

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 6 maart 2018 met nummer RvVb/S/1718/0620
in de zaak met rolnummer 1718/RvVb/0017/SA

Verzoekende partijen

1. de heer **Jean Marie GHIJS**
2. mevrouw **Godelieve CUYPERS**
3. de heer **Dirk DE BOTH**
4. mevrouw **Ann VAN WAEYENBERGHE**
5. de heer **Philippe VLEMINCKX**
6. mevrouw **Ann DE CLERCQ**

vertegenwoordigd door advocaten Jan BELEYN en Merlijn DE RECHTER met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B

Verwerende partij

DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement OMGEVING, afdeling Oost-Vlaanderen

vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, coupure 5

Tussenkommende partijen

1. de nv **NMBS**

vertegenwoordigd door advocaten Kathleen DE HORNOIS en Wim NAUDTS, met woonplaatskeuze op het kantoor te 1930 Zaventem, Gateway Building, Luchthaven Nationaal 1J

2. het college van burgemeester en schepenen van de stad **ZOTTEGEM**

vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, coupure 5

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 6 september 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 14 juli 2017.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een parkeergebouw op de percelen gelegen te 9620 Zottegem, Broeder Mareslaan / Lyceumstraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 696H3, 710S en 815T.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschriften tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 16 januari 2018.

Advocaat Jan BELEYN voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Wim NAUDTS voert het woord voor de eerste tussenkomende partij. Advocaat Paul AERTS voert het woord voor de tweede tussenkomende partij.

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. TUSSENKOMST

De nv NMBS verzoekt met een aangetekende brief van 8 november 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. Het college van burgemeester en schepenen van de stad Zottegem verzoekt met een aangetekende brief van 9 november 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partijen met beschikkingen van 14 december 2017 toe in de debatten.

Uit het dossier blijkt dat de verzoeken tot tussenkomst tijdig en regelmatig zijn ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

IV. FEITEN

De eerste tussenkomende partij dient op 8 juli 2016 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de bouw van een parkeergebouw” op de percelen gelegen te 9620 Zottegem, Broeder Mareslaan / Lyceumstraat.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, vastgesteld met koninklijk besluit van 30 mei 1978 in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, ‘Afbakening kleinstedelijk gebied Zottegem’, goedgekeurd op 17 november 2008.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 4 oktober 2016 tot en met 2 november 2016, dienen de verzoekende partijen drie van de zes bezwaarschriften in.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken adviseert op 4 januari 2017 als volgt ongunstig:

“ ...

Het opmaken van een MOBER was verplicht. De Mober ,die in het dossier vervat is, behandelt zowel de parkeergarage als de bouw van de kantorenzone.
Volgende opmerkingen worden gemaakt op de MOBER.

- *Bepaalde aspecten in de MOBER-zijn onvoldoende onderzocht:*
 - *Wat zijn de naastliggende attractiepolen waar er rekening mee moet worden gehouden (scholen, ingang station, winkels, sportfaciliteiten,....)?*
 - *Bij de bereikbaarheid is de bestaande toestand onvoldoende beschreven. Zijn er fietspaden of voetpaden aanwezig? Zijn dit vrijliggende of aanliggende fietspaden? Wat is de bushalte infrastructuur?*
 - *Er zijn onvoldoende telgegevens voorhanden voor de zwakke weggebruikers. Wat is het aantal overstekende voetgangers en fietsers die naar station en/of centrum gaat?*
Deze trage weggebruikers zullen de capaciteit op de Broeder Marès laan beïnvloeden. De tellingen zijn bovendien interessant omdat er in de toekomst een ongelijkgrondse verbinding wordt voorzien tussen parking en station/centrum.
 - *Er zijn gedetailleerde tellingen nodig van de huidige situatie voor het gemotoriseerd verkeer op het niveau van alle wegvakken en kruispunten (ook bijvoorbeeld van het kruispunt Godveerdegemstraat met de Broeder Marès laan). Nu zijn er slechts van sommige kruispunten telgegevens beschikbaar. Deze moeten gebundeld worden in het hoofdstuk bereikbaarheid en niet in het hoofdstuk microsimulatie.*
 - *Het is aangewezen om een ongevalanalyse uit te voeren ter hoogte van de huidige op- en afrit naar de stationsparking.*
- *Er is een reizigersenquête uitgevoerd (pag. 33 en verder) . Hieruit zijn een aantal conclusies getrokken. Doch het is van belang om wat meer achtergrondinformatie te kennen. Wanneer is de enquête uitgevoerd (datum?, uur?), waar is deze gebeurd (perron?, stationshal?, loket?); wat waren de weersomstandigheden?, hoeveel mensen Werden er geënquêteerd?*
- *Het is onduidelijk waar de 998 autoparkeerplaatsen (pag. 33,54) zich bevinden in de stationsomgeving. Op dit moment heeft de stationsparking een aanbod van 562 parkeerplaatsen. Als de 108 parkeerplaatsen voor het NMBS personeel hierbij opgeteld worden, is er op dit moment een aanbod van 670 plaatsen. Er worden in de huidige toestand 328 parkeerplaatsen teveel meegerekend in de MOBER. Waarschijnlijk is er een deel van het straatparkeren bijgeteld. Doch dit mag in de verdere berekeningen niet in mindering gebracht worden, omdat in de toekomst dit straatparkeren behouden blijft (weliswaar als kortparkeren).*
- *De verkeersgeneratie (pag. 54) van de kantorenzone is niet berekend. Er is niet berekend hoeveel werknemers, bezoekers, leveringen er in de toekomst zullen plaatsvinden. Volgens kencijfers werken er in een kantoor nabij een stationslocatie 4 à 5 werknemers per 100m². Dit wil zeggen dat er in het nieuwe kantoor minimaal 118 werknemers zullen tewerkgesteld worden. Op basis van kencijfers worden er 12 bezoekers per dag verwacht.*
- *Het parkeerkencijfer BPA op pagina 54 is niet realistisch. Er wordt verondersteld dat er per 160m² slechts 1 parkeerplaats moet voorzien worden. Zodat er slechts 19 parkeerplaatsen moeten voorzien worden. Dit is te weinig, als er geen bijkomende maatregelen worden genomen zoals betalend parkeren voor werknemers en bezoekers. Normale Nederlandse kencijfers (CROW) hebben voor een stedelijke locatie een parkeernorm voor kantoren van 1.5 tot 2.0 parkeerplaatsen per 100m² BVD. Voor een kantooroppervlakte van 2939 m² komt dit neer op 44 parkeerplaatsen tot 59 parkeerplaatsen. De Nederlandse normen zijn bovendien vrij minimalistisch. Slechts een parking voorzien van 19 plaatsen voor 120 werknemers zal vragen om problemen zonder een zeer streng parkeerbeleid.*
- *Door een verkeerde berekening van de verkeersgeneratie (zie boven) zijn de verdere berekeningen vanaf pagina 54 van de Mober ook foutief. Een attractie in de ochtendspits van slechts 4 auto's (voor een kantoor van ± 120 werknemers) is zeer zwaar onderschat. Een bijkomende attractie van slechts 105 wagens voor een vergroting van de parking met 449 plaatsen, is ook te minimalistisch. De vershilanalyse op pagina 59, en de microsimulatie vanaf pagina 61 moet hierdoor herdaan worden. Ook is het aangewezen om een sensitiviteitstoets uit te voeren.*
- *Het is onduidelijk hoe de attractie en de productie van het verkeer is berekend. In tabel 6 wordt bijvoorbeeld een attractie van de pendelparking berekend van 461 wagens .Dit is meer dan het aantal parkeerplaatsen (1119 plaatsen) * aankomstpercentage (40%)= 448 wagens.*
- *De telgegevens op pagina 62 zijn uitgevoerd tijdens werken op de Broeder Marès laan. De impact op het verkeer is zodanig dat deze telgegevens niet als referentie mogen beschouwd worden en best worden weggelaten. Onder andere de linksafbeweging van de Grotenbergestraat naar de Broeder Marès laan (104 bewegingen) wordt te zwaar onderschat. De gegevens van de kwartiertelling die werden gebruikt om de microsimulatie op te bouwen zouden wel in de nota moeten opgenomen worden. Echter is het nog beter om nieuwe tellingen uit te voeren voor een volledige ochtend en avondspits.*
- *Bij de berekening van de ochtendspits (pag. 62) moet er gekeken worden naar het normale spitsuur 7u45-8u45. Zeker als blijkt dat de som van "huidige intensiteit tussen 6u30 en 7u30" + "toekomstige intensiteit door parking tussen 6u30 en 7u30" lager is dan de normale huidige spitsintensiteit tussen 7u45 en 8u45. -> Door*

deze fout zou een mogelijke conclusie kunnen zijn dat de extra, parking zorgt voor minder verkeer. Wat zeker niet het geval is.

- Er is een verkeerssimulatie gebruikt om te berekenen of er verkeersproblemen te verwachten zijn op het wegennet. Het is aan te raden om voor de belangrijkste kruispunten:

- 1) inrit stations parking;

- 2) Grotenberestraat/ Broeder Marès laan / Laurens De Metilaan;

- 3) Broeder Marès laan / Godveerdégemstraat / Kastanjelaan

een gewone kruispuntberekening toe te voegen. Er kan daarna gecontroleerd worden of extra maatregelen nodig zijn (methode Harders, Slop berekening, methode Webster, ...)

- De invloed van het knippen van de Lyceumstraat is onvoldoende onderzocht.

Volgende opmerkingen zijn er op de vergunningsaanvraag:

- De ruimtelijke inplanting van de site is onlosmakend gekoppeld aan de bouw van de parkeergarage. De voetgangersverbinding naar het centrum, de pleinafwerking en het afsluiten van de Lyceumstraat zijn noodzakelijk om het geheel te laten functioneren. Een bouwvergunning voor het parkeergebouw, zonder de garantie dat de rest zal uitgevoerd worden kan niet. De Lyceumstraat mag geenszins een sluipteg zijn (ook niet voor een onbepaalde tijdelijke periode).

- Er zijn onvoldoende milderende maatregelen voorzien bij de bouw van deze verkeerstrekker. Bijkomende maatregelen rond het parkeerbeleid (parkeerregime in omliggende straten aanpassen, straatparkeren suppressen, bewonersparkeren, ...), bewegwijzering, aanpassing van kruispunten, voorzien van goede voetgangers en fietsvoorzieningen als middel om hinder van extra verkeer te milderen, doorstroming van busverkeer, ... zijn niet opgenomen.

- Een parkeergarage van 1119 plaatsen is zeer ruim. De stationsparking in Gent-Sint-Pieters is bijvoorbeeld 1580 plaatsen. De Stationsparking in Sint-Niklaas (een stad met 3-maal meer inwoners dan Zottegem) is 500 plaatsen. Deze parkings liggen beide langs goede ontsluitingswegen, met een voldoende buffer tussen slagboom en ontsluitingsweg. De bufferruimte voor de toekomstige parking aan Zottegem is voor de slagbomen slechts 8m35. Hierdoor zal het voetpad geblokkeerd worden, vanaf een wachtrij van 2 auto's. Bovendien zal er ook een onmiddellijke terugslag zijn op de Broeder Marès laan. Het is beter om de slagbomen dieper in het gebouw te voorzien.

