

# Besluit



**Provincie  
Antwerpen**

**DIENST OMGEVINGSBEROEPEN**

**Departement Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit**

Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen

03 240 57 33

omgevingsberoepen@provincieantwerpen.be

## **BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN**

**Zitting van 15 december 2022**

### **DOSSIERGEGEVENS**

**Referentie omgevingsloket: 2021177034**

**Referentie provincie: OMBER-2022-0771**

Er werd een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend voor het heraanleggen en vernieuwen van de bovenbouw en de riolering van de Lange Beeldekensstraat, op een terrein gelegen te Lange Beeldekensstraat zn, 2060 Antwerpen, met kadastrale omschrijving door **Johan Pieraerts**, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen.

Het college van burgemeester en schepenen van **Antwerpen** heeft op 15 juli 2022 een voorwaardelijke vergunning afgeleverd.

Tegen dat besluit werd op 18 augustus door het **betrokken publiek (237 personen)** een beroep ingediend bij de deputatie van de provincie Antwerpen.

De beroepers worden in de beroepsprocedure vertegenwoordigd door Peter De Smedt en Robin Verbeke (advocaat), Kasteellaan 141, 9000 Gent.

Het beroep werd ontvankelijk en volledig verklaard op 16 september 2022.

Het beroep moet worden behandeld volgens de gewone procedure zonder POVC.

### **OMSCHRIJVING VAN DE VERGUNNINGSAANVRAAG**

#### **VERGUNNINGSAANVRAAG ZOALS INITIEEL INGEDIEND OP 7 JANUARI 2022**

De vergunningsaanvraag omvat enkel stedenbouwkundige handelingen.

De aanvraag betreft het heraanleggen en vernieuwen van de bovenbouw en de riolering van de Lange Beeldekensstraat.

Het betreft het deel van de Lange Beeldekensstraat gelegen tussen het De Coninckplein en het Stuivenbergziekenhuis.

Er worden 45 bomen geveld en er worden 69 nieuwe bomen aangeplant.

Onder de openbare weg wordt een nieuw gescheiden rioleringsstelsel voorzien.



bron: situering Omgevingsloket

#### heraanleg straat:

- behoud van eenrichtingsverkeer (behalve voor fietsers, die in beide richtingen kunnen fietsen);
- rijbaan in asfalt van 4,1m breed;
- voetpaden van 1,8m aan beide zijden van de straat;
- parkeerstroken van 2m breed in straatkeien (46 parkeerplaatsen en laad-en loszones).

#### inrichting met:

- straatverlichting tegen de gevels met behoud verlichtingsmasten ter hoogte van het kernwinkelgebied;
- heraanplant bomen;
- straatmeubilair;
- beugels voor fietsparkeren;
- toegankelijke bushaltes;

#### materialisatie:

- rijbaan in asfalt;
- parkeerstroken in straatkeien met een open voeg;
- voetpaden in betonstraatstenen;
- ter hoogte van het kernwinkelgebied wordt er gekozen om het plateau in uitgewassen beton uit te voeren en de voetpaden in graniet aan te leggen.

#### **Aangevraagde duur en fasering**

De vergunningsaanvraag werd gedaan geheel voor onbepaalde duur.

Er werd geen fasering aangevraagd.

#### **GEKENDE HISTORIEK**

Op 15 juli 2021 verleende de deputatie een vergunning (OMBER-2021-0387, OMV2020136152) voor het uitvoeren van riolerings- en bestratingswerken.

Tegen het deputatiebesluit van 15 juli 2021 diende de eerste beroepsindiener een vernietigingsberoep in bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (hierna: RvVb).

De RvVb vernietigde in Arrest van 7 juli 2022 de beslissing van de deputatie OMBER 20221-0387 (samengevat) om volgende reden:

- Uit het aanvraagdossier blijkt volgens de Raad dat het geen project-m.e.r-screening bevat, hoewel uit de vaststellingen van de Raad blijkt dat het aangevraagd project onder rubriek 13 van bijlage III bij het Project-MER-besluit valt.
- Dit laat deputatie niet toe om een degelijk onderzoek te voeren naar de mogelijke milieueffecten. De inschatting door deputatie van de milieueffecten van het beoogde project moet steunen op gegevens die de project-m.e.r.-screening zelf aanreikt. Het is de screening, als wettelijk verplicht onderdeel van het aanvraagdossier, die de vergunningverlenende overheid in eerste aanleg en in graad van administratief beroep daarover deskundig moet voorlichten. Bij gebreke hieraan moet de aanvraag door het bevoegde bestuur onontvankelijk worden verklaard in het kader van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek (artikel 18, laatste lid Omgevingsvergunningsdecreet en artikel 66 Omgevingsvergunningsbesluit).
- De bevoegdheid om te oordelen over de ontvankelijkheid en volledigheid van de aanvraag en de beslissing of er een milieueffectenrapport moet worden opgesteld, wordt volgens de Raad uitdrukkelijk toegewezen aan de bevoegde overheid in eerste administratieve aanleg (artikel 4.3.3, §2 DABM, artikel 2, §§6 en 7 Project-MER-besluit en artikel 20 Omgevingsvergunningsdecreet). Deze regeling is van openbare orde.
- De deputatie moest volgens de Raad dan ook noodzakelijk vaststellen dat de aanvraag onvolledig was en onontvankelijk had moeten worden verklaard. Wanneer de aanvraag voor het eerst wordt gerepareerd in administratief beroep, is dit in voorliggend geval een miskennis van de bevoegdheidsverdeling in de vergunningsprocedure, die van openbare orde is.

De RvVb is vervolgens, na indeplaatsstelling, ook overgegaan tot een weigering van de omgevingsvergunning.

### **BESTREDEN BESLISSING VAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN**

#### **Het college van burgemeester en schepenen heeft de omgevingsvergunning voorwaardelijk verleend.**

Volgende voorwaarden (en lasten) werden opgelegd:

- De bouwheer meldt 2 weken voor aanvang de start van de werken aan de stedelijke dienst archeologie ([archeologie@antwerpen.be](mailto:archeologie@antwerpen.be));
- De bijgevoegde brandvoorzorgsmaatregelen zijn op het moment van eerste ingebruikname/exploitatie strikt na te leven.
- De bouwheer laat werfcontroles toe door stadsarcheologen;
- De bouwheer is verplicht om eventuele vondsten en restanten waarvan hij redelijkerwijs vermoedt dat het archeologische waarde heeft, te melden onder de vondstmeldingsplicht (Onroerenderfgoeddecreet van 2 juli 2013, artikel 5.1.4);
- Algemene voorwaarden.

De motivering luidt (samengevat) als volgt:

- Er werden 4 ongegronde bezwaren ingediend.
- De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan RUP 2060.
- De verordening hemelwater is niet van toepassing op de aanvraag.

- De verordening toegankelijkheid is niet van toepassing op de aanvraag.
- De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van de verordening voetgangersverkeer.
- De aanvraag is in overeenstemming met de bepalingen van de bouwcode.
- Rekening houdend met de kenmerken van de aanvraag en zijn omgeving wordt geoordeeld dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.
- Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt.
- Van de archeologienota werd akte genomen door het agentschap Onroerend Erfgoed op 29/11/2020. De nota toont gemotiveerd aan dat er geen verder archeologisch onderzoek moet plaatsvinden.
- De dienst monumentenzorg heeft geen bemerkingen op de heraanleg.
- De aanvraag voldoet aan de actuele eisen wat betreft hinderaspecten, gezondheid en gebruikersgenot.
- De geplande werken zijn mits naleven van de voorwaarden niet storend voor de omgeving en in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

## ARGUMENTATIE MET BETREKKING TOT HET BEROEP

### **BEROEPER**

Het **beroepsschrift** luidt (samengevat) als volgt:

Het ingediende beroepsschrift gaat uit van buurtbewoners.

