

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 8 oktober 2019 met nummer RvVb-A-1920-0137
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0089-A

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de bvba DE NIEUWE VOORHAVEN2. de vzw DE VOORHAVEN3. de bvba LOODS 23 <p>vertegenwoordigd door advocaten Isabelle LARMUSEAU en Karolien BEKÉ met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141</p>
Verwerende partij	<p>de GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het Departement OMGEVING</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Veerle TOLLENAERE met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Koning Albertlaan 128</p>
Tussenkommende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de stad GENT, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen2. het AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF STADSONTWIKKELING GENT (SOGENT) <p>vertegenwoordigd door advocaat Thomas EYSKENS met woonplaatskeuze op het adres van de eerste tussenkommende partij te 9000 Gent, Botermarkt 1.</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 28 september 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 27 juli 2018.

De verwerende partij heeft aan de tweede tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor de nieuwbouw van een bouwblok opgedeeld in 3 autonome delen met in totaal 72 appartementen rond een gemeenschappelijke binnentuin, een gedeelte semi-ondergrondse parking, een gedeelte ondergrondse parkeergarage en een gemeenschappelijke dakkamer op één bouwblok op het perceel gelegen te 9000 Gent, Voorhavenlaan zonder nummer, met als kadastrale omschrijving Gent, eerste afdeling, sectie A, nummer 3417/10.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 11 december 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met een beschikking van 15 januari 2019 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partijen dienen een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 10 september 2019.

Advocaat Eva DE WITTE, *loco* advocaten Isabelle LARMUSEAU en Karolien BEKÉ, voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Sander KAÏRET, *loco* advocaat Veerle TOLLENAERE, voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Thomas EYSKENS voert het woord voor de tussenkomende partijen.

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

III. FEITEN

1.

De aanvraag kent een voorgeschiedenis.

Op 22 december 2011 dient de tweede tussenkomende partij bij het college van burgemeester en schepenen van de eerste tussenkomende partij een aanvraag in voor een verkavelingsvergunning voor "*twee loten voor de oprichting van meergezinswoningen*".

Het college van burgemeester en schepenen van de eerste tussenkomende partij verleent op 9 maart 2012 een verkavelingsvergunning aan de tweede tussenkomende partij onder een aantal voorwaarden en lasten.

Na administratief beroep beslist de verwerende partij op 26 juli 2012 om een verkavelingsvergunning te verlenen. De eerste verzoekende partij heeft hiertegen een beroep tot schorsing en vernietiging ingesteld. Dit dossier is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1213/0039/SA/7/0032.

Met een arrest van 23 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0685 heeft de Raad de vordering tot vernietiging verworpen. De eerste verzoekende partij heeft hiertegen een cassatieberoep ingesteld bij de Raad van State. De Raad van State heeft met een arrest van 23 februari 2017 met nummer 237.464 het beroep verworpen.

2.

De tweede tussenkomende partij dient op 7 augustus 2012 bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“de nieuwbouw van een bouwblok opgedeeld in drie autonome delen met in het totaal 72 appartementen rond een gemeenschappelijke binnentuin, een gedeelte semi-ondergrondse parking, een gedeelte ondergrondse parkeergarage en een gemeenschappelijke dakkamer op één bouwblok”* op een perceel gelegen te 9000 Gent, Voorhavenlaan ‘Kaai 24’ zn.

De aanvraag heeft betrekking op lot 1 en lot 2 van de vermelde verkavelingsvergunning die door de verwerende partij werd verleend op 26 juli 2012.

Het perceel ligt verder ook binnen de grenzen van het op 17 augustus 2001 goedgekeurd bijzonder plan van aanleg nummer 23B ‘Meulestede – deel A’. Het perceel ligt eveneens binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, dat werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2012.

De percelen liggen verder ook in het beschermde stadsgezicht ‘Tolhuis en Voorhaven’, goedgekeurd bij ministerieel besluit van 20 november 1996.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 3 september tot en met 3 oktober 2012, dienen de eerste en de tweede verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling archeologie adviseert op 8 september 2012 gunstig.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed, afdeling Monumenten, Stads- en Dorpsgezichten adviseert op 14 september 2012 gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de eerste tussenkomende partij adviseert op 20 december 2012 voorwaardelijk gunstig.

De verwerende partij verleent op 1 februari 2013 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden.

3.

De eerste en tweede verzoekende partij stellen, met aangetekende brieven van 29 maart 2013, tegen deze beslissing elk een vernietigingsberoep in bij de Raad.

De Raad verklaart met de arresten van 26 augustus 2014 met nummers A/2014/0596 en A/2014/0595, respectievelijk, het beroep van de eerste dan wel tweede verzoekende partij onontvankelijk.

De eerste en tweede verzoekende partij tekenen hiertegen op 2 oktober 2014 een cassatieberoep aan bij de Raad van State. De Raad van State vernietigt met de arresten van 15 juli 2015 met nummers 231.957 en 231.956 de vermelde arresten van de Raad en verwijst de zaken naar een anders samengestelde kamer van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

De Raad verklaart met het arrest van 23 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0686 het beroep van de eerste verzoekende partij ontvankelijk en gegrond, vernietigt de bestreden beslissing en beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen. Met het arrest van 23 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0687 verklaart de Raad het beroep van de tweede verzoekende partij zonder voorwerp.

De eerste en tweede tussenkomende partij hebben tegen dit arrest op 1 april 2016 een cassatieberoep ingesteld bij de Raad van State.

Volgend op het arrest van de Raad van 23 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0686 herneemt de verwerende partij de administratieve procedure en verleent op 29 juni 2016 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De eerste en tweede verzoekende partij vorderen vervolgens met een aangetekende brief van 19 augustus 2016 de vernietiging van deze vergunningsbeslissing.

De Raad van State vernietigt met een arrest van 26 januari 2017 met nummer 237.176 het vermelde arrest van de Raad, waarop de vergunningsbeslissing van 29 juni 2016 volgt, en verwijst de zaak naar een anders samengestelde kamer van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Met het arrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0682 stelt de Raad, gelet op het tussengekomen arrest van de Raad van State als cassatierechter, vast dat de juridische grondslag voor de vergunningsbeslissing van 29 juni 2016 is weggefallen. De Raad vernietigt deze beslissing zonder verder wettigheidsonderzoek.

4.

Bij arrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0680 vernietigt de Raad, oordelend in navolging van het verbrekinsarrest van de Raad van State van 26 januari 2017 met nummer 237.176, de vergunningsbeslissing van de verwerende partij van 1 februari 2013, op verzoek van de eerste verzoekende partij. De Raad oordeelt onder meer als volgt:

“ ...

Met de verzoekende partij moet worden vastgesteld dat in de bestreden beslissing niet overwogen wordt waarom de aanvraag niet als een “stadsontwikkelingsproject” te beschouwen is, minstens op basis van welke informatie de verwerende partij tot de vaststelling komt dat de aanvraag geen project omvat dat vermeld is op bijlage I of II van de Richtlijn. De verwerende partij motiveert hierover verder niets. De verwerende partij onderzoekt niets over de kwalificatie als “stadsontwikkelingsproject”.

In de gegeven omstandigheid is de vaststelling dat de aanvraag geen project omvat dat is opgenomen in de lijsten van bijlage I en II van de Europese richtlijn 85/337/EEG of van bijlage I, II van het MER-besluit van 10 december 2004, kennelijk niet te beschouwen als een afdoende motivering.

De beoordeling in de bestreden beslissing omtrent de inpasbaarheid, mobiliteit/parkeren, schaal, bouwdichtheid, cultuurhistorische aspecten, gezondheid, erfgoed, enz. waarnaar de verwerende en tussenkomende partijen verwijzen, slaan op aspecten van goede ruimtelijke ordening en kunnen niet dienen als afdoende beoordeling van de aanzienlijke milieueffecten. De verzoekende partij dient ook niet aan te tonen dat de vergunde werken per definitie aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu zouden kunnen meebrengen, om de gegrondheid van het middel aan te tonen, in tegenstelling tot wat de verwerende partij en de tussenkomende partijen beweren.

Uit al het voorgaande volgt dat de bestreden beslissing geen afdoende motieven bevat waaruit blijkt dat het aangevraagde geen aanzienlijke milieueffecten tot gevolg heeft.

Het gegeven dat de bestreden beslissing een loutere tenuitvoerlegging inhoudt van de verleende verkavelingsvergunning, zoals de verwerende partij en de tussenkomende partijen stellen, belet niet dat de verzoekende partij het niet voldoen aan de MER-

reglementering rechtsgeldig kan aanvoeren in het kader van de procedure ingesteld tegen de stedenbouwkundige vergunning. Ook kan een mogelijke afweging in de verkavelingsvergunning over woondichtheid, mobiliteit en watertoets niet leiden tot een afdoende onderzoek van de verenigbaarheid van de aanvraag met de MER-reglementering in de stedenbouwkundige vergunning.

...

Bij arrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0681 verwerpt de Raad het verzoek tot vernietiging van de tweede verzoekende partij, gelet op het wegvallen van het voorwerp.

Tegen het vernietigingsarrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0680 tekent de tweede tussenkomende partij cassatieberoep aan bij de Raad van State, deze zaak is gekend onder rolnummer G/A 225.096 / VII-40259. Met zijn arrest van 28 februari 2019 met nummer 243.830 verwerpt de Raad van State het eerste middel gericht tegen het vermelde vernietigingsarrest de Raad, heropent hij de debatten en gelast het door de auditeur-generaal aan te stellen lid van het auditoraat met een aanvullend onderzoek van de zaak.

5.

De verwerende partij neemt op 28 juli 2018, gelet op de vernietiging van haar eerdere beslissing bij arrest van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0680, een nieuwe beslissing over de aanvraag van de tweede tussenkomende partij. De verwerende partij verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“ ...

Ingevolge het arrest nr 73/2017 van het Grondwettelijk Hof van 15/06/2017, meer bepaald waar het herstelbeslissingen na een vernietigingsarrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, werd de raadsman van de verzoekende partijen op 05/07/2018 verzocht om binnen een termijn van 15 dagen een standpunt over de gevolgen van voormeld arrest mee te delen

Op dezelfde datum werd ook het standpunt van de aanvrager gevraagd

Op 23/07/2018 werd een schriftelijke reactie van de raadsman van de verzoekende partijen ontvangen; in de brief wordt gesteld

"Met dit schrijven wensen wij het standpunt van de verzoekende partijen (bvba De Nieuwe Voorhaven en vzw De Voorhaven) mee te delen inzake de gevolgen van het arrest van 20 maart 2018 van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb/A/1778/0680),

De verzoekende partijen merken het volgende op

1 *Op 30 april 2018 heeft de stad Gent cassatieberoep ingesteld tegen het arrest van 20 maart 2018 Met andere woorden luidt de vraag of het nuttig is dat er reeds een herstelbeslissing wordt genomen vooraleer de Raad van State uitspraak heeft gedaan De kans is bestaande dat het arrest wordt vernietigd en dat de rechtsgrondslag om een herstelbeslissing te nemen vervalt*

2. *Indien toch een herstelbeslissing wordt genomen, dient rekening gehouden te worden met het standpunt van de Raad in die zin dat - indien u van oordeel zou zijn dat het aangevraagde project geen stadsontwikkelingsproject zou uitmaken (quod non) - één en ander uitvoerig moet worden gemotiveerd Gelet op de aard (woningen), de omvang' (72 woonentiteiten) en het stedelijk karakter van de aanvraag lijkt een pertinente motivatie die aangeeft dat het project geen stadsontwikkelingsproject uitmaakt, onmogelijk*

De verzoekende partij is van oordeel dat het project - zijnde de bouw van 3 appartementsblokken met in totaal 72 woonentiteiten - gelet op de omvang en het stedelijk karakter onbetwistbaar een 'stadsontwikkelingsproject' uitmaakt zodat een met-screening vereist is

Met andere woorden is de verzoekende partij van oordeel dat enkel een wettige herstelbeslissing kan worden genomen nadat een met-screening is opgesteld. Voor wat betreft deze met-screening vestigen de verzoekende partij de aandacht op het feit dat ingevolge het project een deel van de beschermde sporen moet verdwijnen. Meer bepaald impliceert de oprichting van het aangevraagde gebouw dat op de treinsporen die doorheen de ganse beschermde site rechtlijnig doorlopen, een gebouw wordt, neergepoot waardoor de rechtlijnige zichtas ter hoogte van de sporen wordt doorbroken. Tevens wordt in dat geval afbreuk gedaan aan de 'specifieke functionele-ruimtelijke organisatie' zoals expliciet vermeld in het beschermingsbesluit. Dit is een aspect dat in de met-screening moet worden onderzocht meer bepaald onder het aspect 'erfgoed'.

Gelet op deze vaststelling is de verzoekende partij van oordeel dat moet worden besloten dat er op het vlak van 'erfgoed' aanzienlijke negatieve effecten te verwachten zijn zodat de aanvraag moet worden geweigerd.

Daarnaast moet in de niet screening evenzeer grote aandacht worden besteed aan de parkeerproblematiek binnen de beschermde site. Het is zo dat uit de mobiliteitsstudie van VECTRIS uitgevoerd in opdracht van de stad Gent dd 2012 blijkt dat er een hoge parkeerdruk in de Muide bestaat en dat ingevolge verschillende nieuwe ontwikkelingen binnen de Voorhaven (o.a. kaai 24, loods 20 en loods 23) deze parkeerdruk nog zal toenemen. Er moet worden gezocht naar plaatsen waarop deze parkeerdruk kan worden afgewenteld. Indien er nog bijkomende ontwikkelingen bijkomen zoals het aangevraagde project van kaai 24 zal de parkeerdruk en ook de mobiliteitsimpact binnen de omgeving nog toenemen. Vooraleer dit project wordt vergund moet dus een nieuwe, actuele mobiliteitsstudie worden opgemaakt. In de laatste studie van 2012 werd bv nog geen rekening gehouden met de parkeerplaatsen die ondergronds worden voorzien ter hoogte van loods 23 en met het feit dat de stad Gent geen parkeerplaatsen wenst ter hoogte van loods 21.

- 3 Tenslotte zijn de verzoekende partijen van oordeel dat in geval een met-screening / nieuwe mobiliteitsstudie wordt voorgelegd dat dit een nieuw stuk uitmaakt die van belang is voor belanghebbende derden zoals de verzoekende partijen. Er dient dan ook inspraak van derden te worden toegelaten.

Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar

De termijn om een nieuwe beslissing te nemen (binnen een termijn van 4 maanden na de betekening van het arrest) is een vervaltermijn, die niet geschorst wordt door het cassatieberoep bij de RvS. Bijgevolg dient wel degelijk een nieuwe beslissing genomen te worden.

In de voorliggende beslissing zal de beoordeling van de aanvraag gebeuren op basis van een gewijzigde motivering, rekening houdend met de overwegingen van de RvVb.

Gelet op de datum waarop de aanvraag werd ingediend, moest het dossier geen project-m. e. r. – screeningsnota bevatten. Dit betekent niet dat de vergunningverlenende overheid om die reden geen m. e. r.-screening, gebaseerd op de in het dossier aanwezige elementen, zou kunnen integreren in de voorliggende beslissing.

