000 LEUVEN,
Justus Lipsiusstraat 24.

tussenkomen de partij :

de v.z.w. C.A.W. LEUVEN,
die woonplaats kiest bij
advocaat J. BERGÉ,
kantoor houdende te 3000 LEUVEN,
Naamsestraat 165.

D E R A A D V A N S T A T E, X e K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Ann STEENO op 17 december 2002 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 10 oktober 2002 van het college van burgemeester en schepenen van de stad Leuven houdende afgifte van een stedenbouwkundige vergunning aan de VZW Leuven Welzijnscentrum (Centrum Algemeen Welzijnswerk Leuven) (CAW), voor het bouwen van het CAW-huis (kantoren) op een perceel gelegen aan de Redingenstraat 4 te Leuven, kadastraal bekend sectie D, nr. 6791;

Gelet op het arrest nr. 120.390 van 11 juni 2003 waarbij de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing wordt verworpen;

Gezien het verzoekschrift tot voortzetting, op 16 juli 2003 ingediend door Ann STEENO;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst, op 18 augustus 2003 ingediend door de v.z.w. C.A.W. LEUVEN;

Gelet op de beschikking van 4 september 2003 die de tussenkomst van de v.z.w. C.A.W. LEUVEN toelaat;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgemaakt door adjunct-auditeur S. DE TAEYE;

Gelet op de beschikking van 1 maart 2006 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 19 januari 2009 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 27 februari 2009;

Gehoord het verslag van staatsraad J. VAN NIEUWENHOVE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat T. CORNELISSEN, die loco advocaat J. STIJNS verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat J. MOENS, die loco advocaat B. BEELEN verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat J. SIMENON, die loco advocaat J. BERGÉ verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord adjunct-auditeur A. VAN DEN BROECK, daartoe gemachtigd bij beslissing van de adjunctauditeur-generaal van 31 oktober 2008, in haar eensluidend advies;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

OVERWEEGT WAT VOLGT :

1. Feiten

1.1. Op 30 juli 2002 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij een stedenbouwkundige aanvraag in bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Leuven met het oog op de oprichting van een “CAW-huis (kantoren)” op een perceel gelegen aan de Redingenstraat 4 te Leuven, kadastraal bekend sectie D, nr. 6791.

De aanvraag beoogt de gedeeltelijke afbraak van een voormalig schoolgebouw en het bouwen van een Centrum voor Algemeen Welzijnswerk (C.A.W.-huis) met een bijhorende ondergrondse parkeergarage.

Het betrokken perceel is volgens het gewestplan Leuven, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 april 1977, gelegen in woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde. Het is tevens gelegen binnen het bij besluit van de Vlaamse regering van 1 februari 1988 goedgekeurde bijzonder plan van aanleg L5 “Redingenhof II (deel 1)”, met name in een zone voor openbaar nut.

1.2. Van 7 augustus 2002 tot 7 september 2002 wordt een openbaar onderzoek gehouden. Er worden 139 bezwaarschriften ingediend, waaronder dat van de verzoekster, die woont in de Redingenstraat 7.

1.3. Op 10 oktober 2002 verleent het college van burgemeester en schepenen van de stad Leuven de gevraagde vergunning, na een onderzoek van de ingediende bezwaarschriften. Dit besluit overweegt ter zake onder meer het volgende:

“OPENBAAR ONDERZOEK

Gelet op de aanwezigheid van een beschermd muurdeel van de stadsomwalling op het terrein werd de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek. De betrokken aanpalende kadastraal gekende eigenaars werden aangetekend aangeschreven.

BESPREKING OPENBAAR ONDERZOEK

Er werden naar aanleiding van het gevoerde openbaar onderzoek 139 bezwaarschriften ingediend. Het totaal wordt gevormd door 9 afzonderlijke, 4 identieke en nog eens 126 identieke bezwaarschriften zodat het aantal qua inhoud kan herleid worden tot 11 bezwaarschriften. De bezwaarschriften handelen over:

I. Er werden geen voorzieningen getroffen voor het tracé van het Dijlepad

Bespreking: Het tracé van het Dijlepad is volgens het bijzonder plan van aanleg voorbehouden aan de overzijde van de Dijle. In deze zin is de aanleg niet afdwingbaar. Niettemin heeft het gemeentebestuur de intentie om de

verdere aanleg van het Dijlepad, zonodig in overleg met bereidwillige eigenaars, te realiseren. Er werd hieromtrent een vergadering belegd met bouwheer en architect. Als alternatieven werden naar voren gebracht: de aanleg van een pad langsheen de Dijle met een hangconstructie die aansluiting met het bestaande brugje in de Redingenstraat (hierbij mag geen inkijk plaatsvinden in de op te richten gebouwen, het akkoord van Aminal, afdeling Water is vereist) ofwel het openstellen van de verharde strook rechts van het op te richten complex als een semi-publiek gebied tijdens de kantooruren. Het zou evenwel geen autostrade mogen worden voor scholieren met luidruchtige bromfietzers en/of scooters. Hierbij bestaat de mogelijkheid om volop te genieten van het beschermde deel stadsomwalling.

Om de verbinding te realiseren met de Janseniusstraat is de medewerking van de aanpalende eigenaar (Iers College) vereist. Er werd een afspraak gemaakt met de verantwoordelijke van het Iers College ten einde de mogelijkheden te bekijken.

