

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 17 juli 2018 met nummer RvVb/S/1718/1128
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0468-SA

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. mevrouw Lieve ARNOU2. de bvba CISPA E. en G.3. de heer Benny VAN DE VELDE4. mevrouw Cariba CLAEYS,5. de heer Johan HERREGODTS, <p>vertegenwoordigd door advocaat Meindert GEES met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B</p>
Verwerende partij	<p>DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR van het departement OMGEVING, afdeling Oost-Vlaanderen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Coupure 5</p>
Tussenkomenende partij	<p>de stad GENT, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Thomas EYSKENS met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Bischoffsheimlaan 33</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 26 maart 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 9 februari 2018.

De verwerende partij heeft aan de stad Gent, de tussenkomenende partij, een stedenbouwkundige vergunning verleend voor de “heraanleg van Drongenplein en de Oude Abdijstraat” in de omgeving van een perceel gelegen te 9031 Gent, Drongenplein, met als kadastrale omschrijving afdeling 27, sectie B, nummer 300C.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomenende partij verzoekt met een aangetekende brief van 7 mei 2018 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomenende partij met een beschikking van 17 mei 2018 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 12 juni 2018.

Advocaat Meindert GEES voert het woord voor de verzoekende partijen.

Advocaat Sandro DI NUNZIO *loco* advocaat Paul AERTS voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Thomas EYSKENS voert het woord voor de tussenkomende partij.

De raadsman van de tussenkomende partij legt ter zitting een bijkomend stuk neer, met name een huidige stand van de werkzaamheden met een fotoreportage van 8 juni 2018. De overige procespartijen formuleren hiertegen geen bezwaar.

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.

De Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening (onder de bedrijfsnaam FARYS) dient op 18 december 2015 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor de “heraanleg van Drongenplein te Gent-Drongen” op een perceel gelegen te 9000 Gent, Drongenplein, met als kadastrale omschrijving afdeling 27, sectie B, op de (geen perceelsnummer).

De verwerende partij verleent op 27 juli 2016 een stedenbouwkundige vergunning aan FARYS onder een aantal voorwaarden. De eerste verzoekende partij heeft hiertegen een beroep tot vernietiging ingesteld. Dit dossier is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1617/RvVb/0038/A. Met een arrest van 24 april 2018 met nummer RvVb/A/1718/0793 heeft de Raad de vordering tot vernietiging ingewilligd.

2.

De tussenkomende partij dient op 28 mei 2017 bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor de “heraanleg van Drongenplein en de Oude Abdijstraat” in de omgeving van een perceel gelegen te 9031 Gent, Drongenplein, met als kadastrale omschrijving afdeling 27, sectie B, nummer 300C.

Het perceel ligt volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, vastgesteld met koninklijk besluit van 14 september 1977, in een woongebied, een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen, een woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde en in een zone voor bestaande waterwegen.

Het perceel ligt ook deels binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg nummer D-1 ‘Guido Gezellestraat’, goedgekeurd op 19 februari 1990, in een zone voor wegen, voor waterlopen en voor openbaar groen.

Het perceel ligt ook binnen het bij ministerieel besluit van 9 juni 1998 beschermd monument "Dorpsplein".

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 11 augustus 2017 tot en met 10 september 2017, dienen de eerste en de derde verzoekende partij een bezwaarschrift in.

Waterwegen en Zeekanaal NV adviseert op 3 augustus 2017 voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

" ...

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

- *De dwarse parkeervakken richting de Assels dienen vlak te worden aangelegd (zonder afvoer naar een greppel) en een eventuele overloop voor overtollig hemelwater dient in het substraat van de waterdoorlatende verharding ingewerkt te worden indien plasvorming wordt gevreesd.*
- *De greppel met slikkers tussen de wegenis richting de Assels en de dwarse parkeervakken dient uit het ontwerp geschrapt te worden.*
- *Voor de steiger en eventuele oeveraanpassingen dient naast een stedenbouwkundige vergunning ook een aparte vergunning bij W&Z aangevraagd te worden (inname openbaar domein).*

" ...

De gemeenteraad keurt de zaak van de wegen op 23 oktober 2017 goed. Het opschrift van de beslissing luidt: "Aanvraag stedenbouwkundige vergunning nr. 2017/05120 dig - Bijzondere Procedure – Heraanleg Drongenplein en omgeving - zaak van de wegen - Goedkeuring". Op deze beslissing wordt nader ingegaan bij de bespreking van het eerste middel.

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseert op 5 februari 2018 voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

" ...

Met toepassing van 6.4.4, §2 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, adviseert het agentschap Onroerend Erfgoed de aangevraagde handelingen gunstig onder voorwaarden.

Dit advies heeft de rechtsgevolgen zoals vermeld in 4.3.3 van de VCRO.

(...)

Als wordt voldaan aan onderstaande voorwaarden, doen de handelingen geen afbreuk aan de bescherming en kunnen zijn worden toegelaten.