Indien geen nieuwe stukken aan het dossier toegevoegd worden, dient geen nieuw openbaar onderzoek georganiseerd te worden.

De aanvrager heeft op 13/07/2018 zijn standpunt betreffende het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen meegedeeld:

"In verband met de gevolgen van het arrest 73/2077 van het Grondwettelijk Hof van 15/06/2017 wenst mijn cliënt het volgende te laten gelden:

1/ Sogent heeft er geen bezwaar tegen dat, met het oog op het nemen van een nieuwe vergunningsbeslissing, door de GSA alle betrokken partijen worden gehoord;

2/ Wat betreft de vraag of het project al dan niet een 'stadsontwikkelingsproject' is, laat Sogent gelden van oordeel te zijn dat dit niet het geval is, om de redenen die reeds werden vermeld in de vergunningsbeslissing van de GSA dd. 29/6/16, maar dat het wenselijk is dat de GSA, zoals ook reeds gebeurd is in voormelde gunningsbeslissing; in ondergeschikte orde een project-MEP-screening toevoegt aan zijn beslissing;

3/ In verband met de beschermde sporen wenst Sogent nog het volgende op te merken. In het arrest van de RVVB dd 20/3/18 heeft de RVVB een vijfde middel van verzoekers, inzake het feit dat in de vergunning van 2013 geen rekening was gehouden met de verborgen sporen, afgewezen. De RVVB merkte daarbij in haar arrest uitdrukkelijk op:

- dat in redelijkheid dient te worden aangenomen dat de GSA ten tijde van de bestreden beslissing geen enkele kennis had van de rails die bij de aanvang van de werken werden aangetroffen, zodat hem op dat punt geen onzorgvuldige beoordeling kan worden verweten;
- dat aan de GSA geen schending van het monumentendecreet kan worden verweten, nu de GSA op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing niet op de hoogte was van de later ontdekte sporen.

De situatie is nu echter anders, aangezien de GSA bij zijn te nemen nieuwe beslissing onmiskenbaar wel kennis heeft van de rails die werden aangetroffen.

Er lukt cliënte dan ook enig risico te bestaan dat indien de GSA in zijn nieuwe beslissing nergens de link legt met de ontdekte sporen, de RVVB bij de betwisting van de nieuwe vergunningsbeslissing tot de conclusie zou kunnen komen dat er sprake is van een formeel onvolledige MER -screening.

Het lijkt dan ook wenselijk dat de- GSA hierop formeel in zijn beslissing zou ingaan door in zijn MER-screening bij het onderdeel erfgoed toe te lichten dat (1) de verwijdering en verplaatsing van sporen weliswaar geen deel uitmaakt van het voorwerp van de vergunningsaanvraag in kwestie en reeds het voorwerp heeft uitgemaakt van een afzonderlijke vergunningsbeslissing, maar dat (2) in ondergeschikte orde en voor zoveel als nodig toch op te merken valt dat van de verwijdering en gedeeltelijke terugplaatsing van de sporen hoe dan ook geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn op het vlak van erfgoed, waarbij dan voor de motivering hiervan kan verwezen worden naar de beslissing van de GSA dd. 22 januari 2014 waarbij de vergunning ivm de sporen werd verleend. Sogent vraagt eerbiedig dat u met bovenstaande elementen rekening zou willen houden bij de verdere behandeling van het dossier"

Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar

De vernietigingsgrond die door de RvVb wordt ingeroepen, is dezelfde als bij het arrest van 23/02/2016; het is dan ook logisch dat eenzelfde motivering ontwikkeld wordt als bij de beslissing van 29/06/2016. Het is aangewezen om de aanwezigheid van treinrails op het bouwterrein te vermelden bij de beoordeling van de aanvraag.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar motiveert zijn standpunt als volgt:

...

HET OPENBAAR ONDERZOEK

In toepassing van de Vlaamse codex Ruimtelijke Ordening en het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000, en latere wijzigingen, betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de stad GENT voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 3/09/2012 tot 3/10/2012. Er werden 3 schriftelijke bezwaren en 1 petitie ingediend.

De bezwaren handelen over:

1. Functionele inpasbaarheid

Er is in deze buurt geen nood aan extra woningen. Het is meer aangewezen om te voorzien in gemeenschapsvoorzieningen zoals parken, scholen en eventueel volkstuintjes.

2. Industrie

...

3. Mobiliteit

Dit project heeft, samen met nog een aantal andere op stapel staande woningbouwprojecten, een immense impact op de al bestaande mobiliteitsproblematiek. Nu reeds staat er dagelijks een file van aan de Meulestedebrug tot aan de Muidebrug. In totaal zijn er in de nabije toekomst meer dan 300 extra woningen gepland in deze buurt, een buurt die nu al verzadigd is van verkeer. Een oplossing voor de doorstroming (openbaar vervoer, vrachtverkeer en bewonersverkeer) is op korte termijn niet realistisch.

Er werd op het wijkdebat een mobiliteitseffectenrapport beloofd waarin zou worden bekeken wat de impact van de gezamenlijke projecten is op het al bestaande probleem. Het is dan ook met wenselijk om nu reeds projecten te vergunnen die de buurt extra belasten.

Het dossier Handelsdokbrug zit er nu eindelijk wel aan te komen maar dit zal de problemen in de wijk zeker niet oplossen. De Meulestedebrug zal op zeer korte termijn eindelijk eens moeten vervangen worden, terwijl het verkeer van de R4 Zeehaven richting de stad nu reeds elke dag muurvast zit.

Het moet dan ook duidelijk zijn dat de stad Gent eerst oplossingen moet hebben voor de mobiliteitsproblematiek alvorens extra verkeer te genereren.

...

6. Cultuurhistorische aspecten

De volledige omgeving van het gecontesteerde project is beschermd stadsgezicht.

Er werd in bouwvergunningsdossier zelfs geen advies gevraagd aan de dienst Monumentenzorg. In vele steden is er een sterke tendens naar opwaardering van oude havenstructuren (Antwerpen, Stockholm, Kopenhagen, ...). In Gent wil het AG SOB liever de hele site van Emile Braun voorgoed verminken. Dit is een enorme gemiste kans om ook iets prachtig te doen met dit pareltje Industrieel erfgoed.

...

9. Parkeren en parkeerdruk

Het project belet dat de overheid in het kader van het algemeen belang een oplossing aandient voor de onbetwiste parkeer- en mobiliteitsproblematiek binnen de buurt.

De bijkomende parkeerdruk van een gemiddeld autobezit van 2 wagens per gezin # bezoek zal ondanks de ondergrondse parking, het nog lastiger maken om nog te kunnen parkeren.

...

12. Erfgoed

Het project betekent voor de op erfgoedvlak beschermde buurt, die daarenboven de laatste jaren aan een opvallende opmars bezig is, een onaanvaardbare degradatie. Onder meer bezwaarschrijver heeft deze waardevolle en coherente buurt in grote mate opgewaardeerd door verschillende hoogstaande en perfect bij elkaar aansluitende vastgoedprojecten te realiseren.

Ook de stad Gent heeft enkele inspanningen geleverd door te voorzien in de heraanleg van de New-Yorkstraat en de Londenstraat met kasseien en de heraanleg van het park.

Echter stelt de bezwaarschrijver vast dat de stad onvoldoende rekening houdt met de coherentie van de buurt verschillende delen van de wegen worden apart aangevraagd, voor bepaalde delen wordt een RUP opgemaakt (nr 143) Ook voor de zone van loods 24 werd een op zich staande verkaveling ingediend zonder rekening te houden met het beschermde karakter van de buurt. Dergelijke op zich staande projecten doen de buurt verglijden in een 'patchwork van onsamenvangende initiatieven' waardoor het waardevolle, samenhangend, uniek industrieel karakter van de buurt wordt vernietigd.

13. Erfgoed impact gebouw

Het gebouw houdt geen rekening met het coherente, industrieel archeologisch karakter van de buurt. De nieuwbouw is een massieve rechthoekige mastodont zonder insprongen, afbouwen...

Ook wordt er gebruik gemaakt van goedkope materialen (voornamelijk beton) tegenover hoogwaardige materialen van de loodsen (staal, glas, aluminium). De ontworpen dakkamer heeft geen link met de omliggende loodsen. Integendeel, de dakkamer verhindert het zicht op de loodsen 23 en 22 vanuit de Voorhaven. De afstand tussen het gebouw 'Kaal 24' en loods 23 bedraagt slechts 23,50m.

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden ter zake volgende standpunten, in ruime mate aansluitend bij het standpunt in het advies van de stad, ingenomen

1. Functionele inpasbaarheid

Het voorzien in een woonbestemming is in overeenstemming met het bijzonder plan 'van aanleg en de verkavelingsvergunning. Het voorzien in een woonbestemming komt tegemoet aan de vraag naar bijkomende woongelegenheden als gevolg van een stijgend aantal inwoners.

Met betrekking tot de opmerking dat het meer aangewezen is om te voorzien in een park, wordt opgemerkt dat er ter hoogte van de Londenstraat recent werd voorzien in de aanleg van een park met een oppervlakte van ongeveer 1 ha. De stad Gent streeft een gebiedsdekkende actieradius van 400m na voor de installatie van wijkparken. Onderzoek toont aan dat nagenoeg de volledige Meulestedewijk voldoet aan deze norm. Er is enkel een 'missing link' ter hoogte van de Leithstraat en Glasgowstraat. Het thans onderontwikkeld en weinig toegankelijk binnengebied tussen beide straten heeft potentie als wijkpark en kan op termijn dan ook een oplossing bieden in de gebiedsdekking op wijkniveau. Hierbij wordt ook nog opgemerkt dat het bijzonder plan van aanleg dit binnengebied grotendeels inkleurt als 'zone voor openbaar groen'.

De vraag naar gemeenschapsvoorzieningen, zoals een school, is dan weer opmerkelijk in relatie tot de bezwaarschriften met betrekking tot mobiliteit, parkeren en verkeersdruk. Dergelijke gemeenschapsvoorzieningen hebben doorgaans een grotere impact op de mobiliteit dan een woningbouwproject.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

3. Mobiliteit

Het project Kaai 24 omvat de bouw van 72 appartementen. Extra bewoners betekenen onvermijdelijk dat er autoverplaatsingen bijkomen. Er zijn 79 parkeerplaatsen voorzien op het project, wat voldoende is om de parkeerdruk binnen het eigen project op te vangen. Specifiek voor dit project worden in de spitsuren ongeveer 21 extra verplaatsingen (per uur) verwacht. De extra aantallen zijn niet van die aard dat dit een grote extra impact zal hebben op de bestaande verkeersstromen.

Meulestedebrug wordt inderdaad op relatief korte termijn vervangen; de precieze timing is echter nog niet bekend (bevoegdheid van het Vlaams Gewest – de Vlaamse Waterweg). Tijdens de werken komt er in principe een noodbrug, zodat de aansluiting richting Wiedauwkaai/Wondelgem/Evergem gevrijwaard blijft. Dit zal geen fundamentele gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling

De oplossing op langere termijn, zijnde de Verapazbrug over het Handelsdok zal wel degelijk een groot matigend effect hebben op de verkeersdruk op de Muide.

De meeste recente verkeerssimulaties laten zien dat – zelfs rekening houdend met de geplande ontwikkelingen in de omgeving van deze brug en van de Muide – het Verkeer via de Muide zal afnemen met ongeveer 55 tot 68%. De brug zal in de komende jaren gerealiseerd worden.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

...

6 Cultuurhistorische aspecten

De volledige omgeving is inderdaad gelegen in een beschermd stadsgezicht In die zin werd er effectief advies gevraagd aan de dienst Monumentenzorg van de stad Gent en het agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse Overheid.

Het project kadert binnen de reconversie van deze voormalige industriële site. Het project is te verantwoorden binnen zijn cultuurhistorische en post-industriële context. Hiervoor wordt verder verwezen naar de weerlegging bij '4 Schaal'.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

...

9 Parkeren en de parkeerdruk.

De wijk is in volle ontwikkeling door o a. de renovatie van de loodsen en de nieuwbouwprojecten. Daarbij worden verschillende woningen, kantoor- en handelsruimten gecreëerd. Deze projecten beantwoorden aan de in het BPA en RUP vooropgestelde bestemmingen. Het ruimtelijk structuurplan Gent toont de ambitie om dit schiereiland verder te ontwikkelen als een stedelijke woonomgeving, een gebied met een verscheiden woon- en werkgelegenheid.

Dergelijke nieuwe invullingen genereren inderdaad een parkeer- en mobiliteitseffect op de omgeving.

Het algemeen principe bestaat er in dat bij een project wordt voorzien in de opvang van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Het project Kaai 24 voorziet hierin door 79 parkeerplaatsen ondergronds en sen-ondergronds te voorzien.

Het gemiddeld autobezit van 2 wagens per gezin is ruim overdreven. Voor de marktconforme en bescheiden entiteiten (52) is een realistisch gemiddeld autobezit van 1,20 wagens per gezin een correctere inschatting Voor de sociale wooneenheden (20) is een gemiddeld autobezit van 0,80 een meer realistisch cijfer. Dit maakt dat er voor 72 entiteiten moet voorzien worden in 79 parkeerplaatsen. De parkeerdruk van de bewoners wordt dan ook perfect opgevangen binnen het eigen project. Eventueel bezoek zal inderdaad parkeren in de omliggende straten wanneer dit bezoek gebruikt maak van de auto. De impact hiervan is echter te nuanceren.

De stad Gent bekijkt wel verschillende opties om het parkeren, In het bijzonder voor bezoekers, op te vangen. Dit sluit niet uit dat projectontwikkelaars de parkeerbehoefte van de gebruikers/bewoners van private projecten niet dienen op te vangen op eigen terrein.

Het stellen dat de projectontwikkelaar van Kaai 24 de parkeerdruk voor de loodsen 22 en 23 moet opvangen is niet correct. Evenmin door te eisen dat de stad Gent in zone 5 een initiatief moet ondernemen om het parkeren voor de loodsen op te lossen, o a omdat de stad Gent geen eigenaar is.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

...

12. Erfgoed

Er werden Inderdaad door verschillende actoren. waaronder bezwaarschrijver, en ook de stad Gent werken uitgevoerd die de buurt een meerwaarde geven, aantrekkelijk en leefbaar maken.

Er is evenwel geen sprake van incoherente houding van de stad inzake de werken of plannen voor de buurt. De aanleg van de Voorhavenlaan en de Londenstraat was gepland en vergund om in aansluitende uitvoeringstermijnen te realiseren. De discussies en gerechtelijke procedures door derden hebben de werken gedeeltelijk doen stilleggen en tot nieuwe aanvragen geleid.

Het opmaken van een RUP (nr. 143) was nodig omwille van enerzijds een de door de Raad van State vernietigd deel van BPA Meulestede met de bestemming 'Outletcenter' en anderzijds de bestemming 'stedelijk ontwikkelingsgebied' in het gewestplan. In een stedelijk ontwikkelingsgebied kunnen projecten maar gerealiseerd worden nadat een RUP is opgemaakt waarin gedetailleerd functies en bouwvoorschriften zijn vastgelegd.

De aan de bouwaanvraag voorafgaande verkaveling is een wettelijke verplichting omwille van het opdelen in 2 loten (een privaat en een sociaal deel). Het is bovendien de bezwaarschrijver die de stad hierop attent maakte.