De aanvraag voor het oprichten van het CAW-huis sluit de mogelijkheid voor de aanleg van het Dijlepad niet uit. Het overleg hieromtrent wordt verdergezet.

De aanleg dient wel in zijn totaliteit bekeken.

II. Het bouwvolume dient in verhouding met de huidige toestand en aangepast aan zijn omgeving te zijn (geen plat dak), het beschermd stadsgezicht mag niet teniet gedaan worden, geen mogelijkheid tot uitbreiding of vermeerdering van de gebouwen in de toekomst, behoud van het woonerf en het gerestaureerde bruggetje over de Dijle en het eilandje ernaast (geen nieuwe brug), geen ondergrondse parkeergarage of andere parkeergarage op het perceel (zie alternatieve in de omgeving), aanstelling van een eindverantwoordelijke voor eventuele schade aan woningen ingevolge werken en een correcte plaatsbeschrijving van de omliggende huizen laten uitvoeren door onafhankelijke en erkende instellingen, een mobiliteits- en verkeersstudie laten uitvoeren betreffende de bereikbaarheid van het gebouw door werknemers, vrijwilligers, cliënten en anderen, inplanting van grootschalig project op deze plaats herbekijken (enkel kleinschalig project toelaten)

Bespreking: De voorgestelde volumes kaderen binnen de stedenbouwkundige voorschriften van het bijzonder plan van aanleg in de zone voor openbaar nut. De bouwheer maakt geen maximaal gebruik van het aantal bouwlagen doch beperkt zijn bouwhoogte langsheen de Redingenstraat in functie van de omliggende bebouwing (slechts twee bouwlagen langsheen Redingenstraat) teneinde een eventuele onderdrukking van de bebouwing aan de overzijde van de Redingenstraat te vermijden. De vierde bouwlaag werd teruggetrokken voorzien ten opzichte van de Dijle. Het dynamische geheel van de bouwblokken, met een diversiteit inzake het aantal bouwlagen, maakt dat het geheel binnen een imaginair overkoepelend zadeldak wordt voorzien (nok haaks op Dijle). De onderscheiden getrapte vlakken refereren naar de getrapte gevel van het te behouden gebouw langsheen de Redingenstraat alsmede naar de strakke bovenbelijning van de beschermde muur. De gevelgeleding en de strakke belijning dragen bij tot de soberheid die eveneens terug te vinden is in de opbouw van het af te breken voormalige schoolgebouw en de bebouwing van het Iers College. Het fragmentarisch geheel legt de link naar de kleinere woongebouwen en verzacht het grootschalig karakter (althoewel aansluiten met het grootschalig karakter van het Iers College). Het ontwerp met zijn sobere eigentijdse architectuur zoekt aansluiting met elementen uit het verleden. Het project getuigt van een zeker dynamisme. In de omgeving zijn er nog gebouwen met een plat dak. Harmonie is nog steeds geen synoniem voor identiek. De voorgestelde architectuur is verantwoord.

Er is geen sprake van een beschermd stadsgezicht, enkel van een beschermd muurdeel van de stadsomwalling die sowieso behouden blijft. Het bouwproject

werd in nauw overleg met de afdeling Monumenten & Landschappen opgestart. Getuige hiervan is het gunstig advies vanwege de afdeling Monumenten & Landschappen. De op te richten gebouwen worden ingeplant los van de beschermde muur. Bovendien werd de verharde toegangsweg rechts van de gebouwdelen op voldoende afstand voorzien vanuit het standpunt deze muur niet te beschadigen en de mogelijkheid te bieden hier volop van te genieten. De open structuur van de toegangspoort en de wijze van inplanting van de gebouwen geeft eveneens de mogelijkheid om vanaf het openbaar domein hiervan te genieten. Dat kan van de bestaande toestand met gesloten beeld niet gezegd worden.

Het project beperkt zich tot het bouwterrein zelf en de afwerking van de overgang met de Dijle. Het behoud van het woonerf wordt niet in vraag gesteld. Deze vraagstelling is niet aan de orde en niet ter zake.

Iedere bouwheer die een bouwproject realiseert dient, binnen het kader van het bestaande parkeerreglement en de recente bouwverordening met betrekking tot parkeerplaatsen en fietsenstallingen, de vereiste plaatsen te voorzien. Zoniet wordt voor ontbrekende parkeerplaatsen een éénmalige belasting geheven. Door de aanleg van een ondergrondse parkeergarage wordt het begaanbare terrein ontlast als stallingsplaats van voertuigen en kan er meer aandacht geschonken worden aan de leefbaarheid en de visuele kwaliteiten van het terrein zelf. De voorziene parkeerplaatsen zullen voorbehouden blijven voor het personeel van het CAW-huis. Voor cliënten en bezoekers die met de wagen komen zullen de alternatieve parkeerplaatsen in de omgeving aanbevolen worden (opmerking: +/- 80 % van de cliënten zijn afkomstig binnen de ring van de stad = loopafstand). Het advies verstrekt door de verkeersconsulent van de stad stelt dat de parkeerplaats ten opzichte van het eigen personeel aanvaardbaar is. De aanstelling van een eindverantwoordelijke is geen stedenbouwkundige aangelegenheid doch een materie waar de personen, betrokken bij het uitvoeringsproces hun verantwoordelijkheid ter zake dienen op te nemen. Het dossier werd voorgelegd aan de verkeersconsulent van de stad Leuven. Zijn advies werd toegevoegd aan het dossier.