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

- de werken met de nodige omzichtigheid en aandacht voor de omgeving uitgevoerd worden teneinde deze niet te schaden;*
- er geen materialen binnen de kroonprojecties van bomen geplaatst worden,*
- de verantwoordelijke toezien op de uitvoering der werken en optreden wanneer er schade aan de erfgoedelementen zouden kunnen optreden.*
- het cortenstaal, voorzien als leuning tegen de kerkgevel mag geen roestlopers veroorzaken op de gevel*

Dit advies geldt enkel als toelating voor de gunstig geadviseerde handelingen, mits voldaan wordt aan de bovenvermelde voorwaarden.

" ...

De verwerende partij verleent op 9 februari 2018 een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

De aanvraag betreft: de heraanleg van Drongenplein en de Oude Abdijstraat.

Deze aanvraag werd onderzocht, rekening houdend met de ter zake geldende wettelijke bepalingen, in het bijzonder met de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De aanvraag is op 28/06/2017 ontvankelijk en volledig bevonden op basis van artikel 4.7.26. §3 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar motiveert zijn standpunt als volgt:

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

Drongen ligt ten westen van de Gentse stadskern en de Ringvaart. Samen met Baarle en Afsnee is het één van de weinige Gentse woonkernen die niet werden opgenomen in de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent. De woongebieden liggen aan een bocht in de N466, een gewestweg van ter plaatse 2x2 rijvakken tussen Gent en Deinze. Deze bocht met overbrugging van spoorlijn 50A naar Oostende hertekende de historische route van de gewestweg: Veerstraat, Oude-Abdijstraat, Drongenstationstraat en Deinse Horsweg en legt het tracé van de iets zwaardere lijninfrastructuur rond de dorpskern. De stationsparking aan het spoor dat deze historische route doorsnijdt, ligt op 220m ten zuiden van de kruising A. Catriestraat/Oude-Abdijstraat. Het beschermde abdijsdomein ligt aan een bocht aan de Leie aan de zuidelijke grens van de woonkern. Het kruispunt Catriestraat/Oude-Abdijstraat met de aansluitingen Drongenstationstraat en Lage Lakendreef (doodlopend) paalt in het noorden aan een beschermd monument (Oude Abdijstraat 56: Pastorie Sint-Gerolf (Drongen) — M.B. 02/09/2008) en een 4 tal dwarse parkeerplaatsen, in het oosten aan een school (kleuter- & lager onderwijs), in het zuiden aan een hoekappartementengebouw met een uitbouw 3e bouwlaag en in het westen aan de functionele voortuin van een kmobedrijf. Verder naar het noordoosten in de Oude-Abdijstraat staat voornamelijk gesloten bebouwing van 2 tot 3 bouwlagen met vaak een hellend dak, maar soms ook platte daken. Aan de zijde van de abdij wordt deze rij al snel verbroken door het parochiaal centrum, dieper ingeplant op het perceel en met voorliggend parkeerterrein. Hier op aansluitend begint het ommuurde abdijsdomein met een ca. 170m lange tuinmuur tot aan het beschermde monument 'Drongenplein: Sint-Jozefskapel of kapel Pater Petit' (M.B. 08/06/1998). De straatwand tegenover deze muur blijft tot iets voor de kapel ook homogeen: 2 bouwlagen met hellend dak en nok parallel met de straat. De rest van de straatwand tot aan de Adolf Petitstraat heeft een gabarit van 3 bouwlagen en deels hellend dak met nog een woonlaag. Vanaf de Adolf Petitstraat tot de Vierhekkestraat daalt het gabarit tot één bouwlaag aan de erfgoedelementen (herberg Sint-Huijbrecht en herberg Sint-Antone). Richting Veerstraat domineert het gabarit van de geïnventariseerde 'Ammanije' (2 bouwlagen, hellend zadeldak. Tegenover deze straatgevel staat een vleugel (72m lang) van de abdij van 3 ruime bouwlagen en hellend dak, afgeboord met een bomenrij tot aan de Leie. Het plein zelf wordt gedomineerd door de Sint-Gerulfuskerk en de knoestige bomenrijen. Het laatste en smalste deel van het plein wordt ingenomen door de voortuin met oorlogsmonument, de toegang aan de Oude-Abdijstraat en de beschermde kapel.

Deze beschrijving werd overgenomen uit de vergunning van 27/07/2016 en is zo ver als ons bekend nog voldoende actueel.

