

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

TUSSENARREST

nr. A/2014/0703 van 14 oktober 2014
in de zaak 2010/0371/A/1/0343

In zake: de stad [REDACTED], vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen, met kantoren te 9000 Gent, Botermarkt 1

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Sylvie KEMPINAIRE
kantoor houdende te 9051 Sint-Denijs-Westrem, Putkapelstraat 105

verzoekende partij

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**

vertegenwoordigd door:
mevrouw [REDACTED]

verwerende partij

*Tussenkomen
partijen :*

1. de heer [REDACTED]
2. mevrouw [REDACTED]
3. mevrouw [REDACTED]
4. de heer [REDACTED]
5. [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Dominique MATTHYS
kantoor houdende te 9000 Gent, Opgeëistenlaan 8
waar woonplaats wordt gekozen

1. de heer [REDACTED]
2. mevrouw [REDACTED]
3. mevrouw [REDACTED]
4. de heer [REDACTED]
5. de heer [REDACTED]
6. mevrouw [REDACTED]
7. de heer [REDACTED]
8. de heer [REDACTED]
9. de heer [REDACTED]
10. mevrouw [REDACTED]
11. [REDACTED]
12. [REDACTED]
13. [REDACTED]

14. [REDACTED]
15. [REDACTED]
16. [REDACTED]
17. [REDACTED]
18. [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Hans RIEDER
kantoor houdende te 9000 Gent, Recolletenlei 39-40
en advocaat Sven BOULLART
kantoor houdende te 9000 Gent, Voskenslaan 419
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld bij aangetekende brief van 19 april 2010, strekt tot de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 11 maart 2010.

De deputatie heeft de administratieve beroepen van de tussenkomen~~de~~ partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad [REDACTED] van 6 november 2009 ingewilligd.

De deputatie heeft aan [REDACTED], hierna de aanvrager genoemd, een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor de herontwikkeling van winkelpanden en de nieuwbouw van 5 appartementen.

De aanvraag heeft betrekking op een perceel gelegen te [REDACTED] en met als kadastrale omschrijving [REDACTED]

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De tussenkomen~~de~~ partijen hebben schriftelijke uiteenzettingen ingediend.

De procespartijen zijn uitgenodigd voor de openbare terechtzitting van 9 mei 2011, waarop de vordering tot vernietiging wordt behandeld.

Kamervoorzitter Eddy STORMS heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Sylvie KEMPINAIRE, die verschijnt voor de verzoekende partij, mevrouw [REDACTED], die verschijnt voor de verwerende partij, advocaat Dominique MATTHYS, die verschijnt voor de eerste tot en met de vijfde tussenkomen~~de~~ partij, en advocaat Sven BOULLART, die verschijnt voor de zesde tot en met de drieëntwintigste tussenkomen~~de~~ partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de vordering.

III. TUSSENKOMST

1.

De heer [REDACTED], mevrouw [REDACTED], mevrouw [REDACTED], de heer [REDACTED] en [REDACTED] vragen met een aangetekende brief van 16 augustus 2010 in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft met een beschikking van 24 januari 2011 aan deze tussenkomende partijen voorlopig toelating verleend in de debatten tussen te komen en hen gevraagd het rechtens vereist belang, waarover zij menen te beschikken, toe te lichten: aan [REDACTED] wordt gevraagd een afschrift van haar actueel geldende statuten, van de akte van aanstelling van haar organen en van de beslissing van het daartoe bevoegde orgaan om in rechte te treden voor de Raad, te bezorgen.

2.

De [REDACTED], de heer [REDACTED], [REDACTED], mevrouw [REDACTED], mevrouw [REDACTED], de bvba MILARA, [REDACTED], de [REDACTED], de heer [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], de heer [REDACTED], de heer [REDACTED], mevrouw [REDACTED], [REDACTED], de heer [REDACTED], de heer [REDACTED] en [REDACTED] verzoeken met een aangetekende brief van 31 augustus 2010 in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft met een beschikking van 24 januari 2011 de heer [REDACTED], mevrouw [REDACTED], mevrouw [REDACTED], de heer [REDACTED], de heer [REDACTED], de heer [REDACTED], mevrouw [REDACTED], de heer [REDACTED], de heer [REDACTED] en [REDACTED] toelating verleend in de debatten tussen te komen.

De voorzitter van de eerste kamer heeft met dezelfde beschikking van 24 januari 2011 [REDACTED], de [REDACTED], de [REDACTED], de [REDACTED], de [REDACTED], de [REDACTED], de [REDACTED] en de [REDACTED] voorlopig toegelaten in de debatten tussen te komen en hen gevraagd hun actueel geldende statuten, de akte van aanstelling van hun organen en het bewijs dat het daartoe bevoegde orgaan beslist heeft om in rechte te treden, voor te leggen.