De verkaveling, die zich richt naar de bestemming en bouwvoorschriften van het BPA, doet bovendien geen afbreuk aan een verdere opwaardering van het industrieel erfgoedkarakter van de buurt en de verdere ontwikkeling van de omgeving.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

13 Erfgoed impact gebouw

Er is in eerste instantie gekozen voor een visuele eenheid naar volume met de loodsen (gelijkaardige breedte voor de watergevel als de loodsen). Ten tweede is er geopteerd voor een hedendaags strak driedelig gebouwconcept met doorgangen naar het centraal binnengebied via de drie andere gevels. Ten derde wordt gekozen voor een frequent, gebruikt hedendaags materiaal. Dat de loodsen opgetrokken zijn uit staal, glas en aluminium vloeit voort uit de toenmalige tijdsgeest. Rekening houdend met het beschermd karakter van de loodsen is het logisch dat renovatie/restauratie van de loodsen gebeurt met respect voor de oorspronkelijke materialisatie. De nieuwbouw dient zich in te schalen, maar kan zich profileren met een hedendaagse architectuurtaal.

In het ontwerp is het nooit de bedoeling geweest om de dakkamer als een link te zien met de omliggende loodsen. Het maakt deel uit van de ontwerpfilosofie en vormt een meerwaarde voor de toekomstige bewoners.

De afstand van 23,5m tussen het project en loods 23 is een uitgangspunt dat vastligt in het BPA door de zonering. Het project schendt helemaal niet de goede ruimtelijke ordening, noch het beschermingsbesluit of het monumentendecreet omwille van de keuze van architectuur of materialen. Integendeel, het brengt op een hedendaagse wijze een meerwaarde binnen de mogelijkheden van het BPA, zonder in concurrentie te gaan met de beschermde loodsen.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden

Conclusie

Uit deze beoordeling van de ingediende bezwaren blijkt dat de bezwaren ontvankelijk, doch ongegrond zijn

...

MER-PARAGRAAF

Omwille van de motieven vermeld in het arrest van de RvVb van 20 03 2018, die aan de basis liggen van de nietigverklaring van de vergunning van 01/02/2013, wordt aan de voorliggende beslissing een MER-paragraaf toegevoegd.

De RvVb overweegt. "Uit al het voorgaande volgt dat de bestreden beslissing geen afdoende motieven bevat waaruit blijkt dat het aangevraagde geen aanzienlijke milieueffecten tot gevolg heeft.

Het gegeven dat de bestreden beslissing een loutere tenuitvoerlegging inhoudt van de verleende verkavelingsvergunning, zoals de verwerende partij en de tussenkomende partijen stellen, belet niet dat de verzoekende partij het niet voldoen aan de MER-reglementering rechtsgeldig kan aanvoeren in het kader van de procedure ingesteld tegen de stedenbouwkundige vergunning. Ook kan een mogelijke afweging in de verkavelingsvergunning over woondichtheid, mobiliteit en watertoets niet leiden tot een afdoende onderzoek van de verenigbaarheid van de aanvraag met de MER-reglementering in de stedenbouwkundige vergunning."

Het voorwerp van de aanvraag is evenwel geen stadsontwikkelingsproject: S0 Gent heeft een vergunning aangevraagd voor de bouw van een meergezinswoning, bestaande uit 72 appartementen in een rechthoekig gebouw dat bestaat uit drie delen rondom een binnentuin.

Het voorwerp van de aanvraag, met name een meergezinswoning of appartementsgebouw, valt niet onder het begrip 'stadsontwikkelingsproject' zoals vermeld in rubriek 10. b) van bijlage II bij de Europese Richtlijn 85/337/EEG. Het begrip 'stadsontwikkelingsproject' zoals vermeld in bijlage II bij de Richtlijn, is niet nader omschreven, noch in de Richtlijn, noch in het DABM en bijhorende uitvoeringsbesluiten.

Taalkundig is het begrip 'stadsontwikkelingsproject' niet gelijk te stellen met een 'woningbouwproject', zodat – puur op taalkundige basis – een enkelvoudig woningbouwproject zonder meer, dus een woningproject dat op geen enkele wijze uitgebreid wordt, noch met andere private functies (winkels, kantoren,) noch met publieke functies (gemeenschapsvoorzieningen, wegen ed), niet gelijk te stellen is met het begrip 'stadsontwikkelingsproject'.

Indien de Europese wetgever 'enkelvoudige woningbouwprojecten' had willen vatten onder het toepassingsgebied van de Richtlijn, volstond het om het begrip woningbouwproject op te nemen in de opsomming van MER-plichtige projecten naast of i p v. het veel ruimere begrip 'stadsontwikkelingsproject'. of minstens 'woningbouwprojecten' mee als voorbeeld op te sommen naast winkelcentra en parkeerterreinen. Trouwens, ook uit de toevoeging in bijlage II van de woorden "m i v, de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen", kan – a contrario – ook afgeleid worden dat enkelvoudige woningbouwprojecten niet vallen onder het begrip stadsontwikkelingsproject. Als zelfs dergelijke grootschalige projecten als winkelcentra en parkeerterreinen een afzonderlijke vermelding behoeven – omdat zij anders dreigden te ontsnappen aan de MER(screenings)-plicht – kan aangenomen worden dat 'enkelvoudige woningbouwprojecten (of het nu om eengezins- dan wel meergezinswoningen gaat) niet als stedelijke ontwikkelingsprojecten werden aanzien.

Om die reden is in de vernietigde beslissing van 01/02/2013 geoordeeld dat het ontwerp niet voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage 1 en 2 van de Europese Richtlijn 85/337/EEG. zodat geoordeeld is dat geen milieueffectrapport diende opgesteld te worden. Hoewel niet expliciet vermeld in de vernietigde beslissing. diende uiteraard om diezelfde reden evenmin een project-mer-screening uitgevoerd te worden.

Omwille van de motieven, opgenomen in het voormelde arrest, wordt in ondergeschikte orde (los van de discussie of de aanvraag een 'stadsontwikkelingsproject' is) hierna een project-mer-screening toegevoegd als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag.

Deze project-mer-screening is uitgewerkt met inachtneming van de omzendbrief LNE 2011/1. aangezien deze beslissing een herstelbeslissing betreft na vernietiging door de RvVb, waarbij de oorspronkelijke vergunningsaanvraag ingediend is op 7/8/2012, zodat deze aanvraag niet onder het toepassingsgebied valt van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1/3/2013.

Een screening houdt in dat de vergunningverlenende overheid nagaat of het aangevraagde project in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. In bevestigend geval zal de vergunningverlenende overheid oordelen dat een MER moet opgesteld worden, in het andere geval niet.

Het voorwerp van de aanvraag betreft de bouw van een meergezinswoning bestaande uit 72 appartementen in drie aaneensluitende volumes rond een gemeenschappelijke binnentuin. Voor een omstandige omschrijving wordt verwezen naar de toelichting van het project in de rubriek "Beschrijving van de omgeving en de aanvraag".

Wat betreft de omvang, kan aangegeven worden dat voorliggend project centraal gelegen is binnen de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent. De te verwachten effecten van dit project met 72 woonentiteiten in verhouding tot deze grootstedelijke context is minimaal. Wat de bezettingsgraad van de appartementen betreft, kan in redelijkheid worden uitgegaan van 200 tot 250 nieuwe bewoners, gelet op het aantal (72) appartementen en de verdeling in '1 slaapkamer-, 2 slaapkamer-, en 3 slaapkamerappartementen. Hiertegenover staat een stadsbevolking van ongeveer 256 000 inwoners. Op basis van het criterium omvang zijn geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten.

Wat betreft de cumulatie met andere projecten: in de onmiddellijke omgeving van het aangevraagde project zijn twee projecten aanwezig, loods 22 en 23, die elk een ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvigheden (handel, diensten, kantoren) voorzien binnen de bestaande volumes van de loodsen. Het aantal woongelegenheden in beide loodsen bedraagt ongeveer 45, waardoor het (cumulatieve) aantal woongelegenheden van de drie projecten nog steeds ver onder de minimumdrempel (van voormelde rubriek 10, b) van bijlage II) van 1000 woningen ligt. Binnen de grootstedelijke context van Gent blijft de te verwachten impact minimaal.

Wat betreft productie van afvalstoffen aangezien het hier slechts gaat om beperkte fracties van huishoudelijk afval van een aantal gezinnen. kan aangenomen worden dat het project op dit vlak geen aanzienlijke milieueffecten zal hebben.

Wat betreft verontreiniging, hinder, risico op ongevallen' Nieuwe woongelegenheden zijn vanuit hun aard slechts beperkt hinderlijk voor het milieu, en veroorzaken, gelet op de gestelde kwaliteitseisen, weinig – en in principe geen aanzienlijke – hinderlijke emissies of verontreiniging.

Op het vlak van mobiliteit genereert het project In beperkte mate bijkomend autoverkeer (21 extra verplaatsingen per uur in de spits – zie bovenvermelde behandeling van de bezwaarschriften). Deze extra verkeersbewegingen zijn niet van aard om de mobiliteit in de aanpalende straten aanzienlijk negatief te beïnvloeden. Daarnaast wordt fietsverkeer aangemoedigd door het voorzien van fietsbergingen voor in totaal 147 fietsen. Hoewel de luchtkwaliteit (NO²-concentratie tussen 31 en 35 µg/m²) ter plaatse relatief slecht is volgens het geoloket van de VMM, zal de toename van verkeer – vnl bestemmingsverkeer – relatief weinig bijkomende uitstoot veroorzaken. Aanzienlijke milieueffecten zijn dan ook niet te verwachten.

Op het vlak van gebouwenverwarming kan aangenomen worden dat in het huidige project de energieprestatieregelgeving nauwgezet wordt nageleefd. Uit de aanvraag blijkt dat een systeem van warmtepomp wordt voorzien, zodat geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn t g v de verwarming van het gebouw.

Andere emissies (geluid, licht, trillingen, stof, geur, ...) zijn vanuit een woongebouw (exploitatiefase) niet of zeer beperkt te verwachten.

Afvalwater de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel wordt voorzien. Regenwater een systeem voor regenwaterrecuperatie en infiltratie van (zuiver regenwater) wordt voorzien conform de gewestelijke hemelwaterverordening.

Vanuit zijn aard vormt het project geen verhoogd risico op ongevallen. Wat betreft al deze kenmerken kan, bijgevolg aangenomen worden dat het project geen aanzienlijke milieueffecten met zich meebrengt.

In de aanlegfase kan beperkte milieuhinder ontstaan op het vlak van stof-, lawaai-, lucht- en trillingshinder door inzet van bepaalde bouwtechnieken (o.m. uitgraven bouwput met damwand ter hoogte van de Fluxysleiding), werfverkeer en machines. Deze effecten zijn echter beperkt en van tijdelijke aard, zodat aanzienlijke milieueffecten niet verwacht worden.

Met betrekking tot de plaatselijke omgevingscontext, binnen de grootstedelijke context, kan nog aangegeven worden dat het bouwperceel gelegen is binnen de voormalige kadevlakte langsheen de Voorhavenlaan op het schiereiland Meulestede, tussen het kanaal Gent-Terneuzen ten westen en een woonwijk ten oosten. Het centrale deel van de wijk ten oosten van het bouwperceel wordt gekenmerkt door een dense bebouwing met hoofdzakelijk gesloten rijwoningen in beperkte verwevenheid met kleinschalige detailhandel en horeca. De oostelijke zijde van de wijk heeft een actief industrieel maritiem karakter met hoofdzakelijk grootschalige loodsen van stukwerkers. De westelijke zijde, dit is de strook waar het bouwperceel zich bevindt, is een voormalige industrieel-maritiem gebied, waarvan de havenactiviteiten in de tweede helft van de vorige eeuw zijn uitgedoofd, en waar sedert eind vorige eeuw een reconversie is op gang gebracht met het oog op de realisatie van de gewestplanbestemming en met behoud van de nog aanwezige typische haveninfrastructuur (loodsen 20, 22 en 23). Het bouwterrein Kaai 24 bevindt zich ten noorden van Loods 23, tussen de Voorhavenkaai en het beschermde hekwerk dat de voormalige havensite afsluit aan de kant van de Voorhavenlaan.

Samen met een aantal andere monumenten (waaronder de loodsen) is de oude havensite bij ministerieel besluit van 20.11.1996 beschermd als dorpsgezicht: "de sites "Tolhuis" en "Voorhaven met: inbegrip van delen van de rails omwille van het algemeen belang gevormd door de industrieel-archeologische waarde als voorbeeld van havenaanleg uit de periode 1880-1890, inzonderheid omvattende waterwerken, gebouwen, kunstwerken, installaties, een specifieke straatverharding en specifieke functionele ruimtelijke organisatie uitgevoerd volgens de toen heersende opvattingen en noden " Het aangevraagde project heeft echter geen aanzienlijk negatieve effecten op het beschermde erfgoed. Dit blijkt o.m. uit het bovenvermeld advies van de Coördinator Erfgoedbeheer van 14/09/2012 en het arrest van de RvVb van 20.03.2018 m.b.t. de bouwvergunning voor kaai 24 verleend op 01/02/2013. In dit arrest wordt het middel m b t de schending van het beschermingsbesluit verworpen en het advies van het agentschap Onroerend Erfgoed bijgetreden.

Pas bij de start van de uitvoering van de vergunning van 01/02/2013 kwam aan het licht dat zich in de bouwstrook beschermde sporen en kasseien bevonden, de voormelde vergunning stelde ter zake dan ook geen voorwaarden. Na een bijkomende aanvraag verleende de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar op 22/01/2014 de vergunning voor de wijziging van de bouwvergunning van 1/02/2013, meer bepaald m b t, het verwijderen en gedeeltelijk herplaatsen van beschermde sporen en kasseien en het licht wijzigen van de helling naar de binnentuin en ondergrondse parkeerlaag (kenmerk GSA: 8.00/44021/9718.5).

De verwijdering en verplaatsing van sporen maakt geen deel uitmaakt van het voorwerp van de voorliggende vergunningsaanvraag. Voor zoveel als nodig, kan in het kader van deze project-m e r.-screening toch gesteld worden dat van de verwijdering en gedeeltelijke terugplaatsing van de sporen geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn op het vlak van erfgoed; ter zake wordt verwezen worden naar het advies van het agentschap Onroerend

Erfgoed en de verdere overwegingen in de beslissing van de GSA van 22/01/2014 waarbij de vergunning i v.m de sporen werd verleend.

M.b.t. deze aanvraag werd door het agentschap Onroerend Erfgoed op 04/12/2013 een gunstig advies uitgebracht, daarin werd o m gesteld

"AFWEGING

De aangevraagde werken hebben betrekking op een wijziging van de bestaande en vergunde bouwvergunning (dd 01/02/2013) omvattende een nieuwbouwproject, gelegen binnen het stadsgezicht sites Tolhuis en Voorhaven met inbegrip van delen van de rails. De vraag omvat:

- om het op 27 mei 2013 blootgelegd spoor en kasseien op de site van de vergunde nieuwbouw te verwijderen in*
- functie van de uitvoering van werken*
- het verwijderen van mogelijke restanten van de vml Loods 24*
- het veilig stockeren van sporen en kasseien gedurende de werken*
- het herplaatsen van gedeelte van sporen en kasseien binnen het project zelf en de hieraan gekoppelde wijzigingen*
- (hellingsvlakken wijzigen)*

De beschrijvende nota vermeldt ook dat het resterende gedeelte van overgebleven sporen en kasseien in een latere fase binnen de site Voorhaven herplaatst zal worden. Dit zal deel uitmaken van een aparte bouwvergunning.