Het gegeven dat een dergelijk (grootschalig) project er ooit zou komen kon afgeleid worden aan de hand van het bijzonder plan van aanleg dat sedert 1 februari 1988 van kracht is. De voorgestelde architectuur tracht door zijn geleding de grootschaligheid te doorbreken. Het project kan gelet op de kantooroppervlakte van ± 1500 m² (met aftrek van de verticale en horizontale verbindingen) niet echt als grootschalig beschouwd worden. Het bestaan van grootschalige projecten in de omgeving is evenwel niet vreemd in de onmiddellijke omgeving (zie Iers College, appartementsblokken, de school, gebouwen van de KUL,...). Deze opmerking ondermijnt en stelt het bijzonder plan van aanleg in vraag.

Een herziening van het bijzonder plan van aanleg wordt vooralsnog niet overwogen. Door zijn centrale ligging in het stedelijk weefsel wordt een bereikbaarheid op loopafstand voor de cliënten (80% hiervan verblijft binnen stadsring) gecreëerd. Hierdoor zal het autoverkeer inzake cliënteel en bezoekers beperkt blijven.

III. Een parkeergarage toelaten staat in tegenstelling tot het beleid van de stad Leuven om het autoverkeer in de stad te ontmoedigen, verkeersdruk in de omgeving, overbelasting in de buurt (filevorming), overlast van de werken en schadevorming

De stad heeft in het verleden al meerdere initiatieven genomen en uitgevoerd in functie van de verkeersproblematiek (creatie van woonerven, aanleg van wandel/winkelstraten, invoering éénrichtingsverkeer, het verkeersslussenplan, voorzieningen met verkeersremmende middelen, aanleg van rotondes, promoten en ondersteunen van openbaar vervoer, aanleggen van fietsveilige verbindingen, fietsvergoeding voor personeel, ...). Een parkeergarage op

privédomein ontlast het openbaar domein en zorgt voor een betere doorstroming van het doorgaand verkeer. Vandaar dus het belastingsreglement op de ontbrekende parkeerplaatsen en de recente bouwverordening aangaande parkeerplaatsen en/of fietsenstallingen. Het is echter de gebruiker die beslist welk vervoermiddel hij zal aanwenden om zijn bestemming te bereiken. De gebruiker dient hier zijn verantwoordelijkheid op te nemen. Te denken dat binnen afzienbare tijd geen verkeer mogelijk zal zijn in de binnenstad is een utopie (wat met bevoorrading van handelszaken, afnemen van de heilige koe wordt als beknotting van het vrijheidsgevoel ervaren, openbaar vervoer bereikt niet alle plaatsen, niet iedereen is even mobiel, wat met opgebouwde rechten inzake eerder verleende vergunningen,...). De aanleg van de parkeergarage op privé-domein zal de druk op de straat verminderen, althans deze die anders door het personeel zou gecreëerd worden.

De overlast van de werken op zichzelf is een tijdelijk fenomeen en wordt in het huidige bouwgebeuren beperkt qua uitvoeringstermijn gelet op de technische middelen die voorhanden zijn.

De problematiek inzake schadevorming is geen stedenbouwkundige materie. De verantwoordelijkheid hieromtrent werd reeds besproken.

IV Woonkwaliteit (verwijzing naar startnota, parking, woonerf, waarom geen verbouwing, afbraak als excuus voor mogelijke aanleg parking, beschermde stadsomwalling verdwijnt, overschrijding draagkracht)

Bespreking: De startnota is een werkdocument dat als basis zal dienen om ruimtelijke uitvoeringsplannen te realiseren. Op zichzelf heeft de startnota geen rechtskracht. Het bestaande bijzonder plan van aanleg heeft dat wel. De nog op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen dat ook hebben. In het bijzonder plan van aanleg werden de verschillende onderscheiden zones afgebakend. De huidige aanvraag is een invulling van een zone die hier specifiek voor bestemd is. De parkeergarage en de aard en wijze van gebruik ervan werd hiervoor reeds besproken.

De impact van de verkeersstroom op het woonerf wordt geregeld via het verkeersreglement wat ressorteert onder de politionele bevoegdheid. De zelfdiscipline van de gebruikers bepaalt in sterke mate de leefbaarheid van het woonerf. Het verkeersreglement dient nageleefd. Een woonerf sluit het gebruik van gemotoriseerd verkeer niet uit doch legt regels vast waardoor de zwakke weggebruiker voorrang geniet. Te stellen dat er een aan- en afgerij van voertuigen zal zijn in functie van het kantoorgebruik wordt niet aangetoond. Daar de parking niet beschikbaar zal gesteld worden voor cliënten wordt in sterke mate het aan- en afrijden beperkt. Momenteel zitten de verschillende diensten die ressorteren onder de werking van het CAW verspreid over de stad. Dit houdt in dat de verkeerstroom die de werking ervan met zich meebrengt reeds bestaand is in het stadsbeeld. Erger noch, de verplaatsingen tussen de diensten onderling in de huidige situatie geven aanleiding tot een verhoogde verkeersstroom ten opzichte van een gecentraliseerde werking. De werking van het CAW zal ook efficiënter kunnen plaatsvinden.