3.

Het is, omwille van de heropening van de debatten met betrekking tot de in V van dit tussenarrest gestelde vraag, (nog) niet nodig te oordelen over de ontvankelijkheid van de verzoeken tot tussenkomst.

IV. FEITEN

Op 28 juli 2009 (datum van het ontvangstbewijs) dient de aanvrager bij de verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het herontwikkelen van winkelpanden en nieuwbouw van 5 appartementen”*.

De percelen zijn, volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgesteld gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, gelegen in woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005.

De percelen zijn niet gelegen in een behoorlijk vergunde, niet-ervallen verkaveling.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 17 augustus tot en met 16 september 2009, worden acht bezwaarschriften en één petitielijst ingediend. De bezwaren hebben vooral betrekking op de eventuele verkeersoverlast, de eventuele verstoring van lichtinval, uitzicht en rust, en de inpasbaarheid van de gevel in de historische omgeving.

Het departement Brandweer van de verzoekende partij adviseert op 21 augustus 2009 gunstig, op voorwaarde dat voldaan wordt aan de er in vermelde maatregelen en reglementeringen en aan de door de afwijkingscommissie opgelegde voorwaarden.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Oost-Vlaanderen, adviseert op 4 september 2009 gunstig.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 15 oktober 2009 voorwaardelijk gunstig.

De verzoekende partij verleent op 6 november 2009 een stedenbouwkundige vergunning aan de aanvrager.

Tegen deze beslissing tekenen de tussenkomende partijen op 3 december 2009 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De hoorzitting wordt georganiseerd op 2 februari 2010.

In zijn verslag van 22 februari 2010 adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar als volgt het administratief beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning, zoals verleend door het college van burgemeester en schepenen, haar rechtskracht te laten hernemen:

“ ...

1.6.3 De goede ruimtelijke ordening

Het ontwerp voorziet in een herwaardering van een aaneensluitende groep gebouwen waarvan op vandaag een groot deel van de beschikbare vloeroppervlakte leeg staat. Deze revalorisering van een 50 jaar oud complex gaat gepaard met de sloop van een deel van de bestaande gebouwen om op die manier te kunnen komen tot een gebouw dat voldoet aan de hedendaagse normen voor winkelcentra, en dit niet alleen naar een optimalisering van de ruimtes maar tevens naar toegankelijkheid en veiligheid. Op de [REDACTED] na blijven de bestaande handelszaken, die bezwaarlijk megastores genoemd kunnen worden. Er komt 1 grote winkel bij, deze kan evenwel

qua schaal niet vergeleken worden met een mega-store als de [REDACTED], die met een oppervlakte van 36000 m² quasi 8 keer groter is dan de hier voorziene winkel met grootste oppervlakte.

Daarenboven worden tevens 5 wooneenheden voorzien en andere stedelijke functies die net als de uitbreiding van de winkeloppervlakte een versterking betekenen van de stadskern. Er kan bezwaarlijk gesteld worden dat het gevraagde functioneel niet inpasbaar is binnen de stadskern: zowel handel, wonen als ontspanning zijn functies die inherent verbonden zijn met een leefbare stadskern. Daarenboven kan er niet aan voorbijgegaan worden dat voorliggend ontwerp in belangrijke mate een welkome bevestiging is van een sinds lang op deze plek voorkomende functie, handel, die binnen deze plek binnen de kern van de stad inpasbaar gebleken is. De totale winkeloppervlakte neemt toe van 4052m² tot 6622m².

De ten opzichte van de bestaande situatie beperkt toenemende schaal van het geheel is nog steeds verzoenbaar met deze omgeving. De draagkracht van deze goed ontsloten centrumlocatie zal niet overschreden worden door de voorgestelde ontwikkeling. Waar de bestaande bouwdichtheid ongewijzigd blijft wordt het ruimtegebruik in dit gebouwencomplex aanzienlijk geoptimaliseerd, en dit niet enkel door het opnieuw in gebruik nemen van de leegstaande oppervlaktes. Zo worden aan de [REDACTED] een aantal woongelegenheden voorzien, en wordt tevens voorzien in een ontspanningscentrum en kantooroppervlakte (in functie van de winkel). Deze optimalisatie van het ruimtegebruik werkt kernversterkend.

Aangezien voor het langs de [REDACTED] gelegen gebouwdeel geen ingrijpende gevelwijzigingen voorzien zijn kan bezwaarlijk gesteld worden dat het voorliggend project de aanleg van die plek zal verstoren of dat het historisch aspect van de wijk op deze plek verstoord wordt. Het gebruik van een plat dak wijkt niet af van hetgeen nu gangbaar is voor een aanzienlijk deel van dit bouwblok en voor de te herontwikkelen gebouwengroep in het bijzonder. Dit geldt eveneens voor de voorgestelde hoogte en de aanwezigheid van technische installaties op het dak. De impact van deze elementen op de belevingswaarde van dit gebouw van op het openbaar domein is te verwaarlozen daar deze dakstructuren vanaf het openbaar domein niet te zien zijn, zodat van een verstoring van dit stadsgezicht geen sprake kan zijn.