De aanvraag betreft de aanvulling met lichte wijzigingen van de vermelde vergunning waarin voorwaarden met betrekking tot het erfgoed en de bevaarbare waterloop werden opgelegd. Ook gaf het ontwerp aanleiding tot bezwaren bij het openbaar onderzoek en een beroepsprocedure bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Voorliggende aanvraag is te beschouwen als een aanvulling van de vergunde aanvraag en als antwoord op eventuele onduidelijkheden bij andere belanghebbenden. Bepaalde opgelegde voorwaarden worden op de plannen en in de documenten van de aanvullende aanvraag concreet uitgewerkt zodat bvb. de details voor de cultuurhistorische elementen voldoende opgenomen zijn in het dossier. In het gemeenteraadsbesluit wordt woordelijk gesteld dat aanvrager geen afstand doet van de reeds verkregen bouwvergunning van 27/07/2016. Het oorspronkelijk vergunde concept blijft over het algemeen gelijk: het betreft nog steeds de heraanleg van het openbaar domein vanaf het kruispunt met de Antoon Catriestraat tot aan de Domien Ingelsstraat en de bruggen over de Leie, inclusief het plein, de binnenkoer tussen de kerk en de abdij en het openbaar domein rond de kapel. Ook de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel in het projectgebied, blijft opgenomen in de aanvraag.

In de Oude Abdijstraat worden de voetpaden (ca. 1m50) heraangelegd in platines, de parkeervakken (1m90) in kasseien, de fietspaden zijn voorzien in cementbetonverharding (ca. 1m70 — inclusief aangegoten greppel), de centrale rijwegstrook (3m) is voorzien in bitumineuze verharding. Er zijn af en toe boomvakken voorzien (ook 1m90 zoals parkeervakken). Het kruispunt met de A. Catriestraat wordt verhoogd en uitgerust met openbaar groen. De aansluiting met de doodlopende Lage Lakendreef wordt eveneens aangelegd in platines. Het als monument beschermde plein wordt zoals in de vorige aanvraag bijna niet meer gebruikt als parkeerterrein. Enkel de quasi onzichtbare parkeerplaatsen achter de kerk liggen nog binnen het beschermde monument. De eerder opgelegde versmalling van de paden over het plein (van 3 naar 2m) is nu ook op de plannen ingetekend. Ook voor de ruimte rond het monument werden de voorwaarden vertaald in de nieuwe plannen. In voorliggend ontwerp werd door de wijzigingen nog bijkomend ruimte gevonden om meer bomen te laten staan of heraan te planten. Het dossier werd aangevuld met meer gedetailleerde plannen van de zitbanken, de helling aan de kerk, de plantvakken, het verkeersplateau, het hekken met poort, de keermuur aan de Leiebrug, het podium, het uitkijkplatform, de vlonder en het schuilhuisje verspreid over het projectgebied. De bestaande verharding op het plein wordt verwijderd en heraangelegd met grindgazon. Tenslotte werd ook de iets meer multifunctionele invulling van de groenzone aan de Veerstraat (met afwijkingsaanvraag) behouden en gedetailleerd (uitkijkplatform).

HISTORIEK

Het dossier bevat een archeologienota waarin de historische ontwikkeling en achtergrond van de site beschreven wordt vanaf de 9e eeuw. Verschillende verslagen van interne overlegmomenten en pre-adviezen gevoegd bij het dossier tonen aan dat de planning van het project terug gaat tot 2007. Dit voortraject en het in het dossier vermelde participatietraject voor omwonenden resulteerde tenslotte in de vermelde vergunning van 27/07/2016. Om de toelating voor de werken aan het monument mee te vergunnen, was deze aanvraag onvoldoende gedetailleerd en zodoende werden deze ingrepen aanvankelijk uit de vergunning gesloten en diende een aparte toelating gevraagd. Bij voorliggende aanvraag is het wel mogelijk de toelating in de vergunning te incorporeren.

STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Ligging volgens de plannen van aanleg + bijhorende voorschriften

De aanvraag is volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE - Origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) gelegen in een woongebied.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art. 5.1.0. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Deze voorschriften luiden als volgt:

(...)

De aanvraag is volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE – Origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) gelegen in een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art 4 08.3 1. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen

De aanvraag is volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE - Origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) gelegen in een woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art 5 1.0. + 6.1.2 3 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen Deze voorschriften luiden als volgt:

(...)

De aanvraag is volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE - Origineel gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977) gelegen in een zone voor bestaande waterwegen

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art 4 11 1 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inlichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen

De aanvraag ligt deels in het goedgekeurde bijzonder plan van aanleg 'D-1 BPA Guido Gezellestraat' (M B 19/02/1990) Voor de bouwplaats gelden volgende stedenbouwkundige voorschriften

Zone voor wegen hoofdbestemming wegen

Zone voor waterlopen: hoofdbestemming waterlopen

Zone voor openbaar groen hoofdbestemming openbaar groen, aanvullende bemerking De aanleg van de openbare groenzone door middel van hoog- en laagstammig groen en graspartijen is verplicht Verhardingen of constructies zijn er verboden