- ingediende mer-screening is volstrekt ontoereikend.
  - Uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt niet dat de mobiliteits- en gezondheidseffecten van het project op een concrete, zorgvuldige manier zijn onderzocht door de vergunningsaanvrager.
  - de bestreden beslissing bevat niet alleen geen eigen in concreto onderzoek naar de mobiliteit- en gezondheidseffecten van het project, ook wordt nergens stilgestaan bij de bestaande problematieken en de effecten van het project die zullen cumuleren met de bestaande gezondheids- en mobiliteitsdruk.
  - beoordeling van aanzienlijke milieueffecten moet beoordeeld worden in samenhang met cumulatieve effecten
  - mobiliteits- en gezondheidseffecten overeenkomstig artikel 4.3.1., §2 VCRO maken uitdrukkelijke aandachtspunten uit op vlak van de verenigbaarheid van een project met een goede ruimtelijke ordening.
- negatieve mobiliteitseffecten
  - De beoordeling door het CBS is gebrekkig
  - Onvoldoende rekening met bestaande ongunstige toestand en cumulatieve effecten
  - De heraanleg van de straat gaat niet gepaard met een gewijzigde visie over de verkeersdoorstroom in de ruimere omgeving, waarbij ingezet wordt op het beperken van het autoverkeer door de Lange Beeldekenstraat.
  - Uit het aanvraagdossier blijkt echter niet welke milderende maatregelen de vergunningsaanvrager of het college van burgemeester en schepenen nemen om het aantal pae te verminderen in verhouding tot de bestaande toestand. De aangevraagde werken (o.a. het veranderen van de klinkerbestrating naar asfalt

en het plaatsen van bomen en banken) doen niets af aan de verkeersdrukte en hebben niet op het oog om de veelheid aan doorstromende pae te stoppen of te verminderen. Integendeel, het valt te verwachten dat een nieuw aangelegde straat meer autoverkeer zal aantrekken dan de straat in de huidige, verouderde toestand.

- De minimum schuwafstand uit het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn niet gerespecteerd, waardoor het nieuwe straatprofiel te smal is voor fietsverkeer in 2 richtingen.
- Er verdwijnen 14 parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande toestand, waardoor een onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat
- De omgevingsvergunning kan enkel worden verleend nadat alle bestaande problematieken (als deel van de 'bestaande toestand') zijn geïnventariseerd, worden afgetoetst aan de aangevraagde ingrepen en er desgevallend milderende maatregelen worden genomen.
- Ernstige impact op volksgezondheid – luchtvervuiling
  - De Lange Beeldekensstraat kampt op vandaag met een ernstig slechte luchtkwaliteit
  - Er is sprake van aanzienlijk ongunstige gezondheidseffecten
  - uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat in street canyons zoals de Lange Beeldekensstraat de maximale toelaatbare verkeersintensiteit tijdens de spits 300 wagen per uur betreft, dit om een goede luchtkwaliteit te blijven garanderen. Zoals hierboven aangegeven, is dit volgens het onderzoek van Straatvinken ter hoogte van de beroepsindieners méér dan het dubbele met 643 pae/h.
  - Geen sprake van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling cfr. artikel 1.1.4. VCRO
- Minstens kan worden verwacht van een zorgvuldige handelende overheid dat zij als vergunningverlenende overheid het nodige onderzoek voert naar de bestaande problematieken én zij maatregelen neemt om tegemoet te komen aan deze problematieken.
- Het aanvraagdossier bevat te weinig informatie om de impact van de slechte luchtkwaliteit en de effecten van het project hierop op een correcte, zorgvuldige manier in te schatten.

## **AANVRAGER**

Op 7 december 2022 heeft de aanvrager via het omgevingsloket een **replieknota** neergelegd. De nota bespreekt (samengevat) volgende zaken:

- het voorwerp van de procedure;
- de feitelijke voorgaanden;
- de procedurele voorgaanden;
- de beroepsgrievens zijn ongegrond:
  - verschillende beroepsindieners hebben geen belang bij het ingediende beroep;
  - de project-MER-screeningsplicht wordt niet betwist;
  - het project zal niet gepaard gaan met aanzienlijke mobiliteitseffecten;
  - het project zal niet gepaard gaan met aanzienlijke effecten op de volksgezondheid of luchtverontreiniging;
  - het project zal niet leiden tot andere aanzienlijke effecten voor het leefmilieu.

**College van burgemeester en schepenen**

Tijdens de beroepsprocedure: voorwaardelijk gunstig advies ontvangen op 7 november 2022

Het advies luidt (samengevat) als volgt: Bevestiging standpunt bestreden beslissing

*Het ingediende beroepsschrift gaat uit van de buurtbewoners, waarbij in grote lijnen dezelfde argumenten als in eerder ingediende bezwaarschriften worden aangehaald, zij het aangevuld en/of genuanceerd. Samengevat betreft het volgende bezwaren/argumenten:*

- *De ingediende mer-screening is te summier ingevuld. Beoordeling: ongegrond. Alle aspecten werden ingevuld. De bijgevoegde mer-screening is afdoende om voorliggende aanvraag te kunnen beoordelen.*
- *De heraanleg van de straat gaat niet gepaard met een gewijzigde visie over de verkeersdoorstroom in de ruimere omgeving, waarbij ingezet wordt op het beperken van het autoverkeer door de Lange Beeldekensstraat. De mer-screening geeft nochtans aan dat het project een effect heeft op mobiliteit. Beoordeling: ongegrond. Het in de mer-screening bedoelde effect op mobiliteit is de verbeterde verkeersveiligheid voor de trage weggebruikers en omvat dus een positief effect ten opzichte van de huidige situatie dankzij het invoegen van verkeersremmers. De heraanleg van de straat staat geenszins een eventuele toekomstige visiewijziging omtrent de verkeersdoorstroom door de Lange Beeldekensstraat in de weg. Desgevallend kan met verkeersborden in een later stadium een gewijzigde verkeersdoorstroom gehandhaafd worden.*
- *Er verdwijnen parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande toestand, waardoor bewoners langer zullen moeten zoeken naar een parkeerplaats. Beoordeling: ongegrond. Het nieuwe ontwerp beoogt de leefbaarheid van de straat te verbeteren door toevoeging van nieuwe bomen en het plaatselijk verbreden van voetpaden. Hierdoor neemt het aantal parkeerplaatsen af (van 60 naar 46), hetgeen ongewenste passage door de straat (niet-plaatselijke parkeerplaatszoekers) ontmoedigt.*
- *Er worden 16 grote bomen gerooid en niet-evenwaardig vervangen door jonge bomen. Beoordeling: deels gegrond. Het verplanten van de bomen is tijdens het ontwerpproces niet onderzocht aangezien dit budgettair, qua uitvoering én qua levensduur van de bestaande bomen veelal geen gewenste piste betreft. Gezien een dergelijke piste bijkomend wortel- en bodemonderzoek vergt om de haalbaarheid te beoordelen, kan dit desgewenst in een later stadium wel ingepland worden.*
- *De minimum schuwafstand uit het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn niet gerespecteerd, waardoor het nieuwe straatprofiel te smal is voor fietsverkeer in 2 richtingen. Beoordeling: ongegrond. Het nieuwe wegprofiel voor de Lange Beeldekensstraat is ontworpen op gemengd verkeer en zonder doorgang van openbaar busvervoer. Na heraanleg zal er beperkt éénrichtingsverkeer (BEV) worden ingevoerd. Het instellen van beperkt éénrichtingsverkeer is in België verplicht in alle éénrichtingsstraten met een snelheidsregime van maximum 50 km/u en een rijbaanbreedte van minstens 3,00 m (excl. goten). Volgens de huidige regelgeving (MR*

---

<sup>1</sup> De wijze waarop wordt omgegaan met de adviezen van de adviesinstanties, het adviserend schepencollege en de provinciale omgevingsambtenaar of POVC, lees je verder onder 'Beoordeling'.