Op 27 mei 2013 werd bij de start van de werken een bijkomend spoor en kasseien blootgelegd door de aannemer. Bewust spoor komt niet voor op het plan van de landmeter daterend van 2 april 2010, en dus heeft men hier te maken met een tot 27 mei 2013 onbekend spoor.

Het beschermingsbesluit spreekt trouwens over bescherming als stadsgezicht van de site Tolhuis en Voorhaven met inbegrip van delen van de rails.

Op het ogenblik van de bescherming werd dus vastgesteld dat het spoorarsenaal ten opzichte van de Engelstalige promotiefolder daterend van 1886 niet plan van de toenmalige haveninfrastructuur (document uit stadsarchief reeks F. deel uitmakend van de wetenschappelijke beschrijving van de Gentse haven en haar katoenloodsen door Guido Deseyn), onvolledig was.

Het ontdekte spoor werd door de landmeter op 30 mei 2013 opgemeten en aldus werd het oorspronkelijk plan aangevuld oorspronkelijk telde de Voorhavensite vijf loodsen daterend uit het einde van de 19^{de} eeuw. De loodsen 21 en 24 werden gesloopt.

Aangezien de oorspronkelijke eind 19^{de} eeuwse havenaanleg vijf loodsen omvatte heeft Onroerend Erfgoed ingestemd met de opwaardering van het stadsgezicht met een nieuwbouw en een hedendaagse functie op de plaats van deze verdwenen loods 24, met voorwaarde dat de nieuwbouw hetzelfde volume en contouren heeft als de verdwenen loods. De volledige opbouw van sporen loods, kranen met sporen en kaaimuur zijn hier in zijn oorspronkelijke context niet meer aanwezig Hierdoor werd er een andere afweging gemaakt.

Rekening houdend met het feit dat de contouren/volume van de nieuwbouw binnen het stadsgezicht primeren betekent dit ook dat het ontdekte spoor met de bijhorende kasseien in twee orde komen.

Voor realisatie van de nieuwbouw zal gebruik worden gemaakt van een open bouwput rondom de bouwlijn. De open bouwput werd eveneens vergund en de rails en kasseien op de plaats van de open bouwput worden genummerd, aangeduid op plan, uitgehaald, gestockeerd gedurende de bouwperiode, en tenslotte gedeeltelijk teruggeplaatst.

Sogent stelt voor om het ontdekte spoor en kasseien die zich bevinden binnen het bouwterrein van Kaal 24 maximaal terug te plaatsen op de site. Een deel van het spoor en kasseien kan over een lengte van ca 14 m in de hoofdingang van het complex worden teruggeplaatst op zijn oorspronkelijke plaats. De helling naar de binnentuin en ondergrondse parkeerplaatsen wordt hiervoor verschoven zodat het spoor in een vlakke zone kan liggen.

Hierdoor blijft de indirecte afleesbaarheid van dit lijnrelict deels bewaard en wordt dit volledig geïntegreerd binnen een nieuwe context.

Het gedeelte spoor van ca 81 m dat niet in de bouwzone kan herplaatst worden zal aangewend worden voor aanvulling van de ontbrekende sporen op de site Voorhaven. Er werd vastgesteld

dat vb delen spoor ontbreken tussen Loods 22 en Loods 20. Bij heraanleg van deze site wordt het resterende gedeelte van het spoor bij voorkeur tussen Loods 22 en 20 geplaatst. Onroerend Erfgoed gaat akkoord met de voorgestelde oplossing namelijk het tijdelijk verwijderen en terugplaatsen van de oorspronkelijke toestand van de delen sporen en kasseien die zich bevinden binnen de bouwzone van de vergunde nieuwbouw. Het gedeelte spoor en kasseien dat binnen het project niet kan herplaatst worden zal veilig worden gestockeerd en teruggeplaatst bij herstel van de site

ADVIES

*Gelet op de bovenstaande argumenten wordt over deze aanvraag **gunstig** advies uitgebracht. Overeenkomstig artikel 433 uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening is de voorliggende aanvraag **niet strijdig** met de hierboven aangehaalde direct werkende normen uit het beleidsveld Onroerend Erfgoed*

In art 114 4 van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten staat dat de aanvrager verplicht is om een machtiging te bekomen voor het uitvoeren van werken.

***Dit advies is tevens de machtiging** voor het uitvoeren van de aangevraagde werken aan het beschermd monument/ stads- dorpsgezicht."*

In de beslissing van 22/01/2014 werden de volgende overwegingen opgenomen

"Overwegende dat de werken noodzakelijk zijn om uitvoering te kunnen geven aan de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een meergezinswoning (onze ref 8 00/44021/9718.3).

Dat het integraal behouden van de treinsporen en naastliggende kasseien in de planmatigheid van dit bebouwingsconcept en inplanting met respect voor de dimensioneringen van het geometrisch grid niet mogelijk is. Om die reden wordt het verwijderen van de treinsporen en kasseien aanvaardbaar geacht.

Het beperkt aanpassen van de stedenbouwkundige vergunning in functie van de inmiddels gevonden treinsporen en naastliggende kasseien is aanvaardbaar doordat deze elementen op een passende manier worden geïntegreerd in het nieuwe plan.

De treinsporen en daarmee de hele industrieel-archeologische dimensie van de loodsen aan de Voorhavenlaan wordt in herinnering gebracht door het spoor te behouden aan de inkom van het gebouw richting binnentuin en op de kopse zijden. Dit biedt een meerwaarde voor de bewoner en bezoeker van deze site. De niet-herplaatste delen op de bouwlocatie van Kaai 24 zullen worden aangewend om ontbrekende fragmenten op de globale site te herstellen bij de heraanleg van de open ruimte binnen het beschermde stadsgezicht 'Voorhaven – Tolhuis.'

Zoals aangegeven in de rubriek "Historiek" is deze vergunning intussen definitief na procedures bij de RvVb en de RvS. De voorliggende herstelbeslissing doet niets af van dit besluit; er zijn dan ook geen aanzienlijke effecten te verwachten op het vlak van erfgoed.

Uit de bovenstaande analyse betreffende het aangevraagde project blijkt meteen ook dat de mogelijke gecumuleerde effecten (nl. door rekening te houden met de bebouwing en invulling van de loodsen 22 en 23) in redelijkheid minimaal zijn.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten verwacht worden, er dient bijgevolg geen milieueffectenrapport te worden opgesteld.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling – als uitvoering van art 114 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en

sociale gevolgen – houdt rekening met de relevante criteria als uitvoering van art 4.3.1 van de codex.

De aanvraag betreft de bouw van een meergezinswoning bestaande uit 72 appartementen in een rechthoekig gebouw, dat bestaat uit drie delen rondom een binnentuin.

De aanvraag voorziet in een woonbestemming, wat in overeenstemming is met de verkavelingsvoorschriften en tegemoetkomt aan de vraag naar bijkomende woongelegenheden als gevolg van een stijgend aantal inwoners.

Vanuit de verdere appreciatie van de goede ruimtelijke ordening zijn er geen obstructies op te werpen. Integendeel, voorliggende aanvraag resulteert in een stedelijk woningaanbod dat binnen een grootstedelijke context zondermeer als een meerwaarde kan worden beschouwd.

Met verwijzing naar de bespreking van de ingediende bezwaren in de rubriek "Het openbaar onderzoek" en de begroting van de mogelijke milieueffecten van het project in de rubriek "MER-paragraaf" kan gesteld worden:

- het aangevraagde project geeft invulling aan de bestemming die vastgelegd werd in het geldende BPA en verder verfijnd in de verkaveling van 2012. Het project is er principieel mee in overeenstemming, op enkele aspecten na die onder het toepassingsgebied van art 4.41 VCRO vallen. Het project is dan ook functioneel inpasbaar in de betrokken omgeving.*
- de mobiliteitsimpact op de wijk waarin de meergezinswoningen opgericht worden, is gelet op het aantal woongelegenheden dat voorzien wordt, gekoppeld aan het doelpubliek en de realisatie van voldoende parkeergelegenheid (zowel voor auto's als voor fietsen) op eigen terrein, zeer beperkt t.o.v. de grootstedelijke context;*
- qua schaal, ruimtegebruik, bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen sluit de voorziene bebouwing aan bij de bestaande loodsen binnen het beschermd stadsgezicht langsheen de Voorhavenlaan; ter zake heeft het agentschap Onroerend Erfgoed ingestemd met de opwaardering van het stadsgezicht met een nieuwbouw en een hedendaagse functie op de plaats van deze verdwenen loods 24, met voorwaarde dat de nieuwbouw hetzelfde volume en contouren heeft als de verdwenen loods. Hierdoor kan ook besloten worden dat geen cultuurhistorische aspecten geschaad worden;*
- het bodemreliëf wordt niet gewijzigd, de sporen en de kasseiverharding rond de bebouwing dienen in hun oorspronkelijke toestand hersteld te worden na de uitvoering van de bouwwerken;*
- behoudens de mogelijke, maar beperkte en tijdelijke hinder tijdens de uitvoering van de werken zal het project geen aanleiding geven tot overmatige hinder voor de buurt, noch impact op gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen.*

Zoals eerder aangegeven, kent de voorliggende aanvraag een voorgeschiedenis (zie de rubriek "Historiek").

De voorliggende herstelbeslissing doet niets af van het besluit van 22/01/2014 van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, waarbij aan SOGent een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het wijzigen van de bouwvergunning 8.00/44021/9718.3, met name het verwijderen en gedeeltelijk herplaatsen van beschermde sporen en kasseien en het licht wijzigen van de helling naar de binnentuin en ondergrondse parkeerlaag. Deze vergunning maakt deel uit van het rechtsverkeer en blijft onverminderd uitvoerbaar.

Uit de bovenvermelde MER-paragraaf blijkt enerzijds dat het voorwerp van de aanvraag niet valt onder het begrip 'stadsontwikkelingsproject', zoals vermeld in de bijlage II bij de Europese Richtlijn 85/337/EEG, anderzijds leidt de project-m.e.r.-screening tot de vaststelling dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten vallen en er bijgevolg geen milieueffectenrapport moet worden opgesteld. Voorliggende aanvraag is weliswaar een voorbeeld van een woonproject met stedelijke karakteristieken en verschijningsvorm; in proportie tot de grootstedelijke omgevingscontext betreft dit evenwel een bescheiden project waarvan de effectenbeoordeling en appreciatie valt te beschouwen binnen de 'gangbare criteria van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening overeenkomstig betreffend artikel 4 31 VCRO, zoals hiervoor uiteengezet.

Overwegende dat de plek waar vroeger loods 24 stond, door dit project legitiem terug wordt bebouwd. De hoofdvorm volgt de langgerekte structuur van de loodsen, echter in een eigentijdse architectuur. Architecturaal is het concept intelligent opgevat, als het bouwen rond een geometrisch streng afgelijnde rechthoek die de binnenruimte formeert. Er wordt voorzien in een sobere, eigentijdse architectuur, waarbij rekening wordt gehouden met de geometrische structuur van het grid dat gedefinieerd wordt door de nog bestaande loodsen.

De aanvraag is in strijd met het van kracht zijnde plan, zijnde de verkavelingsvergunning, meer bepaald omdat de verkavelingsvergunning bepaalt dat de kroonlijsthoogte maximaal 12,80m mag bedragen. Wanneer er wordt voorzien in 4 bouwlagen terwijl het voorwerp van de aanvraag voorziet in kroonlijsthoogten van 13,38m (laagste punt vlinderdak) en van 14,78m (laagste punt hellend dak lift/trapvolume) en dit voor 4 bouwlagen.

De verkavelingsvergunning bepaalt dat de kroonlijsthoogte maximaal 9,60m mag bedragen wanneer er wordt voorzien in 3 bouwlagen terwijl het voorwerp van de aanvraag voorziet in een kroonlijsthoogte van 10,98m en dit voor 3 bouwlagen.

Overwegende dat blok A, rekening houdend met, de dakkamer, beschouwd dient te worden als een gebouw met maximaal 4 bouwlagen. Het geheel heeft een maximale kroonlijsthoogte van 14,78m, terwijl de verkavelingsvergunning bepaalt dat de bouwhoogte van 4 bouwlagen maximaal 12,80m mag bedragen. Er wordt echter niet voorzien in een extra bouwlaag. Een afwijking op de afmetingen is dan ook aanvaardbaar en in overeenstemming met de bepalingen van art 4.41 van VCRO.

Daar de verkavelingsvergunning een bouwhoogte van minimum 3 of maximum 4 bouwlagen toelaat is er geen strijdigheid om binnen de afgebakende zone een variërende hoogte te voorzien mits het aantal bouwlagen 3 of 4 bedraagt. Het voorzien in een gebouw met hoofdzakelijk 3 bouwlagen en plaatselijk een 4de bouwlaag in functie van een dakkamer is dus in overeenstemming met de verkavelingsvergunning.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar onderschrijft de beoordeling van de aanvraag in het licht van de toepassing van art 4 41 VCRO door het college van burgemeester en schepenen en maakt de motivatie en de conclusie tot de zijne.

Overwegende dat wordt voorzien in een mix van marktconforme, bescheiden en sociale appartementen. Hierdoor wordt op een tweeledige manier de gewenste sociale mix nagestreefd. Het ter beschikking stellen van een ruimte (dakkamer) betekent een toegevoegde waarde voor de woonentiteiten. Dergelijke ruimten zijn ook terug te vinden in 'cohousing'-projecten en zijn voor de woningen ruimtebesparende en functionele oplossingen.

De omsloten binnentuin met een oppervlakte van ca 1 400m², aangelegd als een hellende grasvlakte met hoogstammige bomen en doorsneden met functionele wandelpaden in geslepen gietasfalt, vormt een absolute meerwaarde voor de toekomstige bewoners.

De aanvraag is ruimtelijk en stedenbouwkundig te verantwoorden. De ruimtelijke draagkracht van het gebied wordt er niet door in het gedrang gebracht.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen.

Gelet op het feit dat er 3 schriftelijke bezwaren en 1 petitielijst werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek;

dat deze bezwaren in de rubriek "Het openbaar onderzoek" werden behandeld en ongegrond verklaard.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van NV Waterwegen en Zeekanaal – Afdeling Bovenschelde.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van de VMM.

Gelet op het voorwaardelijk gunstig advies van Fluxys.

Gelet op het gunstig advies van het agentschap Onroerend Erfgoed.

Gelet op het feit dat het agentschap Onroerend Erfgoed — Archeologie geen bezwaar uitte tegen de voorliggende aanvraag, onverminderd de vondstmelding.

Gelet het bovenstaande wordt besloten dat de aanvraag, mits het strikt naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en, mits toepassing van art 441 VCRO voor vergunning in aanmerking komt.