Bepaling van het plan dat van toepassing is op de aanvraag

Het bijzonder plan van aanleg (BPA) dateert van na de vaststelling van het gewestplan, zodat voor de delen gelegen in het BPA wordt geoordeeld op basis van het voor het goed meer gedetailleerde gemeentelijke BPA Voor de rest van de aanvraag geldt dat deze delen niet gelegen zijn binnen de grenzen van een goedgekeurd plan van aanleg, een ruimtelijk uitvoeringsplan met specifieke voorschriften, of binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde en niet vervallen verkaveling Het blijft de bevoegdheid van de overheid de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de eerder geciteerde voorschriften van het van kracht zijnde gewestplan

Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende voorschriften want in het deel dat gelegen is in het BPA worden wegenis en wegaanhorigheden voorzien in de zone voor wegen, in de zone voor waterwegen wordt een vlonder voorzien en in de zone voor openbaar groen wordt groen, maar ook paden en speelconstructies voorzien De aanvraag strijdt deels met het geldend voorschrift want het voorschrift met betrekking tot de groenzone verbiedt de aanleg van verhardingen en de oprichting van constructies

Afwijkingen van stedenbouwkundige voorschriften

- Art. 4.4.4. VCRO (...)

Deze afwijkingsbepaling wordt toegepast voor de zone voor openbaar groen waar de aanvullende bemerking niet helemaal beantwoord aan de hedendaagse invulling voor openbare groenzones die de band tussen groen en recreatie veeleer wil intensifiëren. Ook VCRO art. 4.4.7§2 kan hiervoor toegepast worden als de uiteindelijke constructies beperkt blijven tot 100m². Deze laatste afwijkingsbepaling is eveneens toepasbaar bij zonegrenzen tussen verschillende bestemmingen van het openbaar domein (vb. groenzone vs. wegenis ter hoogte van de bestaande brug. Gezien de ligging van de bestaande brug, ligt een klein deel (+/- 75cm) van de bestaande en ontworpen weg mogelijk op de rand van de groenzone).

VOORSCHRIFTEN DIE VOLGEN UIT VERORDENINGEN

De gemeentelijke, provinciale en gewestelijke verordeningen zijn van toepassing, o.a.:

Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid (05/06/2009 en wijzigingen).

Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (05/07/2013 en wijziging).

Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer (29/04/1997).

ANDERE ZONERINGSGEGEVENS

De N466c werd in 2002 overgedragen aan de stad Gent. De eigenlijke N466 ligt 330 à 390m ten noorden van de aanvraag. Ter hoogte van de Veerstraat liggen verschillende delen van de aanvraag binnen de 50m-zone vanaf de Leie, een bevaarbare waterloop. Het groen en de bomen achter de muur in de Oude Abdijstraat ter hoogte van de zone voor openbaar nut werd samen met de begroeide percelen in de A. Catriestraat (beschermd monument 'Dekenij-pastorie Sint-Gerulfparochie' tegenover het bedrijf) opgenomen in het gemeentelijk RIJP Nr. 169 'Thematisch RIJP Groen' in opmaak met bestemming 'zone voor park'. Rijen van deze begroeiing werden opgenomen in de Wetenschappelijke Inventaris Houtig Erfgoed: bomen en struiken als 'Gekandelaarde lindendreef bij Oude Abdij van Drongen'. Ook de 'Leilinden dorpsplein Drongen' werden in deze inventaris vermeld. Deze elementen en het eigenlijke plein maken deel uit van het beschermd monument 'Drongenplein 26 : oude abdij van Drongen, bijgebouwen, kloostertuin en begraafplaats' (M.B. 08/06/1998) waarvan sommige onderdelen ook nog individueel werden beschermd. Voorts paalt het projectgebied ook aan de beschermde monumenten 'Drongenplein: pontbrug' (M.B. 08/06/1998), 'Drongenplein 15 en 16 (ex Dorp 10) : de aanpalende woning bij de herberg "Sint-Antone"' (M.B. 27/07/1983), 'Hoek Drongenplein en Vierhekenstraat 17 (ex Dorpsstraat en Bredestraat) : de oude herberg "Sint-Antone"', (M.B. 12/06/1975) en 'Oude Abdijstraat 56: Pastorie Sint-Gerolf (Drongen)' (M.B. 02/09/2008). Naast een aantal gebouwen binnen de afbakening van de beschermingen, worden ook nog enkele andere gebouwen palend aan de werken vermeld in de Inventaris Bouwkundig Erfgoed (herberg Sint Huijbrecht, dorpswoning, Ammanije, ...). De grens tussen het woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde en het gebied voor openbaar nut loopt op de westelijk gevel van de Sint-Jozefskapel. De muur aan de Oude-Abdijweg vormt de grens met het gewone woongebied. De bebouwing aan de overzijde van de Leiebocht werd ingekleurd als woongebied met landelijk karakter. Ook iets verder gelegen bebouwingsclusters kregen nog deze woonbestemming, maar het grootste deel van de zone aan de overzijde van de rivier werd bestemd tot natuurgebied waarvan grote delen werden aangeduid als effectief overstromingsgevoelig.

EXTERNE ADVIEZEN

Op 14/07/2017 deelde het Agentschap Wegen & Verkeer mee geen advies uit te brengen over de aanvraag gezien de op het gewestplan ingetekende weg niet langer onder hun beheer valt.