30/10/?98) is een rijbaanbreedte van 3,00-3,50 m (excl. goten) dus in principe voldoende voor een straat met beperkt enkelrichtingsverkeer. Bovendien doet het vernieuwde Vademecum fietsvoorzieningen geen specifieke uitspraken over straten met gemengd verkeer, enkel over fietsstraten, fietssuggestiestroken en fietsen op busbanen. De ontworpen rijbaanbreedte van 4,10 m (incl. goten) is conform de richtlijnen van het draaiboek openbaar domein, dat we in Antwerpen voor alle districten en stadsbreed toepassen voor het ontwerpen van onze weginfrastructuur en publieke ruimte. Deze breedte wordt overal in de stad toegepast bij het ontwerpen van BEV-straten en houdt rekening met het profiel van vrije ruimte van een fietser, het profiel van vrije ruimte van een personenwagen en de nodige veiligheids- en schuwafstanden tussen beide verkeersdeelnemers en ten opzichte van boordstenen en geparkeerde voertuigen. Een breder profiel zou een fietser nog meer ruimte en comfort kunnen bieden, maar heeft anderzijds ook een negatieve impact op het snelheidsgedrag van gemotoriseerd verkeer waardoor de comfortwinst teniet zal worden gedaan door een toename van de verkeersonveiligheid.

### **Gemeentelijke omgevingsambtenaar**

Verslag eerste aanleg (27 juni 2022): voorwaardelijk gunstig

### **Brandweerzone Antwerpen – Zwijndrecht - Hulpverleningszone 1**

In eerste aanleg: voorwaardelijk gunstig advies 14 maart 2022

Het advies luidt (samengevat) als volgt:

- Gunstig brandpreventieverslag mits naleving van de bijgevoegde opmerkingen en voorwaarden in hoofdstukken F en G van het advies.

### **Aquafin**

In eerste aanleg : 'geen advies' werd verleend op 10 februari 2022

Het advies luidt (samengevat) als volgt:

- Aan dit project is het Water-link i.s.m. Aquafin project RI3A110 verbonden. Alle aspecten van het project die gerelateerd zijn aan de riolering en het hydraulisch verhaal, werden en worden opgevolgd door Water-Link i.s.m. Aquafin.
- Wij achten het dan ook niet nodig om hier verder via deze weg nog advies over te geven.

### **Provinciale omgevingsambtenaar**

Verslagberoepsprocedure: voorwaardelijk gunstig.

## **OPENBAAR ONDERZOEK EN KENNISGEVING<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Om te voldoen aan de haar opgelegde motiveringsplicht, is de deputatie, wanneer zij uitspraak doet over een beroep, er niet toe gehouden alle standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens de voorafgaande administratieve procedure werden geformuleerd, te beantwoorden. Het volstaat aan te geven welke redenen haar beslissing verantwoordt. De wijze waarop omgegaan werd met de standpunten, opmerkingen en bezwaren ingediend tijdens het openbaar onderzoek, lees je verder onder 'Beoordeling'.

### **In eerste aanleg is een openbaar onderzoek georganiseerd.**

Tijdens het openbaar onderzoek (van 15 februari 2022 t.e.m. 16 maart 2022) werden vier bezwaarschriften ontvangen.

Omdat de affiche niet werd aangeplakt uiterlijk op de dag voor de begindatum van het openbaar onderzoek en tot en met de laatste dag ervan werd er op 25 maart 2022 een administratieve lus toegepast om een nieuw openbaar onderzoek te organiseren.

### **In eerste aanleg is omwille van de toepassing van de administratieve lus een tweede openbaar onderzoek georganiseerd.**

Tijdens het openbaar onderzoek (5 april 2022 t.e.m. 4 mei 2022) werden vier bezwaarschriften ontvangen.

Twee bezwaarschriften werden ondertekend door buurtbewoners, respectievelijk 453 en 485 buurtbewoners.

De bezwaren luiden (samengevat) als volgt:

- Bestendigen van de verkeersonveiligheid: de doorstroom aan mobiliteit wordt onvoldoende teruggedrongen om van de Lange Beeldenkensstraat een leefbare, gezonde en veilige straat te maken en te voldoen aan de nationale en Europese milieuwetgeving inzake. De realisatie van een andere inrichting (een paar extra bomen) en aangepaste snelheid zijn totaal onvoldoende om de actieve mobiliteit te bevorderen en een modal-shift te bekomen:
  - Het aantal interferenties tussen de verschillende verkeersmodi neemt toe in het nieuwe ontwerp;
  - Fietsers krijgen minder plaats en er wordt niet voldaan aan het vademecum fietsvoorzieningen van de Vlaamse overheid (bij rijweg met breedte 4,1 m hoort 2 x 1m + schuwafstanden voor fietsverkeer in 2 richtingen). Dit ondanks de aanwezigheid van 10 scholen in en rond de straat;
  - De hoeveelheid passerende persoonswagens (volgens tellingen rond de 600 pae per uur) staan het verblijfskarakter van de straat in de weg. Er is geen circulatieplan opgesteld voor de ruimere context die zorgt voor een gegarandeerde afname van het doorgaand en sluipverkeer. Een autovrije aanpak zoals in de Meir en Wilde zee heeft nochtans voor een opleving van het openbaar domein en de handel gezorgd. Naar analogie hiervan hoort autoverkeer ook in de Lange Beeldekensstraat niet thuis;
  - In het 'Mobiliteitsplan 2020 - 2025 - 2030: Antwerpen Actief & Bereikbaar' wordt de Lange Beeldekensstraat bestempeld als 'buurtstraat' die 'toegang moet geven tot woonstraten'. De straat voorziet echter toegang tot doorgaand (sluip-)verkeer, waardoor deze het statuut krijgt van een 'Hoofdstraat' die 'verzamelt op buurtniveau'. Hierdoor wordt de draagkracht van de straat overschreden.
- Bestendigen van schadelijke milieueffecten: de aangeleverde MER-screening bevat de volgende onjuistheden:
  - 'Er zijn geen gezondheidseffecten te verwachten': volgens de laatst beschikbare meting door de VMM overschrijdt de luchtkwaliteit in de Lange Beeldekensstraat en Pothoekstraat de WGO-drempel met een factor 4, hetgeen een reële



gezondheidsimpact impliceert. De straat is door de VMM gecatalogeerd als 'street canyon'. Negatieve gezondheidseffecten dienen volgens de project-MER screening aanzien te worden als 'aanzienlijke milieueffecten' en vallen volgens de goederuimtelijke ordening (artikel 4.3.1., §2 van de VCRO) te beoordelen onder 'hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen';