Voor wat betreft de te slopen woningen langs de [REDACTED] kan aanvaard worden dat de erfgoedwaarde van wat er van resteert niet van die aard is dat zij kost wat kost dienden behouden te worden. Dit wordt niet alleen geoordeeld door de dienst Monumentenzorg van de stad [REDACTED] maar blijkt tevens uit het advies van 4 september 2009 van de Vlaamse Overheid, Agentschap R-O Vlaanderen, R-O Oost-Vlaanderen - Onroerend Erfgoed, waarin gesteld wordt dat er vanuit erfgoed oogpunt geen bemerkingen zijn bij het verbouwings- en nieuwbouwvoorstel, en uit het gegeven dat deze woningen niet beschermd zijn, en evenmin opgenomen zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Door de jaren heen hebben deze woningen tal van ingrepen ondergaan. Zo zijn de gevels danig aangetast door een winkelpui die het straatbeeld niet ten goede komt. De stelling van enkele van de appellanten dat het hier gaat om beeldbepalende elementen in deze straat, die bijgevolg niet mogen gesloopt worden, wordt niet bijgetreden. Daarenboven moet ook binnen het stedelijk weefsel plaats zijn voor hedendaagse architectuur, ook bij vervanging van bestaande panden binnen een historische straat. Wanneer hedendaagse architectuurvormen uit de kern verbannen worden zal die kern niet langer een weerspiegeling vormen van de architecturale evolutie, wat ontegensprekelijk geen verrijking zou zijn. Het louter behouden van de reeds zwaar aangetaste gevels als objecten die geen relatie meer vertonen met de achterliggende gebouwen zal binnen deze straat geen meerwaarde betekenen, temeer daar deze nieuwe gevel aansluit bij een gevel die evenmin een historische waarde heeft. Het ontwerp van de gevel van het aan de [REDACTED] op te richten pand is er in geslaagd de verschillende eisen van het gewenste bouwprogramma (laad- en loskade, nooduitgangen, inkomas, woongelegenheden, ...) te laten

samensmelten tot een gevel die qua opbouw een meerwaarde zal betekenen in deze gevelrij, met reminiscenties naar de te slopen gevel en naar andere gevels uit deze straat.

Zo komen in deze straat tal van panden voor met op het gelijkvloers prominente poorten en ingangspartijen. Bijgevolg kan bezwaarlijk gesteld worden dat voorliggend ontwerp op dit punt vreemd is aan zijn omgeving. Ook op dit vlak kan de beoordeling van de stad bijgetreden worden dat de poort in verhouding staat met de totale gevelarchitectuur, dat behouden van enkel een deel van de gevel zelden een goed uitgangspunt is bij renovatie zodat nieuwbouw kan toegelaten worden, dat de sobere architectuurtaal met een gevelaccent aansluit bij de typologie van de 19^{de}-eeuwse architectuur door zijn verticalisme, weliswaar op een hedendaagse wijze, dat een plat dak eigen is aan de hedendaagse architectuur en dat dit zich hier, onder meer door het teruggetrokken dakvolume, inschrijft bij de aanpalende bebouwing, en dat de gekozen materialen en grijze kleur eveneens zal zorgen dat het ontwerp zich eerder bescheiden zal opstellen tegenover de andere gevels in de [REDACTED]

Daarenboven zijn de in het aan de [REDACTED] palend deel van het project onder te brengen gelijkvloerse functies dusdanig ruimtebehoevend dat er aldaar geen ruimte meer overblijft voor een kwalitatieve winkelruimte, zelfs wanneer de breedte van de poortopening gehalveerd zou worden. Het schrappen van een de in dit deel ondergebrachte functies (laad- en loskade, nooduitgangen, inkomas, ...) behoort niet tot de mogelijkheden zonder dat de globale kwaliteit van het project er op achteruit gaat. Dit betekent evenwel niet dat het project functioneel niet inpasbaar is in deze straat. De voorgestelde [REDACTED] van dit project mag daarenboven niet op zichzelf bekeken worden en past zoals hiervoor aangehaald binnen het totale straatbeeld.