- De oprit naar de parking is 15 meter breed. Voetgangers moeten deze lange verkeersonveilige strook dwarsen. Daar dit geen gewestweg is, geldt hier niet het dienstorder "MOW/AWV/2011/15 - Reglementering van de toegangen tot het gewestdomein". In dit dienstorder wordt gevraagd om op gewestwegen de toegang tot bedrijven en druk bezochte centra (benzinstations, warenhuizen, ...) slechts een maximale breedte van 7,00 m te voorzien. Toch is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aan te bevelen om de in- en uitgang te voorzien op 2 rijstroken (7meter).

- Een linksaf beweging van de Broeder Marès laan naar de parkeergarage is af te raden. Op de linksafslagstrook is er maar plek voor een 3tal wachtende auto's. Uit berekeningen blijkt dat er een 300tal auto's in de spits deze linksafbeweging zullen maken (Om, de 12 seconden een auto) en slechts een 100 auto's de parking vanuit het zuiden zullen bereiken. Door het verkeer komende vanuit de Godveerdégemstraat (zowel doorgaand verkeer als verkeer naar parking) en de kans op wachtrijen voor de slagboom is het hiaat onvoldoende om fileopbouw op de Broeder Marès laan te vermijden. Beter is om meer zuidelijk op de Broeder Marès laan een terugkeerbeweging mogelijk te maken.

...

Het college van burgemeester en schepenen adviseert op 27 maart 2017 als volgt:

“ ...

Verantwoording

De aanvraag werd openbaar gemaakt van 04/10 tot en met 02/11/2016.

Tijdens dit openbaar onderzoek werden 6 ontvankelijke bezwaarschriften ingediend.

Deze handelen over:

...

Eén van de cruciale beoordelingsgronden in dergelijke aanvraag is de mobiliteitsimpact. Een (meer dan) verdubbeling van het aantal op deze locatie aangeboden parkeerplaatsen (van 513 naar 1119), zal onmiskenbaar grote invloed hebben op de lokale verkeersstromen van en naar deze locatie, zowel op vlak van verkeersintensiteit en -spreiding als naar milieu-impact (geluid, emissies,...).

Uit de ontvangen adviezen van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar en de politie, die hier bijgetreden worden, komen diverse onvolledigheden, tekortkomingen en incorrecte inschattingen in het MOBER en de MER-screening naar voren. Eén van de fundamenteelste problemen daarbij is dat men wel uitgegaan is van het

'knippen' van de Lyceumstraat maar dat dit enerzijds nog geen zekerheid/feit/beslist beleid is en dat anderzijds de effecten daarvan niet op terrein onderzocht zijn (geen tellingen van Lyceumstraat richting Welzijnstraat/H.Hartplein), waardoor de specifieke gevolgen voor de omliggende schoolomgevingen niet zijn weergegeven. Ook ter hoogte van de in- en uitrit van het parkeergebouw, die zich zeer kort bij de weg situeert, dreigen conflictueuze verkeerssituaties te ontstaan, o.a. bij gebrek aan een concreet herinrichtingsplan voor de Br. Mareslaan. Er kan bijgevolg niet uitgesloten worden dat het project tot substantiële verkeersproblemen leidt. De bezwaren die op deze vlakken geuit zijn tijdens het openbaar onderzoek; worden gegrond bevonden.

Wat betreft de privacy tav. aanpalende percelen (bestaande woningen kant Broeder Mareslaan), kan gesteld worden dat zich langs deze kant van het gebouw geen normale circulatiewegen voor gebruikers van de parking bevinden die zicht bieden op de aanpalende percelen (hoofdzakelijk nooduitgangen); mensen die per wagen aankomen of vertrekken zullen vanop hun autostaanplaats bovendien slechts een kortstondig en door traliewerk afgeschermd zicht hebben op aanpalende percelen. Dit is geen abnormale hinder vanuit een gebied voor openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen.

De vrije ruimte tussen het parkeergebouw en de particuliere perceelsgrenzen zal in verhouding tot de bestaande situatie minder toegankelijk en dus 'veiliger' worden; ze wordt van de straatzijden (kant Bevegemkouter en kant Br. Mareslaan) afgeschermd door traliewerk, daar waar men nu een vrij toegankelijke parking heeft tot tegen deze perceelsgrenzen.

...

In het kader van zuinig en efficiënt ruimtegebruik wordt de beschikbare, ruimte hier zo optimaal mogelijk benut om een maximaal aantal parkeerplaatsen te kunnen realiseren in functie van het multimodaal vervoersknooppunt station Zottegem. De hoogte van het gebouw blijft ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bebouwing kant Lyceumstraat-Bevegemkouter-Heilig Hartplein. Vormgeving en afwerking van het gebouw staan in directe relatie tot de functie ervan maar is eveneens van die aard dat het gebouw esthetisch op een hedendaagse en kwalitatieve manier wordt 'aangekleed' met een combinatie van horizontale stroken gecorrodeerd staal (roestkleur) en zwarte draadpanelen. In de tussenruimte tussen gebouw en perceelsgrenzen zijn waar mogelijk nog groenelementen voorzien die het geheel nog visueel zullen 'verzachten' of 'breken'. In de achtertuinen van de betrokken percelen langs de Broeder Mareslaan bevinden zich trouwens ook reeds opgaande groenelementen die het uitzicht op het gebouw zullen temperen. Ondanks de omvang van het gebouw en de relatief beperkte afstand tot de perceelsgrenzen, kan bijgevolg bezwaarlijk van ernstige visuele hinder gewaagd worden.

Wat betreft mogelijke hinder door lichtweerkaatsing op de zonnepanelen die (verticaal) voorzien zijn op de zuidgevel van blok 1 kan gesteld worden dat dit beperkt kan worden door de keuze voor panelen met een zo laag mogelijke reflectie en door deze panelen evt. in een lichte, naar boven gerichte helling t.o.v. de gevel te plaatsen. Bovendien: als er zich op bepaalde momenten hinderlijke reflectie zou voordoen, dan is dit door de veranderende stand van de zon per definitie een probleem van voorbijgaande en tijdelijke aard. Het voorzien van zonnepanelen op het gebouw levert ook aanzienlijke energetische en economische voordelen op.

Alternatieve locaties zijn in het voortraject van dit dossier wel degelijk overwogen, maar om diverse redenen (o.a. te grote wandelafstand t.o.v. station) afgevoerd.

Een devaluatie van aanpalende eigendommen kan momenteel niet bewezen worden en is bijgevolg een louter speculatief argument. De bestemming als zone voor openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen is bovendien reeds van kracht sedert 1978 (goedkeuring gewestplan), en is ouder dan veel woningen in de buurt. Dat op dergelijke kernstedelijke locatie vroeg of laat hoogbouw opgericht wordt, heeft steeds in de lijn der normale verwachtingen gelegen.

Het is inderdaad betreurenswaardig dat er hier niet geopteerd werd voor een grotere mate van ondergronds parkeren; dit zou de ruimtelijke/visuele impact van het gebouw aanzienlijk kunnen verminderen maar heeft anderzijds natuurlijk grote financiële implicaties. De opdrachtgever heeft deze afweging gemaakt en besloten om hoofdzakelijk bovengronds te bouwen.

Het is eveneens betreurenswaardig dat er niet geopteerd werd voor een integratie van het parkeer- en het kantoorgebouw. Ook dit is een afweging die tussen de beide betrokken instanties (Regie der Gebouwen en NMBS/Eurostation) gemaakt is en om diverse (organisatorische/juridische/financiële) redenen afgevoerd is. Beide plannen werden wel op mekaar afgestemd en er bestaat tussen beide instanties een samenwerkingsovereenkomst.

Het voorliggend ontwerp kiest inderdaad voor een andere locatie dan wat in het 'masterplan stadskernrenovatie' voorzien was, nl. een langgerekt parkeergebouw in de strook tussen de sporen en de Broeder Mareslaan en een openlucht parking op de huidige locatie. In overleg met het stadsbestuur heeft men deze visie echter laten varen, vnl. omdat dergelijk gebouw een 'muur' zou vormen tussen de centrumzijde en de Bevegemse zijde, terwijl er eerder moet gepoogd worden beide zijden beter met elkaar te verbinden. Bovendien is een lang en smal gebouw op vlak van kosten/baten minder efficiënt.

Het creëren van bijkomend parkeeraanbod in de stationsomgeving is niet strijdig met het gemeentelijk Mobiliteitsplan, in tegendeel: dit wordt uitdrukkelijk als belangrijk actiepunt geformuleerd in de nota 'Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan zoals in 2012 goedgekeurd door de gemeenteraad. De Broeder Mareslaan

wordt in deze nota ook uitdrukkelijk vermeld als onderdeel van de 'hoefijzervormige' stedelijke verdeelweg, maar is daar in praktijk nog niet voldoende naar heringericht.

In het (bindend gedeelte van het) GRS (2004) wordt m.b.t. de stationsomgeving het volgende gesteld: "De omgeving van het station wordt uitgebouwd als een openbaar vervoersknooppunt. Dit betekent een opwaardering van het bestaande spoorweg- en busvervoer, een afstemming tussen bus en trein, het opwaarderen van de pendelparking die een dubbel gebruik krijgt als pendelparking in de week en centumparking in het weekend of bij manifestaties. Hiervoor dient de voetgangersverbinding met het centrum te verbeteren (overleg met de NMBS noodzakelijk). Daarnaast wordt de Bevegemse zijde verdicht met wonen en kantoren zonder dat de parkeeroppervlakte afneemt"

Huidig ontwerp kan eerder gezien worden als een onderdeel van de realisatie van dit punt dan als strijdig ermee: het voorzien van extra parkeergelegenheid op deze locatie ondersteunt de ontwikkeling van het openbaar vervoersknooppunt. Het project schept tevens kansen tot verdere verdichting met wonen en kantoren langs Lyceumstraat en Bevegemkouter.

De hierboven als eerste punt vermelde fundamentele problemen op vlak van mobiliteitseffecten en verkeersveiligheid, zijn in dit dossier echter dermate belangrijk dat we om die reden toch aanbevelen om de bouwheer (NMBS) een allesomvattende mobiliteitsstudie te laten uitvoeren. Voor het overige gaat het om een stedenbouwkundig/ruimtelijk verdedigbaar project. In de strategisch belangrijke stationsomgeving die als multimodaal vervoersknooppunt moet worden uitgebouwd, moet de mobiliteitsimpact volkomen kunnen worden ingeschat en geen hypothec leggen op een vlotte en veilige verkeerscirculatie (voor alle weggebruikers).

...

Na een schriftelijke reactie van de aanvrager en een bijkomend overleg van 1 juni 2017 adviseert het departement Mobiliteit en Openbare Werken op 7 juni 2017 als volgt:

“ ...

Betreft: Advies: Bouw van een parkeergebouw te Zottegem - aangepast advies naar aanleiding van bijkomend overleg met de initiatiefnemer

...