- Volgens de Standaard zijn de PFOS waarden overschreden op de werf van de Lange Beeldekensstraat, hetgeen niet is aangegeven als risico in de project-MER screeningsnota;
- Volgens de strategische geluidsbelastingskaart worden de geluidsnormen van het WGO nu reeds overschreden. In het nieuwe ontwerp worden de asverschuivingen weggenomen en vervangen door verkeerdrempels, waardoor het geluidsniveau in de straat alleen nog maar zal toenemen. Er zal na aanlegfase dus wel nog geluidshinder zijn, in tegenstelling tot wat de MER-screeningsnota aangeeft
- Ontbreken project MER: de aanvraag betreft een groot stadsontwikkelingsproject in een gebied met extreem hoge bevolkingsdichtheid. Er dient een volwaardige project MER opgemaakt te worden, met een participatief voortraject conform de Europese richtlijn terzake (richtlijn 85/337/EG).
- Ontbreken duurzaamheidsvisie: er wordt niet voldaan aan artikel 1.1.4. van de VCRO met betrekking tot de 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling':
  - Het ontwerp past niet binnen een breed toekomstgericht mobiliteitsplan voor de wijk en is niet gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek;
  - Er zijn geen voorzieningen getroffen voor de direct aansluitende straten;
  - Er zijn geen voorzieningen getroffen om toekomstige veranderingen kostenefficiënt te integreren;
  - Er is onvoldoende rekening gehouden met de principes van klimaatadaptatie. Het voorbeeld voor het ontwerp van de Lange Beeldekensstraat is immers de in het Waterplan als slecht precedent benoemde heraanleg van de Handelsstraat;
  - Het ontwerp voorziet enkel in het oplossen van acute problemen (riolering en bestrating), maar gaat voorbij aan de opportuniteiten voor de buurt.
- Geen participatief voortraject: Het participatiebeginsel zoals o.m. vastgelegd in het verdrag van Aarhus werd geschonden. De plaatselijke bevolking werd totaal niet betrokken bij de opmaak van de plannen. Aan het eerder beroep van het buurtcomité werd geen gehoor gegeven, dezelfde plannen zijn opnieuw ingediend hetgeen getuigt van kwader trouw.

## **HOREN VAN DE PARTIJEN**

Op 13 december 2022 werden volgende personen gehoord door de deputatie:

- Sarah Leemans (MR), namens aanvrager;
- Raf Vandecasteele (derde belanghebbende), namens beroeper;
- Sim Coddé(derde belanghebbende), namens beroeper;
- Robin Verbeke (MR), namens beroeper.

Er werden geen nieuwe elementen aangebracht.

## **BEOORDELINGSKADER**

De vergunningsaanvraag werd in haar totaliteit onderzocht, rekening houdend met de

terzake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met het decreet van 25 april 2014 betreffende de Omgevingsvergunning (OVD), het decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM), de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (DIHB), het decreet Natuurbehoud, en hun uitvoeringsbesluiten<sup>3</sup>.

## **BEOORDELING PROCEDURE**

De beslissing in eerste aanleg werd genomen door de bevoegde instantie.

De beslissing in eerste aanleg werd genomen volgens de juiste procedure.

## **INHOUDELIJKE BEOORDELING**

### **STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN**

Het project wordt getoetst aan de geldende stedenbouwkundige voorschriften en eventuele verkavelingsvoorschriften.

**Het project is in overeenstemming met de voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen' van 19 juni 2009.**

Artikel 0 - Afbakeningslijn grootstedelijk gebied Antwerpen bepaalt dat:

*De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het grootstedelijk gebied Antwerpen.*

*Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's worden vervangen.*

De aanvraag is niet gesitueerd binnen een deelplan van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarvoor specifieke voorschriften gelden. Bijgevolg dient de aanvraag getoetst te worden aan de voorschriften van het RUP 2060.

**Het project is in overeenstemming met de voorschriften van het geldende gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) '2060'.**

Het project is volgens het RUP 2060, goedgekeurd op 20 december 2012, gelegen in een 'zone voor publiek domein (pu)' (artikel 7).

Volgende relevante stedenbouwkundige voorschriften zijn van toepassing:

#### 1. Algemene voorschriften

##### 1.6 Mobiliteit

---

<sup>3</sup> De omgevingsvergunning heeft een zakelijk karakter. De vergunningsaanvraag wordt beoordeeld onder voorbehoud van de burgerlijke rechten die betrekking hebben op het onroerend goed, en houdt derhalve geen enkele beslissing in omtrent het bestaan en de draagwijdte van deze rechten. Krachtens art. 144 van de Grondwet behoren geschillen over burgerlijke rechten, zoals het hebben van bouwrecht, erfdiensbaarheden, ..., tot de uitsluitende bevoegdheid van de burgerlijke rechtbanken.

De voorschriften onder dit hoofdstuk gelden niet voor de zone voor publiek domein.

### 1.7 Publiek domein

De aanleg van publiek domein is in alle zones toegelaten, conform de inrichtingsvoorschriften van Artikel 7 Zone voor publiek domein - (Pu). De eigendom van het nieuwe openbaar domein dient kosteloos aan de stad overgedragen worden als stedenbouwkundige last bij de stedenbouwkundige aanvraag.

### 2. Bijzondere voorschriften

Artikel 7 Zone voor publiek domein - (Pu)

Bestemming	wonen	gemeenschapsvoorzieningen	detailhandel	reca	vrije beroepen	kantoren en diensten	kleinschalige verblijfsaccommodatie	hotels	vrijtijdsvoorzieningen	groothandel en bedrijvigheid	industrie en logistiek
Zone voor wonen	T	T	enkel op de hoeken	200 enkel op de hoeken	200 onbeperkt op de hoeken	200 onbeperkt op de hoeken	3K + W	0	0	0	0
voorwaarde: naast wonen of gemeenschapsfunctie is slechts 1 functie per gebouw toegelaten											
Zone voor detailhandel	T	T	G	G	T	T	T	0	250G	0	0
Zone voor centrumfunctie	T	T	3	3	T	T	T	T	T	1	0
Zone voor maatschappelijke functies	V	T	0	0	V	V	0	0	0	0	0
voorwaarde: minimum 50% moet per gebouw gemeenschapsfunctie zijn											
Zone voor maatschappelijke functies - gemengd project	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	0
voorwaarde: minimum 50% moet per gebouw gemeenschapsfunctie zijn											
Zone voor groen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### 7.1 Bestemming

De volgende functies zijn toegelaten:

- openbare weg
- publieke verblijfsruimte
- ondergrondse buurtparkings

Permanente bebouwing is toegelaten in deze zone in hoeverre deze:

- deel uitmaakt van de inrichting van het publiek domein en/of
- de beleving van de omliggende publieke ruimte versterken en/of
- het openbaar nut dienen.

#### 7.2 Inrichting

De zone is bestemd voor de aanleg van het publieke domein en de daarbij horende infrastructuur zoals groenaanleg, parkeervoorzieningen op maaiveldniveau, ondergrondse buurtparkings, laad- en loszones, fietspaden, straatmeubilair... De constructies dienen te voldoen aan de redelijke eisen van welstand, in harmonie met de aanleg van de zone.

De aanvraag omvat riolerings- en wegeniswerken en voldoet aan deze voorschriften.

**De aanvraag is in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige verordeningen:**

- Het project is in overeenstemming met de voorschriften van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening (bouwcode) van 25 oktober 2014.

- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid is niet van toepassing.
- De gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwater is niet van toepassing omdat de aanvraag betrekking heeft op grondoppervlakte behorende tot het openbaar domein.
- Het project is in overeenstemming met de voorschriften van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

## **FUNCTIE**

### **De aanvraag is functioneel inpasbaar.**

De aanvraag is in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften van het RUP '2060'.

De Lange Beeldekensstraat ligt in de wijk 'Seefhoek' in Antwerpen Noord en vormt de verbinding tussen het 'De Coninckplein' en het 'Stuivenbergziekenhuis'. De aanvraag is gesitueerd in de kern van de stad Antwerpen, quasi geheel in de wijk Seefhoek. Deze wordt gekenmerkt door een diversiteit aan stedelijke functies en bijhorende bebouwingstypologie.

De aanvraag omvat wegenis- en rioleringswerken aan een bestaande straat. De aanvraag voorziet niet in een nieuwe weg of het verbreden, verleggen en/of verlengen van een bestaande weg. Het gaat louter om een herprofilering binnen de bestaande wegzate.

De straat is en blijft een eenrichtingsstraat, met een maximale snelheid van 30km/u. Fietsverkeer zal in 2 richtingen worden toegestaan.

Door fietsers de mogelijkheid te geven om in beide richtingen te fietsen, wenst het stadsbestuur een ontbrekende schakel op de bestaande wijkroute voor fietsers (met aandacht voor het kernwinkelgebied Antwerpen Noord) te realiseren.

## **VISUEEL-VORMELIJK**

Het ontwerp voorziet dat de rijbaan wordt uitgevoerd in asfalt, de parkeerstroken in straatkeien (met een open voeg) en de voetpaden in betonstraatstenen. Het gaat om duurzame en kwalitatieve materialen, die zeer gangbaar zijn voor de aanleg van openbaar domein en reeds in de omgeving worden waargenomen.

Ter hoogte van het kernwinkelgebied wordt er gekozen om het plateau in uitgewassen beton uit te voeren. Dit zorgt voor een betere leesbaarheid voor alle weggebruikers, inclusief fietsers. De voetpaden worden hier in graniet aangelegd.

De bestaande verlichting wordt volledig vernieuwd en zal op de gevels voorzien worden. Enkel ter hoogte van het kernwinkelgebied blijven de verlichtingsmasten behouden.

## **MOBILITEIT**

De huidige straat is een enkelrichtingsstraat (zone 30) met voorrang van rechts.

De straat is eveneens een wijkroute voor fietsers en beschikt over een blindengeleide-as.

Er rijdt een bus (buslijn 30) door de straat, maar de straat is geen route voor uitzonderlijk vervoer.

Het ontwerp verbetert de situatie voor alle weggebruikers, inclusief fietsers en voetgangers en een verbetering van de modal shift:

- Er worden ruimere voetpaden voorzien aan beide zijden van de straat. Gekoppeld aan enkele bomen wordt het voetpad lokaal verbreed om het nodige straatmeubilair te voorzien. Zo wordt de looplijn voor voetgangers gevrijwaard van obstakels. Er worden voldoende fietsbeugels (150) voorzien zodat bewoners en bezoekers hun fiets kunnen stallen op het openbaar domein, zonder daarbij de bomen te beschadigen of de doorgang te verhinderen.
- Het ontwerp voorziet fietsaanduidingen voor tweerichtingsfietsverkeer, zodat het gebruik van de fiets wordt aangemoedigd.
- De straat blijft een eenrichtingsstraat met een maximale snelheid van 30 km/u. Om deze trage snelheid te kunnen garanderen, voorziet het nieuwe project in verkeersremmende ingrepen voor gemotoriseerd vervoer, zoals asverschuivingen en de plaatsing van plateaus. De pleinzones worden in een andere bestrating voorzien en de kruispunten veiliger ingericht. Ter hoogte van de kruispunten worden verkeersdrempels voorzien, zodat weggebruikers hun snelheid moeten aanpassen.
- De bitumineuze verharding (i.p.v. de huidige betonstraatstenen) zorgt voor meer veiligheid en comfort voor langzaam verkeer, en stimuleert dus ook het fietsgebruik.
- De rijbaan (behoudens de kruispunten) zal volledig bestaan uit bitumineuze verharding waardoor ook de effectieve breedte van 4,10m benut zal kunnen worden
- De bestaande bushaltes blijven behouden. De halte ter hoogte van het kernwinkelgebied wordt (in samenspraak met De Lijn) verplaatst naar de huisnummers 70 tot 78. Dit maakt het mogelijk om een toegankelijke bushalte te realiseren. De aanvraag draagt dan ook bij tot de optimalisatie van het openbaar vervoer.

De nieuwe rijbaan wordt overal 4,10m breed, zodat fietsers de mogelijkheid zullen hebben om in beide richtingen te fietsen. De effectieve breedte van 4,10m garandeert voldoende verkeersveiligheid voor fietsers:

- Het nieuwe wegprofiel is ontworpen op gemengd verkeer. Na heraanleg zal er beperkt éénrichtingsverkeer (BEV) worden ingevoerd. Het instellen van beperkt éénrichtingsverkeer is in België verplicht in alle éénrichtingsstraten met een snelheidsregime van maximum 50 km/u en een rijbaanbreedte van minstens 3,00 m (excl. goten). Een rijbaanbreedte van 3,00-3,50 m (excl. goten) is volgens het MR 30/10/98 voldoende voor een straat met beperkt enkelrichtingsverkeer.
- Uit een dienstorder van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat de minimale breedte voor een eenrichtingsstraat met een maximale snelheid van 30 km/u ongeveer 2,80 meter bedraagt. Er wordt hierbij aangeraden om een breder wegprofiel te voorzien indien er zich (brom)fietsers in de tegenrichting zouden verplaatsen. De wegbreedte voorziet maar liefst 4,10 meter effectief te gebruiken verhardingsbreedte en voldoet dus aan deze dienstorder.
- Het Vademecum Fietsvoorzieningen bepaalt expliciet dat beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) moet vanaf een rijbaanbreedte van 3,00 meter, zoals ook in casu het geval is.

Straten met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) zijn straten met eenrichtingsverkeer, uitgezonderd voor fietsers. Straten met BEV stimuleren volgens het Vademecum het fietsen door veiligere en kortere routes te bieden. Fietsers hoeven zo immers niet om te rijden.

- Uit de bestreden beslissing en het advies van het CBS blijkt ook dat de ontworpen rijbaanbreedte van 4,10 m (incl. goten) voldoet aan de richtlijnen van het draaiboek openbaar domein, dat in Antwerpen voor alle districten en stadsbreed wordt toegepast het ontwerpen van de weginfrastructuur en publieke ruimte. Deze breedte wordt overall in de stad toegepast bij het ontwerpen van BEV-straten en houdt rekening met het profiel van vrije ruimte van een fietser, het profiel van vrije ruimte van een personenwagen en de nodige veiligheids- en schuwafstanden tussen beide verkeersdeelnemers en ten opzichte van boordstenen en geparkeerde voertuigen. Een breder profiel zou een fietser nog meer ruimte en comfort kunnen bieden, maar heeft anderzijds ook een negatieve impact op het snelheidsgedrag van gemotoriseerd verkeer waardoor de comfortwinst teniet zal worden gedaan door een toename van de verkeersonveiligheid.