Op 26/07/2017 bracht het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies uit over de aanvraag: uit het dossier blijkt dat er geen vermijdbare schade aan de natuur zal veroorzaakt worden.

Op 03/08/2017 gaf Waterwegen en Zeekanaal NV, afdeling Bovenschelde een voorwaardelijk gunstig advies: De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

- De dwarse parkeervakken richting de Assels dienen vlak te worden aangelegd (zonder afvoer naar een greppel) en een eventuele overloop voor overtollig hemelwater dient in het substraat van de waterdoorlatende verharding ingewerkt te worden indien plaspvorming wordt gevreesd.

- De greppel met slikkers tussen de wegenis richting de Assels en de dwarse parkeervakken dient uit het ontwerp geschrapt te worden.

- Voor de steiger en eventuele oeveraanpassingen dient naast een stedenbouwkundige vergunning ook een aparte vergunning bij W&Z aangevraagd te worden (inname openbaar domein).

Op 05/02/2018 bracht het Agentschap Onroerend Erfgoed een voorwaardelijk gunstig advies uit over de aanvraag: bij uitvoering nodige omzichtigheid en aandacht voor de omgeving in acht nemen zodat deze niet geschaad wordt, geen materialen plaatsen binnen de kroonprojecties van bomen, toezicht op de uitvoering en tijdig optreden wanneer er schade aan erfgoedelementen kan optreden, leuning in cortenstaal mag geen roestlopers veroorzaken op de gevel.

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 verkavelingaanvragen, is de aanvraag onderworpen aan een openbaar onderzoek.

De aanvraag is verzonden naar de gemeente Gent voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 11/08/2017 tot 10/09/2017. De stukken van het openbaar onderzoek werden ontvangen op 31/10/2017. Er werd 1 individueel bezwaar (met aanvulling) en 1 bezwaarschrift ondersteund met petitie ingediend. De bezwaren handelen over:

1. Vraag erkenning (vestiging erfdienstbaarheid?) eigendomsrecht van strook openbare stoep op privé-perceel.
2. Vrees voor gebrekkige toegankelijkheid van het bedrijfsperceel op de hoek A. Catriestraat/ Drongenstationstraat.
3. Bezorgdheid over mogelijk gebrek aan parkeerplaatsen op het Drongenplein, mogelijke nadelen voor middenstand, leefbaarheid, toegankelijkheid en bestaand gebrekkig onderhoud plantenperken.
4. Plannen aangevraagde toestand onduidelijk met betrekking tot aantal parkeerplaatsen
5. groen en wegenis zouden voorzien zijn in de zones met andere bestemming
6. parkeerdruk/ -gebeuren verplaatst naar handelszaak/eigendom bezwaarindiener
7. het voorziene aantal parkeerplaatsen is onvoldoende omdat de parkeerplaatsen achter de kerk niet kunnen worden meegeteld, onterecht privatieve parkeerplaatsen werden meegerekend, parkeerplaatsen voor garagetoegangen en inritten worden voorzien
8. Twijfels bij de haalbaarheid van het nieuwe wegprofiel voor gemengd verkeer openbaar vervoer en fietsers — vrees voor gebruik van aanpalende straten als sluiptwegen

— onvoldoende aandacht voor het STOP-principe — haaks parkeren: fietsveiligheid en uitlaatgassen — gebrekkige ontsluiting parkeerzone kerk.

9. Archeologienota zou gebrekkig zijn

10. Twijfels bij de inspraakprocedure.

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. De vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten van de betrokkenen. Indien de aanvrager geen bouwrecht heeft of verwerft op de betreffende gronden, kan de vergunning niet uitgevoerd worden. De aanvrager kan wellicht voldoen aan de vraag van bezwaarindiener.

2. De bestaande inrit tot het perceel sluit rechtstreeks aan op het kruispunt. Deze toegangssituatie lijkt verkeerskundig in de bestaande toestand niet wenselijk gezien de verhoging van de veiligheidsrisico's door de gemengde functie kruispunt/perceelstoegang. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de Antoon Catriestraat richting Drongenplein zal de inrit niet meer gebruikt kunnen worden vanuit de Oude Abijstraat. In het ontwerp wordt rechts van de inrit ca. 10m² van de stoep aangelegd als groenzone die het inrijden vanuit de A. Catriestraat in principe niet zal hinderen. Links van de inrit komt in de Drongenstationstraat een plantvak met een boom met deels voor de oprit een oversteekplaats voor voetgangers (met blindengeleiding). Vrachtvervoer vanuit de Drongenstationstraat zal de scherpe bocht normaal gezien kunnen nemen, gezien dit verkeer ook de 180° bocht ter hoogte van de fietserstunnel onder het spoor heeft kunnen maken.