In een vorig advies had MOW opmerkingen op de MOBER. Deze opmerkingen zijn ten dele weerlegd in een motiveringsbrief (opgemaakt op 06/04/2017) en tijdens een bilateraal overleg (op 01/06/12(0))

Hieronder worden de opmerkingen op de MOBER uit het vorig advies schuingedrukt opgesomd. De conclusies naar aanleiding van de bijkomende info worden per item in het vet weergegeven:

...

-> In de motiveringsbrief is tekstueel beschreven waar de omliggende attractiepolen liggen.

...

-> De bestaande toestand is verduidelijkt in de motiveringsbrief en tijdens het overleg.

...

-> Het huidig aantal overstekende fietsers en voetgangers over de Broeder Marèsiaan is geteld en staat in de MOBER (82 voetgangers t.h.v. Lyceumstraat tussen 6u30 en 7030; 11 voetgangers aan Katanjelaan). Het toekomstige potentieel is niet gekend. Doch, er kan verwacht worden dat minstens 461 overstekende voetgangers worden gegenereerd in de ochtendspits (1 persoon per geparkeerde wagen). Dit wil zeggen dat er meer dan 7 personen per minuut oversteken. Er wordt daarom op korte termijn gekeken of er een, bijkomende voetgangersoversteek voorzien kan worden nabij het parkeergebouw.

...

-> Het verkeersonderzoek "Stationsomgeving Zottegem" is informatief doorgestuurd. Alle informatie is daarin terug te vinden.

...

-> Bij het overleg zijn de cijfers toegelicht. De cijfers zijn integraal overgenomen uit de studie verkeersonderzoek "Stationsomgeving Zottegem". O.a. de parking ter hoogte van het OCMW (198 plaatsen) is mee vervat in de studie. Slechts een 100 tal straatparkeerplaatsen zijn in de studie meegeteld.

...

-> Het lage aantal parkeerplaatsen voor het kantoorgebouw kadert in de filosofie van de Regie der Gebouwen: Veel van de werknemers zijn pendelaars en komen niet met de auto. In een latere fase wordt de stedenbouwkundige bouwvergunning voor het kantoorgebouw aangevraagd. Daarin zal de omvang van het gebouw beter gekend zijn. Hierdoor zal in een latere fase het aantal parkeerplaatsen nauwkeuriger ingeschat worden.

...

-> De adviesvraag gaat over de bouwvergunning van het Parkeergebouw en niet over de aanleg van een administratief centrum, omgevingsaanleg en aanleg van het openbaar domein. De verkeersgeneratie van de kantorenzone is voor deze bouwvraag niet van toepassing.

-> Voor het parkeergebouw is de berekening in de Mober een worst-case. Zolang de stad Zottegem zijn beloftes niet nakomt om de andere parkings te supprimeren en geen strenger parkeerbeleid toepast, zal het parkeergebouw van de NMBS (1119 parkeerplaatsen) onvoldoende attractief zijn, omdat dit betalend is. Er kan verondersteld worden, dat zonder bijkomende parkeerbeleidsinitiatieven het nieuwe parkeergebouw nauwelijks meer volk zal aantrekken dan de huidige betalende parking met een maximale bezetting van 162 wagens op een parking van 264 plaatsen.

-> Wanneer pendelaars de 890 parkeerplaatsen in een zeer ruime omgeving rondom het parkeergebouw niet meer mogen gebruiken, zal het parkeerareaal slechts met 129 parkeerplaatsen stijgen (van 998 plaatsen naar 1119 plaatsen). De opmerking hierboven moet dus genuanceerd worden. Een bijkomende attractie van slechts 105 wagens tijdens de spits is aannemelijk voor de grotere invalswegen (vb.: Sint-, Andriessteenweg, Godveerdegemstraat, Grotenbergstraat, Buke).

-> De vroeger gemaakte opmerking blijft echter wel plaatselijk gelden, als er ook aan het parkeerbeleid wordt gewerkt. Op de Broeder Marèsiaan, tussen het kruispunt Lyceumstraat en Kastanjelaan, zal er een grotere verkeersdruk zijn (toename van 415 autoverplaatsingen in de avondspits), omdat het verkeer dat nu ten westen en ten noorden van het station parkeert, ook door de Broeder Marèsiaan moet rijden. De verkeersdruk zal stelselmatig minderen verder van de projectzone (vb. ten noorden van de Lyceumstraat vermindert de druk al met meer dan 1/3^{de} omdat de betalende parking van 264 plaatsen en de gratis parking van 223 plaatsen hier verdwijnt).

...

-> Bij overleg is hier niet op ingegaan

...

-> Tijdens het overleg en in de motiveringsnota is vermeld dat er een hertelling is georganiseerd. Volgens de initiatiefnemers bleek uit de hertelling dat de oorspronkelijke telling representatief was.

...

Bij een controle, na het overleg van 01/06/2017, bleken de cijfers in de Mober toch onvoldoende transparant. Het is onlogisch dat de verkeersintensiteiten tijdens de wegwerkzaamheden in de Broeder Marèsiaan (figuur 37 in de Mober) hoger zijn dan wanneer de Broeder Marèsiaan niet versperd is (tabel 8 in de Mober). Zo blijkt dat er tijdens de werken 55 bewegingen waren van de Laurens De Metsstraat naar de Broeder Marèsiaan; na de werken waren er volgens de herkomst bestemmingsmatrix slechts 2 voertuigen die van de Laurens De Metsstraat naar de Broeder Marèsiaan reden.

De herkomst bestemmingsmatrix, die als basis diende voor de microsimulatie, moet herbekeken worden.

...

-> Opmerking blijft gelden

...

-> Het is aan te bevelen om de huidige en de toekomstige verkeersstromen niet via een oncontroleerbare microsimulatie te berekenen. Voor eenvoudige 4-armige kruispunten is het aangewezen om de huidige en de toekomstige verkeersstromen manueel te berekenen op basis van de conflictbelasting van het kruispunt. De meest eenvoudige methode bestaat erin om voor elke inrichting afzonderlijk de I/C-verhouding te berekenen. Daarna telt men voor elke conflictgroep apart alle I/C verhoudingen van de diverse conflicterende richtingen bij elkaar op. De hoogste conflictbelasting mag nooit hoger zijn dan 80-85.

...

De invloed van het knippen van de Lyceumstraat is onvoldoende onderzocht

-> Bij bespreking werd vermeld dat dit geen onderdeel vormt van de bouwvergunning. Ook zijn er sinds de opmaak van de Mober bijkomende maatregelen getroffen om de achterliggende wijk aan het station verkeersluiser te maken (o.a. van een fietsstraat)

De opmerkingen op de vergunningsaanvraag worden op basis van de extra input ook aangepast. De oude opmerking staat schuingedrukt. De bijkomende informatie wordt in het vet neergeschreven.

...

-> Afstemming met de stad Zottegem is essentieel. De voorgestelde locatie voor de toegang in de Broeder Marèsiaan is voor de leefbaarheid de beste keuze (beter dan de huidige toegang via de Bevegemkouter). Hierdoor vermindert de druk op de schoolomgeving en de Lyceumstraat. Er kan reeds gestart worden met de bouw van een parking. Door het voorzien van een links afslagstrook op de Broeder Marèsiaan, door meerdere slagbomen te voorzien en deze niet juist op de ingang te plaatsen wordt op korte termijn maatregelen getroffen die de ontsluiting van het parkeergebouw werkbaar

maken. Doch op middellange termijn zijn bovenstaande maatregelen noodzakelijk om een goede leefbare stationsomgeving te creëren.

...

->Zonder een streng parkeerbeleid in de ruime omgeving is het parkeergebouw onvoldoende attractief. Door het parkeren aan het station volledig betalend te maken, zal de autodruk op de stationsomgeving minderen. Indien het juridisch kan, zou deze bouwvergunning gekoppeld moeten worden met een strenger parkeerbeleid rondom het parkeergebouw. Door het parkeren te bundelen wordt vermeden dat zoekverkeer overlast bezorgt in de stationsomgeving. Door het parkeerbeleid, zullen mensen sneller een alternatieve modi (fiets, O.V., te voet) kiezen. De noodzaak voor goede fiets- en voetgangersverbindingen zal stijgen. Hierop zal de stad Zottegem moeten anticiperen.

...

-> Aanpassingen kunnen verwerkt worden. Door verschillende poortjes te voorzien kan het middelste poortje in ochtendspits als ingang en in avondspits als uitgang gebruikt worden.

...

-> Wanneer de toegang niet versmald kan worden, is het raadzaam om milderende maatregelen te treffen: looproute aan de overzijde van de Broeder Marès laan aanmoedigen, verkeersluwe en aangename voetgangerslooplijn voorzien in Lyceumstraat, zorgen dat bij uitrijden van de parking voldoende ruimte is na slagboom om te stoppen voor voetgangers op voetpad, zichtbaarheid vanuit parking op openbaar domein vergroten.

...

-> Op korte termijn zal de parking nog niet volledig ingevuld zijn en zullen er dus minder dan 300 wagens in het spitsuur links afslaan. Op langere termijn wordt gezocht naar een betere ontsluiting van de stationsparking. Door een betere zuidelijke verbinding te maken over de spoorlijn, zal de binnenstad van Zottegem ontlast worden. Het verkeer zal niet meer langs de hoefijzerstructuur moeten rijden. Hierdoor zal het aandeel rechts afslaand verkeer naar het parkeergebouw stijgen. Doch, deze ingreep is momenteel nog een denkpiste, die enkel echt zal gerealiseerd worden als er grote doorstromingsproblemen zijn.

...

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 12 oktober 2016 voorwaardelijk gunstig.

De dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen adviseert op 3 november 2016 voorwaardelijk gunstig.

De verwerende partij verleent op 14 juli 2017 een stedenbouwkundige vergunning en motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

EXTERNE ADVIEZEN (ZIE BIJLAGEN)

Op 20/09/2016 heb ik advies gevraagd aan het College van Burgemeester en Schepenen.

Dit advies werd uitgebracht op 27/03/2017 en ontvangen op 18/04/2017.

De motivatie van het advies is gesteund op de beoordeling van de ingediende bezwaren. De gedetailleerde oplistijng en bespreking worden weergegeven in de rubriek 'Het openbaar onderzoek'.

Vermits de mobiliteit en de verkeersveiligheid als knelpunten worden weerhouden, wordt hier uitsluitend op deze aspecten ingegaan.

...

Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar:

De bouw van de parkeergarage ter hoogte van het station van Zottegem is een relevant onderdeel bij het oplossen van de mobiliteitsproblematiek in de stationsomgeving.

Zoals ook blijkt uit het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zal de bouw van deze parkeergarage, zonder het uitvoeren van meerdere bijkomende maatregelen (inrichtingswerken in de Broeder Mareslaan en naburige straten en kruispunten, aanpassing van het parkeerbeleid in de ruime omgeving, ...) geen oplossing bieden voor de huidige mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen in dit deel van de stad Zottegem: Los van een aantal opmerkingen over het MOBER, waar nog verder overleg en studiewerk kan op volgen, kan wel degelijk gesteld worden dat het 'knippen van de Lyceumstraat' niet als noodzakelijke voorwaarde gesteld wordt in het MOBER. Dit betekent dat het 'fundamenteelste probleem' dat weerhouden wordt door het college, niet overeenstemt met de concrete gegevens van het dossier.