Ook het standpunt van de stad dat de impact van het voorgestelde project en het er mee gepaard gaand vrachtverkeer op de middeleeuwse kelders wordt overschat, wordt bijgetreden. De Hoogpoort was, voor deze verkeersvrij gemaakt werd, immers decennia lang een weg met doorgaand verkeer waar eveneens vrachtverkeer passeerde, en zijn deze kelders nog intact. Appellanten halen daarenboven niet aan welke kelders mogelijks de grenzen van de bouwplaats overschrijden. Zou bij het onderzoek voorafgaand aan de werken blijken dat omwille van naburige kelders de kelderplannen enigszins moeten bijgestuurd, dan kan dit alsnog gebeuren. Hiervoor kan – zo nodig - naderhand een regularisatieaanvraag ingediend worden. Mogelijke onduidelijkheden aangaande deze kelders staan de vergunbaarheid van dit project niet in de weg.

Er kan niet voorbij gegaan worden aan het gegeven dat de stad een visie heeft uitgewerkt betreffende de verkeersafwikkeling in haar kern in een mobiliteitsplan. Ook voor het laden en lossen van handelszaken binnen deze kern werd een plan opgesteld. Deze site bevindt zich in een voetgangerszone waar slechts gemotoriseerd verkeer toegelaten wordt in functie van laden en lossen binnen bepaalde tijdsvensters, dit zowel wat betreft [REDACTED] als wat betreft de zijde [REDACTED]. Daarenboven is het maximaal toegelaten gewicht van de vrachtwagens eveneens beperkt tot maximaal 10 ton.

De aanvraag bevat bovendien een mobiliteitseffectenrapport.

De in overleg met de stad gemaakte keuze van de aanvrager om in de [REDACTED] een laad- en loskade te voorzien wordt gecontesteerd door de appellanten, en dit om diverse redenen. Dit kan niet worden bijgetreden.

De bestaande verkeerscongestieproblematiek, die door de appellanten aangehaald wordt, is in de beroepschriften slecht gedocumenteerd, met foto's die voertuigen tonen die weinig uitstaans hebben met het laden en lossen van de handelszaken langs de [REDACTED], maar des te meer met aldaar aan de gang zijnde verbouwingswerken. De aard van de handelszaken

langs de [REDACTED] geeft aan dat deze slechts een vrij beperkte verkeersstroom m.b.t. de bevoorrading generen, zodat van een chronische congestie geen sprake kan zijn.

Uit het aanvraagdossier blijkt dat de aanvrager een inspanning doet om de impact op de verkeersafwikkeling van Hoogpoort beperkt te houden. Zo wordt deze laad- en loskade niet voor alle winkels gebruikt en blijft ter hoogte van de [REDACTED] nog een poort aanwezig.

Daarenboven kunnen de vrachtwagens volledig binnenrijden in het gebouw, waardoor de straat niet langer geblokkeerd wordt dan de tijd nodig om in de poort te rijden. Gelet op de aldaar beschikbare breedte van de [REDACTED]

en de voorziene breedte van de inrijpoort zal dit manoeuvre vlot afgehandeld kunnen worden. De aanvrager stelt bovendien dat de leveringen die aan deze laadkade zullen gebeuren, gegroepeerd worden in het verdeelcentrum buiten de stad, met het oog op het beperken van het aantal laad- en losbewegingen tot het minimum. Dergelijke praktijken zijn binnen het transportgebeuren niet uitzonderlijk. Daarenboven engageert de aanvrager zich om een communicatiesysteem te hanteren, zodat, wanneer een vrachtwagen de [REDACTED] verlaat, de volgende vrachtwagen verwittigd wordt, zodat in de [REDACTED] t geen wachtende vrachtwagens te vinden zullen zijn: met de huidige fleetmanagementsystemen met datacommunicatie en plaatsbepaling is dit probleemloos realiseerbaar. Zo dit uitzonderlijk wel het geval zou zijn, of dat een levering aan dit complex samenvalt met een levering aan een ander pand in de [REDACTED], is gebleken dat deze voldoende breed is om 2 vrachtwagens te laten kruisen, zodat zelfs in dit scenario het verkeer niet muurvast komt te zitten. Daarenboven blijkt dat de inpandige laad- en loskade op slechts zo'n 50 meter van de [REDACTED] gelegen is, zodat vrachtwagens bestemd voor dit complex niet de ganse [REDACTED] moeten doorkruisen. De verkeersveiligheid voor de fietsers en voethangers die deze weg gebruiken zal niet noemenswaardig aangetast worden, gelet op de beschikbare ruimte voor het uitvoeren van de noodzakelijke manoeuvres. Daarenboven is het ontwerp van de gelijkvloerse bouwlaag dusdanig dat, mocht dit nodig blijken, ook door de aldaar voorziene ingangen stukken kunnen geladen en gelost worden. Verder wordt voor de grotere stukken (witgoed, televisies,...) gewerkt met thuislevering en met een afhaalpunt buiten de stadskern. De stelling van een van de appellanten dat dit onrealistisch is, wordt niet bijgetreden, onder meer gelet op de ligging van het complex in een zone waar geen autoverkeer toegelaten is tijdens de dag.