3. De parkeersituatie voor bewoners en handelaars wijzigt enigszins in die zin dat het geconcentreerde parkeren op het plein verdwijnt ten voordele van een meer verspreid parkeren, dicht bij voordeuren, toegangen en etalages. Ondanks de cultuurhistorische waarde van het plein en de omgeving die een verdere de-motorisering van de woonkern zou kunnen verantwoorden blijft het verlies aan parkeerplaatsen beperkt ten opzichte van de bestaande situatie. Het aantal parkeerplaatsen in de projectzone wordt van 153 verminderd tot 135. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan akkoord gaan met de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigd in de weerlegging van de bezwaren n.a.v. het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen, maar komt wel tot een iets andere verdeling in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdiestraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten zuiden van de weg. Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning.

4. Zie 3.

5. Vermoedelijk wordt hiermee de zone aan het water bedoeld. Voor het aanleggen van de speelzone met (natuurlijke) speeltoestellen, paden en het uitkijkplatform wordt een afwijking gevraagd op het gedateerde BPA-voorschrift dat het gebruik van de groenzone in feite beperkt tot kijkgroen. Gezien de ligging van de als monument beschermde brug, dient de nieuwe wegenis hierop aan te sluiten (cfr. BPA). Gezien de beperktere nauwkeurigheid van het BPA is het mogelijk dat de wegenis maximaal met een strook van ongeveer 1m in het groengebied zou liggen en omgekeerd ter hoogte van de bocht naar de Veerstraat. Qua oppervlakte heffen deze mogelijke afwijkingen elkaar quasi op. Voor zover de verharding van de wegenis in het groengebied gesitueerd zou zijn, sluit ze aan op het wandelpad in de groenzone. Beide zones hebben een openbaar karakter met een verwante functie zodat in de grenszone gezien de beperkte nauwkeurigheid van het BPA en de aanwezigheid van het beschermde monument overlapping en verweving, indien noodzakelijk, kan worden

toegestaan met de hogervermelde afwijkmogelijkheid voor werken van algemeen belang.

6. De 'parkeerdruk' zal mogelijk verplaatsen naar de omgeving van bezwaarindiener omdat er meer openbare parkeerplaatsen worden aangelegd bij de handelszaak. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat dit eerder een positief effect zal hebben op de commerciële efficiëntie van de handelszaak.

7. Zie 3. Privatieve parkeerplaatsen werden in de bestaande toestand ook meegeteld.

8. Het kruisen van lijnbussen in de Oude Abdijstraat werd in overleg met de vervoersmaatschappij behouden in de smallere wegzate van het ontwerp. De weg wordt een zone-30 waardoor in elk geval niet snel zal worden gereden in de nieuw aangelegde straat. Het concept van de nieuwe weg steunt op gemengd verkeer, snelheidsbeperkingen en verkeersremmers die samen de veiligheid verhogen door de snelheid te verlagen. Verschillende verkeersmodi zullen de ruimte delen en hoffelijk met elkaar rekening dienen te houden. Bussen, auto's en fietsers zullen hierbij soms op elkaar moeten wachten. Het is niet direct uit het bezwaar af te leiden in welke zin de nieuwe inrichting met het éénrichtingsverkeer bijkomend sluipverkeer in de aanpalende straten zou veroorzaken. De invoering van het éénrichtingsverkeer zal chauffeurs op zoek laten gaan naar andere routes, maar dit dient niet noodzakelijk beschouwd als sluipverkeer. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met het STOP-principe. Er wordt duidelijk meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. Het haaks parkeren verhoogt in voorliggend geval het rendement van de beschikbare parkeerruimte en er is een 'schrikstrook' die toelaat dat fietsers een vertrekkende wagen in beweging zien komen. Wagens parkeren meestal voorwaarts in haakse parkeerplaatsen. De parkeerzone achter de kerk is inderdaad niet optimaal ontsloten, maar gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument.

9. De archeologienota werd op 07/03/2017 bekrachtigd door het Agentschap Onroerend Erfgoed. Het plein werd al langer gebruikt voor evenementen. Op het plein werd lange tijd geparkeerd. De beperkte (diepte) bodemingrepen op het plein worden begeleid door een archeoloog. Het plein wordt aangelegd met grindgazon dat meer bescherming zal bieden dan een gewoon gazon. De tijdelijke bescherming met rijplaten is o.a. noodzakelijk om het grasveld zelf en het wortelgestel van de bestaande en nieuwe bomen te ontzien.

10. In het kader van goed en open bestuur werd volgens de aanvraag een uitgebreid participatief voortraject met belanghebbenden, bewoners gevolgd wat leidde tot voorliggend ontwerp. Het openbaar onderzoek is in deze procedure wettelijk het inspraakmechanisme dat aan concrete regelgeving kan afgetoetst worden. Andere inspraakprocedures dienen afgetoetst aan de regelgeving die deze procedures heeft ingesteld, maar dit ligt buiten het beoordelingskader van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Over het openbaar onderzoek waren geen opmerkingen. De bezwaren worden niet weerhouden.