Het slopen van de gebouwen is een keuze van de bouwheer, al dan niet ingegeven door organisatorische, technische en/of financiële redenen, hetzij comfort, uitvoerbaarheid en/of andere redenen. Men kan stellen dat geen enkel gebouw een eeuwig leven krijgt toebedeeld. Durven stellen dat de afbraak geschiedt teneinde de parkeergarage te kunnen realiseren is een zeer verregaande en onjuiste conclusie. Trouwens, waarom zou de parking niet onder of op de bestaande speelplaats kunnen aangebracht worden? De beschermde stadsomwalling verdwijnt niet zoals gesteld in het bezwaarschrift. De verhoging van de belevingswaarde ervan werd hiervoor reeds besproken.

De aanvraag kadert binnen de voorziene afbakening van het bijzonder plan van aanleg. De kwaliteit van het wonen dient zich toe te spitsen op de zones die voorbehouden werden voor het wonen. Het toeëigenen van het woonerf voor

de bewoners op zichzelf is niet het doel van een woonerf. Door de transparantie van het huidig ontwerp zal de beleving ingevolge de doorkijkmogelijkheden, de vergroening van de Dijlerand, de mogelijke inkijk naar de beschermde muur toe de belevingswaarde van dit woonerf doen toenemen. Verkeer is niet het enige element dat bepalend is voor de omgeving. De vooropgestelde conclusies in het bezwaarschrift berusten niet altijd op feiten en zijn vaak niet onderbouwd.

V. Redingenstraat is verboden voor verkeer en ook verboden voor parkeren, veiligheid (gebruikers, nooddiensten, lawaaihinder), wateroverlast in kelders, niet naleven van procedure voor openbaar onderzoek

Bespreking: De Redingenstraat is niet verboden voor verkeer maar geldt voor het deel tussen de Schapenstraat en het brugje als woonerf. Door de parkeerplaats op privédomein te voorzien wordt het parkeren op het openbaar domein vermeden.

Inzake brandveiligheid werd een gunstig advies verstrekt. De bereikbaarheid van andere nooddiensten geldt evenzeer voor de bestaande woongebouwen in de straat.

Lawaaihinder is een zeer rekbaar begrip. Kantoorruimten kunnen moeilijk als lawaaiproduceerde activiteiten gemarkeerd worden. Gelet op de snelheidsbeperking ter plaatse geldt dit eveneens voor normale voertuigen.

Wateroverlast in kelders is mede het gevolg van niet aangepaste constructies die vanuit technisch standpunt kunnen verholpen worden. Uiteraard dienen hiervoor de nodige financiële middelen vrijgemaakt. Het betreft een privaat uitvoeringsprobleem. De nieuwe parkeerkelder zal de bestaande grondwaterspiegel in functie van het Dijlebekken in de omgeving nauwelijks verhogen mede gelet op de afvoer van water door de Dijlearm.

De procedure aangaande het openbaar onderzoek werd wel degelijk gevolgd. Enkel de kadastraal gekende eigenaars van de aangrenzende kadastrale percelen dienen aangeschreven. De percelen aan de overkant van de straat grenzen niet aan de bouwplaats.

VI. Grootschaligheid project, verkeer, inplanting

Bespreking: Deze punten werden voorheen reeds besproken.

VII. Bebouwde oppervlakte is te groot, parking is niet nodig, platte daken niet in overeenstemming met omgeving, indien nodig kan stad BPA aanpassen aan de bestaande toestand van de buurt

Bespreking: De bebouwde oppervlakte wordt niet maximaal benut en voldoet aan de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg. De parking alsmede de platte daken werden hiervoor reeds besproken. Een bijzonder plan van aanleg is een gewenste toestand. De huidige aanvraag is een invulling hiervan. Het betreft een bijzonder plan van aanleg goedgekeurd in 1988, wat in vergelijking met andere plannen nog vrij recent is. Het gebruik van de voormalige school had eveneens een doelstelling inzake openbaar nut. De bestemming wordt door de huidige aanvraag niet gewijzigd. In de veronderstelling dat hier nog steeds een bloeiend schooltje zou fungeren, dan zou de verkeersoverlast in veel hogere mate plaatsvinden.

VIII. Parking - stadsvlucht

Bespreking: De parking werd reeds toegelicht in de voorgaande besprekingen. De stadsvlucht koppelen aan deze parkeergarage is vergezocht. De stadsvlucht heeft veeleer te maken met de ingesteldheid van de bewoners. Het typische fenomeen van de Belg met een baksteen in de maag, het huisje met tuintje (alhoewel tevens bestaand binnen de ring), de mobiliteit met de wagen (vaak twee wagens per gezin), verplaatsingen in functie van het werk, financiële aspecten, te kleine of oncomfortabele woongelegenheden vaak ontstaan in functie van winstbejag, ... dragen bij tot de vlucht. Dat daarbij het stratenpatroon, ontstaan in de loop van de geschiedenis niet geheel voldoet aan de huidige en snel evoluerende levenswijze, kan niet van vandaag op morgen

opgelost worden. Het beleid van overheidswege stelt bewoning binnen de stadskernen voorop (zie gevoerde subsidiebeleid, goedkope leningen binnen stadskernen, kwalitatieve en voldoende ruime woongelegenheden voorzien, bestaande ééngezinswoningen niet langer omvormen tot een studentenverblijf, financiële steun naar eigenaars toe die zich in de stad vestigen door beperkte verhuring van studentenkamers en dit onder strikte voorwaarden, herinrichten en aanleggen van groenvoorzieningen en parken, belasting op leegstand en verkrotting, terug bewoning voorzien boven winkels,...). De tegenkanting van aanvragers, die op basis van kwalitatieve redenen een ongunstig advies bekomen, waarbij vaak het winstbejag in het gedrang komt, is in dit opzicht opmerkelijk te noemen. Men kan stellen dat de overheid een kader schept waarbinnen er gewerkt kan worden. De invulling daarvan ligt grotendeels in handen van het privé-initiatief.