ALGEMENE CONCLUSIE

De stedenbouwkundige vergunning kan verleend worden, mits de hierna vermelde voorwaarden strikt worden nageleefd.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep en de betaling van het rolrecht

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

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen steunen hun belang bij de voorliggende vordering tot vernietiging, als rechtspersonen die hinder of nadelen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing, op artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

1.1.

De eerste verzoekende partij wijst erop eigenaar te zijn van de grond onder loods 23, gelegen naast het vergunde nieuwbouwproject. Zij stelt ook eigenaar te zijn van de kelderverdieping van loods 22 en benadrukt verder dat zij de moederverenootschap is van de bvba De Gentse Voorhaven die eigenaar is van loods 20. De eerste verzoekende partij wijst erop dat de bestreden beslissing drie massieve appartementsblokken vergunt, waarbij het helemaal niet om een architecturaal hoogstaand project gaat, passend in de archeologisch-industrieel beschermde omgeving. De gebruikte materialen passen volgens haar niet in de omgeving. Zij acht dat alles, in het licht van haar streven naar het behoud van het erfgoedkarakter van de omgeving in al haar aspecten, onaanvaardbaar. De eerste verzoekende partij stelt, als gevolg van wat zij aanmerkt als een architecturaal laagwaardig project, ernstige minwaarde te zullen lijden. Zij schetst in dat verband een minwaarde van 10 tot 15% voor de units die zicht nemen op het beoogde nieuwbouwproject en meent dat haar winstmarge van 20% op de vooropgestelde prijs voor de units in kwestie dan ook meer dan gehalveerd wordt. De eerste verzoekende partij stelt verder dat haar belang niet betwist kan worden, gelet op haar eerder verzet tegen de voorafgaande verkavelingsvergunning. Volledigheidshalve verwijst zij nog naar het arrest van de Raad van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0682.

1.2.

De tweede verzoekende partij wijst op haar streven als vereniging met meer dan 600 leden voor het behoud van de historische voorhaven. Zij haalt in dat verband haar statutair doel aan en wijst erop eveneens een verdere duurzame ontwikkeling van de site, door een maximale integratie van nieuwe verantwoorde functies binnen de beschermde monumenten en het beschermde stadsgezicht, na te streven. De tweede verzoekende partij is van oordeel dat het project qua uitzicht en functie niet past binnen het beschermde stadsgezicht en de vermelde ontwikkeling in de weg staat. Naast het door de eerste verzoekende partij geschetste architecturaal karakter van het project, acht zij ook de deels bovengrondse parking onaanvaardbaar in het licht van haar streven naar het behoud van het erfgoedkarakter van de omgeving in al haar aspecten. Zij wijst tot slot een mogelijke en in haar opdracht onderzochte ontwikkeling voor gemeenschapsvoorzieningen aan en meent dat de eerste tussenkomende partij als publiekrechtelijke rechtspersoon teleurstelt met haar project.

1.3.

De derde verzoekende partij wijst erop eigenaar te zijn van de als monument beschermde loods 23 en stelt eenzelfde nadeel te ondervinden als de eerste verzoekende partij.

2.

De verwerende partij werpt in haar antwoordnota op dat het beroep, en minstens het enig middel, niet ontvankelijk is, bij gebrek aan belang in hoofde van de verzoekende partijen.

2.1.

Wat de eerste verzoekende partij betreft, wijst de verwerende partij erop dat geen enkel middel of middelenonderdeel betrekking heeft op het erfgoedkarakter van de omgeving. Zij stipt ook aan dat de Raad in eerdere arresten de middelen die daarop geënt waren, verworpen heeft. Het enig middel slaat op de milieueffecten waarbij de kritiek beperkt blijft tot het mobiliteitseffect. In die zin getuigt de eerste verzoekende partij niet van het vereiste belang bij haar vordering. Het verlies aan winst, waarop de eerste verzoekende partij zich bijkomend beroept, geeft blijk van een louter hypothetisch belang. De eerste verzoekende partij legt in dat verband immers geen enkel stuk voor zodat dit belang louter gebaseerd is op haar subjectieve appreciatie van het project.

2.2.

Wat de tweede verzoekende partij betreft, wijst de verwerende partij er andermaal op dat geen enkel middel ontwikkeld wordt inzake erfgoed en meer specifiek de ligging binnen het beschermde stadsgezicht waarop die partij zich beroept. Het feit dat zij liever een ander project ontwikkeld ziet, verschaft haar nog geen afdoende belang. De hinder en nadelen die deze partij meent te lijden, worden niet voldoende concreet aangetoond, aldus de verwerende partij.

2.3.

Wat de derde verzoekende partij betreft, wijst de verwerende partij op de oprichting van deze rechtspersoon bij akte van 29 juni 2016, neergelegd op 26 juli 2016. Haar ontstaan dateert dus van op een ogenblik waarop de voorliggende problematiek goed gekend was en er reeds een stedenbouwkundige vergunning voor het project voorlag. De vergunningsbeslissing van 29 juni 2016, genomen in navolging van het arrest van de Raad van 23 februari 2016 waarbij de eerdere beslissing van 1 februari 2013 werd vernietigd, werd niet bestreden door deze partij. Verder kan deze vennootschap zich ook niet beroepen op een louter beweerde winstderving opdat zij van een voldoende belang zou getuigen bij het voorliggende beroep. Ook ten aanzien van deze partij merkt de verwerende partij tot slot op dat er geen middelen ontwikkeld worden met betrekking tot de ligging in het beschermde stadsgezicht.

3.

De eerste en tweede tussenkomende partij sluiten zich aan bij de door de verwerende partij geformuleerde exceptie.

4.

In haar wederantwoordnota werpen de verzoekende partijen op dat de verwerende partij er een wel zeer restrictieve interpretatie van de belangvereiste op nahoudt. Zij stippen aan dat, in tegenstelling tot wat de verwerende partij lijkt aan te nemen, het bestaan van de hinder en nadelen niet onomstotelijk moet vaststaan. Het is enkel vereist dat de rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen die zij zouden kunnen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing, afdoende concreet omschreven wordt.

De eerste en derde verzoekende partij stellen, onder verwijzing naar hun uiteenzetting van het belang in hun inleidend verzoekschrift, als eigenaars van de grond en/of gebouwen palend aan de bouwplaats, voldoende aannemelijk te maken dat zij rechtstreeks dan wel onrechtstreeks nadelen kunnen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing. Wat de derde verzoekende partij betreft, wordt benadrukt dat haar latere oprichting haar het belang niet ontzegt om zich te verzetten tegen de bestreden vergunningsbeslissing van latere datum. Verder verwijzen de verzoekende partijen, specifiek wat de eerste verzoekende partij betreft, uitdrukkelijk naar de derde overweging in het arrest van de Raad van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0682 wat het belang betreft.

De tweede verzoekende partij herneemt in essentie de uiteenzetting van haar belang in het kader van haar inleidend verzoekschrift en wijst er op dat ook haar belang in het vermelde arrest aanvaard werd.

Beoordeling door de Raad

1.

De eerste verzoekende partij is eigenaar van de grond onder loods 23 die onmiddellijk paalt aan het aanvraagterrein. De loods 23 is in volle ontwikkeling. De eerste verzoekende partij stelt dat het vergunde project een ernstige minwaarde creëert voor haar eigendom omdat het vergunde project onvoldoende rekening houdt met het industrieel erfgoedkarakter van de site.

Het belang van de eerste verzoekende partij om op te komen tegen de vergunning voor het voorliggende project werd al erkend in het arrest van de Raad van 23 februari 2016 met nummer RvVb/A/1516/0686 en de arresten van 20 maart 2018 met nummers RvVb/A/1718/0680 en RvVb/A/1718/0682.

In overeenstemming met artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO is het vereist dat de verzoekende partijen, om als belanghebbenden bij de Raad beroep te kunnen instellen, aannemelijk maken dat zij rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen door de bestreden beslissing kunnen ondervinden. Het bestaan van die hinder of nadelen en het oorzakelijk verband met de bestreden beslissing hoeven niet met onomstotelijke zekerheid te worden aangetoond. Het volstaat dat de verzoekende partijen de aard van de gevreesde hinder of nadelen afdoende concreet omschrijven, en dat zij aannemelijk maken dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband tussen die hinder of nadelen en de uitvoering van de bestreden beslissing kan bestaan. Het vereiste van een belang bij het beroep mag niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze worden toegepast (GwH 30 september 2010, nr. 109/2010).

De eerste verzoekende partij maakt voldoende duidelijk dat de bouw van het, volgens haar laagwaardig project tot een waardevermindering van haar eigendom kan leiden. De eerste verzoekende partij maakt zodoende haar risico op het ondergaan van hinder en nadelen ten gevolge van de verleende vergunningsbeslissing voldoende aannemelijk. Er kan aangenomen worden dat de realisatie van de beoogde constructies een invloed kan hebben op de waarde van de eigendom van de eerste verzoekende partij, waaruit volgt dat zij op voldoende wijze haar belang aantoonst om een beroep in te stellen bij de Raad.

2.

De tweede verzoekende partij werd in 2012 opgericht en telt inmiddels al meer dan 300 leden. De vereniging is actief rond de bescherming van de erfgoedwaarde van het gebied langs en rond de Voorhavenlaan. De vereniging wenst hierdoor bij te dragen tot de bescherming van één van de grootste beschermde stadsgezichten van de stad Gent.

Het belang van de tweede verzoekende partij als vzw werd eerder erkend in het arrest van de Raad van 20 maart 2018 met nummer RvVb/A/1718/0682.

De tweede verzoekende partij is een procesbekwame vereniging.

Het gegeven dat zij andermaal (net zoals in de procedure die aanleiding gaf tot het arrest van de Raad van 26 augustus 2014 met nummer A/2014/0595) haar belang omschrijft onder verwijzing naar artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO, belet niet dat de Raad, net zo goed als iedere andere persoon, het omschreven belang redelijkerwijze dient te lezen als gestoeld op artikel 4.8.11, §1, 4° VCRO.

Uit artikel 4.8.11, §1, 4° VCRO volgt dat een procesbekwame vereniging bij de Raad op ontvankelijke wijze een beroep kan instellen, indien zij optreedt namens een groep wiens collectief belang door de bestreden beslissing is bedreigd of geschaad en voor zover zij beschikt over een duurzame en effectieve werking overeenkomstig de statuten.

Het doel van de tweede verzoekende partij wordt als volgt omschreven in artikel 3 van de statuten die zij voorlegt:

“ ...

De vereniging is actief rond de erfgoedwaarde binnen het gebied zoals omschreven en afgebakend bij middel van het Ministerieel Besluit van 20 november 1996 (B.S. 4 april 1997)

houdende bescherming van het industrieel-archeologisch erfgoed te 9000 Gent, Tolhuiskaal, Wiedauwkaai, Voorhavenlaan en Londenstraat, Zij stelt zich tot doel om binnen de geografische afbakening van het bij voormeld Ministerieel Besluit beschermde en aangrenzende gebied

- de aanwezige monumenten zelf of door derden te doen beschermen, behouden, restaureren*
- de elementen die bijdragen tot de industrieel archeologische waarde van het gebied zelf of door derden te doen beschermen, behouden, restaureren*
- roerende objecten die rechtsreeks of onrechtstreeks te maken hebben met bovengenoemde site te verzamelen, behouden, restaureren*
- de duurzame ontwikkeling van de site te begeleiden met het oog op een maximale integratie van nieuwe verantwoorde functies binnen beschermde monumenten en stadsgezicht*
- de kennis omtrent de historische context en het belang van deze site bij de omwonenden in het bijzonder en bij de rest van de bevolking uit te dragen*
- documentatie en informatie rond deze site in de breedst mogelijke zin te verzamelen en bewaren*
- boeken, folders, brochures, op papier en on line (websites), rond deze site uit te geven*
- evenementen, tijdelijk of meer permanent, in de breedste zin binnen en buiten de bovengenoemde site te organiseren*

Zij kan om het bovengenoemde te realiseren alle roerende en/of onroerende goederen en/of rechten verwerven, huren, gebruiken en/of beheren die zij daartoe noodzakelijk acht Deze opsomming is niet limitatief.

...

Uit artikel 3 blijkt dat haar werkingsveld beperkt is tot het, binnen het ministerieel besluit van 20 november 1996 geografisch afgebakend en beschermd, gebied van het industrieel-archeologisch erfgoed Tolhuiskaal, Wiedauwkaai, Voorhavenlaan en Londenstraat te Gent. Uit artikel 4 van de statuten blijkt vervolgens dat de tweede verzoekende partij is opgericht voor onbepaalde duur.

Uit de bepalingen van de statuten van de tweede verzoekende partij blijkt dat zij een collectief belang nastreeft. Uit de uiteenzetting in het verzoekschrift blijkt dat zij met het beroep tegen de bestreden beslissing wil beletten dat het industrieel-archeologisch karakter van de site, door het voorliggende project, in het gedrang wordt gebracht.

Uit de neergelegde stukken blijkt dat zij meer dan 300 leden telt en dat zij activiteiten organiseert die betrekking hebben op het werkingsgebied. De tweede verzoekende partij toont op afdoende wijze aan dat zij over een duurzame en effectieve werking beschikt.

Gelet op de locatie en aard van het beoogde project is er sprake van een voldoende band tussen het maatschappelijk doel van de tweede verzoekende partij en het voorliggende beroep.

Het belang bij het beroep van de tweede verzoekende partij in de zin van artikel 4.8.11, §1, 4° VCRO wordt aanvaard.

3.

De derde verzoekende partij getuigt van eenzelfde belang als derde-belanghebbende in de zin van artikel 4.8.11, §1, 3° VCRO als de eerste verzoekende partij. Ook in dat verband geldt de bemerking dat de belangvereiste bij het beroep niet op een overdreven restrictieve of formalistische wijze mag worden toegepast (GwH 30 september 2010, nr. 109/2010). De datum van oprichting van de verzoekende partij staat los van het gegeven dat zij voldoende aannemelijk maakt hinder

of nadelen, onder de vorm van het door haar geschetste waardeverlies, te kunnen ondervinden als gevolg van de actueel bestreden vergunningsbeslissing. Het gegeven dat zij de eerdere vergunningsbeslissing van 29 juni 2016 niet voor de Raad bestreden heeft, ontnemt haar niet het belang bij de voorliggende vordering. De vergunningsbeslissing van 29 juni 2016 is immers uit het rechtsverkeer verdwenen zodat de beoogde ontwikkeling zich niet als een definitief vergund voldongen feit opdringt aan de derde verzoekende partij.

4.

Het gegeven, tot slot, dat de verzoekende partijen geen middelen ontwikkelen die onmiddellijk verband houden met het erfgoedkarakter van de site, doet geen afbreuk aan het aldus vastgestelde belang bij het voorliggende beroep. De verwerende partij formuleert verder geen specifiekere exceptie ten aanzien van het belang bij het enig middel van de verzoekende partijen. In dat licht kan dan ook meer algemeen opgemerkt worden dat een verzoekende partij in beginsel slechts belang heeft bij een middel indien de vernietiging van de bestreden beslissing op grond van dit middel voor haar een voordeel kan meebrengen, of indien de in het middel aangeklaagde onwettigheid haar heeft benadeeld. De exceptie van de verwerende partij in het licht van de afwezigheid van een middel toegespitst op het erfgoedkarakter van de site kan in dat licht niet worden aangenomen. Het kan immers niet bij voorbaat worden uitgesloten dat, in geval van een gebeurlijke vernietiging van de bestreden beslissing op grond van het voorliggende beroep en dus op basis van het enig middel, een milieueffectenrapport moet worden opgesteld dat desgevallend bezwaren inzake hinder of aantasting van het erfgoed met zich meebrengt die tot een afwijzing of een wijziging van de bestreden beslissing leiden in het voordeel van de verzoekende partijen.