De conclusie dat er een 'allesomvattende mobiliteitsstudie dient te gebeuren, kan onderschreven worden. Deze studie, waarbij alle bestaande mobiliteitsproblemen, in het bijzonder in het oostelijk stadsgedeelte, moeten onderzocht en geremedieerd worden, kan bezwaarlijk als vergunningsvoorwaarde naar de aanvrager

doorgeschoven worden. De stad dient hiervoor zelf de nodige initiatieven te nemen en de NMBS zal hierbij, als een belangrijke partner in het kader van de mobiliteit, in elk geval actief moeten betrokken worden.' Uit hetgeen voorafgaat, volgt dat de voorwaarde die door het college geformuleerd wordt, niet weerhouden wordt.

Op 20/09/2016 heb ik advies gevraagd aan Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Oost-Vlaanderen.

Dit advies werd uitgebracht op 04/01/2017 en ontvangen op 09/01/2017.

Het advies is ongunstig.

Er wordt hierbij in detail ingegaan op zowel de MOBER als de vergunningsaanvraag zelf. Ter zake worden een aantal onduidelijkheden, ontbrekende elementen en strijdigheden opgesomd.

Naar aanleiding van dit advies werd op 06/04/2017 schriftelijk gereageerd door de aanvrager en op 01/06/2017 werd ter zake overlegd tussen de aanvrager, het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Dit leidde tot een aangepast advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken dd. 07/07/2017, ontvangen op 13/07/2017.

In dit advies wordt gesteld:

...

Standpunt van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar:

Uit het tweede advies van MOW blijkt dat diverse vragen en bedenkingen, opgenomen in het advies van 04/01/2017, beantwoord werden: er werd o.m. verduidelijkt dat de aanvraag geen betrekking heeft op de bouw van een administratief gebouw, noch op de bouw van een voetgangersbrug of het 'knippen' van de Lyceumstraat.

Na de schriftelijke toelichting en de bespreking op 01/06/2017 houdt het advies van MOW rekening met de feitelijke gegevens van de aanvraag i.p.v. met de mogelijke inrichting van de omgeving, zoals vooropgesteld in het bij de aanvraag gevoegde 'masterplan'.

Het herziene advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft duidelijk aan dat het voorziene parkeergebouw op basis van het huidige parkeerbeleid nauwelijks een impact zal hebben op de bestaande verkeersafwikkeling en -problematiek in de stationsomgeving.

Ter zake wordt ook verwezen naar de rubriek 'BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING'. Waar verder wordt ingegaan op de mobiliteitsproblematiek.

Het advies is gunstig maar formuleert een aantal randvoorwaarden, die vooral aangeven dat op (middellange termijn door de stad Zottegem maatregelen zullen moeten getroffen worden om het optimaal functioneren van het parkeergebouw mogelijk te maken. Deze maatregelen zullen ook bijdragen tot een significante verbetering van de leefbaarheid van de wijk Bevegem en de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid in de ruimere omgeving. De opmerking van MOW om fietsverkeer met duurdere en 'buitenmaatse' fietsen te stimuleren, betreft geen stedenbouwkundige aspecten van het voorliggend ontwerp; ter zake wordt dan ook geen voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning opgenomen. Dit wordt wel als aandachtspunt aan de aanvrager meegedeeld.

...

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.

...

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden hieromtrent door het college van burgemeester en schepenen van de stad Zottegem de volgende standpunten ingenomen:

...

De gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar onderschrijft de beoordeling en conclusie van het college, behalve voor wat betreft de aspecten mobiliteit en verkeersveiligheid.

Het voorziene parkeergebouw zal in de bestaande situatie nauwelijks voor extra verkeersbewegingen zorgen; zolang er gratis kan geparkeerd worden in de omgeving, zullen velen hiervoor blijven opteren en geen gebruik maken van het nieuwe gebouw.

Zoals hiervoor aangegeven bij de bespreking van het advies van de stad Zottegem en het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (zie rubriek 'Externe adviezen') en verder in de rubriek 'BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING', vormt het voorziene parkeergebouw een belangrijke stap in de oplossing van de parkeer- en mobiliteitsproblemen in de stationsomgeving en de wijk Bevegem, maar ook voor het verkeersluwer maken van het centrum van de stad.

Om het parkeergebouw optimaal te laten functioneren in de toekomst dienen er, zoals vermeld, aanvullende maatregelen getroffen te worden (een aangepast parkeerbeleid, aangepaste weginfrastructuur, ...). Hiervoor

dient de stad de nodige initiatieven te nemen; de periode tussen het bekomen van de vergunning en de ingebruikname

van het gebouw is voldoende ruim om hieraan gevolg te kunnen geven.

Wat de verkeerveiligheid betreft, bestaan er momenteel twee in- en uitritten, één inrit in de Broeder Mareslaan, één uitrit in de Lyceumstraat en een in- en uitrit in de Bevegemkouter. Het centraliseren van de in- en uitrit langs de Broeder Mareslaan, zodat direct aangetakt wordt op een straat die deel uitmaakt van de hoofrijzerstructuur uit het Mobiliteitsplan, zorgt voor een verkeersveiliger en duidelijkere situatie.

In de hiervoor beschreven omstandigheden kan dan ook besloten worden dat de ingediende bezwaren ontvankelijk, doch ongegrond zijn.

...

MILIEUTOETS

Project-M.E.R.-screeningsnota

De aanvraag valt niet onder de projecten van bijlage I van het MER-besluit waarvoor een project-MER moet worden opgesteld of van bijlage II waarvoor een gemotiveerde ontheffing kan aangevraagd worden.

De aanvraag valt echter wel onder bijlage III van het MER-besluit, meer bepaald rubriek 10, b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.

Daartoe werd een project-m.e.r.-screeningsnota bij het aanvraagdossier gevoegd. Bij de ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring dd. 20/09/2016 verklaarde de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar zich akkoord met de conclusies.

Bespreking

De toekomstige verkeersgeneriek zal aanzienlijk verschillen van de huidige verkeergeneriek. Het aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van het aantal parkeerplaatsen die zich momenteel in de omgeving bevindt. De bedoeling van de aanvraag is juist om alle parkeerplaatsen uit de omgeving te centraliseren, zodat de bestaande parkeerdruk en -overlast uit de woonwijk Bevegem kan verdwijnen.

De inplanting en de open structuur van het gebouw zorgt voor voldoende natuurlijke ventilatie. De afvalwaterlozing van de parking is beperkt.

Tijdens de exploitatiefase zullen de bodem en het grondwater niet verontreinigd worden.

Aangezien er zich op deze plaats reeds 2 parkings bevinden zullen de verkeersgeluiden en -trillingen niet veel verschillen van de huidige. Deze zullen nog worden gedempt door de voorziene groene bufferstrook.

Besluit

Uit de project-m.e.r.-screeningsnota blijkt dat de milieugevolgen van de aanvraag voldoende kunnen worden ingeschat. Deze milieueffecten zijn beperkt, lokaal en in grote mate te beheersen of omkeerbaar.

Een verdere aanvulling van de project-m.e.r.-screening of de opmaak van een project-MER is niet nodig.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Deze beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 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 volgende criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

Zoals reeds gesteld in de rubriek 'HISTORIEK', werd de voorliggende aanvraag vooraf diverse malen besproken en bijgestuurd tijdens overlegmomenten met de betrokken partijen (de Regie der Gebouwen, de NMBS, de stad Zottegem, het Departement Omgeving, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse Bouwmeester).

Daarbij werd nagedacht over de toekomstige ontwikkelingen aan de oostzijde van het station en over de mogelijke herinrichting van het publiek domein. Dit werd in een soort masterplan, gegoten, dat als bijlage bij deze aanvraag werd gevoegd. In deze visienota wordt de Lyceumstraat geknipt en wordt een publiek plein gecreëerd, als tegenhanger van het bestaande stationsplein en als voortzetting van de stedelijke loper.

Daarbij wordt ook rekening gehouden met de bouw van een voetgangersbrug, als bijkomende oversteek voor pendelaars, maar ook als schakel in de stedelijke loper.

Dit 'masterplan' is echter enkel een aanzet m.b.t. mogelijke ingrepen in het gebied; ter zake dient verder onderzoek en overleg te gebeuren.

Huidige aanvraag betreft uitsluitend de bouw van het parkeergebouw. Het al dan niet knippen van de Lyceumstraat maakt er geen deel van uit en dient zeker nog verder te worden bestudeerd.

Deze aanvraag gaat in eerste instantie uit van de bestaande weginfrastructuur; enkel ter hoogte van de in- en uitrit dienen op het moment van de ingebruikname enige aanpassingen te gebeuren.

Het parkeergebouw wordt ingeplant op een zeer logische plaats.

Het terrein is op het gewestplan ingekleurd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en bevindt zich vlakbij het station van Zottegem.

Het aangevraagde parkeergebouw is een gemeenschapsvoorziening ten dienste van pendelaars, maar ook van personen die zich naar het stadscentrum willen begeven.

Ook kadert deze aanvraag in de visie van de stad Zottegem, zoals beschreven in het bindend gedeelte van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan; daarin wordt de stationsomgeving als een strategisch project omschreven en wordt het opwaarderen van de pendelparking vermeld.

Daarnaast is de voorliggende aanvraag ook in overeenstemming met het Mobiliteitsplan van de stad Zottegem: Momenteel zijn op de betrokken site ook reeds twee parkings aanwezig (een betalende en een niet-betalende parking), met een gezamenlijke capaciteit van 513 wagens.

De bestaande parkings hebben echter een te beperkte capaciteit, voornamelijk door de vele pendelaars. Ook blijkt uit studies en uit de praktijk dat eerst de gratis parkeerplaatsen worden ingenomen en dan pas de betalende. Hierdoor worden ook de parkeerplaatsen ingenomen in de straten in de stationsomgeving en de naburige (woon)wijk Bevegem. Deze plaatsen zijn momenteel immers gratis en er geldt geen parkeerduurlimiet. Hierdoor ontstaat verkeers- en parkeeroverlast, hetgeen bevestigd wordt in het Mobiliteitsplan.

Een deel van de oplossing bestaat er in alle parkeerplaatsen te centraliseren in één parkeergebouw, zoals deze aanvraag voorziet. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te begroten werd een uitgebreide studie uitgevoerd en kwam men tot huidig aantal. Daarbij werd rekening gehouden dat alle voertuigen, die geparkeerd worden in de omliggende straten, in het voorziene parkeergebouw terecht kunnen.

Daarnaast is het evenwel zeer belangrijk om in de omliggende straten parkeerduurbepaling in te voeren.

Het voorziene parkeergebouw is een eerste stap in de oplossing van de hoge parkeerdruk op de stationsomgeving en de wijk Bevegem. Evenwel is het noodzakelijk dat de stad Zottegem een aangepast en strenger parkeerbeleid invoert en toepast.