In de overwegingen van de stad wordt verwezen naar het nog niet zo verre verleden waarin deze straat niet verkeersvrij was, en die periode klaarblijkelijk goed doorstaan heeft, zodat niet hoeft gevreesd te worden dat de verkeersbewegingen die door dit project gegenereerd worden de straat of de er langs gelegen panden danig zullen aantasten. Het aan- en afrijden van het door de aanvrager begrote aantal vrachtwagens tijdens de door de stad opgelegde - en af te dwingen - venstertijden voor laden en lossen kan zelfs in deze verkeersvrije straat - die geen ander verkeer te verwerken heeft dan dit type i.f.v. de erlangs gelegen panden - bezwaarlijk resulteren in een hinder die de normale te verwachten hinder, inherent aan de ligging van het gebied in de stadskern overstijgt, niet voor de andere handelszaken, noch voor de in die straat aanwezige wooneenheden. Het in goede banen leiden van de noodzakelijke verkeersbewegingen kan onmogelijk d.m.v. de stedenbouwkundige vergunning. Gelet op het gegeven dat het laden en lossen voor dit complex net als voor de andere (handels)-panden langs de [REDACTED] dient te gebeuren binnen de door de stad vastgelegde venstertijden, die grotendeels buiten de gangbare openingsuren van de handelspanden liggen, zal de impact van deze laad- en losbewegingen op de andere handelspanden vrij beperkt zijn. De door de aanvrager op mobiliteitsvlak voorgestelde inspanning is van die aard dat ze het project in deze omgeving inpasbaar maken, ook het aan de [REDACTED] gelegen projectdeel.

Wat de te verwachten bezoekersstromen betreft wordt door de appellanten gesteld dat deze ontegensprekelijk tot overlast zullen leiden. Evenwel zullen niet alle klanten die dit complex bezoeken mensen zijn die anders de stadskern niet zouden aandoen.

Daarenboven zullen de bezoekersstromen zich slechts in beperkte mate door de Hoogpoort, de woon- en of werkplaats van het gros van de appellanten, begeven, maar vooral andere toegangswegen gebruiken. Het complex is daarenboven gelegen op een plek die prima ontsloten is qua openbaar vervoer naar alle richtingen van de stad, en die omgeven is door een rijk openbare parkeerplaatsen. Bezoekers komen met quasi alle mogelijke vervoersmodi naar dit stadsdeel afgezakt. De bezoekers van de stadskern kennen op vandaag al de verkeerssituatie in deze omgeving, de draagkracht van deze stadskern is voldoende groot om het in ere herstellen van dit complex te verdragen, en om bijkomende bezoekers op te nemen en zo nodig een nieuw, duurzaam evenwicht te vinden.

Het voorliggende ontwerp strijdt niet met het mobiliteitsbeleid van de stad, dat een modal shift ten nadele van het autoverkeer tracht te bewerkstelligen, dat hiervoor het parkeren in het hart van de kern van de stad tracht te ontmoedigen en zo bijvoorbeeld de parkeerplaatsen op het [REDACTED] supprimeert, investeert in openbaar vervoer met randparkings, en nieuwe fietsstallingen inricht.

Er dient geconcludeerd te worden dat de keuze van de aanvragers om de laad- en losbewegingen van enkele winkels te concentreren in het nieuwe pand d.m.v. een inpandige laadkade aan de [REDACTED] stedenbouwkundig gezien een kwalitatieve oplossing vormt. Deze is te verkiezen boven het niet voorzien van enige laadkade in het complex, waardoor het laden en lossen zich op een ongecontroleerde wijze zou ontwikkelen, of het voorzien van een dergelijke kade aan de zijde [REDACTED], aangezien deze laatste locatie van groter beeldbepalend belang is voor de stadskern dan de te slopen panden met hun omgeving in de [REDACTED].

De door de stad gemaakte evaluatie van dit project en de tijdens het openbaar onderzoek er tegen geformuleerde bezwaren kan volledig worden bijgetreden, inclusief de voorwaarden en opmerkingen.

2.7 Conclusie

Uit wat voorafgaat dient besloten dat de ingestelde beroepen dienen te worden verworpen.

De stedenbouwkundige vergunning zoals verleend door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 6 november 2009 kan bijgevolg haar rechtskracht hernemen.

...

De verwerende partij beslist op 11 maart 2010 als volgt het administratief beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

“ ...