De exceptie wordt verworpen.

VI. ONDERZOEK VAN HET ENIG MIDDEL

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen putten een eerste middel uit de schending van de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, artikel 2, eerste lid, artikel 4, tweede tot en met vierde lid en artikel 5 tot en met artikel 10 van de richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: Project-MER-richtlijn), *juncto* de bijlage II, punt 1, e) bij die richtlijn, *juncto* het beginsel van de gemeenschapstrouw en het beginsel van de loyale samenwerking uit artikel 4, derde lid VWEU, de schending van artikel 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM) en uit de schending van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) alsook “*voor zover als nodig met toepassing van artikel 159 Gw. tegen artikel 2, §2 en rubriek 1, e) van bijlage II bij het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, zoals gewijzigd bij besluit van 1 maart 2013*” (hierna: Project-MER-besluit).

Zij betwisten in essentie de wettigheid van de bestreden beslissing wat betreft het onderzoek van de vraag of het voorliggende project als stadsontwikkelingsproject een milieueffectenrapport behoeft.

De verzoekende partijen verduidelijken in eerste instantie dat zij belang hebben bij hun enig middel, los van de vaststelling dat de bestreden beslissing de loutere tenuitvoerlegging inhoudt van de verleende verkavelingsvergunning. Zij wijzen in dat verband, ter staving van hun stelling, naar de

eerdere arresten van de Raad aan van 23 februari 2016 en 20 maart 2018 met betrekking tot het voorliggende project.

Ten gronde wijzen de verzoekende partijen de verplichting aan om, op grond van artikel 4, tweede en derde lid van de Project-MER-richtlijn, steeds *in concreto* te screenen of projecten, vermeld in bijlage II bij die richtlijn, aanzienlijke milieueffecten kunnen genereren en er aldus een milieueffectenrapport vereist is, conform artikel 5 en volgende van die richtlijn. Zij stippen aan dat daarbij rekening moet worden gehouden met de in bijlage III van die richtlijn vermelde criteria. Ook benadrukken zij dat het resultaat van de screening, de beslissing of het bijlage II-project al dan niet aan een project-MER moet worden onderworpen, ter beschikking van het publiek moet worden gesteld. De verplichtingen op grond van artikel 4, tweede en derde lid van de Project-MER-richtlijn zijn voldoende duidelijk om – zelfs ambtshalve – afgetoetst te worden bij het onderzoek naar de wettigheid van een vergunningsbeslissing, aldus de verzoekende partijen. Onder meer onder verwijzing naar de veroordeling van België door het Hof van Justitie op 14 maart 2011 wijzen de verzoekende partijen erop dat de vermelde screeningsplicht door de lidstaten niet via algemene criteria of absolute drempelwaarden kan worden uitgehold, zodanig dat een gehele categorie van projecten uit bijlage II van de richtlijn *de facto* buiten die verplichting valt.

In het voorliggende geval is volgens de verzoekende partijen, in weerwil van wat de verwerende partij vooropstelt in de bestreden beslissing, sprake van een stadsontwikkelingsproject in de zin van bijlage II bij de Project-MER-richtlijn. Dit stadsontwikkelingsproject is bovendien gelegen binnen een beschermd gebied. Zij betwisten dan ook het oordeel van de verwerende partij dat een project-MER niet vereist is omdat er geen stadsontwikkelingsproject voorligt. De verzoekende partijen wijzen in dat verband op het document '*Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive*' (2008) van de Europese Commissie. Zij lezen daarin de vaststelling dat verschillende lidstaten woningbouwprojecten als stadsontwikkelingsproject aanmerken, gelet op de ruime interpretatie die aan dat laatste begrip moet worden gegeven. Zij lezen daarin, alsook in de 'handleiding stadsontwikkelingsprojecten' van het departement Omgeving en de rechtspraak van de Raad, ook de bevestiging van de noodzaak tot een dergelijke kwalificatie. In die gegeven omstandigheden achten de verzoekende partijen het oordeel van de verwerende partij dat de voorliggende 72 appartementen, verdeeld over drie appartementsblokken, geen stadsontwikkelingsproject vormen, op basis van een louter taalkundig argument dat aan de werkelijke draagwijdte en doelstelling van artikel 4 van de Project-MER-richtlijn voorbijgaat, onbegrijpelijk. Zij wijzen aan dat de verwerende partij kennelijk zelf niet overtuigd was van haar stellingname nu zij in ondergeschikte orde een project-m.e.r.-screening toevoegt aan de beoordeling van de aanvraag.

Wat de in de bestreden beslissing opgenomen project-m.e.r.-screening betreft, hekelen de verzoekende partijen het gegeven dat, in weerwil van rechtspraak van de Raad, niet afdoende rekening werd gehouden met de mogelijke cumulatieve effecten van 'connexe aanvraagprojecten'. Hoewel de verwerende partij wat de loodsen 22 en 23 betreft, spreekt van 'connexe' projecten, blijft zij in gebreke om 'bijvoorbeeld' de effecten van de gecumuleerde parkeerdruk van deze projecten op afdoende wijze in de beoordeling te betrekken. Bij de beoordeling van de parkeerdruk dienen ook de effecten naar parkeermogelijkheden voor de gehele buurt, waaronder de loodsen 22 en 23, in beeld te worden gebracht, aldus de verzoekende partijen. Zij wijzen in dat verband de volgens hen summiere overweging aan waarin de afweging over het mobiliteitseffect wordt weergegeven. De bestreden beslissing omvat volgens hen geen enkele overweging inzake parkeerdruk, laat staan een overweging inzake de gecumuleerde effecten, hoewel dit het relevante mobiliteitsaspect betreft.

Tot slot menen de verzoekende partijen ook dat, bij gebrek aan een bij de aanvraag gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota en afdoende gegevens in het aanvraagdossier zelf voor wat betreft

de gecumuleerde mobiliteitseffecten, alsook gelet op de screening die pas met de bestreden beslissing zelf is gemaakt, hen iedere inspraakmogelijkheid aangaande de milieueffecten werd ontnomen.

2.

De verwerende partij wijst er in haar antwoordnota op, na het toepasselijke wetgevende kader te hebben geschetst, dat het voorliggende project in elk geval niet beantwoordt aan de omschrijving 'stadsontwikkelingsproject' in de zin van bijlage II bij het project-MER-besluit. Onder verwijzing naar de overwegingen van het arrest van de Raad van 20 maart 2018 met betrekking tot het voorliggende project, stipt de verwerende partij aan dat enkel de omzendbrief LNE/2011/1 doorwerking genoot ten tijde van de indiening van de vergunningsaanvraag op 7 augustus 2012. In dat licht wordt vereist dat een concrete screening van mogelijke milieueffecten wordt doorgevoerd om na te gaan of een concreet project aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Onder verwijzing naar de inhoud van de bestreden beslissing stelt de verwerende partij dat gemotiveerd wordt dat de loutere bouw van een meergezinswoning bestaande uit 72 appartementen niet onder het begrip 'stadsontwikkeling' valt. Er wordt vastgesteld dat binnen de geldende regelgeving geen definitie wordt gegeven aan dat begrip. In de bestreden beslissing wordt op een taalkundig argument teruggevallen en er wordt vergeleken met de uitdrukkelijke vermelding van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen als vallend onder stadsontwikkelingsproject, om te besluiten dat enkelvoudige woningbouwprojecten niet als stedelijke ontwikkelingsprojecten kunnen worden aanzien. De verwerende partij leest in het verzoekschrift geen weerlegging van die argumenten maar een louter tegengestelde visie, ondersteund met een algemene verwijzing naar (intussen deels geactualiseerde) handleidingen. Uit die handleidingen worden evenwel geen welbepaalde passages aangewezen. Zelf wijst de verwerende partij *in extenso* naar de inhoud van de 'handleiding stadsontwikkelingsprojecten'. De handleidingen hebben volgens de verwerende partij verder geen verordenend of bindend karakter zodat een schending ervan niet tot de onwettigheid van de bestreden beslissing doet besluiten. In ieder geval kan volgens de verwerende partij niet worden betwist dat het project van 72 appartementen geen gelijkaardige kenmerken heeft als de in de vermelde handleidingen opgesomde projecten zoals ziekenhuizen, universiteiten, sportstadia, cinema's, theaterzalen en busstelpaatsen; gevangenissen, rust- en verzorgingstehuizen, hotelcomplexen, kinderdagverblijven, scholen, kantoren, handelsruimten, sporthallen, openbare zwembaden, cultuurzalen, feest- of evenementenzalen, concertzalen, congrescentra, mortuaria (met ceremoniële ruimte), crematoria (met ceremoniële ruimte), religieuze gebedsinrichtingen, In het licht van dat alles is de verwerende partij van oordeel dat gemotiveerd beslist werd dat er geen sprake is van een stadsontwikkelingsproject. De verzoekende partijen tonen het kennelijk onredelijk karakter van dat oordeel niet aan, aldus de verwerende partij.

Wat de doorgevoerde screening betreft, wijst de verwerende partij erop dat het project in elk geval geen aanzienlijke milieueffecten genereert. Zij verwijst ook op dat punt *in extenso* naar de inhoud van de bestreden beslissing. De verwerende partij benadrukt dat de verzoekende partijen die beoordeling enkel bekritisieren wat de parkeerdruk betreft. Een dergelijke kritiek werd niet eerder, naar aanleiding van de vorige procedures, tot voor de Raad ontwikkeld. De herstelbeslissing van 29 juni 2016 omvatte op dat vlak nochtans een identieke passage. De derde verzoekende partij van haar kant wist bij haar oprichting zeer goed wat de parkeersituatie was. In dat licht bekeken, hebben de verzoekende partijen geen belang meer bij hun middel over de m.e.r.-screening. In ondergeschikte orde werpt de verwerende partij op dat niet verduidelijkt wordt waarom de bestreden beslissing een passage over de parkeerdruk diende te bevatten. Het incorrect karakter van het oordeel over het niet aanzienlijk karakter van de milieueffecten op het niveau van de mobiliteit, ook wat de gecumuleerde effecten betreft, wordt niet geduid. De verwerende partij verwijst in dat verband ook nog uitdrukkelijk op de beantwoording van het bezwaar over de parkeerdruk in het kader van het openbaar onderzoek. Verder stipt zij de marginale toetsing door de Raad aan het redelijkheidsbeginsel aan en stelt zij dat de verzoekende partijen het kennelijk

onredelijk karakter van haar oordeel niet aannemelijk maken. Tot slot acht de verwerende partij het middel nog onontvankelijk in zoverre opgeworpen wordt dat de verzoekende partijen inspraak dienden te hebben, dit bij gebrek aan duiding bij dat standpunt.

3.

In hun schriftelijke uiteenzetting werpen de tussenkomende partijen in eerste instantie op dat het middel niet ontvankelijk in zoverre de schending van de artikelen 5 tot en met 10 van de Project-MER-richtlijn, het beginsel van de gemeenschapstrouw en het beginsel van de loyale samenwerking uit artikel 4, derde lid VWEU en artikel 159 van de Grondwet wordt ingeroepen. Deze geopperde wetsschendingen kunnen volgens hen niet begrepen worden in het licht van de ontwikkelde kritieken.

Wat de weerlegging van het eerste middel betreft, sluiten de tussenkomende partijen zich in essentie aan bij de verwerende partij. Zij stippen evenwel aan dat de kritiek met betrekking tot het niet kwalificeren als stadsontwikkelingsproject onontvankelijk is in de mate dat de verwerende partij in ondergeschikte orde de - in geval van een dergelijke kwalificatie - vereiste screening daadwerkelijk heeft doorgevoerd. In die zin is er volgens hen geen sprake van belangenschade.

De tussenkomende partijen achten het middel, voor zover gericht tegen het niet kwalificeren als stadsontwikkelingsproject, in elk geval ongegrond. Op basis van een uitvoerig discours met betrekking tot de in de bestreden beslissing opgebouwde argumentatie waarom het project niet aan die omschrijving beantwoordt, wijzen zij aan dat de kritiek van de verzoekende partijen geen steun vindt in de Project-MER-richtlijn en de daarbij horende bijlagen. Het gevolg hiervan is volgens hen dan ook in elk geval dat het foutief karakter van het oordeel van de verwerende partij niet wordt aangetoond door de verzoekende partijen.

Wat de kritiek op de doorgevoerde screening betreft, wijzen de tussenkomende partijen ook *in extenso* de inhoud van de bestreden beslissing aan. Zij lezen daarin een afdoende onderzoek naar de vraag of het project aanzienlijke milieueffecten genereert. De tussenkomende partijen stippen in dat verband ook de wettige motivering bij verwijzing aan voor wat betreft de parkeerdruk. In de bestreden beslissing wordt onder de MER-paragraaf immers duidelijk verwezen naar het gemotiveerd oordeel daaromtrent onder de bespreking van de bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek. Het oordeel in dat verband is grotendeels eensluidend met dat besloten in het advies van de eerste tussenkomende partij van 20 december 2012. Zo wijst de verwerende partij voor wat betreft de mobiliteit op het voorziene aantal van 79 parkeerplaatsen, wat volgens haar voldoende is om de parkeerdruk binnen het eigen project op te vangen. Het door het project in de spitsuren veroorzaakte aantal van 21 extra verplaatsingen per uur, veroorzaakt in de ogen van de verwerende partij geen grote extra impact op de bestaande verkeersstromen. Bij het beantwoorden van bezwaar '9 Parkeren en de parkeerdruk' wordt wel degelijk rekening gehouden met de cumulatieve effecten, aldus de tussenkomende partijen. Dit is ook mogelijk, niet enkel omdat bepaalde renovatie- en nieuwbouwprojecten in ontwikkeling zijn, maar ook op grond van de (toekomstige) ontwikkelingsmogelijkheden op grond van het BPA en RUP. Om deze reden mist ook het argument van verzoekende partijen, dat de bestreden beslissing ten onrechte geen geactualiseerde mobiliteitsgegevens in aanmerking heeft genomen, doel. De vergunningverlenende overheid bevestigt weliswaar dat dergelijke nieuwe invullingen een parkeer- en mobiliteitseffect op de omgeving genereren, maar zij wijst erop dat bij wijze van algemeen principe een project voorziet in de opvang van de parkeerbehoefte op eigen terrein, wat ook - en zelfs ruim - het geval is met het voorliggende project. De verzoekende partijen formuleren terecht geen kritiek op de op die inschatting toegespitste overwegingen in de bestreden beslissing, aldus de tussenkomende partijen.