WATERTOETS

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem en aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

Het voorliggende project voorziet in de heraanleg en herinrichting van gemeentelijke wegen en pleinen en dit veroorzaakt mogelijk een significant effect op het watersysteem. Het

mogelijk schadelijk effect werd onderzocht door de bevoegde waterbeheerder. Het advies van de waterbeheerder stelt het volgende:

"... In antwoord op uw brief van zondag 9 juli 2017, deel ik u mee dat het agentschap Waterwegen en

Zeekanaal NV - afdeling Bovenschelde (W&Z) aan vermelde stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de heraanleg van het Drongenplein in de Drongenplein (kadaster: Afd. 27 Sie B openbaar domein) te 9031 Gent-Drongen een voorwaardelijk gunstig advies verleent.

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

- De dwarse parkeervakken richting de Assels dienen vlak te worden aangelegd (zonder afvoer naar een greppel) en een eventuele overloop voor overtollig hemelwater dient in het substraat van de waterdoorlatende verharding ingewerkt te worden indien plaspvorming wordt gevreesd
- De greppel met slikkers tussen de wegenis richting de Assels en de dwarse parkeervakken dient uit het ontwerp geschrapt te worden.

A) Advies m.b.t het beheer en de exploitatie van de waterweg en het patrimonium van W&Z

Er wordt voldaan aan de door W&Z opgelegde buffervoorwaarden voor de aansluiting van hemelwater op de Leie, namelijk een buffervolume van 250m³/ha en een ledigingsdebiet van 201/s ha

Er wordt aan de Leie een trapconstructie gerealiseerd in natuursteen met op het waterniveau een houten vlonder met aanmeermogelijkheid voor kajak en kano

Hierbij wordt geen bijkomende wateroppervlakte ingenomen De verlaging van de kaai wordt integraal achter de huidige rand van het watervlak voorzien De steiger heeft een breedte van 1,2m boven het wateroppervlak (hier en daar wel breder, maar dit situeert zich op de oever)

De signalisatie wordt niet op de plannen vermeld Dit dient door de aanvrager voorzien te worden Voor de steiger en eventuele oeveraanpassingen dient naast een stedenbouwkundige vergunning ook een aparte vergunning bij W&Z aangevraagd te worden (inname openbaar domein)

B) Watertoetsadvies

1) Beschrijving van het project en de kenmerken van het watersysteem die door het project kunnen beïnvloed worden

Het projectgebied is gelegen langs en stroomt af naar de Leie (beheerder W&Z)

De volgende gegevens zijn relevant voor de watertoets

- Wegenis- en rioleringswerken in Drongenplein en Oude Abdijstraat
- Wegeniswerken (herinrichting) asfalt- en uitgewassen betonverharding
- Aanleg voetpaden (platines in natuursteen) en opritten en parkeerplaatsen (waterdoorlatende kasseien)
- Totale verharding ca 2,6 hectare
- Realisatie zitoever aan Leie in natuursteen met houten vlonder
- Aanleg gescheiden rioleringsstelsel (RWA+ DWA) De DWA-leiding wordt ter hoogte van de aansluiting met de bestaande riolering van een overstortconstructie voorzien De DWA wordt zo afgevoerd naar een RWZI De RWA-leiding wordt ter hoogte van de Veerstraat aangesloten op een bestaande leiding die hemelwater naar de Leie brengt Ter hoogte van de aansluiting wordt een knijpconstructie met wervelventiel en terugslagklep voorzien (vertraagde afvoer volgens richtlijnen W&Z buffering aan 250m³/ha en lozing aan 20L/s ha - wervelventiel 511/s, 650m³ buffering in opwaartse RWA-kokers)
- Er wordt lokaal tijdens de werken bronbemaling toegepast

- De bestaande lindebomen blijven behouden De zieke bomen worden met een gelijke soort aangevuld

Het projectgebied ligt niet in mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied, niet in een risicozone voor overstromingen niet in recent overstroomd gebied (ROG) Het gebied is gelegen in van nature overstroombaar gebied (NOG) vanuit de waterloop Het projectgebied ligt in biologisch waardevol gebied op de biologische waarderingskaart (bomenrijen met Lindes), niet in een speciale beschermingszone conform de Habitatrichtlijn, noch in VEN-of 1VON-gebied

2) Op het project toepasselijke voorschriften uit het stroomgebiedbeheerplan van de Schelde

Het stroomgebiedbeheerplan van de Schelde formuleert maatregelen om wateroverlast (en watertekort) in het bekken te voorkomen De strategie "vasthouden-bergen-afvoeren" Is hierbij van toepassing Dit kan door het vermijden van de toename van verharde oppervlakte, het afkoppelen van hemelwater van de riolering, hergebruik ter plaatse, infiltreren waar mogelijk, bufferen, vertraagd afvoeren, vermijden van inbuuzingen, aanleggen van groendaken, Via het instrument van de watertoets worden schadelijke effecten van nieuwe plannen, programma's en vergunningen vermeden door het opleggen van gepaste maatregelen of het niet toestaan van nieuwe ontwikkelingen

Er zijn geen acties opgenomen in het stroomgebiedbeheerplan van de Schelde (2016-2021) die betrekking hebben op de vergunningsaanvraag.