Door de rijbaanbreedte te verhogen en zo fietsverkeer in 2 richtingen toe te laten, houdt de vergunningsaanvrager wel degelijk rekening met het STOP-principe (trappen) en de modal shift uit het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen. Uit het mobiliteitsplan van de stad blijkt dat de Lange Beeldekensstraat zich als buurtstraat leent tot verschillende verkeersmodi:

*“Buurtstraten zijn woonstraten die in een rechtstreekse aansluiting voorzien op een weg of een hoofdstraat. Zij begeleiden het plaatselijk verkeer tussen de woonstraten en het hogere net van wegen. Door deze taak en/of door hun historisch gegroeide plaats in het stadswefsel, verwerken buurtstraten iets hogere verkeersintensiteiten dan een woonstraat.*

*De maximumsnelheid is 30 km/u. Auto's, fietsers, openbaar vervoer ... begeven zich hier in traag gemengd verkeer. Openbaar vervoer heeft hier echter lage frequenties.”*

De aanvraag voldoet met andere woorden aan het Mobiliteitsplan Antwerpen Actief & Bereikbaar, dat als een beleidsmatig gewenste ontwikkeling kan beschouwd worden (BGO). Het categoriseert de Lange Beeldekensstraat als een buurstraat (Lokale III), die als hoofdfunctie toegang geven heeft. Ook het tweerichtingsverkeer voor fietsers past in deze beleidsvisie.

Momenteel telt de projectzone 60 publieke parkeerplaatsen (waarvan 4 op laad- en loszone met venstertijden). In de nieuwe situatie blijven er 46 publieke parkeerplaatsen over, waarvan 6 op laad- en loszone.

De afname van het aantal publieke parkeerplaatsen is aanvaardbaar. Een groot aanbod parkeerplaatsen maakt het aantrekkelijk om de auto te nemen, terwijl de bewoners en bezoekers in en rond de projectzone over vervoersalternatieven beschikken: wandelinfrastructuur, fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, deelauto's, deelfietsen, deelsteppen, buurtparkings. Door het fietsverkeer in beide richtingen toe te laten wordt het fietsgebruik ook aangemoedigd. De aanwezigheid van deze alternatieven en de beoogde optimalisatie hebben als gevolg dat een daling van het aantal publieke parkeerplaatsen niet zal zorgen voor een toename van het autoverkeer. Het project beoogt

net een verbetering van de bestaande situatie en een verbetering van de modal shift ter plaatse door mensen te stimuleren zich met de fiets te verplaatsen i.p.v. met de auto. De afname zal ook ontmoedigend werken voor ongewenste passage door de straat, zoals niet plaatselijke parkeerplaatszoeker (zoekverkeer).

Hierbij moet worden opgemerkt dat beroepers op geen enkele manier staven dat er sprake zou zijn van een grote parkeerdruk.

Geen enkele van de hierboven besproken ingrepen/maatregelen zal als gevolg hebben dat er meer autoverkeer zal worden aangetrokken. De aanvraag gaat uit van de huidige verkeersbelasting, er is geen sprake van een toename. De verschillende verkeersmodi worden daarbij beter van elkaar gescheiden, de zichtbaarheid voor trage weggebruikers verhoogt, fietsgebruik wordt aangemoedigd en de infrastructuur voor openbaar vervoer zal verbeteren.

De beroepers zijn van mening dat de maximaal toegelaten verkeersintensiteit tijdens de spits (= 300 pae/u) in de bestaande situatie wordt overschreden. De aanvrager verwijst dan weer naar recentere tellingen (uitgevoerd door het district Antwerpen), die zouden aantonen dat de verkeersintensiteit tijdens de spits lager ligt. Volgens de aanvrager verwijzen de beroepers naar gedateerde informatie. Zo verwijzen beroepers naar de verkeerstellingen uit het initiatief Straatvinken voor de jaren 2018, 2019 en 2020, terwijl de recente resultaten voor de jaren 2021 en 2022 net veel gunstiger zijn, met op de drukste momenten respectievelijk 284 en 356 pae/u. Deze resultaten liggen ook in lijn met de recente verkeerstelling uitgevoerd op initiatief van het districtsbestuur.

Dat de beroepers en de aanvrager andere tellingen aanhalen, is niet belangrijk voor het beoordelen van deze aanvraag. De gevraagde heraanleg wijzigt de bestaande verkeersdoorstroming van het autoverkeer en verkeersintensiteit immers niet. Het ontwerp voorziet net zoals nu eenrichtingsverkeer met een voorrangregeling ten opzichte van de aanpalende straten. Het doel van de aanvraag is een verbeterde verkeersveiligheid.

De heraanleg heeft geen (nadelige) impact op het doorgaand autoverkeer (dat geheel of deels de Lange Beeldekensstraat gebruikt), op de in- en uitgaande autoverkeersstromen of op sluipverkeer.

Het standpunt van beroepers/bezwaarindieners dat het noodzakelijk is om globaal circulatie- of mobiliteitsplan op te maken kan niet worden bijgetreden. Dit is geen juridische vereiste. De aanvraag gaat bovendien uit van de huidige verkeerssituatie (en – belasting) en voorziet geen toename van gemotoriseerd verkeer. Voorliggend ontwerp belet trouwens niet dat de straat in de toekomst (gedeeltelijk) kan worden omgevormd tot bijvoorbeeld een fiets- of autovrije straat. De heraanleg staat een integratie in een overkoepelend plan of een eventuele toekomstige visiewijziging niet in de weg.

Het kruispunt Lange Beeldekensstraat – Pothoekstraat – Somméstraat maakt geen deel uit van het project. In de projectzone zelf worden wel veiligere kruispunten voorzien, met verkeersdrempels zodat weggebruikers hun snelheid moeten aanpassen.

Uit bovenstaande argumentatie blijkt dat de (volgens beroepers ernstig ongunstige) mobiliteitssituatie niet uit voorliggende aanvraag kan voortvloeien. De problemen die beroepers nu reeds menen te ondervinden, zijn niet gerelateerd aan de gevraagde

heraanleg en optimalisatie. Andersom werd beargumenteerd dat de bestaande situatie qua inrichting, materiaalgebruik en verkeersveiligheid zal verbeteren ten opzichte van de huidige toestand.

## **VEILIGHEID EN GEZONDHEID**

### **Brandveiligheid**

Uit het advies van de brandweer blijkt dat het aangevraagde mits voorwaarden in overeenstemming is met de wetgeving op de brandveiligheid. Het advies van de brandweer moet strikt nageleefd worden.

### **Volksgezondheid**

Ook met betrekking tot de gezondheidsaspecten van het project moet worden vastgesteld dat de bestaande (volgens beroepers slechte) luchtkwaliteit niet uit voorliggende aanvraag kan voortvloeien. De problemen die beroepers nu reeds menen te ondervinden (zij koppelen de bestaande luchtkwaliteit aan de bestaande verkeersintensiteit), zijn niet gerelateerd aan de gevraagde heraanleg en optimalisatie.

Andersom moet worden vastgesteld dat de bestaande situatie zal verbeteren ten opzichte van de huidige toestand:

- De aanvraag gaat uit van eenzelfde verkeersintensiteiten en voorziet zelf maatregelen om het aantal pae/u te verminderen, door bijkomend fietsverkeer mogelijk te maken en de infrastructuur voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te verbeteren. Er wordt ingezet op een verlaging van de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer d.m.v. verkeersdrempels, een pleininrichting ter hoogte van de winkelas Antwerpen Noord en het verbeteren van de doorgangsmogelijkheden voor voetgangers en fietsers.
- De voorzien groenaanleg zal een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit. In geen geval kan worden geoordeeld dat een loutere herprofilering – in combinatie met maatregelen in functie van verkeersveiligheid, zwakke weggebruiker en openbaar vervoer – zal leiden tot ongunstige effecten op de gezondheid en de luchtkwaliteit.