Indien het parkeerbeleid ongewijzigd blijft, zal het toekomstige parkeergebouw onvoldoende attractief zijn, omdat het betalend is. Zodoende zullen er nauwelijks meer voertuigen gebruik maken van dit parkeergebouw dan van de bestaande betalende parking op de site. De situatie zal ongeveer hetzelfde zijn als de bestaande situatie.

Om het parkeergebouw in de toekomst optimaal te laten functioneren en om de parkeerdruk op de stationsomgeving en de wijk Bevegem op te lossen, zijn naast een aangepast parkeerbeleid ook aanpassingswerken aan de weginfrastructuur van de stad (onder andere aan de Broeder Mareslaan) noodzakelijk. Tegelijkertijd moeten deze aanpassingswerken in functie staan van het vrijwaren van het centrum van doorgaand verkeer door de uitbouw/aanpassingen van de hoofijzerstructuur, één van de principes uit het Mobiliteitsplan.

Dit alles wordt ook bevestigd in het advies van de Vlaamse Bouwmeester dd. 24/11/2015 en het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken dd. 07/07/2017.

Daarnaast dient onderzocht hoe dit parkeergebouw ingeschakeld kan worden als langparkeerplaats buiten het centrum, zoals voorzien in het Mobiliteitsplan. Enkel op die manier ontstaat een win-winsituatie..

Het voorzien van de in- en uitrit in de Broeder Mareslaan zorgt voor een ontlasting van de verkeersdruk in de Lyceumstraat en de Bevegemkouter en een rechtstreekse aantakking op de in het Mobiliteitsplan voorziene hoofijzerstructuur.

Door huidige aanvraag zullen de aanwezige twee parkings op de site verdwijnen en zal, mits een aangepast parkeerbeleid, ook het straatparkeren door pendelaars verdwijnen.

Er werd grondig nagedacht over de inplanting en vormgeving van het ontworpen parkeergebouw op de betrokken percelen.

Het gebouw wordt zo ingeplant dat er voldoende afstand wordt gehouden van de perceelsgrenzen.

Rondom de parking is ook een verdiepte zone voorzien, die groen ingevuld zal worden en een buffer vormt naar de omringende percelen.

Door de aanwezigheid van bomen op het einde van de relatief diepe tuinen van de alleenstaande woningen langs de Broeder Mareslaan wordt ook nog de impact van het parkeergebouw, kant Broeder Mareslaan, gemilderd.

Door het uitvoeren van het parkeergebouw als twee verbonden bouwvolumes komt de aanvraag niet monolithisch over; samen met de wandelgalerijen en de voorziene gevelbekledingen wordt gezorgd voor de nodige afwisseling in de gevelvlakken. Op die manier ontstaat een hedendaags en kwalitatief parkeergebouw. De hoogte van het parkeergebouw blijft ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bebouwing in de omgeving (Lyceumstraat, Bevegemkouter en Heilig Hartplein).

Het voorziene parkeergebouw is dan ook ruimtelijk inpasbaar in deze omgeving.

ALGEMENE CONCLUSIE

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is (of kan gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de wettelijke bepalingen, alsook met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving.

...

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Uit het dossier blijkt dat de vordering tot schorsing regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

Een vernietigingsprocedure dreigt te laat te komen

Er zijn voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens voorhanden, dewelke nopen tot de conclusie dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure in casu te laat zal komen.

Een vernietigingsprocedure kent veelal nog steeds een doorlooptijd van meer dan één jaar, soms langer.

Aanvraagster lijkt geheel niet zinnens om die vernietigingsprocedure af te wachten.

In de beschrijvende nota werd voorgehouden dat de werken in september 2017 zouden gestart worden (stuk 3):

"De start van de werken voor het parkeergebouw is voorzien voor september 2017 en de uitvoering van de werken voor het administratief centrum en de openbare ruimte zouden hierop aansluiten."

In verschillende recente mediaberichten werd dit inmiddels bijgesteld naar het "najaar 2017" en "eind 2017" (stukken 18).

Duidelijk is alvast dat het project van aanvraagster - ook na een vergunningsprocedure die meer dan één jaar geduurd heeft - reeds de nodige vertraging heeft opgelopen (cf. opnieuw de stukken 18, oorspronkelijk waren de werken 2 jaar eerder gepland), zodat het ook

daarom weinig waarschijnlijk lijkt dat aanvrager nogmaals een volledige vernietigingsprocedure zal afwachten.

De parkeertoren maakt daarenboven onderdeel uit van een groter project en is de eerste noodzakelijke fase in dat project (zie hoger). Een verder uitstel zou dus ook een volledig uitstel van dat grotere project met zich meebrengen.

Ook in de reeds voormelde repliek op het eerste negatieve advies van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken, wordt verschillende keren aangehaald dat men aan de zijde van aanvrager het getalm stellig betreurd en dat aanvrager sterk vragende partij is om snel voortgang te maken (**stuk 10**).

Verzoekende partijen hebben ook de vlucht vooruit niet willen nemen. Middels schrijven d.d. 29 augustus 2017 hebben verzoekende partijen ook al gepolst bij de aanvrager naar haar intenties aangaande de uitvoering (**stuk 18**).

Tot op heden mochten zij evenwel nog geen antwoord ontvangen. Verzoekende partijen dienen dan - zeker in het licht van het bovenstaande - hun rechten te vrijwaren. Verzoekende partijen hoeven daarbij de effectieve start der werken niet af te wachten, temeer een schorsing dan mogelijks geeneens nog een nuttig effect kan hebben (RvVb 25 april 2017, nr. RvVb/S/1617/0805):

...

Het gaat in deze daarenboven over industriebouw, hetgeen veelal een pak sneller gaat dan bv. residentiële bouw. Tussenkomen partij geeft zelf aan dat de werf binnen 1 jaar zelfs volledig kan afgerond zijn (**stukken 19**: start der weken eind 2017, opening 2019).

Nodeloos te zeggen dat verzoekende partijen verschillende aangevoerde nadelige gevolgen eerder zullen ondervinden.

Nadelige gevolgen

Hoger werd reeds aangevoerd dat er bij uitvoering van de bestreden beslissing ernstige nadelen dreigen in hoofde van verzoekende partijen.

Deze nadelen worden hieronder nader uitgewerkt en geconcretiseerd:

(a) In eerste orde zal de uitvoering van de bestreden beslissing gepaard gaan met **ernstige visuele hinder en een verminderd zicht / verminderde lichtinval**.

Hier speelt vooral de combinatie tussen de zeer beperkte afstand die maar gelaten wordt t.a.v. de perceelsgrenzen met verzoekende partijen (3 meter) en de reële bouwhoogte van het project aldaar (ca. 10-11 meter).

Vanuit hun woning (leefruimtes) en vanuit hun tuin genieten verzoekende partijen actueel van een alvast niet door enige hoogbouw belemmerd zicht.

Verzoekende partijen kijken in essentie uit op wat eigen (weliswaar bladverliezend) groen en de kerktoren van Bevegem.

Onderstaande foto's maken een en ander snel duidelijk (**stukken 12 - 13**): (afbeeldingen)

...

Nodeloos te zeggen dat dit zicht werkelijk volledig zal komen te verdwijnen, wanneer ter plaatse (blok 2) een gebouw komt dat om en bij de 10 meter hoog zal zijn, en dit... op nauwelijks 3 meter van de perceelgrens.

Achteraan zullen verzoekende partijen geconfronteerd worden met de zeer lang en zeer monolithische westgevel van blok 2: (afbeelding)

...

Willen verzoekende partijen een blik naar links werpen, dan zien zij zich geconfronteerd met de lange zuidgevel van blok 1 en het nog hogere verbindingstuk: (afbeelding)

...

Dit komt dus nog eens onmiddellijk naast eerste verzoekende partijen.

Nogmaals, voor een goed begrip, het inplantingsplan: (afbeelding)

...

Er valt in die context, zeker al niet in hoofde van tweede en derde verzoekende partijen (bij wie er achteraan, voor een haag van +12,00 meter hoog, vooral enkel maar wat bladverliezende struiken staan; en zeker geen hoogstammig groen dat elk zicht zou kunnen wegnemen), niet in te zien hoe de aanwezige "opgaande groenelementen" in de eigen tuin één en ander zouden "moeten temperen", zoals de bestreden beslissing dit vlot voorhoudt⁵. Ook waar het CBS van de stad Zottegem n.a.v. haar advies heeft voorgehouden dat er nog groenelementen zullen komen in de "tussenruimte tussen het gebouw en de perceelsgrenzen" is duidelijk dat men enkel kennelijk onredelijk oordeelt. Het gaat daar immers over een verzonken / verdiepte groenzone, dewelke in de eerste plaats voor rookafvoer en de afvoer van uitlaatgassen bestemd is.

Nergens wordt verduidelijkt welk groen daar ter plaatse zou kunnen (laat staan moeten) voorzien worden, hetwelk in staat zou zijn om het 10-11 meter hoger gebouw onmiddellijk daarnaast te gaan afschermen.

Het enige groen dat wel op plan staat zijn van struikjes in bakken (?) die niet eens het niveauverschil tussen de verdiepte groenzone en de percelen van verzoekende partijen overbruggen. Deze struikjes zijn dan evident alvast geheel niet van dien aard om het zicht op de parkeertoren ook maar enigszins te temperen. (afbeelding)

...

Verzoekende partijen zullen achteraan dus wel degelijk moeten uitzien op de monotone en imposante tientallen meter lange gevel, die in het project nu op 3 meter van hun achtergevel is voorzien. Voor eerste verzoekende partijen worden de zaken zelfs nog slechter (zie hoger). Hun perceel wordt dus werkelijk volledig ingesloten.

Evident zal een dermate hoog gebouw op een dermate beperkte afstand van de perceelgrens ook voor beschaduwing en minstens verminderde lichtinval zal zorgen.

In het dossier dat kon ingezien worden, steken geen simulaties of schaduwstudies. Op internet kan maar één simulatie teruggevonden worden: (afbeelding)

...

Verzoekende partijen hebben daarom zelf simulaties laten opstellen (stukken 22): (afbeeldingen)

...

Verzoekende partijen schuwen liever de zware woorden, maar de impact van het beoogde is visueel gezien gewoon onvoorstelbaar.

De gekozen, zeer industriële, materialen helpen daar ook niet bij. Verzoekende partijen zullen meer concreet moeten uitkijken op grijs zichtbeton, zwarte geplastificeerde draadpanelen en roestbruin staal.

Smaken verschillen, maar "aantrekkelijk" is toch heus anders, zeker in vergelijking met de zichten die in de bestaande toestand kunnen genoten worden (zie hoger).

(b) In een tweede orde moet zeker de zware aantasting van de privacy van verzoekende partijen aangestipt worden.

Gelet op de voorziene bouwhoogte en de beperkte afstand tot de perceelgrens⁶, moge duidelijk zijn dat een quasi onbelemmerd zicht zal kunnen genomen worden in de woningen en tuinen van verzoekende partijen.