2.6.3 De goede ruimtelijke ordening

Het ontwerp voorziet in een herwaardering van een aaneensluitende groep gebouwen waarvan op vandaag een groot deel van de beschikbare vloeroppervlakte leeg staat. Deze revalorisering van een 50 jaar oud complex gaat gepaard met de sloop van een deel van de bestaande gebouwen om op die manier te kunnen komen tot een gebouw dat voldoet aan de hedendaagse normen voor winkelcentra, en dit niet alleen naar optimalisering van de ruimtes, maar tevens naar toegankelijkheid en veiligheid. Op de [REDACTED] na blijven de bestaande handelszaken. Er komt 1 grote winkel bij, deze kan evenwel qua schaal niet vergeleken worden met een mega-store als de [REDACTED], die met een oppervlakte van 36.000 m² quasi 8 keer groter is dan de hier voorziene winkel met grootste oppervlakte. Daarenboven worden tevens 5 wooneenheden voorzien en andere stedelijke functies, die, net als de uitbreiding van de winkeloppervlakte een versterking betekenen van de stadskern. Zowel handel, wonen als ontspanning zijn functies die inherent verbonden zijn

met een leefbare stadskern, doch er dient onderzocht of de gevraagde functie verenigbaar is met de omgeving, of om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd.

Aangezien voor het langs de [REDACTED] gelegen gebouwdeel geen ingrijpende gevelwijzigingen voorzien zijn, kan bezwaarlijk gesteld worden dat het voorliggend project de aanleg van die plek zal verstoren of dat het historisch aspect van de wijk op deze plek verstoord wordt. Het gebruik van een plat dak wijkt niet af van hetgeen nu gangbaar is voor een aanzienlijk deel van dit bouwblok en voor de te herontwikkelen gebouwengroep in het bijzonder. Dit geldt eveneens voor de voorgestelde hoogte en de aanwezigheid van technische installaties op het dak. De impact van deze elementen op de belevingswaarde van dit gebouw van op het openbaar domein is te verwaarlozen daar deze dakstructuren vanaf het openbaar domein niet te zien zijn, zodat van een verstoring van dit stadsgezicht geen sprake kan zijn.

Uit de beslissing van de stad blijkt evenwel dat het behoud van de bestaande [REDACTED] niet de voorkeur van de stad wegdraagt en als een gemiste kans beschouwd wordt, aangezien deze plek vraagt om een architecturaal kwalitatief ontwerp, eerder dan om het behoud van de bestaande gevels, die weinig kwaliteit toevoegen aan de [REDACTED].

Voor wat betreft de te slopen woningen langs de [REDACTED] kan aanvaard worden dat de erfgoedwaarde van wat ervan resteert niet van die aard is dat zij kost wat kost dienden behouden te worden. Dit wordt niet alleen geoordeeld door de dienst Monumentenzorg van de stad [REDACTED], maar blijkt tevens uit het advies van 4 september 2009 van de Vlaamse Overheid, Agentschap R-O Vlaanderen, R-O Oost-Vlaanderen - Onroerend Erfgoed, waarin gesteld wordt dat er vanuit erfgoed oogpunt geen bemerkingen zijn bij het verbouwings- en nieuwbouwvoorstel. Door de jaren heen hebben deze woningen tal van ingrepen ondergaan. Zo zijn de gevels danig aangetast door een winkelpui die het straatbeeld niet ten goede komt. De stelling van enkele van de appellanten dat het hier gaat om beeldbepalende elementen in deze straat, die bijgevolg niet mogen gesloopt worden, wordt niet bijgetreden.

De gewestplanbestemming draagt de overheid op om bij de beoordeling van aanvragen rekening te houden met de historische, culturele en/of esthetische achtergrond van de plaats, en deze gegevens mee te nemen voor de toekomstige ontwikkeling.

Dit kan evenwel niet inhouden dat binnen het stedelijk weefsel geen plaats is voor hedendaagse architectuur, ook bij vervanging van bestaande panden binnen een historische straat. Immers, wanneer hedendaagse architectuurvormen uit de kern zouden verbannen worden, zal die kern niet langer een weerspiegeling vormen van de architecturale evolutie, wat ook geen verrijking zou zijn.

Het louter behouden van de reeds zwaar aangetaste gevels, als objecten die geen relatie meer vertonen met de achterliggende gebouwen, zal binnen deze straat geen opwaardering betekenen, te meer daar de nieuwe gevel aansluit bij een gevel die evenmin een historische waarde heeft.

Het totaal ontwerp en in het bijzonder het ontwerp van de gevel van het aan de [REDACTED] op te richten pand is er evenwel niet in geslaagd de verschillende eisen vanuit het gewenste bouwprogramma (laad- en loskade, nooduitgangen, inkomsas, woongelegenheden, ...) te laten samensmelten tot een ontwerp dat op alle vlakken een meerwaarde zal betekenen voor deze omgeving.