IX. Verkeersveiligheid, parkeerprobleem, technische uitvoeringsproblematiek

Bespreking: De verkeersveiligheid wordt in grote mate geregeld door het verkeersreglement en de naleving ervan. Elke weggebruiker dient zijn verantwoordelijkheid hier op te nemen.

De parkeerproblematiek werd hiervoor reeds besproken.

De technische uitvoering en eventuele gevolgen daarvan hoort tot de verantwoordelijkheid van de uitvoerders.

X. Parking voor 40 wagens, verkeer, schade aan gebouwen ingevolge werken

Bespreking: De ondergrondse parkeergarage omvat slechts 29 parkeerplaatsen.

De verkeerssituatie en schade aan gebouwen werden voorheen reeds besproken.

XI. Misleidende terminologie, geen overeenstemming met gabarietregel, woonerf, verdringing monument, open ruimte als bebouwbare oppervlakte en beschermd uitzicht, 40 ondergrondse garages op slechte ondergrond, veiligheid in woonbuurt, interessant

Bespreking: De term huis staat als verblijfplaats en als bundeling van de activiteiten die plaatsvinden binnen de werking van het CAW. Dat de werking een dienstverlenend karakter heeft bij middel van kantoren is evident en gekend. De term huis mag niet aanzien worden als een woongebouw. Het voorvoegsel CAW maakt dat de terminologie niet als misleidend kan beschouwd worden (zie bv. ook : het justitiehuis, het volkshuis, ...).

Het project voldoet aan de gabarietregel gesteld in artikel 8.4 van het bijzonder plan van aanleg ingevolge het teruggetrokken volume op de verdieping (zie achterste blok).

Het woonerf en het monument werden elders reeds besproken.

De open ruimte wordt door de bestaande ommuurde toestand niet als dusdanig ervaren vanaf het openbaar domein. De huidige aanvraag voorziet meer transparantie in het straatbeeld door de losgekoppelde bouwdelen en de open structuur van de poort.

De aanvraag omvat slecht 29 ondergrondse parkeerplaatsen (geen 40).

De vrees voor schade berust op eerder uitgevoerde werken door Aquafin. De huidige technologie voorziet in aangepaste uitvoeringstechnieken. Het betreft hier een uitvoeringsprobleem. De gepaste middelen dienen ingezet. De verantwoordelijkheid berust bij de uitvoerders. Criminaliteit als element naar voren brengen is populair. De begeleiding door het CAW heeft mede als doel de criminaliteit te verminderen. Het is goed om weten dat er nog mensen bereidwillig gevonden worden om probleemgevallen te begeleiden. Het principe van niet voor mijn deur en afzondering van verschillende functies leidt tot getto-vorming en gemis aan sociale controle. Hierdoor zou de tegenstelling tussen bepaalde groepen alleen maar toenemen. Wij zijn allen mensen, al dan

niet met gebreken, die een samenleving dienen te vormen. Een verweving van functies binnen het stadsgebeuren is nog steeds de best leefbare situatie. De architectuur van het geheel werd reeds voorheen besproken. Interessant staat hier voor de dialoog die zich binnen het architecturaal geheel voordoet. Het voorgestelde materiaalgebruik sluit aan met de kleurstelling van de bakstenen gebouwen in de onmiddellijke omgeving.

CONCLUSIE

De bezwaren die geformuleerd werden, kunnen grotendeels ondergebracht worden onder de noemer 'leefbaarheid van de omgeving'. De parking in het bijzonder alsmede de grootschaligheid worden hierbij als stedenbouwkundige redenen geïnviseerd. De grootschaligheid was reeds aanwezig onder de vorm van een schoolgebouw en kon voorzien worden gelet op de inkleuring van het bijzonder plan van aanleg (zone voor openbaar nut) dat dateert van 1988. De verkeersproblematiek wordt niet enkel gevormd door de inbreng van het CAW-huis. Naar het personeelsgebruik van de parking werd een gunstig advies verstrekt door de verkeersconsulent. Momenteel genieten wij nog steeds de vrijheid ons te verplaatsen op het openbaar domein, evenwel mits naleving van het verkeersreglement. Verkeersproblematiek hangt nauw samen met de keuze inzake verplaatsingsmogelijkheden (te voet, lopen, fiets, auto, bus, trein, ...), de aard en levenswijze alsmede de discipline van de weggebruiker. Een negatieve houding en het niet naleven van de huidige regelgeving zal enkel leiden tot een verdere beteugeling en het beknotten van de vrijheid die ons zo lief is. Men zal het omgekeerde effect bereiken. Een mentaliteitswijziging, andere keuzes en een verhogende tolerantie dringen zich op. Niet zozeer het afschermen van de eigen privileges maar een zinvolle betekenis binnen het maatschappelijk gebeuren moet voorop gesteld worden.

Het is mede de taak van het gemeentebestuur toe te kijken op het algemeen belang.

In ons hoogtechnologisch tijdperk waarin geleefd wordt tegen de klok en het individualisme hoogtij viert, tracht men zich vast te klampen aan gekende en vertrouwde situaties. In die zin is het verdwijnen van een vertrouwd beeld begrijpelijk. Men mag zich echter niet afsluiten voor vernieuwing, een bestudeerd architecturaal ontwerp en een verhoogde beleevingswaarde.