Het gegeven dat er op de verschillende verdiepingen enig doorzichtig traliewerk voorzien is, noopt niet tot een tegenovergestelde conclusie.

Bovenop de parkeertoren, waar dus ook geparkeerd kan worden, wordt trouwens ogenschijnlijk niet in een afscheiding tot op zichthoogte voorzien.

Aldaar — net op de meest gevoelige plaats - zal werkelijk ongehinderd zicht genomen worden op de eigendom van verzoekende partijen.

*Ook op dit punt kan verder verwezen worden naar de simulaties zoals opgesteld (**stukken 22**).*

(c) In de bestreden beslissing wordt, althans bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening, geen woord vuilgemaakt aan de ernstige geluidshinder die het vergunde - een in essentie open parkeertoren van 5 bouwlagen die plaats moet bieden aan meer dan 1.000 wagens - zal genereren.

Niet enkel bij de bouw, maar evengoed na ingebruikname van de parkeertoren, zal geluidsoverlast het deel van verzoekende partijen zijn.

Het voortdurend aan- en uitzetten van de motoren, de fan van de iets hardere muziek, het "gegil" van de banden op de gladde beton... verzoekende partijen zouden het allemaal zomaar moeten tolereren ... op 3 meter van hun perceelsgrens en dit zonder tijdsbeperking?

Waar inderdaad kan gesteld warden - cf. de bestreden beslissing en project-m.e.r.-screening - dat actueel al een parking achter de deur ligt, moge duidelijk zijn dat de geluidshinder bij de uitvoering van het vergunde vele malen groter zal zijn, temeer geluid in een (open) parkeertoren door weergalming vaak danig versterkt wordt en in het vergunde dus ook een zeer reële capaciteitsverhoging (meer dan verdubbeling) is voorzien.

(d) In de bestreden beslissing wordt verder ook geen woord vuilgemaakt aan de geurhinder in het bijzonder de stank van de uitlaatgassen. In de bespreking van de project - m.e.r.-screeningsnota wordt enkel bevestigd dat de "open structuur van het gebouw" voor voldoende ventilatie zorgt, hetgeen evident voor verzoekende partijen, nogmaals op 3 meter van de beoogde parkeertoren, maar weinig geruststellend te noemen is.

*Als verzoekende partijen dan ook nog eens moeten lezen (**stuk 3**) dat de verdiepte groenzone - aldus werkelijk onmiddellijk naast hun eigendommen voorzien - in essentie dient om ook aan de benedenverdieping voldoende ventilatie te kunnen geven...*

Ook hier is door de beoogde capaciteitsverhoging en het opbouwen in de hoogte (concentratie) onmiskenbaar sprake van een reële hinderverhoging.

*(e) Er blijven tenslotte ook ernstige mobiliteitsproblemen te vrezen. Hoewel dit in de bestreden beslissing verder verkeerdelijk genegeerd wordt, bevestigt ook het tweede advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (**stuk 11**) zwart op wit dat er in de Broeder Mareslaan, tussen het kruispunt Lyceumstraat en Kastanjelaan een toename zal zijn 415 autoverplaatsingen, en dit in één uur avondspits alleen al'. De Broeder Mareslaan kent nu al de nodige verkeersdrukte. Het mogelijk duidelijk zijn dat het project de mobiliteit op de Broeder Mareslaan sterk onder druk zal zetten. Files, opstoppingen, bijkomende geluids- en geurhinder dreigen dan het deel van verzoekende partijen te zullen worden.*

...

De verwerende partij en de tweede tussenkomende partij repliceren:

“ ...

De loutere mogelijkheid dat de bouwheer de vergunde werken zal aanvatten verantwoordt de hoogdringendheid op zich niet. De uitvoerbaarheid van de stedenbouwkundige vergunning is een loutere toepassing van art. 4.7.23. § 5 VCRO (zie arrest RvVb nr. UDN/2015/0002 van 3 maart 2015).

Vooraleer de werken te kunnen aanvatten moet de N.M.B.S. ook de gunningsprocedure voor de aanstelling van een aannemer hebben doorlopen. Verzoekende partijen tonen trouwens ook niet aan dat de vergunninghouder de bouwwerken reeds zou hebben gegund aan een aannemer en dat de werken ook effectief zouden worden gestart.

De aan te tonen hoogdringendheid kan ook niet gelijkgesteld worden met de in art. 4.8.11., eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die verzoekende partijen desgevallend het vereiste belang bij een procedure verschaffen.

De door verzoekende partijen ingeroepen nadelen moeten uiteraard worden beoordeeld rekening houdend met de bestemmingsvoorschriften en de huidige bestaande toestand.

Het bouwperceel is volgens de planologische bepalingen van het bij K.B. van 30 mei 1978 vastgesteld gewestplan Aalst – Ninove – Geraardsbergen – Zottegem gelegen in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

In de huidige bestaande toestand palen de eigendommen van verzoekende partijen aan de huidige reeds bestaande parkeerterreinen. De betaalparking van de N.M.B.S. grenst aan de percelen van verzoekende partijen. De wagens staan geparkeerd tot aan de achterste perceelsgrens van de eigendom van verzoekende partijen. Aan de linkerkant van de eigendom van eerste verzoekende partij is de kiezelparking op de terreinen van de Regie der Gebouwen gelegen. Ook hier staan de wagens geparkeerd tot aan de perceelsgrens met de eigendom van eerste verzoekende partij. (afbeelding)

...

Indien verzoekende partijen al last zouden hebben van geluids- en/of geurhinder, welke met geen enkele concrete stukken wordt bewezen, zou dit vandaag evenzeer en nog meer

het geval kunnen zijn. De bestaande parkeerterreinen achter en links van de eigendommen van verzoekende partijen grenzen tot aan de eigendom van verzoekende partijen en zijn volledig gelegen in openlucht. De voertuigen staan in de huidige toestand geparkeerd tot aan de perceelsgrens.

In de plaats van deze parkeerterreinen komen twee parkeergebouwen met een verbindend volume waarin zich de hellingen bevinden. Elk gebouw heeft vier niveaus en worden op ruime afstand van de perceelsgrens met verzoekende partijen ingepland. Bovendien is er rondom de parkeergebouwen een verdiepte zone voorzien die groen ingevuld zal worden en ook een buffer vormt naar de eigendommen van verzoekende partijen.

Ook de wijziging in het uitzicht van de verzoekende partijen en de voorgehouden visuele hinder dienen sterk te worden gerelativeerd.

Op de bijgaande satellietfoto (Google streetview) is duidelijk vast te stellen dat op de eigendommen van de verzoekende partijen reeds een ruime groenbuffer aanwezig is. Deze groenaanplantingen zijn ruimer en hoger dan hetgeen verzoekende partijen op het fotomateriaal, weergegeven in het verzoekschrift, trachten te doen geloven. (afbeeldingen)

...

De eigendommen van verzoekende partijen palen aan het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en de openbare nutsvoorzieningen. Deze bestemming ligt reeds vast sedert 1978, ruimschoots voor de woningen van verzoekende partijen werden gebouwd. Zij zijn daar komen wonen met kennis van zaken en wetende dat een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen niet dezelfde waarborgen op vlak van verschillende hinderaspecten kan bieden als in een woonzone.

Verzoekende partijen kunnen ook geen “rechten” laten gelden op een uitzicht op de kerktoren van Bevegem.

Het nieuwe parkeergebouw wordt ingeplant op een ruime afstand van de perceelsgrens met verzoekende partijen (terwijl de wagens op de bestaande open lucht parkeerterreinen geparkeerd staan tot aan de perceelsgrens). Bovendien wordt voorzien in een verdiepte groene zone.

De visuele hinder van het parkeergebouw wordt ook getemperd door de aanwezige groenelementen en beplantingen in de tuinen van verzoekende partijen.

Daarnaast is het vergunde project ook in overeenstemming met een mobiliteitsplan van de Stad ZOTTEGEM. Momenteel zijn op de betrokken site ook reeds twee parkings aanwezig met een gezamenlijke capaciteit van 513 wagens. De bestaande parkings hebben echter een te beperkte capaciteit, voornamelijk door de vele pendelaars. Ook blijkt uit studies en uit de praktijk dat eerst de gratis parkeerplaatsen worden ingenomen en dan pas de betalende. Hierdoor worden ook de parkeerplaatsen ingenomen in de straten in de stationsomgeving en een naburige woonwijk Bevegem. Deze plaatsen zijn momenteel immers gratis en er geldt geen parkeerduurlimiet. Hierdoor ontstaat verkeers- en parkeeroverlast, hetgeen bevestigd wordt in het mobiliteitsplan.

Het voorziene parkeergebouw is een eerste stap in de oplossing van de hoge parkeerdruk op de stationsomgeving en de wijk Bevegem. Evenwel is het noodzakelijk dat de Stad ZOTTEGEM een aangepast en strenger parkeerbeleid invoert en toepast.

...

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

In dit onderdeel wenst verzoekster tot tussenkomst te benadrukken dat er in huidige zaak geen hoogdringendheid is in hoofde van verzoekende partijen.

Ten eerste menen verzoekende partijen dat een vernietigingsprocedure bij Uw Raad dreigt te laat te komen. Dit steunen ze op de veronderstelling dat verzoekster tot tussenkomst niet zinnens is om de vernietigingsprocedure af te wachten. Tot op heden zijn de werken voor de bouw van een parkeergebouw echter niet aangevat.

Verzoekende partijen proberen aan de hand van enkele argumenten hun veronderstelling te staven. Allereerst verwijzen ze naar twee mediaberichten waarin de start van de werken voorzien wordt voor enerzijds september 2017 en anderzijds voor het najaar van 2017 en eind 2017. Hier kan zelfs een derde mediabericht aan toegevoegd worden, dat de start van de werken bepaalt op begin 2018. (stuk 5)

Al deze mediaberichten hebben echter gemeen dat de start van de werken telkens opgeschoven wordt. De zogenaamde intentie van verzoekster tot tussenkomst om zo snel mogelijk de werken te starten kan geenszins uit deze mediaberichten afgeleid worden. Integendeel, de begindatum van de werken schuift telkens mee op. Er dient bijgevolg opgemerkt te worden dat de stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door verwerende partij, dateert van 14 juli 2017. Indien verzoekster tot tussenkomst daadwerkelijk de intentie zou gehad hebben om zo snel mogelijk de werken aan te vatten, is het enigszins opmerkelijk dat heden, vier maanden later, deze werken nog steeds niet begonnen zijn.

Daarnaast zou volgens verzoekende partijen het bouwen van de parkeertoren deel uitmaken van een groter project, waarbij de parkeertoren de eerste noodzakelijke fase in dat project zou zijn. Deze bewering strookt niet met de werkelijkheid. Verzoekster tot tussenkomst heeft uitsluitend een aanvraag ingediend tot het bekomen van stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een parkeergebouw. Er zijn bijgevolg geen verschillende fases, laat staan dat de ene fase noodzakelijk zou zijn voor de andere fase.