Wat de kritiek inzake inspraak betreft, wijzen de tussenkomende partijen op de inspraak geboden, en door de eerste en tweede verzoekende partij benut, voorafgaand aan de bestreden beslissing en gelet op het daaraan voorafgaande vernietigingsarrest van de Raad. De derde verzoekende partij betwist niet dat zij diezelfde mogelijkheid tot inspraak had. Wat het opgeworpen gebrek aan inspraak ten aanzien van de screening betreft, wijzen de verzoekende partijen geen geschonden rechtsregel aan, aldus de tussenkomende partijen.

4.

In hun wederantwoordnota wijzen de verzoekende partijen erop dat de verwerende partij bij het aanhalen van de handleiding stadsontwikkelingsprojecten het voorhanden zijnde type-project, woonontwikkelingsprojecten, weglaat uit de daarin besloten opsomming. In zoverre de verwerende partij meent dat onvoldoende vaststaat dat woningbouwprojecten als stadsontwikkelingsprojecten gekwalificeerd moeten worden, wijzen de verzoekende partijen achtereenvolgens drie arresten van de Raad aan. Op basis daarvan stellen zij dat er sprake kan zijn van een stadsontwikkelingsproject zodra een woonontwikkelingsproject meerdere woongelegenheden omvat. Aangezien het voorliggende project 72 appartementen verdeeld over 3 bouwblokken omvat, kan volgens hen bezwaarlijk betwist worden dat er sprake is van een stadsontwikkelingsproject. Wat de stelling van de tussenkomende partij betreft dat de handleiding van de Europese Commissie geen richtsnoer is, wijzen de verzoekende partijen een arrest aan van de Raad waarin dit volgens hen wel als richtsnoer vooropgesteld wordt. In zoverre het enkele bestaan van de omzendbrief LNE 2011/1 naar voor geschoven wordt om de screeningsplicht te betwisten, wijzen de verzoekende partijen op de rechtstreekse werking van artikel 2, eerste lid van de richtlijn 85/337/EEG, in samenhang gelezen met artikel 1, tweede lid en artikel 4, tweede lid van die richtlijn en de identieke bepalingen van de huidige Project-MER-richtlijn. In dat licht stippen zij aan dat bijlage III bij de huidige Project-MER-richtlijn geen drempelwaarden bevat. Een m.e.r.-screening was dan ook wel degelijk vereist. Wat de opgeworpen afwezigheid van eerdere kritiek op de doorgevoerde m.e.r.-screening op het niveau van de parkeerdruk betreft, stippen de verzoekende partijen aan dat de Raad met zijn arrest van 20 maart 2018 geoordeeld heeft dat een verzoekende partij niet gebonden is door haar wettigheidskritiek in eerdere procedures. Voor het overige hernemen de verzoekende partijen ten gronde hun stellingname uit hun inleidend verzoekschrift.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen betwisten met hun middel in essentie de wettigheid van de bestreden beslissing op het vlak van het onderzoek van de vraag of het voorliggende project als stadsontwikkelingsproject een milieueffectenrapport behoeft. De geopperde schending van de artikelen 5 tot en met 10 van de Project-MER-richtlijn worden in dat licht bekeken evenwel niet nader geduid, noch in het verzoekschrift, noch in de wederantwoordnota. De opgeworpen schending van deze bepalingen is dan ook niet ontvankelijk. De schending van het beginsel van de gemeenschapstrouw en het beginsel van de loyale samenwerking uit artikel 4, derde lid VWEU wordt evenmin nader geduid. Het middel is voor wat betreft de voormelde opgeworpen wetsschendingen niet ontvankelijk.

2.

Artikel 2, lid 1 van de richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door de Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003, en op 13 december 2011 gecodificeerd door de richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: Project-MER-richtlijn) bepaalt in zijn toepasselijke versie het volgende:

“De lidstaten treffen de nodige maatregelen om te verzekeren dat een vergunning vereist is voor projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, onder meer gezien hun aard, omvang of ligging, en een beoordeling van hun effecten moet plaatsvinden alvorens een vergunning wordt verleend. Deze projecten worden omschreven in artikel 4.”

Artikel 4 van de Project-MER-richtlijn luidt in zijn toepasselijke versie als volgt:

“1. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, worden de in bijlage I genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

2. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, bepalen de lidstaten voor de in bijlage II genoemde projecten:

- a) door middel van een onderzoek per geval, of*
- b) aan de hand van door de lidstaten vastgestelde drempelwaarden of criteria,*

of het project al dan niet moet worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

De lidstaten kunnen besluiten om beide sub a en b genoemde procedures toe te passen.

3. Bij het onderzoek per geval of bij de vaststelling van drempelwaarden of criteria bij de toepassing van lid 2 moet met de relevante selectiecriteria van bijlage III rekening worden gehouden.”

De bijlage II vermeldt onder meer:

“10 Infrastructuurprojecten.

...

b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.”

De vermelde richtlijn werd omgezet bij besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage. Bijlage II van dit besluit vermeldde oorspronkelijk onder meer:

“10. Infrastructuurwerken

...

b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,

- met betrekking tot de bouw van 1000 of meer wooneenheden, of*
- met een bruto vloeroppervlakte van 5.000 m² handelsruimte of meer, of*
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur”*

3.

Met een arrest van 24 maart 2011 met nummer C-435/09 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat voor zover de regelgeving van het Vlaamse Gewest drempelwaarden en selectiecriteria vaststelt die enkel met de omvang van het betrokken project rekening houden, dit niet aan de eisen van artikel 4, leden 2 en 3 van die richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, voldoet. Het Hof van Justitie oordeelde vervolgens dat de regelgeving van het Vlaamse Gewest de verplichtingen niet is nagekomen die volgen uit de richtlijn 85/337/EEG doordat niet de nodige

maatregelen zijn genomen om artikel 4, leden 2 en 3, van deze richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, correct of volledig uit te voeren.

Het Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 7 januari 2004 met nummer C-201/02 overwogen dat artikel 2, eerste lid van de richtlijn 85/337/EEG, gelezen in samenhang met artikel 1, tweede lid en artikel 4, tweede lid ervan, rechtstreekse werking heeft.

Het voorgaande had tot gevolg dat, na het vermeld arrest van het Hof van Justitie, bijlage II, 3, i) van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, buiten toepassing diende te worden gelaten (H.v.J., 24 oktober 1996 in de zaak C-72/95, Kraaijeveld) en dat het al dan niet project-MER-plichtig, hetzij screeningsplichtig zijn van de aanvraag diende beoordeeld te worden op grond van artikel 2, eerste lid en artikel 4, tweede lid van de richtlijn 2011/92/EU, in samenhang met bijlage II van deze richtlijn.

4.

In de omzendbrief van 22 juli 2011 “*LNE 2011/1 - Milieueffectbeoordeling en vergunningverlening voor bepaalde projecten ten gevolge van het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011 (C-435/09, Europese Commissie t. België)*”, werden “*richtsnoeren voor de maatregelen die de advies- en vergunningverlenende instanties kunnen nemen in het kader van hun verplichting om de volle werking van de bepalingen van richtlijn 85/337/EEG te waarborgen, in afwachting van de wijzigingen in de Vlaamse regelgeving die noodzakelijk zijn om het arrest van het Hof van Justitie uit te voeren*”, bepaald.

In de omzendbrief wordt onder meer gesteld dat, om te bepalen of het project dat het voorwerp vormt van de vergunningsaanvraag tot het toepassingsgebied van deze omzendbrief behoort, achtereenvolgens nagegaan moet worden of het project opgenomen is in (1) bijlage I van het Project-MER-besluit, (2) in bijlage II van het Project-MER-besluit (3) in de lijst die is opgenomen in de bijlage bij de omzendbrief. De lijst bedoeld onder (3) is de lijst van bijlage II bij richtlijn 85/337/EEG.

Volgens de bepalingen ervan houdt de omzendbrief op uitwerking te hebben zodra de wijzigingen in de Vlaamse regelgeving in werking treden.

Bij besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 werd het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, gewijzigd. Het werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van op 29 april 2013 en treedt in werking op datum van publicatie in het Belgisch staatsblad.

Artikel 13, §2 van het decreet van 23 maart 2012 houdende wijziging van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van de VCRO, zoals ingevoegd bij artikel 59 van het decreet van 1 maart 2013 houdende diverse bepalingen inzake landbouw, leefmilieu en natuur en ruimtelijke ordening, luidt als volgt:

"HOOFDSTUK 5. – Slotbepalingen

[...]

§ 2. Stedenbouwkundige vergunningsaanvragen waarvoor een vergunningsaanvraag werd verzonden aan de bevoegde overheid voor de datum van inwerkingtreding van de artikelen 2, 2°, 3, 5 tot 8, 10 en 12 van dit decreet, worden uitgevoerd overeenkomstig de procedure die van toepassing was op dat ogenblik."

Artikel 10 van het decreet van 23 maart 2012, waarnaar deze slotbepaling verwijst, voegde het artikel 4.7.14/1 VCRO in, dat in werking is getreden op 29 april 2013 en waarvan §1 als volgt luidt:

“Art. 4.7.14/1. § 1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zijn gemachtigde of de gemeentelijke administratie, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.”

Met de artikelen 5 en 6 van het decreet van 23 maart 2012, waarnaar bovenvermelde slotbepaling verwijst, werd artikel 4.3.2 DABM vervangen en artikel 4.3.3 DABM gewijzigd. Ten gevolge van deze wijzigingen, bepaalt artikel 4.3.3, §2 DABM, in werking getreden op 29 april 2013:

“§ 2. In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, § 2bis en § 3bis, waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota werd opgesteld, neemt de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, een beslissing of er een project-MER moet worden opgesteld. Zij doet dat op het ogenblik van en als onderdeel van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag. De beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, wordt ter beschikking van het publiek gesteld op de wijze, bepaald door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering kan verder inzake de project-m.e.r.-screening nadere regels vaststellen en kan de vorm en de inhoudelijke elementen van de project-m.e.r.-screeningsnota bepalen.”

Met het vermelde besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening werd eveneens het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning gewijzigd, meer bepaald door de bepalingen inzake de vereiste stukken in de dossiersamenstelling van de vergunningsaanvragen aan te vullen met *“een project-m.e.r.-screeningsnota, waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse Regering ter zake gestelde eisen”*. Ook deze bepalingen zijn in werking getreden op 29 april 2013.

Op datum van het indienen van de aanvraag op 7 augustus 2012 bestond in de procedure die van toepassing was op stedenbouwkundige vergunningsaanvragen geen verplichting tot het indienen van een project-m.e.r.-screeningsnota. Uit de gewijzigde regelgeving die van kracht werd vanaf 29 april 2013 kan niet worden afgeleid dat de aanvrager van een vergunning in de loop van de procedure nog een project-m.e.r.-screeningsnota zou moeten voorleggen.

Op datum van het indienen van de aanvraag op 7 augustus 2012 was de Omzendbrief van 22 juli 2011 *“LNE 2011/1 - Milieueffectbeoordeling en vergunningverlening voor bepaalde projecten ten gevolge van het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011 (C-435/09, Europese Commissie t. België)”* uitgebracht.

De vergunningverlenende overheid diende als gevolg van de rechtstreekse werking van artikel 2, eerste lid, van richtlijn 85/337/EEG, in samenhang met artikel 1, tweede lid, en artikel 4, tweede lid, van die richtlijn, gevolgd door richtlijn 2011/92/EU met identieke bepalingen, alsnog te screenen of de aanvraag al dan niet aanzienlijke milieueffecten kan hebben waarvoor een project-MER dient te worden opgemaakt. Uit de voorgaande bespreking volgt dat deze vraag, op het ogenblik van de bestreden beslissing en gelet op de datum van het ontvangstbewijs van de aanvraag, diende beantwoord te worden op grond van artikel 2, eerste lid en artikel 4, tweede lid van de richtlijn 2011/92/EU, in samenhang met bijlage II van deze richtlijn.

In het vermelde arrest van 24 maart 2011 heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat de hierboven vermelde Vlaamse regelgeving van 2004 niet in overeenstemming is met een aantal bepalingen van de richtlijn omdat een aantal projecten die zijn opgenomen in bijlage II van de richtlijn alleen op basis van het criterium “omvang van het project” uitgesloten werden van een zogenaamde screening, zonder rekening te houden met andere relevante criteria, zoals de aard en de ligging van het project. De projecten die vermeld zijn in bijlage II van de richtlijn moeten dus geacht worden projecten te zijn die omwille van hun omvang, aard of ligging een milieueffectenbeoordeling noodzakelijk maken.

Uit bijlage II, rubriek 10) “stadsontwikkelingsprojecten” blijkt dat voor “stadsontwikkelingsprojecten”, afhankelijk van die in bijlage III van de richtlijn bedoelde selectiecriteria in functie van de kenmerken van de projecten, de plaats van de projecten en de kenmerken van het potentiële effect, moet worden nagegaan of er al dan niet een milieueffectenbeoordeling dient te geschieden.

5.

Het voorliggende project voorziet in de bouw van drie appartementsblokken met in totaal 72 woonunits.

Los van de vraag of in voorliggend geval niet reeds op het eerste gezicht duidelijk een stadsontwikkelingsproject voorligt, gelet op de ruime interpretatie die aan het Europeesrechtelijk begrip moet gegeven worden in het licht van de rechtspraak van het Hof van Justitie en zoals ook verduidelijkt in de richtinggevende handleiding ‘*Guidance “Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive”*’ (European Communities, 2008), interpretatie welke zich verzet tegen het tegenwerpen van bijkomende algemene drempels zoals het door de verwerende partij geopperde multifunctioneel karakter, stelt de Raad wat volgt vast. De bestreden beslissing bevat ontegensprekelijk een screening naar de milieueffecten die kennelijk voortbouwt op de veronderstelling dat het project dan toch als een stadsontwikkelingsproject moet worden aangemerkt, in lijn met wat voorafgaat. In die specifieke omstandigheden doet de discussie over die kwalificatie als stadsontwikkelingsproject ten gronde niet ter zake, temeer de verzoekende partijen niet aanvoeren, laat staan aannemelijk maken dat het louter op twee gedachten hinken door de verwerende partij een weerslag had op de door haar door te voeren en doorgevoerde m.e.r.-screening.

6.

De bestreden beslissing bevat, in het licht van het (weliswaar ondergeschikt) aanmerken van het voorliggende project als stadsontwikkelingsproject een m.e.r.-screeningsparagraaf. Op de verzoekende partijen die de wettigheid van deze door de verwerende partij doorgevoerde m.e.r.-screening betwisten, rust een stelplicht. Het komt hen toe op overtuigende wijze te duiden in welke zin het door de verwerende partij gevoerde onderzoek onvolledig of foutief is, dan wel dat de gemaakte inschatting kennelijk onredelijk is. Het komt de Raad, in het hem opgedragen wettigheidstoezicht, immers niet toe om de door de verwerende partij gemaakte m.e.r.-screening over te doen.

De verzoekende partij werpen ten aanzien van de door de verwerende partij doorgevoerde m.e.r.-screening enkel op dat daarin de, met de overige projecten, gecumuleerde parkeerdruk niet afdoende in rekening wordt gebracht. Het gegeven dat zij die toegespitste kritiek laten voorafgaan door “bijvoorbeeld”, belet niet dat in het verzoekschrift geen andere specifieke kritiek ten aanzien van de doorgevoerde m.e.r.-screening te bespeuren valt. Zodoende voeren zij met hun wettigheidskritiek kennelijk als enige enigszins geconcretiseerde grief aan dat het oordeel van de verwerende partij dat het voorliggende project, als stadsontwikkelingsproject, geen aanzienlijke milieueffecten genereert, foutief is dan wel kennelijk onredelijk is doordat de gecumuleerde parkeerdruk niet afdoende in rekening werd gebracht.