De aanvraag die voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van het bijzonderder plan van aanleg wordt mede gelet op de het openbaar nut van de instelling gunstig geadviseerd.

BEHANDELING DOSSIER

Bestemming (kantoren en ontvangstruimten voor welzijnswerk met bijhorende ondergrondse parkeervoorziening voor het eigen personeel passen uiteraard in een zone voor openbaar nut), inplanting (plaatsing vrij op het terrein, de terreinbezetting bedraagt minder dan 75% met inbegrip van verhardingen en dit mede gelet op de inbreng van groene stroken tussen de gebouwwolumes onderling), bouwvolume (diversiteit inzake bouwlagen gaande van 2 tot 4 bouwlagen zodat het maximaal aantal van 4 bouwlagen niet overschreden wordt, volume achteraan met teruggetrokken verdieping teneinde te voldoen aan de gabarietregel ten opzichte van de grens met een andere bestemmingszone) en materiaalgebruik zijn in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften gevoegd bij het bijzonder plan van aanleg. Mede gelet op :

- het eerder vergunde stedenbouwkundig attest nr. 2;
- het project dat tegemoet komt aan het voorafgaandelijk overleg met de afdeling Rohm Vlaams-Brabant dd. 08.01.2001;
- het voorwaardelijk gunstig advies van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Water - Vlaams-Brabant van 21.08.2002;

- het voorwaardelijk gunstig advies van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling ROHM Vlaams-Brabant, Cel Monumenten en Landschappen;
- gelet op het advies van de verkeersorganisatie waarin gesteld wordt dat de parkeerplaatsen voor werknemers aanvaardbaar zijn daar waar in de toelichting door de aanvrager in een overlegvergadering op de stad Leuven duidelijk meegedeeld werd :
 - a) dat de parkeerplaatsen uitsluitend voorbehouden zijn voor het eigen personeel,
 - b) dat ruim 80% van de bezoekers afkomstig zijn binnen de ring rond Leuven centrum zelf en aldus op loopafstand wonen;
 - c) dat voor overige bezoekers de bestaande mogelijkheden inzake openbaar vervoer en zonodig de bestaande parkeermogelijkheden in de omgeving zullen aangeprezen worden.

De punten b en c vormen het antwoord op de vraagstelling omtrent de bezoekers in het advies.

De leveringsmodaliteiten worden mede geregeld door de bestaande verkeersinfrastructuur. Voor wat betreft de opbouw zelf dienen de uitvoerders van het project zich voorafgaandelijk van de situatie ter plaatse te vergewissen. Gezien op het toenemend potentieel aan saneringen, verbouwingen en vernieuwbouw binnen de stadskernen, mede in de hand gewerkt door het gevoerde beleid inzake ruimtelijke ordening en de schaarste aan beschikbare bouwgronden, mag de uitvoerbaarheid van een eerder grootschalig project niet enkel afgestraft worden omwille van verkeerstechnische redenen doch dient gelet op het tijdelijk karakter ervan een consensus bereikt, al dan niet gekoppeld aan voorwaarden, teneinde de uitvoerbaarheid ervan mogelijk te maken. Dit probleem zal zich hoofdzakelijk voordoen tijdens de ruwbouwfase omvattende : het éénmalig aan- en afvoeren van een torenkraan en machines voor de funderingswerken. Voor het overige zal de problematiek beperkt blijven, in eerste instantie tot het verzet van sloopmateriaal en grondafvoer, in de daaropvolgende fase tot de aanvoer van bouwmaterialen.

Inzake de leveringen met betrekking (tot) de werking van het complex lijkt het logisch dat de aanvrager zich schikt naar de voorafgaandelijk gekende verkeerssituatie”.

2. Ten gronde

2.1.1. In een eerste middel wordt de schending aangevoerd van artikel 5 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (hierna: het inrichtingsbesluit) en van de artikelen 8.2 en 8.3 van het BPA nr. 5 “Redingenhof II - deel 1”.

De verzoekster stelt in een eerste middelonderdeel dat het door het bestreden besluit goedgekeurde project gerealiseerd wordt in een doodlopend en zeer smal straatje, dat een woonerf is waar bijzondere verkeersregels gelden. De Redingenstraat kampt thans reeds met verkeers- en geluidshinder en andere vormen van overlast. De 29 plaatsen op de parking en de talrijke bezoekers zullen een bijkomende verkeersstroom genereren en ook leiden tot wildparkeren en

“zoekverkeer”. Dit maakt dat de draagkracht van het woongebied wordt overschreden en dat het goedgekeurde project onverenigbaar is met de onmiddellijke omgeving, in strijd met artikel 5 van het inrichtingsbesluit. Het summiere advies van de verkeersconsulent over het goedgekeurde project doet hieraan geen afbreuk.

In een tweede middelonderdeel argumenteert de verzoekster dat de gezamenlijke terreinbezetting van de gebouwen 60 procent van de perceelsoppervlakte niet mag overschrijden, overeenkomstig artikel 8.2 van het BPA. Enkel in het geval van verharde speelplaatsen is een terreinbezetting van ten hoogste 75 procent toegestaan, maar deze uitzondering is in dit geval niet van toepassing, aangezien het schoolgebouw dat zich op het betrokken perceel bevond, al lang niet meer wordt gebruikt. Er ligt dan ook een schending voor van deze bepalingen.