Hoewel het ontwerp voor het langs de [REDACTED] op te richten gebouw reminiscenties heeft naar de te slopen gevel en naar andere gevels uit deze straat, en bezwaarlijk kan gesteld

worden dat voorliggend ontwerp volledig vreemd is aan zijn omgeving, kan er niet aan voorbijgegaan worden dat het gelijkvloerse deel van deze gevel een quasi volledig gesloten indruk nalaat, wat de belevingswaarde van de [REDACTED] niet ten goede komt.

Het ontwerp is onvoldoende kwalitatief voor en t.o.v. de [REDACTED], een straat die in de [REDACTED] een belangrijke historische waarde heeft met onder meer tal van beschermde en in de inventaris van het bouwkundig erfgoed opgenomen gevels en het stadhuis, en beschouwt deze als het ware als de achterkant van het naar de Korenmarkt gericht project, wat deze straat onrecht aandoet.

Het standpunt van de stad dat de impact van het voorgestelde project en het ermee gepaard gaand vrachtverkeer op de middeleeuwse kelders wordt overschat, wordt bijgetreden. De [REDACTED] was, voor deze verkeersvrij gemaakt werd, immers decennia lang een weg met doorgaand verkeer, waar eveneens vrachtverkeer passeerde, en deze kelders zijn nog intact. Appellanten halen daarenboven niet aan welke kelders mogelijks de grenzen van de bouwplaats overschrijden.

De stad heeft een visie uitgewerkt betreffende de verkeersafwikkeling in haar kern in een mobiliteitsplan. Ook voor het laden en lossen van handelszaken binnen deze kern werd een plan opgesteld. Deze site bevindt zich in een voetgangerszone waar slechts gemotoriseerd verkeer toegelaten wordt in functie van laden en lossen binnen bepaalde tijdsvensters, dit zowel voor wat betreft [REDACTED] als voor wat betreft de zijde [REDACTED]. Daarenboven is het maximaal toegelaten gewicht van de vrachtwagens eveneens beperkt tot maximaal 10 ton. De aanvraag bevat een mobiliteitseffectenrapport.

De in overleg met de stad gemaakte keuze van de aanvrager om in de [REDACTED] een laad- en loskade te voorzien, en aldaar quasi alle aan- en afvoer te concentreren, wordt gecontesteerd door de appellanten, en dit om diverse redenen. De bestaande verkeersdruk van de [REDACTED] wordt door de aanvrager buiten beschouwing gelaten. Zonder dit gegeven kan geen afdoende afweging gemaakt worden.

Hoewel de aard van de handelszaken langs de [REDACTED] aangeeft dat deze slechts een vrij beperkte verkeersstroom m.b.t. bevoorradings genereren, mag dit niet buiten beschouwing gelaten worden.

De aanvrager stelt dat de leveringen die aan deze laadkade zullen gebeuren, gegroepeerd worden in het verdeelcentrum buiten de stad, met het oog op het beperken van het aantal laad- en losbewegingen tot het minimum. Mocht evenwel een levering aan dit complex samenvallen met een levering aan een ander pand in de [REDACTED], kan mogelijks een probleem ontstaan om 2 vrachtwagens te laten kruisen. De straat is aldaar het smalst en de breedte kan nog beperkt worden door uitgestalde goederen op straat, kraampjes, voetgangers of fietsers. De aantrekkingskracht van een commercieel centrum wordt immers mede verhoogd door straatanimatie en verkoop.

De door de aanvragers aangevoerde elementen kunnen evenwel de impact van het geheel op de [REDACTED] onvoldoende verzachten. Deze keuze, samen met de andere aldaar voorziene en noodzakelijke ontsluitingen, maken van het gelijkvloers van de [REDACTED] een al te gesloten geheel, wat binnen dit straatbeeld een al te nefaste invloed heeft.

Wat betreft de te verwachten bezoekersstromen wordt door appellanten gesteld dat deze ontegensprekelijk tot overlast zullen leiden. Evenwel zullen niet alle klanten, die dit complex bezoeken, mensen zijn die anders de stadskern niet zouden aandoen. Daarenboven zullen de bezoekersstromen zich slechts in beperkte mate door de [REDACTED], de woon- en/of werkplaats van het gros van de appellanten, begeven, maar vooral andere toegangswegen gebruiken. Het complex is daarenboven gelegen op een plek die prima ontsloten is qua openbaar vervoer naar alle richtingen van de stad, en die omgeven is door een rist

openbare parkeerplaatsen. Bezoekers komen met quasi alle mogelijke vervoersmodi naar dit stadsdeel afgezakt.

Er dient geconcludeerd te worden dat de keuze van de aanvragers om de laad- en losbewegingen van enkele van de winkels te concentreren in het nieuwe pand d.m.v. een inpandige laadkade aan de [REDACTED] stedenbouwkundig gezien geen kwalitatieve oplossing vormt.