De bestreden beslissing overweegt, meer specifiek ook wat het aspect mobiliteit als milieueffect betreft, onder meer als volgt:

“ ...

Omwille van de motieven, opgenomen in het voormelde arrest, wordt in ondergeschikte orde (los van de discussie of de aanvraag een 'stadsontwikkelingsproject' is) hierna een project-m e r -screening toegevoegd als onderdeel van de beoordeling van de aanvraag.

Deze project-mer-screening is uitgewerkt met inachtneming van de omzendbrief LNE 2011/1. aangezien deze beslissing een herstelbeslissing betreft na vernietiging door de RvVb, waarbij de oorspronkelijke vergunningsaanvraag ingediend is op 7/8/2012, zodat deze aanvraag niet onder het toepassingsgebied valt van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1/3/2013.

Een screening houdt in dat de vergunningverlenende overheid nagaat of het aangevraagde project in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. In bevestigend geval zal de vergunningverlenende overheid oordelen dat een MER moet opgesteld worden, in het andere geval niet.

Het voorwerp van de aanvraag betreft de bouw van een meergezinswoning bestaande uit 72 appartementen in drie aaneensluitende volumes rond een gemeenschappelijke binnentuin. Voor een omstandige omschrijving wordt verwezen naar de toelichting van het project in de rubriek "Beschrijving van de omgeving en de aanvraag".

...

Wat betreft de cumulatie met andere projecten: in de onmiddellijke omgeving van het aangevraagde project zijn twee projecten aanwezig, loods 22 en 23, die elk een ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvigheden (handel, diensten, kantoren) voorzien binnen de bestaande volumes van de loodsen....

Op het vlak van mobiliteit genereert het project In beperkte mate bijkomend autoverkeer (21 extra verplaatsingen per uur in de spits – zie bovenvermelde behandeling van de bezwaarschriften). Deze extra verkeersbewegingen zijn niet van aard om de mobiliteit in de aanpalende straten aanzienlijk negatief te beïnvloeden. Daarnaast wordt fietsverkeer aangemoedigd door het voorzien van fietsbergingen voor in totaal 147 fietsen. Hoewel de luchtkwaliteit (NO^2 -concentratie tussen 31 en 35 $\mu\text{g}/\text{m}^2$) ter plaatse relatief slecht is volgens het geoloket van de VMM, zal de toename van verkeer – vnl bestemmingsverkeer – relatief weinig bijkomende uitstoot veroorzaken. Aanzienlijke milieueffecten zijn dan ook niet te verwachten.

...”

Uit de bestreden beslissing blijkt aldus dat de verwerende partij zich bewust is van de cumulatie met omringende projecten en dat zij het aspect mobiliteit onder de m.e.r.-screeningsparagraaf in rekening heeft gebracht, zij het beknopt.

De bestreden beslissing luidt verder, bij de behandeling van de bezwaarschriften in het kader van het openbaar onderzoek, onder meer als volgt wat het ruimere aspect mobiliteit, met inbegrip van de parkeerdruk, betreft:

“ ...

3. Mobiliteit

Het project Kaai 24 omvat de bouw van 72 appartementen. Extra bewoners betekenen onvermijdelijk dat er autoverplaatsingen bijkomen. Er zijn 79 parkeerplaatsen voorzien op het project, wat voldoende is om de parkeerdruk binnen het eigen project op te vangen. Specifiek voor dit project worden in de spitsuren ongeveer 21 extra verplaatsingen (per uur) verwacht. De extra aantallen zijn niet van die aard dat dit een grote extra impact zal hebben op de bestaande verkeersstromen.

Meulestedebrug wordt inderdaad op relatief korte termijn vervangen; de precieze timing is echter nog niet bekend (bevoegdheid van het Vlaams Gewest – de Vlaamse Waterweg). Tijdens de werken komt er in principe een noodbrug, zodat de aansluiting richting Wiedauwkaai/Wondelgem/Evergem gevrijwaard blijft. Dit zal geen fundamentele gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling

De oplossing op langere termijn, zijnde de Verapazbrug over het Handelsdok zal wel degelijk een groot matigend effect hebben op de verkeersdrukte op de Muide.

De meeste recente verkeerssimulaties laten zien dat – zelfs rekening houdend met de geplande ontwikkelingen in de omgeving van deze brug en van de Muide – het Verkeer via de Muide zal afnemen met ongeveer 55 tot 68%. De brug zal in de komende jaren gerealiseerd worden.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

...

9 Parkeren en de parkeerdruk.

De wijk is in volle ontwikkeling door o.a. de renovatie van de loodsen en de nieuwbouwprojecten. Daarbij worden verschillende woningen, kantoor- en handelsruimten gecreëerd. Deze projecten beantwoorden aan de in het BPA en RUP vooropgestelde bestemmingen. Het ruimtelijk structuurplan Gent toont de ambitie om dit schiereiland verder te ontwikkelen als een stedelijke woonomgeving, een gebied met een verscheiden woon- en werkgelegenheid.

Dergelijke nieuwe invullingen genereren inderdaad een parkeer- en mobiliteitseffect op de omgeving.

Het algemeen principe bestaat er in dat bij een project wordt voorzien in de opvang van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Het project Kaai 24 voorziet hierin door 79 parkeerplaatsen ondergronds en sen-ondergronds te voorzien.

Het gemiddeld autobezit van 2 wagens per gezin is ruim overdreven. Voor de marktconforme en bescheiden entiteiten (52) is een realistisch gemiddeld autobezit van 1,20 wagens per gezin een correctere inschatting. Voor de sociale wooneenheden (20) is een gemiddeld autobezit van 0,80 een meer realistisch cijfer. Dit maakt dat er voor 72 entiteiten moet voorzien worden in 79 parkeerplaatsen. De parkeerdruk van de bewoners wordt dan ook perfect opgevangen binnen het eigen project. Eventueel bezoek zal inderdaad parkeren in de omliggende straten wanneer dit bezoek gebruikt maak van de auto. De impact hiervan is echter te nuanceren.

De stad Gent bekijkt wel verschillende opties om het parkeren, In het bijzonder voor bezoekers, op te vangen. Dit sluit niet uit dat projectontwikkelaars de parkeerbehoefte van de gebruikers/bewoners van private projecten niet dienen op te vangen op eigen terrein.

Het stellen dat de projectontwikkelaar van Kaai 24 de parkeerdruk voor de loodsen 22 en 23 moet opvangen is niet correct. Evenmin door te eisen dat de stad Gent in zone 5 een initiatief moet ondernemen om het parkeren voor de loodsen op te lossen, o.a. omdat de stad Gent geen eigenaar is.

Het bezwaarschrift wordt dan ook niet weerhouden.

...”

Wat de toets aan een goede ruimtelijke ordening betreft, luidt de bestreden beslissing onder meer als volgt:

“ ...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

...

De aanvraag betreft de bouw van een meergezinswoning bestaande uit 72 appartementen in een rechthoekig gebouw, dat bestaat uit drie delen rondom een binnentuin.

De aanvraag voorziet in een woonbestemming, wat in overeenstemming is met de verkavelingsvoorschriften en tegemoetkomt aan de vraag naar bijkomende woongelegenheden als gevolg van een stijgend aantal inwoners.

Vanuit de verdere appreciatie van de goede ruimtelijke ordening zijn er geen obstructies op te werpen. Integendeel, voorliggende aanvraag resulteert in een stedelijk woningaanbod dat binnen een grootstedelijke context zondermeer als een meerwaarde kan worden beschouwd.

Met verwijzing naar de bespreking van de ingediende bezwaren in de rubriek "Het openbaar onderzoek" en de begroting van de mogelijke milieueffecten van het project in de rubriek "MER-paragraaf" kan gesteld worden:

- *het aangevraagde project geeft invulling aan de bestemming die vastgelegd werd in het geldende BPA en verder verfijnd in de verkaveling van 2012. Het project is er principieel mee in overeenstemming, op enkele aspecten na die onder het toepassingsgebied van art 4 41 VCRO vallen. Het project is dan ook functioneel inpasbaar in de betrokken omgeving.*
- *de mobiliteitsimpact op de wijk waarin de meergezinswoningen opgericht worden, is gelet op het aantal woongelegenheden dat voorzien wordt, gekoppeld aan het doelpubliek en de realisatie van voldoende parkeergelegenheid (zowel voor auto's als voor fietsen) op eigen terrein, zeer beperkt t.o.v. de grootstedelijke context;*

...

Uit de bovenvermelde MER-paragraaf blijkt enerzijds dat het voorwerp van de aanvraag niet valt onder het begrip 'stadsontwikkelingsproject', zoals vermeld in de bijlage II bij de Europese Richtlijn 85/337/EEG, anderzijds leidt de project-m.e.r.-screening tot de vaststelling dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten vallen en er bijgevolg geen milieueffectenrapport moet worden opgesteld. Voorliggende aanvraag is weliswaar een voorbeeld van een woonproject met stedelijke karakteristieken en verschijningsvorm; in proportie tot de grootstedelijke omgevingscontext betreft dit evenwel een bescheiden project waarvan de effectenbeoordeling en appreciatie valt te beschouwen binnen de 'gangbare criteria van de goede plaatselijke ruimtelijke ordening overeenkomstig betreffend artikel 4 31 VCRO, zoals hiervoor uiteengezet.

...”

7.

De verzoekende partijen maken niet aannemelijk in welke zin het niet nader in rekening brengen van 'de gecumuleerde parkeerdruk' het (weliswaar eerder bondig) gemotiveerde oordeel van de verwerende partij dat het voorliggende project geen aanzienlijke milieueffecten teweegbrengt op het niveau van de mobiliteit, kennelijk onredelijk of foutief maakt.

Het gegeven dat mobiliteitseffecten, met inbegrip van parkeerdruk, een relevante factor kunnen zijn bij de beoordeling van de vraag of het beoogde aanzienlijke milieueffecten teweegbrengt, betekent immers nog niet dat een wijziging inzake mobiliteit in zichzelf, vanuit eender welke invalshoek, als een te onderzoeken en desgevallend onzorgvuldig onderzocht milieueffect kan worden aangemerkt. De vaststelling dat er op het niveau van mobiliteit sprake kan zijn van een milieueffect tot voorbij de op het eerste gezicht vaak geviseerde eventuele toename of schadelijke reallocatie van uitlaatgassen of andere stoffen en dus bijvoorbeeld ook de rechtstreekse of onrechtstreekse fysieke aantasting van bepaalde natuurwaarden kan omvatten, doet aan wat voorafgaat geen afbreuk. De verzoekende partijen slagen er niet in aannemelijk te maken dat de door hen gehekelde mobiliteitsimpact als een (potentieel aanzienlijk) milieueffect nog nader onderzocht diende te worden, niet naar de bewoordingen van artikel 4.3.7, §1 DABM, noch in lijn met het achterliggende doel van de milieueffectenrapportage. Het komt de Raad in die zin voor dat de factor 'mobiliteit', ontdaan van enige milieubelastende invloed, geen in het licht van de milieueffectenrapportage relevante factor is, maar als dusdanig enkel in het kader van ondermeer de toets aan een goede ruimtelijke ordening of in het kader van een mobiliteitsstudie (voor zover vereist) aan bod kan, en desgevallend moet, komen.

Wat de toetsing aan een goede ruimtelijke ordening betreft, dient de Raad in elk geval vast te stellen dat het mobiliteitsaspect wat betreft onder meer de parkeerdruk uitvoerig aan bod komt in de bestreden beslissing, weze het bij de behandeling van de bezwaarschriften naar aanleiding van het openbaar onderzoek. De verzoekende partijen voeren in dat licht niet aan, en maken met de gegeven uiteenzetting onder hun enig middel in elk geval ook niet aannemelijk, dat de bestreden beslissing blijk geeft van een kennelijk onredelijke toets aan een goede ruimtelijke ordening.

8.

Wat tot slot het opgeworpen gebrek aan inspraak betreft, dient de Raad, samen met de tussenkomende partijen, vast te stellen dat de verzoekende partijen geen geschonden bepaling aanhalen. Het gegeven dat er in het voorliggende geval geen afzonderlijke project-m.e.r.-screening diende te worden opgemaakt, werd hoger bij de beoordeling van dit middel reeds uitgeklaard. De verwerende partij is, gelet op de afwezigheid van een verplichte m.e.r.-screeningsnota op te maken door de aanvrager, zelf tot een m.e.r.-screening overgegaan die uitdrukkelijk gemotiveerd werd in de bestreden beslissing zelf. De schending van de hoorplicht als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur wordt, ten aanzien van de besluitvorming door de verwerende partij, evenmin aangevoerd. De bestreden beslissing vermeldt in dat licht overigens uitdrukkelijk de aan de partijen geboden mogelijkheid om hun standpunt kenbaar te maken in het licht van het eerdere vernietigingsarrest van de Raad en voorafgaand aan de nu bestreden beslissing. Het opgeworpen zorgvuldigheidsbeginsel reikt in elk geval niet zo ver dat de verwerende partij bij het nemen van een beslissing na een eerdere vernietiging, na kennisname van alle relevante gegevens en desgevallend ook de standpunten van de partijen, haar voorgenomen beslissing – weze het op het niveau van de m.e.r.-screening – moet voorleggen aan de betrokken partijen alvorens een definitieve beslissing te nemen.

Het middel wordt verworpen.

VII. KOSTEN

1.

De verzoekende partijen en de verwerende partij vragen om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen, die ten laste van respectievelijk de verwerende partij dan wel de verzoekende partijen komt.

2.

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

3.

Gelet op de verwerping van hun enig middel zijn de verzoekende partijen de ten gronde in het ongelijk gestelde partijen en is de verwerende partij de ten gronde in het gelijk gestelde partij.

De kosten van het beroep, bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen en de door de verwerende partij gevraagde rechtsplegingsvergoeding, vallen ten laste van de verzoekende partijen.

De Raad is verder van oordeel dat het passend voorkomt om het rolrecht van de tussenkomende partijen niet ten laste van de verzoekende partijen te leggen aangezien de tussenkomende partijen zelf beslissen om al dan niet tussen te komen in een procedure. Bovendien bestaat het risico dat door de tenlastelegging aan de verzoekende partij van de kosten van de tussenkomst het recht op toegang tot de rechter onredelijk wordt bezwaard.

De verzoekende partijen kunnen moeilijk inschatten hoeveel partijen er zullen tussenkomen in de procedure. Door de kosten van de tussenkomst ten laste te leggen van de verzoekende partijen, bestaat het risico dat ze financieel worden afgeschrikt om een beroep in te stellen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de stad GENT is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van het AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF STADSONTWIKKELING GENT (SOGENT) is ontvankelijk.
3. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 600 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verwerende partij, ten laste van de verzoekende partijen.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 200 euro, ten laste van de tussenkomende partijen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 8 oktober 2019 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Bart VOETS

Pieter Jan VERVOORT