De verzoekster betoogt in een derde middelonderdeel dat artikel 8.3 van het BPA de vrije plaatsing van de gebouwen binnen de op de kaart aangeduide strook enkel toelaat op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de aanpalende zones niet geschaad wordt. Het goedgekeurde project houdt echter een ernstige aantasting in van deze woonkwaliteit van de aanpalende woonbuurten.

2.1.2. Artikel 5 van het inrichtingsbesluit luidt als volgt:

“1. De woongebieden:

1.0. De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.
(...)”.

Artikel 8.1 van het bijzonder plan van aanleg L5 Redingenhof II (deel 1), goedgekeurd bij besluit van 1 februari 1988 van de Vlaamse regering, definieert de bestemming “zone voor openbaar nut” als volgt:

“8.1. Bestemming.

Zone bestemd voor gebouwen, inrichtingen of ruimten van openbaar nut, onderwijsinstellingen, zalen, kloosters en sportinrichtingen met bijhorende parkeervoorzieningen.

Nevenbestemming: handel en horeca (detail-handel), kantoor, conciërgewoningen, in zoverre complementair aan de hoofdfunctie.

(...)”.

De artikelen 8.2 en 8.3 van hetzelfde bijzonder plan van aanleg bepalen voor wat betreft deze bestemming het volgende:

“8.2. Bebouwingswijze.

Alle konstrukties moeten vanuit architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt verantwoord zijn qua vormgeving, aangewende materialen en inplanting. De vereiste parkeerplaatsen dienen binnen de zone te worden aangelegd.

De gezamenlijke terreinbezetting van de gebouwen (met inbegrip van alle gebouwen, private wegen voor gemotoriseerd verkeer en parkeerplaatsen) mag de 60 % van de perceelsoppervlakte niet overschrijden. Het niet bebouwde of verharde deel van de strook dient als groene ruimte te worden aangelegd en als dusdanig gehandhaafd.

Uitzonderingen hierop wordt gemaakt voor de hieronder vermelde zones, waar omwille van verharde speelplaatsen, de gezamenlijke terreinbezetting max. 75 % mag bedragen.

- zone gelegen tussen Redingenstraat-Vandervaerenlaan en P. Pouletlaan.
- zone gelegen tussen Broekstraat-Dijle-Brandgang en P. Damiaanplein.
- zone gelegen tussen Redingenstraat-Dijle en het klooster der Ierse Minderbroeders.
- zone gelegen tussen Minderbroedersstraat-Dijle en Brandgang.

8.3. Plaatsing der gebouwen.

Vrij binnen de op kaart aangeduide strook, op voorwaarde dat de woonkwaliteit van de aanpalende woonbuurten niet geschaad wordt.

Vrijstaande gebouwen krijgen eenzelfde afwerking van de voor-, zij- en achtergevels”.

2.1.3. Wanneer voor het gebied waarin het betrokken perceel is gelegen, een bijzonder plan van aanleg bestaat, is de vergunningverlenende overheid bij de beoordeling van de bouwaanvraag gebonden door de verordenende voorschriften van dat plan. Het bijzonder plan van aanleg bepaalt de gedetailleerde bestemming en ordening van het gebied, alsook de wijze waarop de plaats moet worden aangelegd en de gebouwen geplaatst. Hieruit volgt dat de bouwaanvraag die in overeenstemming blijkt te zijn met het geldende bijzonder plan van aanleg, in beginsel kan worden ingewilligd. De beoordeling van de overeenstemming met het geldende bijzonder plan van aanleg volstaat om de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving en met de goede plaatselijke aanleg en de afgifte van de vergunning te verantwoorden.

Nu het bijzonder plan van aanleg voor het betrokken perceel de bestemming “zone voor openbaar nut” heeft vastgesteld, moet worden aangenomen dat de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving van die bestemming reeds bij de aanneming en de goedkeuring van het betrokken bijzonder plan van aanleg werd beoordeeld. De nadelen inzake verkeersoverlast die door het vergunde project

worden veroorzaakt, overstijgen niet de nadelen die redelijkerwijze kunnen worden verwacht op grond van het bijzonder bestemmingsvoorschrift, zoals omschreven in artikel 8.1 van het bijzonder plan van aanleg. In die omstandigheden volstaat een toetsing van de bouwaanvraag aan de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg en kan de overeenstemming met de gewestplanbestemming niet met goed gevolg worden betwist.

2.1.4. Het eerste middelonderdeel is niet gegrond.

2.1.5. Uit de gegevens van het dossier blijkt dat indien de verhardingen worden meegeteld, de terreinbezetting volgens de goedgekeurde plannen 60 procent bedraagt, maar niet overschrijdt en dat er bijgevolg geen schending van artikel 8.2 van het bijzonder plan van aanleg voorligt. De vraag of het betrokken perceel onder de uitzonderingsbepaling valt die een grotere terreinbezetting mogelijk maakt “omwille van verharde speelplaatsen” is in die omstandigheid irrelevant.