Stedenbouw heeft als voorwerp het inrichten van de menselijke vestigingen en complementaire functies die met mekaar verstaanbaar zijn en een evenwichtig geheel vormen. Uit de gegevens van het dossier en de reacties van de omwonenden mag aangenomen worden dat hier een bestaand evenwicht doorbroken wordt.

Zoals hoger gesteld strijdt de voorziene ruime inrijpoort met de stedenbouwkundige context van de buurt, waarbij ook dient in acht genomen dat dit een precedent zou kunnen vormen, waardoor de waarden en kwaliteiten van de buurt nog grondiger aangetast zouden worden.

Er dient gezocht te worden naar een beter inpasbare oplossing, vooral wat betreft de laad- en losbewegingen, zodat de ruimtelijke impact op de [REDACTED] tot een aanvaardbaar niveau wordt herleid.

Conclusie

Het ontwerp, zoals het nu voorligt, kan niet goedgekeurd worden, vooral omdat de last van de [REDACTED] quasi uitsluitend verlegd wordt naar de [REDACTED], die even beeldbepalend is.

Uit wat voorafgaat dient besloten dat de ingestelde beroepen dienen te worden ingewilligd.

Stedenbouwkundige vergunning dient te worden geweigerd.

...”

Dit is de bestreden beslissing.

[REDACTED] heeft met een aangetekende brief van 20 april 2010 een beroep ingesteld dat eveneens strekt tot de vernietiging van deze bestreden beslissing. Dit beroep is bij de Raad geregistreerd onder het rolnummer 2010/0377/A/1/0347.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

1.

Zoals blijkt uit het feitenrelaas weigert de verwerende partij met de bestreden beslissing aan de aanvrager een stedenbouwkundige vergunning voor de herontwikkeling van winkelpanden en de nieuwbouw van vijf appartementen.

In het inleidend verzoekschrift stelt de verzoekende partij, bij de bespreking van haar belang om bij de Raad beroep in te stellen tegen de bestreden beslissing, dat zij de vergunningverlenende overheid is waarvan de verwerende partij met de bestreden beslissing het planologisch beleid doorkruist.

Als bij het dossier betrokken vergunningverlenend bestuursorgaan had de verzoekende partij dan ook belang om bij de Raad beroep in te stellen tegen de bestreden beslissing.

2.

De verzoekende partij moet echter tijdens de volledige procedure voortdurend, ononderbroken en actueel belang blijven hebben om bij de Raad beroep in te stellen tegen de bestreden beslissing.

Met een aangetekende brief van 18 juli 2014 laat de aanvrager van de vergunning, op verzoek van de Raad, als volgt weten dat er voor het project, waarop de bestreden beslissing betrekking heeft, op 10 november 2011 een nieuwe stedenbouwkundige vergunning verleend is:

“ ...

Als bijlage sturen wij u de stedenbouwkundige vergunningsbeslissing van de deputatie van Oost-Vlaanderen van 10 november 2011 voor het hoger genoemd project. Deze vergunningsbeslissing werd niet aangevochten voor uw Raad en is derhalve definitief geworden (en sinds kort ook uitgevoerd).

Dit betekent dat [REDACTED] als verzoekende partij in hoger vermelde zaak niet langer belang heeft. Wel vraagt [REDACTED] de kosten ten laste te willen leggen van de deputatie van Oost-Vlaanderen.

...”

Wanneer voor het project, waarop de bestreden beslissing betrekking heeft, een nieuwe stedenbouwkundige vergunning verleend is, rijst de vraag of de verzoekende partij nog een actueel belang heeft bij haar beroep tegen de bestreden beslissing.

Om de rechten van alle procespartijen en een goede rechtsbedeling te vrijwaren, heropent de Raad de debatten om alle procespartijen toe te laten aanvullend een standpunt in te nemen met betrekking tot het actueel belang van de verzoekende partij.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad beveelt de heropening van de debatten.
2. De verzoekende partij kan binnen dertig dagen vanaf de dag na deze van de betekening van dit tussenarrest aan de Raad, de verwerende partij en de tussenkomende partijen en de Raad een aanvullende nota bezorgen met haar standpunt over haar actueel belang bij het beroep.
3. De verwerende partij en de tussenkomende partijen kunnen binnen dertig dagen vanaf de dag na deze van de betekening van de in sub 2 vermelde aanvullende nota van de verzoekende partij aan de Raad en de verzoekende partij een replieknota op de in sub 2 vermelde aanvullende nota bezorgen.

4. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing ten gronde.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 14 oktober 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, eerste kamer, samengesteld uit:

Eddy STORMS, voorzitter van de eerste kamer,

met bijstand van

Lieselotte JOPPEN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de eerste kamer,

Lieselotte JOPPEN

Eddy STORMS