Vervolgens wijzen verzoekende partijen op het feit dat verzoekster tot tussenkomst in haar schriftelijke reactie van 6 april 2017 op het advies van Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid Oost-Vlaanderen het getalm betreurde en vragende partij was om snel voortgang te maken. Hieruit menen verzoekende partijen vervolgens af te leiden dat verzoekster tot tussenkomst een vernietigingsprocedure voor Uw Raad niet zal afwachten. Deze redenering kan niet gevolgd worden. Er kan worden vastgesteld dat zeven maanden na de schriftelijke reactie van verzoekster tot tussenkomst, de werken nog niet zijn aangevat.

Uit al deze voorgaanden kan duidelijk afgeleid worden dat verzoekster tot tussenkomst geen enkele indruk wekt die erop zou kunnen wijzen dat een vernietigingsprocedure bij Uw Raad niet afgewacht zal worden.

Ten tweede trachten verzoekende partijen aan te tonen dat er ernstige nadelige gevolgen dreigen bij de uitvoering van de bestreden beslissing. Deze nadelen worden hieronder eenvoudig één voor één weerlegd.

Volgens verzoekende partijen zullen ze visuele hinder en een verminderd zicht/verminderde lichtinval ondervinden. Verwerende partij is op deze bekommernis voldoende ingegaan bij haar motivering van de bestreden beslissing. Verwerende partij motiveert afdoende waarom er geen sprake is van visuele hinder en een verminderd zicht/verminderde lichtinval:

...

Onderstaande foto geeft duidelijk de overvloedig aanwezige groenelementen in de tuinen van verzoekende partijen weer. (afbeelding)

...

Niet enkel het reeds aanwezige groen zal zorgen voor een buffer, maar er wordt eveneens voorzien in een extra buffer door middel van een verdiepte zone die groen ingevuld zal worden. (afbeelding)

...

Verzoekende partijen menen volledig ingesloten te zijn door het nieuwe parkeergebouw. Er dient echter op gewezen te worden dat heden verzoekende partijen al omringd zijn door infrastructuur van verzoekster tot tussenkomst. Aan de voorzijde van hun woningen liggen de verschillende spoorlijnen van verzoekster tot tussenkomst en in de onmiddellijke nabijheid ook het station van Zottegem. Aan de zijkant en de achterzijde van de woningen bevinden zich momenteel twee parkings. Deze spoorlijnen evenals het treinstation van Zottegem dateren van ver voor 1978. Met andere woorden, de spoorlijnen waren al aanwezig nog voor er daar woningen gebouwd waren. (afbeelding)

...

Bovendien is de nabije omgeving gekenmerkt door hoge gebouwen. Zo wordt bijvoorbeeld het Heilig Hartplein gekenmerkt door verschillende appartementsgebouwen. (afbeelding)

...

In tweede orde verwijzen verzoekende partijen naar een zware aantasting van hun privacy. Het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Zottegem heeft hier uitdrukkelijk standpunt over ingenomen:

...

Dit standpunt heeft verwerende partij haar eigen gemaakt.

Er dient nogmaals te worden benadrukt dat de percelen van verzoekende partijen grenzen aan gebied voor openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen. Deze bestemming is reeds van kracht sinds 1978 en is veel ouder dan de meeste woningen in de buurt. Er kan niet van een gebied voor openbare nuts- en gemeenschapsvoorzieningen verlangd worden dat het dezelfde waarborgen biedt op het vlak van geluid, privacy... als een woongebied. Een hogere tolerantie van de omwonenden is aldus vereist.

Verzoekende partijen menen als derde en vierde nadeel, geluids- en geurhinder te ondervinden. Dit lijkt weinig aannemelijk, aangezien er momenteel reeds twee parkings aanwezig zijn, met een gezamenlijke capaciteit van 513 wagens. Op de hierboven weergegeven foto is duidelijk te zien dat wagens vandaag praktisch tegen de perceelsgrens van verzoekende partijen parkeren. Het nieuwe parkeergebouw daarentegen wordt ingeplant op een voldoende afstand van de perceelsgrens, alsook wordt voorzien in een verdiepte groene zone, net om eventuele geluids- en geurhinder te voorkomen.

Als laatste nadeel merken verzoekende partijen eventuele mobiliteitsproblemen op. Deze bekommernis heeft verwerende partij expliciet weerlegd in haar motivering:

...

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, in voorkomend geval ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De verzoekende partijen tonen aan de hand van uitgebreid fotomateriaal en de situering van hun woningen duidelijk aan dat zij nadelige gevolgen zullen ondervinden door de verwezenlijking van het project. Het betoog van de verzoekende partijen dat zij ernstige visuele hinder zullen ondervinden, overtuigt.

Het aangevraagde betreft een parkeergebouw dat gedeeltelijk is ingegraven, maar voornamelijk bovengronds wordt opgetrokken. Het gebouw is opgevat als twee blokken van vijf bouwlagen met een verbindend volume. De bovenste bouwlaag betreft een parkeerterrein in open lucht. Rondom het parkeergebouw is een verdiepte zone voorzien die groen zal ingevuld worden.

De verzoekende partijen tonen afdoende aan dat het aangevraagde hun leefomgeving visueel drastisch zal wijzigen. Het aangevraagde wordt voorzien op korte afstand van de achterste perceelsgrenzen. De eerste en de tweede verzoekende partijen worden bovendien zowel aan de linkerzijde als aan de achterzijde van het perceel geconfronteerd met het bouwwerk.

Anders dan de verwerende en de tussenkommende partijen voorhouden, kan op basis van de gegevens waarover de Raad beschikt, niet worden aangenomen dat het aanwezige groen op de percelen van de verzoekende partijen de ernst van de visuele hinder doet verdwijnen. Anderzijds overtuigen de verzoekende partijen dat het onwaarschijnlijk is dat de groene buffering die in de aanvraag zelf is opgenomen dit wel zou doen.

3.

De verzoekende partijen leggen persberichten voor waaruit kan afgeleid worden dat de werken eind 2017 zouden starten. Ze stellen bij de aanvrager te hebben nagevraagd of de vernietigingsprocedure zou worden afgewacht, maar daar geen reactie op te hebben ontvangen. De eerste tussenkommende partij repliceert dat uit die gegevens niet blijkt dat de werken zouden aanvatten, dat integendeel de werken zijn nog niet aangevat en de datum van aanvang steeds is opgeschoven.

Op de openbare zitting verklaart de eerste tussenkommende partij dat de start van de werken door omstandigheden later zal zijn dan oorspronkelijk voorzien, dat de gunningsprocedure voor de

werken lopende is, maar dat zij de uitspraak in de vernietigingsprocedure niet zal afwachten om de werken te starten.

4.

In het licht van de voorgaande bespreking en de concrete omstandigheden van de zaak kan aangenomen worden dat aan de voorwaarde van de hoogdringendheid is voldaan. De verzoekende partijen dreigen ernstige nadelige gevolgen te ondervinden bij de uitvoering van de bestreden beslissing en de afhandeling van de vernietigingsprocedure dreigt te laat te komen om de verwezenlijking van deze nadelige gevolgen te voorkomen.

B. Ernstige middelen – tweede middel, eerste onderdeel

Standpunt van de partijen

In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.7.26, §4 en 4.7.26/1 VCRO, van artikel 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, van het besluit van 10 december 2004 van de Vlaamse regering houdende de vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectenrapportage, van artikel 16, 7° en 13° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 aangaande de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en van het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten onder meer uiteen:

“ ...

Korte samenvatting standpunten verzoekende partijen

Het is de mening van verzoekende partijen dat het openbaar onderzoek geschonden werd. Er moet immers vastgesteld worden dat na openbaar onderzoek nog essentiële nieuwe informatie aan het dossier werd toegevoegd, d.i. informatie bij gebreke waaraan de vergunning nooit zou kunnen verleend worden. Waar geen afdoende duidelijke en juiste MOBER voorlag en de effecten op de mobiliteit zodoende evenmin correct ingeschat werden n.a.v. de project-m.e.r.-screening, had de vergunningverlenende overheid het dossier (integendeel) onvolledig moeten verklaren en gebieden dat minstens eerst een nieuw dossier had moeten ingediend worden. Ook op andere aspecten is de project-m.e.r.-screeningsnota duidelijk ontoereikend en het is zelfs onduidelijk of voor dit project een enkele m.e.r.- screening kan volstaan. Er is in deze geen sprake van een zorgvuldige en redelijke vergunningverlening.

Miskenning openbaar onderzoek

Het CBS van de stad Zottegem organiseerde een openbaar onderzoek van 4 oktober 2016 t.e.m. 2 november 2016. Ook verzoekende partijen dienden bezwaar in. In bijna elk bezwaarschrift werd verwezen naar de onduidelijke, onjuiste en onvolledige MOBER (stuk 7), zoals die door aanvraagster gevoegd was bij haar aanvraag.

Ook het CBS stelde, na overleg met haar eigen gemeentelijke diensten (mobiliteitsambtenaar en politie), diverse onvolledigheden, tekortkomingen en incorrecte inschattingen in het MOBER en in de m.e.r.-screeningsnota vast (stuk 1, p. 8).

Een en ander gaf dus ook aanleiding tot een eigenlijk wel ronduit vernietigd advies van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken (stuk 9).

Aanvraagster zag zich dan ook genooddaakt om in de pen te kruipen (stuk 10). Luidens de bestreden beslissing ging aanvraagster daarna ook nog eens op de koffie bij het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, meer in het bijzonder op 1 juni 2017.

Een en ander gaf vlot aanleiding tot een aangepast advies d.d. 13 juli 2017 (stuk 11). In zwarte schuinsdruk worden in dat tweede advies —zoals weergegeven op de pagina's 4-6 van de bestreden beslissing (stuk 1) - telkens de conclusies na het bekomen van de bijkomende info per thema weergegeven.

Hieruit valt zeer duidelijk af te leiden dat aanvraagster zich geheel niet beperkt heeft tot een enkele verduidelijking, toelichting of opheldering van reeds ingediende stukken (stukken die reeds in openbaar onderzoek waren gegaan).

"Informatief" werd een hele verkeersstudie (Stationsomgeving Zottegem) gevoegd (stuk 16), waarop de MOBER schijnbaar volledig steunt en zonder dewelke de MOBER geeneens kon begrepen worden, meegedeeld. Ook werden nieuwe tellingen uitgevoerd. Het voorwerp van de stedenbouwkundige aanvraag werd verduidelijkt en er werden verschillende "aanpassingen" besproken. Ook nieuwe denkpistes omtrent de resterende mobiliteitsvragen kwamen toen aan bod.

Al deze informatie bleek cruciaal voor het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning. Pas daarna kon het Departement Mobiliteit en Openbare Werken tot een aangepast advies komen waaruit - althans volgens verwerende partij - zou moeten blijken "dat diverse vragen en bedenkingen, opgenomen in het advies van 04/01/2017, beantwoord werden" (stuk 1, p. 7) en kon de stedenbouwkundige vergunning verleend worden.

Er werden dan ontegensprekelijk essentiële nieuwe gegevens meegedeeld. Het openbaar onderzoek werd zo geschonden. De hierboven geciteerde wettelijke bepalingen aangaande het openbaar onderzoek eveneens. Van een zorgvuldige en redelijke vergunningverlening is evenmin sprake.