Ook het standpunt van beroepers dat de aanvraag een nadelige geluids- en geurimpact heeft kan om diezelfde reden niet worden bijgetreden. Bijkomend fietsverkeer gaat niet gepaard met onaanvaardbare geluids- of geuroverlast. Door een groot gedeelte van de weg in een bitumineuze verharding uit te voeren (i.p.v. de huidige betonstraatstenen) zal ook de akoestische situatie verbeteren.

## **WATER**

De aanvraag doorstaat de watertoets en verbetert de bestaande (hemel)waterhuishouding:

- Het project ligt niet in signaalgebied.
- Het project ligt niet in effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied.
- Het project heeft invloed op de hoeveelheid of de snelheid van de afvoer van water via het perceel.
- Het project voorziet niet in de toename van het verharde (dak)oppervlakte zodat de



infiltratie van het hemelwater niet wordt beperkt.

- Het project voorziet een gescheiden rioleringsstelsel (ter vervanging van het bestaande gemengde stelsel), waarbij het huishoudelijk afvalwater gescheiden wordt van het hemelwater, dat via poreuze buizen rechtstreeks in de ondergrond kan sijpelen. Het regenwater wordt met andere woorden maximaal ter plaatse gehouden.
- Eveneens in functie van de plaatselijke infiltratie van hemelwater worden een aantal bomen voorzien van groeiplaatconstructies die het hemelwater vasthouden in functie van regenwaterbuffering en optimale boomgroei. Daarnaast worden de parkeervakken waterdoorlatend aangelegd dat het regenwater er op natuurlijke wijze kan infiltreren.
- De aanvraag voorziet niet in een ondergrondse constructie. Het grondwaterstromingspatroon zal niet beïnvloed worden.
- Er wordt geen bemaling aangevraagd.
- Het project voorziet niet in een grondwaterwinning.
- Het project voorziet niet in een lozing op het oppervlaktewater/grondwater.
- Het project voorziet niet in het gebruik van of in de opslag van bodemvreemd materiaal.
- Het project bevat geen werken aan een waterloop.

## **NATUUR**

De projectzone telt momenteel 45 bomen. Hiervan worden er 16 geveld, die omwille van het nieuwe profiel niet behouden kunnen blijven.

Het ontwerp voorziet 69 (29 bestaande + 40 nieuwe) bomen. De 16 te vellen bomen worden vervangen door 40 nieuwe bomen.

Om een optimale groei te kunnen garanderen wordt er bij elke boom afzonderlijk bekeken hoe de ondergrondse situatie van de bomen op een structurele manier verbeterd kan worden. Zo wordt er ingezet op meer wortelruimte van betere kwaliteit. Ook bovengronds verbetert de situatie omdat de bomen grotere boomspiegels krijgen.

Als straatboom wordt er vooral *Pyrus chaticleer* (Sierpeer) aangeplant. Ter hoogte van het kernwinkelgebied Antwerpen Noord is er meer ruimte en worden er enkele grote *Gleditsia triacanthos* 'Skyline' (Valse Christusdoorn) voorzien.

Het ontwerp resulteert in een positieve bomenbalans en meer voor bomen en groen dan nu het geval is. Deze toename leidt niet enkel tot een verlaging van de hittestress maar heeft ook een gunstige impact op de luchtkwaliteit.

De stelling van beroepers dat het jaren zal duren vooraleer de nieuwe bomen hun ecologische functie kunnen uitoefenen, is onvoldoende genuanceerd. De 16 te vellen bomen worden onmiddellijk gecompenseerd door 40 jongere bomen. In alle redelijkheid kan dan ook worden gesteld dat de 29 te behouden bomen en de 40 nieuwe bomen wel degelijk op zeer korte termijn hun ecologische functie kunnen uitoefenen.

Op de hoek met de Offerandestraat komt er een toekomstboom en een waterelement. Dit wordt verder uitgewerkt via een afzonderlijk (kunst)traject.

## **ERFGOED, ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORISCHE ELEMENTEN**

**De aanvraag is gelegen in de omgeving van beschermd of voorlopig beschermd**

## **onroerend erfgoed en kan goedgekeurd worden.**

In de Lange Beeldekensstraat bevinden zich verspreid over de lengte van het opnieuw aan te leggen traject aantal erfgoedobjecten, waaronder de Heilig Hartkerk:

- Lange Beeldekensstraat 20, 2060 Antwerpen - erfgoedobjecten - Burgerhuis in neoclassicistische stijl (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 22, 2060 Antwerpen - vastgesteld bouwkundig erfgoed - erfgoedobjecten - Parochiekerk Heilig Hart (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 96, 2060 Antwerpen - erfgoedobjecten - Burgerhuis in eclectische stijl (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 154, 2060 Antwerpen - erfgoedobjecten - Politiecommissariaat van de 5de wijk (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 205, 2060 Antwerpen - vastgesteld bouwkundig erfgoed - Fabriek De Neef
- Lange Beeldekensstraat 205, 2060 Antwerpen - erfgoedobjecten - Fabriek De Neef (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat (postadres niet gekend) - Vastgesteld bouwkundig erfgoed - Beluik Neefsteeg
- Lange Beeldekensstraat (postadres niet gekend) - Erfgoedobjecten - Beluik Neefsteeg (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 219, 2060 Antwerpen - Vastgesteld bouwkundig erfgoed - Steeg met huisjes
- Lange Beeldekensstraat 219, 2060 Antwerpen - Erfgoedobjecten - Steeg met huisjes (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 260, 2060 Antwerpen - Vastgesteld bouwkundig erfgoed - Lagere Jongensschool 15 en Lagere Meisjesschool 14 Lange Beeldekensstraat,
- Lange Beeldekensstraat 260, 2060 Antwerpen - Erfgoedobjecten - Lagere Jongensschool 15 en Lagere Meisjesschool 14 (bouwkundig element)
- Lange Beeldekensstraat 267, 2060 Antwerpen - Vastgesteld bouwkundig erfgoed - Stuivenberggasthuis
- Lange Beeldekensstraat 267, 2060 Antwerpen - Erfgoedobjecten - Stuivenberggasthuis (bouwkundig element)

De heraanleg heeft geen enkele impact op deze erfgoedobjecten, die ongewijzigd blijven.

De stedelijke dienst monumentenzorg formuleerde geen bemerkingen.

## **De aanvraag is mits het opleggen van voorwaarden in overeenstemming met de archeologieregelgeving.**

Er diende een archeologienota opgemaakt te worden.

Een archeologienota maakt deel uit van het aanvraagdossier. Hiervan werd akte genomen door het Vlaamse Agentschap Onroerend Erfgoed. Het naleven van de archeologienota en de maatregelen erin vervat is verplicht en de voorwaarden bij de akte name moeten nageleefd worden. Dit wordt opgelegd als vergunningsvoorwaarde.

Een archeologienota werd ingediend door ABO en waarvan akte door het agentschap Onroerend Erfgoed op 29 november 2020. Het bijhorende programma van maatregelen

adviseert geen vervolgonderzoek.

De betreffende nota kan hier geraadpleegd worden:

<https://loket.onroerenderfgoed.be/archeologie/notas/notas/16647>

### **MILIEUEFFECTRAPPORTAGE (M.E.R.)**

Het project is opgenomen in bijlage III van het MER-besluit.