2.1.6. Het tweede middelonderdeel is niet gegrond.

2.1.7. De verzoekster toont niet op voldoende concrete wijze aan dat de plaatsing van de gebouwen overeenkomstig de vergunde bouwaanvraag van die aard is dat de woonkwaliteit van de aanpalende woonbuurten zou zijn geschaad, in strijd met artikel 8.3 van het bijzonder plan van aanleg. Haar betoog met betrekking tot de verkeersstromen mist dienaangaande overtuigingskracht, nu de plaatsing van de gebouwen op het bouwperceel geen uitstaans heeft met de gevolgen voor het verkeer in de omgeving. Voor wat betreft de visuele impact brengt de verzoekster geen enkel gegeven aan waaruit zou kunnen blijken dat de woonkwaliteit van de aanpalende woonbuurten in het gedrang zou komen.

2.1.8. Het derde middelonderdeel is niet gegrond.

2.1.9. Het eerste middel is niet gegrond.

2.2.1. In een tweede middel wordt de schending aangevoerd van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het redelijkheidsbeginsel.

De verzoekster stelt dat het gemeentebestuur niet op zorgvuldige wijze te werk is gegaan bij het onderzoek van de 139 ingediende bezwaarschriften, zoals ook blijkt uit het bestreden besluit. De opgeworpen bezwaren “worden allen

op simplistische wijze van de tafel geveegd”. Zo wordt inzake de verkeersproblematiek gesteld dat de parkeergarage zal zorgen voor een betere doorstroming van het doorgaand verkeer en dat het verkeersreglement moet worden nageleefd, terwijl op de naleving van dat reglement ter plaatse al jaren niet meer wordt toegezien. Ook wordt uit het oog verloren dat het gebied in de eerste plaats woongebied is. De bewoners van de Redingenstraat wordt gevraagd zelfdiscipline en tolerantie op te brengen, wat in het licht van de omstandigheden niet redelijk is. De verwijzing in de bezwaarschriften naar de “Startnota voor het Structuurplan van Leuven”, waarin wordt gesteld dat het vrijwaren van de woonkwaliteit primordiaal is, wordt afgedaan met de opmerking dat deze nota enkel een werkdocument is en geen rechtskracht heeft. Uit dit alles besluit de verzoekster dat de zorgvuldigheidsplicht niet werd nageleefd en dat het bestreden besluit niet naar redelijkheid kan worden verantwoord.

De verzoekster voegt hier in haar memorie van wederantwoord en in haar laatste memorie aan toe dat de overheid zich niet achter gunstige adviezen kan verschuilen om voor te houden dat zij zorgvuldig zou hebben gehandeld. De stelling dat vele bezwaarschriften identiek zijn, doet niets af aan het feit dat al die bezwaarindieners wel degelijk gemeend hebben een bezwaarschrift te moeten indienen.

2.2.2. Uit het bestreden besluit blijkt dat de 139 ingediende bezwaarschriften op omstandige wijze werden onderzocht en beoordeeld. De verzoekster voert geen inhoudelijke elementen aan uit de ingediende bezwaarschriften die niet zouden zijn onderzocht door het college van burgemeester en schepenen. Wel betwist zij op een aantal punten de deugdelijkheid van de antwoorden op de ingediende bezwaarschriften.

In het bestreden besluit wordt gesteld dat de aanleg van een parkeergarage overeenkomstig de goedgekeurde bouwaanvraag, het openbaar domein zal ontlasten, zal zorgen voor een betere doorstroming van het doorgaand verkeer en dat de druk op de straat verminderd zal worden, althans die druk die anders door het personeel van het C.A.W. zou worden veroorzaakt. Voorts wordt gewezen op de initiatieven die de stad in het verleden al heeft genomen om het autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen en wordt gesteld dat de verkeersgebruiker zelf kan kiezen welk vervoermiddel hij gebruikt en zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Het afdoende karakter van deze motivering wordt niet ontkracht door de selectie die de verzoekster uit deze argumenten maakt om haar zienswijze te illustreren.

Dat bij de bespreking van de bezwaarschriften voorts nog wordt gesteld dat de startnota van de stad Leuven geen rechtskracht heeft, in tegenstelling tot het geldende bijzonder plan van aanleg, is een pertinent en deugdelijk antwoord op de argumentatie in het bezwaarschrift van de verzoekster dat deze startnota zich zou verzetten tegen de realisatie van de bouwaanvraag.

Het feit dat een groot deel van de Redingenstraat woongebied is, neemt niet weg dat de overheid de betrokken bouwaanvraag in een zone voor openbaar nut conform de geldende voorschriften van het bijzonder plan van aanleg vermocht te vergunnen.

Het bestreden besluit bevat een omstandige motivering voor het inwilligen van de bouwaanvraag die allerminst neerkomt op een verwijzing naar ingewonnen adviezen, maar overeenstemt met een eigen beoordeling door de vergunningverlenende overheid.

Uit de door de verzoekster aangehaalde elementen blijkt niet dat de vergunningverlenende overheid niet op afdoende wijze de ingediende bezwaarschriften zou hebben beantwoord, laat staan dat sprake zou zijn van een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel of van het redelijkheidsbeginsel.

2.2.3. Het tweede middel is niet gegrond.

OM DIE REDENEN BESLIST DE RAAD VAN STATE :

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten van de vordering tot schorsing en van het beroep tot nietigverklaring, bepaald op 350 euro, komen ten laste van de verzoekende partij.

De kosten van de tussenkomst, bepaald op 125 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
drie juni 2009, door de Xe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	R. STEVENS,	kamervoorzitter,
	P. LEFRANC,	staatsraad,
	J. VAN NIEUWENHOVE,	staatsraad,
Mevr.	G. SCHEVENEELS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

G. SCHEVENEELS.

R. STEVENS.