...

De verwerende partij en de tweede tussenkomende partij repliceren:

"...

In tegenstelling met hetgeen verzoekende partijen trachten voor te houden, werd het aanvraagdossier na het openbaar onderzoek geenszins gewijzigd en/of aangepast "nodig om tot een vergunning te komen".

In het eerste advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werden een aantal vragen en bedenkingen geformuleerd. Deze vragen en bedenkingen werden door de aanvrager weerlegd en/of toegelicht in een schrijven van 6 april 2017.

...

In deze toelichting wordt verduidelijkt dat de aanvraag geen betrekking heeft op de bouw van een administratief gebouw noch op de bouw van een voetgangersbrug of het knippen van de Lyceumstraat.

“Na de schriftelijke toelichting en de bespreking op 01/06/2017 houdt het advies van MOW rekening met de feitelijke gegevens van de aanvraag i.p.v. met de mogelijke inrichting van de omgeving, zoals vooropgesteld in het bij de aanvraag gevoegde ‘Masterplan’.
Het herziene advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft duidelijk aan dat het voorziene parkeergebouw op basis van het huidige parkeerbeleid nauwelijks een impact zal hebben op de bestaande verkeersafwikkeling en –problematiek in de stationsomgeving.
Terzake wordt ook verwezen naar de rubriek ‘BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING’, waar verder wordt ingegaan op de mobiliteitsproblematiek.
Het advies is gunstig, maar formuleert een aantal randvoorwaarden, die vooral aangeven dat op (middel)lange termijn door de Stad Zottegem maatregelen zullen moeten getroffen worden om het optimaal functioneren van het parkeergebouw mogelijk te maken. Deze maatregelen zullen ook bijdragen tot een significante verbetering van de leefbaarheid van de wijk Bevegem en de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid in de ruimere omgeving.
De opmerking van MOW om fietsverkeer met duurdere en ‘buitenmaatse’ fietsen te stimuleren, betreft geen stedenbouwkundige aspecten van het voorliggend ontwerp; ter zake wordt dan ook geen voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning opgenomen. Dit wordt wel als aandachtspunt aan de aanvrager medegedeeld.” (zie bestreden beslissing).

Uit het bovenstaande en de stukken van het administratief dossier blijkt derhalve duidelijk dat het geenszins gaat om een aanvulling van het aanvraagdossier op grond waarvan een vergunning werd verleend.

...”

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

Standpunt van verzoekster tot tussenkomst inzake de vermeende miskennen van het openbaar onderzoek

Verzoekende partijen zijn de mening toegedaan dat er essentiële wijzigingen aan het dossier zijn toegevoegd na het gevoerde openbaar onderzoek en dat deze vermeende wijzigingen cruciaal zouden geweest zijn voor de beoordeling van verwerende partij. Verwerende partij meent uitdrukkelijk dat een allesomvattende mobiliteitsstudie wenselijk zou zijn, maar dat deze vereiste bezwaarlijk als vergunningsvoorwaarde naar de aanvrager kan doorgeschoven worden. Volgens verwerende partij dient de stad Zottegem zelf hiervoor de nodige initiatieven te nemen en verzoekster tot tussenkomst zal hierbij, als een belangrijke partner in het kader van mobiliteit, in elk geval actief betrokken dienen te worden.

Uit deze beoordeling blijkt duidelijk dat de mobiliteitsstudie, die achteraf informatief werd meegedeeld, niet cruciaal was voor de beoordeling van verwerende partij. Nogmaals dient erop gewezen te worden dat de mobiliteitsstudie een informatief document is. Dit geven verzoekende partijen trouwens zelf ook aan.

...”

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in het eerste onderdeel van het tweede middel aan dat het openbaar onderzoek werd geschonden doordat er na afsluiting ervan, nog essentiële nieuwe informatie aan het dossier werd toegevoegd zonder hetwelk de vergunning niet kon verleend worden.

2.

Het wordt niet betwist dat de betrokken vergunningsaanvraag diende onderworpen te worden aan een openbaar onderzoek.

De verplichting tot het organiseren van een openbaar onderzoek behelst onder meer de verplichting om het dossier van de vergunningsaanvraag ter inzage te leggen van derde belanghebbenden, die kennis moeten kunnen nemen van de stukken die het dossier omvat teneinde inzicht te krijgen in het aangevraagde en op nuttige wijze hun rechten uit te oefenen om bezwaren te formuleren.

3.

Het openbaar onderzoek wordt op het eerste gezicht uitgehold indien de vergunningsaanvraag na het afsluiten van het openbaar onderzoek op essentiële wijze wordt gewijzigd of indien het vergunningsdossier wordt aangevuld met stukken die essentieel zijn voor een volledige en correcte beoordeling van relevante aspecten van goede ruimtelijke ordening zonder dewelke de vergunning niet kan worden verleend.

4.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de betrokken vergunningsaanvraag voorwerp heeft uitgemaakt van een openbaar onderzoek, dat werd georganiseerd van 4 oktober 2016 tot en met 2 november 2016. Alle verzoekende partijen dienden bezwaren in, die onder meer betrekking hadden op de mobiliteitsimpact van het aangevraagde.

Uit de inventaris van het aanvraagdossier dat ter inzage werd gelegd, blijkt dat de betrokken vergunningsaanvraag een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) bevatte.

De verwerende partij overweegt in de bestreden beslissing overigens dat de aspecten mobiliteit en verkeersveiligheid “knelpunten” zijn voor het aangevraagde.

Uit de bestreden beslissing blijkt dat advies werd gevraagd aan het Departement Mobiliteit en Openbare werken. In het advies van 4 januari 2017 wordt volgens de bestreden beslissing “in detail ingegaan op zowel de MOBER als de vergunningsaanvraag zelf” en worden “een aantal onduidelijkheden, ontbrekende elementen en strijdigheden opgesomd”. Vervolgens stelt de verwerende partij in de bestreden beslissing dat de aanvrager op dit advies “schriftelijk (heeft) gereageerd” en er tevens werd overlegd tussen de aanvrager, het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, hetgeen leidde tot een aangepast advies van deze laatste instantie.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de aanvrager in de door de verwerende partij bedoelde schriftelijke reactie antwoordt op de diverse opmerkingen van het Departement Mobiliteit en Openbare werken en daarbij onder meer verwijst naar een verkeersstudie die wordt toegevoegd. In die studie komen op uitgebreide wijze de resultaten van verschillende onderzoeken, die aan de basis liggen van de MOBER, na elkaar aan bod. De verkeersstudie bevat gegevens en cijfermateriaal over de uitgevoerde reizigersenquêtes en parkeeronderzoeken alsook over de verkeersgeneratie en de zwakke weggebruikers. In de verkeersstudie wordt vastgesteld dat de huidige gratis parkeerplaatsen waar men onbepikt in de tijd kan parkeren in de omgeving van het station overbezet zijn. De verkeersstudie besluit dat op basis van de gevoerde enquêtes de berekende parkeercapaciteit varieert van 1150 tot 1845 parkeerplaatsen al naar gelang de berekening, maar er op basis van een werkelijke telling besloten kan worden dat een autoparkeercapaciteit van 1150 parkeerplaatsen wenselijk is.

In het aangepast advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van 7 juli 2017 worden de opmerkingen op het MOBER in het vorig advies schuingedrukt opgesomd en de conclusies naar aanleiding van de bijkomende gegevens van de aanvrager vetgedrukt - aangehaald in de feiten uiteenzetting - weergegeven. Uit het bijkomend advies blijkt dat het

Departement Mobiliteit en Openbare Werken haar eerdere advies op verschillende punten bijstuurt. In tegenstelling tot het eerdere advies luidt het nu dat de cijfers bijkomend werden toegelicht en in de verkeersstudie alle informatie terug te vinden is. Waar nog werd gewezen op de onduidelijkheid over de bestaande parkeerplaatsen blijkt er uit het aangepast advies daarover meer duidelijkheid te bestaan op basis van het overleg en de verkeersstudie. Verder luidt het nog dat het huidige aantal overstekende voetgangers en fietsers werd geteld en in de MOBER staat, daar waar in het eerdere advies nog werd gesteld dat er onvoldoende telgegevens waren over de zwakke weggebruikers. Ook de initiële opmerking dat een bijkomende aantrekking van 105 wagens voor een parking die met 449 plaatsen verhoogt zeer minimalistisch is, wordt deels verlaten. Het aangepast advies stelt daarover dat het parkeerareaal slechts met 129 parkeerplaatsen zal stijgen indien de parkeerplaatsen in de ruime omgeving niet meer gebruikt mogen worden, zodat de eerdere opmerking genuanceerd moet worden.

In de bestreden beslissing betreft de verwerende partij meer dan eens het aangepaste advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bij haar beoordeling. Zo besluit de verwerende partij dat het herziene advies duidelijk aangeeft dat *“het voorziene parkeergebouw op basis van het huidige parkeerbeleid nauwelijks een impact zal hebben op de bestaande verkeersafwikkeling en –problematiek in de stationsomgeving”*. Verder blijkt nog dat de verwerende partij het advies van het college van burgemeester en schepenen alsook de ingediende bezwaren op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid niet bijtreedt. De verwerende partij verwijst daarbij naar het advies van Departement Mobiliteit en Openbare Werken en overweegt dat onder meer daaruit blijkt dat het parkeergebouw een belangrijke stap is in de oplossing van de parkeer- en mobiliteitsproblemen in de stationsomgeving. In de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening overweegt de verwerende partij verder waarom zij de aanvraag aanvaardbaar acht en ziet haar standpunt bevestigd zowel in het advies van de Vlaamse Bouwmeester als het advies van 7 juli 2017 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken.

Bijgevolg staat op het eerste gezicht vast dat de bijkomende reactie van de aanvrager en met name de toegevoegde verkeersstudie vereist was om een voldoende inzicht te krijgen in het bij de aanvraag gevoegde mobiliteitseffectenrapport en de inschatting van de impact van het aangevraagde op de bestaande mobiliteitssituatie. Op het eerste gezicht lijkt het vergunningsdossier te zijn aangevuld met stukken die essentieel zijn voor een volledige en correcte beoordeling van relevante aspecten van goede ruimtelijke ordening zonder dewelke de vergunning niet kon worden verleend. De partijen betwisten ook niet dat die verkeersstudie niet ter inzage heeft gelegen tijdens het openbaar onderzoek.

Het middelonderdeel is ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De verzoeken tot tussenkomst van de nv NMBS en het college van burgemeester en schepenen van de stad Zottegem zijn ontvankelijk voor wat de behandeling van de vordering tot schorsing betreft.
2. De Raad beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 14 juli 2017, waarbij aan de tussenkomende partijen de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een parkeergebouw op de percelen gelegen te 9620 Zottegem, Broeder Mareslaan / Lyceumstraat, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 696H3, 710S en 815T.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 6 maart 2018 door de vierde kamer.

De griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Jonathan VERSLUYS

Nathalie DE CLERCQ