De aanvraag betreft het heraanleggen en vernieuwen van de bovenbouw en de riolering van de Lange Beeldekensstraat. De aanvraag heeft geen betrekking op het aanleggen van een nieuwe weg en evenmin op het verbreden, verleggen en/of verlengen van een bestaande weg.

De RvVB oordeelde in arrest van 7 juli 2022 dat de heraanleg van een openbare weg zoals de Lange Beeldekensstraat kan leiden tot een wijziging van de mobiliteit.

Voor de aanvraag geldt een screeningsplicht op basis van rubriek 10 E infrastructuurprojecten – aanleg wegen en rubriek 13 wijziging of uitbreiding van projecten.

De vergunningsaanvrager betwist de principiële project-MER-screeningsplicht niet.

Een project-m.e.r.-screeningsnota maakt deel uit van het aanvraagdossier.

Ook het CBS ging in eerste aanleg akkoord met deze principiële project-MER-screeningsplicht door:

- de vergunningsaanvraag (met project-MER-screeningsnota) ontvankelijk en volledig te verklaren;
- een MER-paragraaf op te nemen in de bestreden beslissing.

De bespreking van de relevante effecten wordt in bovenstaande titels gedaan. Daaruit blijkt dat de effecten van de aanvraag niet aanzienlijk zijn.

### **BEOORDELING DUUR, VOORWAARDEN EN LASTEN<sup>4</sup>**

Er wordt voorgesteld om voorwaarden (voorwaarden brandweeradvis) op te leggen.

Alle voorwaarden zijn voldoende precies en redelijk in verhouding tot het vergunde project. Ze kunnen worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant.

## **BESLUIT**

### **Artikel 1    Beslissing**

---

<sup>4</sup> Als er lasten aan een omgevingsvergunning verbonden zijn, blijft de overdrager ertoe gehouden ten aanzien van de bevoegde overheid tenzij deze met de substitutie van haar schuldenaar heeft ingestemd.

Het beroep nummer OMBER-2022-0771 werd ingesteld door Sim Coddé, betrokken publiek, tegen de voorwaardelijke vergunning afgeleverd door het college van burgemeester en schepenen van Antwerpen op 15/07/2022, voor het heraanleggen en vernieuwen van de bovenbouw en de riolering van de Lange Beeldekensstraat.

Vergunning wordt verleend op voorwaarde dat het brandweeraadvies van 14 maart 2023 (BW/KP/2022/W.00041.A6.0003) strikt wordt nageleefd.

De hieronder opgesomde plannen en bijlagen zijn een onderdeel van deze beslissing en behoren tot het voorwerp van de vergunning of weigering:

<b>Documentnaam</b>	<b>SHA-256 hash</b>
plannenset.pdf	ecb2d7d2a1a76f5ab2c38d95287d9059b62b64b213d19813d5ff84515d6c90c7
2022_CBS_vergunning_OMV_2021177034.pdf	8ef59cabd318635a0c262c90791529ba9a0fa36d2d83ba17a9289c472cf547f2
W.00041.A6.0003_signed.pdf	b0166c6de11ac08884c6d7d7f4fb6841cc868045dcff67dd21e6ee8c46eb3eae

## **Artikel 2**      **Kennisgeving en aanplakking**

Een afschrift van de uitdrukkelijke beslissing wordt gelijktijdig en per beveiligde zending bezorgd aan de indiener van het beroep en aan de vergunningsaanvrager. Een afschrift van de uitdrukkelijke beslissing wordt tevens bezorgd aan personen en instanties vermeld in artikel 62 van het omgevingsvergunningsbesluit, voor zover zij zelf niet de indiener van het beroep zijn.

Een mededeling die te kennen geeft dat de vergunning is verleend, of dat de vergunning werd geweigerd nadat de gewone procedure doorlopen is, wordt door de aanvrager gedurende een periode van dertig dagen aangeplakt op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft (artikel 59 van het Omgevingsvergunningsbesluit). De aanplakking gebeurt uiterlijk 10 dagen na de datum waarop hij de beslissing heeft ontvangen.

De gemeente of de stad stelt de tekst voor deze mededeling ter beschikking (artikel 57 van het Omgevingsvergunningsbesluit).

De aanvrager brengt de gemeente of de stad onmiddellijk op de hoogte van de startdatum van de aanplakking en verklaart hierbij dat de affiche conform artikel 20 van het Omgevingsvergunningenbesluit werd aangeplakt en aangeplakt zal blijven tot de laatste dag van de periode van 30 dagen. De aanvrager voert deze data ook in het omgevingsloket in (artikel 59 omgevingsvergunningsbesluit).

De gemeente of de stad vervult de overige bekendmakingsvereisten conform titel 3, hoofdstuk 9, afdeling 3 van het Omgevingsvergunningsbesluit, zoals de terinzagelegging en de publicatie ervan.

## **Artikel 3**      **Start vergunningsduur**

De aanvrager mag van een vergunning, afgegeven door de deputatie, gebruikmaken vanaf de dag na de datum van de betekening van de beslissing in laatste administratieve aanleg.

De vergunninghouder brengt de gemeente, bij voorkeur via het Vlaams Omgevingsloket, op de hoogte van de startdatum van de vergunde werken of handelingen. Na afloop van de vergunde werken of handelingen brengt deze de gemeente op de hoogte van de einddatum.

#### **Artikel 4**     **Verval in geval van vergunning**

De termijn waarna de omgevingsvergunning vervalt, staat beschreven in art. 99, 100 en 101 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de Omgevingsvergunning, of in art. 102 en 103 ingeval het om een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden gaat.

#### **Artikel 5**     **Beroepsmogelijkheid**

Tegen deze beslissing kan beroep worden ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (hierna Raad genoemd) door:

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder, de exploitant of de persoon die de melding heeft verricht;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties, vermeld in artikel 24 of in artikel 42 of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als die instantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;

5° ...;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Omgeving of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde;

7° de leidend ambtenaar van het Agentschap Innoveren en Ondernemen of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als het project vergunningsplichtige kleinhandelsactiviteiten omvat;

8° de leidend ambtenaar van het agentschap, bevoegd voor natuur en bos, of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde als het project vergunningsplichtige wijzigingen van de vegetatie omvat.

De persoon aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige vergunningsbeslissing niet heeft bestreden door middel van het georganiseerd administratief beroep bij de deputatie wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden.

Indien het college van burgemeester en schepenen heeft nagelaten een uitdrukkelijke beslissing te nemen in eerste administratieve aanleg, wordt zij geacht te hebben verzaakt aan haar recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden, behoudens overmacht.

Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een vervalttermijn van vijfenveertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de beslissing in de overige gevallen.

De modaliteiten waaraan een verzoekschrift moet voldoen, worden geregeld in het Decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse

bestuursrechtscolleges en het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges.

Contactgegevens van de Raad:

Raad			voor			Vergunningsbetwistingen		
Ellips-gebouw								
Koning	Albert	II	-	laan	35	bus		81
1030 Brussel								

Antwerpen, in zitting van 15 december 2022.

Aanwezig: mevrouw Cathy Berx, gouverneur-voorzitter, de heer Luk Lemmens, mevrouw Kathleen Helsen, de heer Jan De Haes, mevrouw Mireille Colson, leden en de heer Maarten Puls, provinciegriffier

Verslaggever: Luk Lemmens

In opdracht:

De Provinciegriffier,

Maarten Puls

De Voorzitter,

Cathy Berx