3) Beoordeling van verenigbaarheid met het watersysteem

3.1 gewijzigd overstromingsregime

Het projectgebied is niet overstromingsgevoelig conform de watertoetskaart en ligt niet in recent overstroomd gebied. Het project zal een positieve impact op het overstromingsregime hebben aangezien er een afname van de verharde oppervlakten wordt voorzien, waardoor de afstroming zal afnemen. Er worden terugslagkleppen in de RWA-riolering voorzien zodat water vanuit de Leie niet kan terugstromen in de riolering.

3.2 gewijzigd afstromingsregime en gewijzigde infiltratie naar het grondwater

De code van goede praktijk voor de aanleg van rioleringsstelsel is van toepassing gezien er verharding wordt heraangelegd en er gescheiden riolering wordt voorzien. Na de werken zal de verharding in hoeveelheid zijn afgenomen t.o.v. de bestaande situatie. Het Drongenplein wordt nu een groen plein waardoor de afstromingshoeveelheid zal verminderen en de infiltratie zal verhogen. Aangezien het Drongenplein volledig bebouwd is met halfopen en gesloten bebouwing is het voorzien van open grachten niet mogelijk. Dit is aanvaardbaar.

De parkeervakken worden grotendeels voorzien als waterdoorlatende kasseien met waterondoorlatende fundering). Door boordstenen en greppels met slikkers te voorzien kan het hemelwater van de rijweg niet afstromen naar de groenzones errond. Dit is niet conform de code die stelt dat in eerste instantie zoveel mogelijk hemelwater naar groenzones moet afstromen zodat geen afvoer via riolering nodig is. Echter, gezien de dichte bebouwing rond het plein kunnen de meeste parkeervakken niet in waterdoorlatende kasseien aangelegd worden.

Dit is wel mogelijk voor de dwarsparkeerplaatsen ter hoogte van het Drongenplein langs de rijweg richting de Assels. Deze waterdoorlatende kasseien zullen worden aangelegd op een fundering van steenslag, het legbed van de kasseien is in split en de kasseien worden opgevoegd met een waterdoorlatende epoxy-voegspecie. Volgens de aanvrager tonen de uitgevoerde waterinfiltratieproeven aan dat de infiltratie t.h.v. deze parkeerstroken beperkt is, waardoor ze eveneens greppels langs deze parkeervakken voorzien in geval zich overmatig hemelwater op deze parkeervakken zou opstapelen. Volgens de gegevens van de uitgevoerde infiltratieproeven lijkt infiltratie wel degelijk mogelijk, aangezien nagenoeg het volledige profiel bestaat uit zandgrond (met puinhoudende gedeelten). Het is niet duidelijk wat er met het puin zal gebeuren en hoe gebiedsdekkend dit aanwezig is, maar

normaal zou er op zandgrond toch moeten geïnfiltreerd worden. Desnoods moet de puinlaag maar voor een stuk doorbroken worden. De waardes naast de puinzones zijn immers een pak hoger. Indien plasvorming de angst is, kan in het substraat van de waterdoorlatende verharding steeds een overloop voorzien worden die water afvoert wanneer het te hoog dreigt te komen. Dit moet geïntegreerd worden in de profielopbouw. Dit lijkt hier de enige manier zijn om nog iets van bronbeleid in te passen voor dit stuk wegenis. Dit advies werd gecommuniceerd naar de stad, nadat ze W&Z in "kennis stelden van de resultaten van de uitgevoerde proeven (die als voorwaarde werden opgelegd i.k.v. de eerdere stedenbouwkundige vergunning). De uitvoering zoals nu het geval is, komt niet overeen met dit advies, aangezien de parkeervakken in helling worden aangelegd richting de greppels waardoor het hemelwater geen tijd krijgt om te infiltreren, in de verharding maar versneld wordt afgevoerd naar de riolering. Dit is niet aanvaardbaar.

Het is fysisch onmogelijk om het water van de wegenis rondom het Drongenplein te laten afstromen naar de nieuwe groenzones op het plein omwille van het niveauverschil tussen het plein en de gevelrij aan de overzijde. Het bomenkader van Drongenplein is een essentieel onderdeel van de bescherming (i.k.v. onroerend erfgoed) van het plein in Drongen. Dit bomenkader dient door Onroerend Erfgoed zoveel mogelijk ontzien worden. Daarom worden de paden in opbouw aangelegd. De paden zullen met een metalen boord begrensd worden zodat diepere uitgravingen voor het plaatsen van boordstenen vermeden worden. Het huidige plein ligt reeds hoger dan de omliggende wegenis en in de toekomst zal dit niveauverschil nog toenemen. Om aan de vraag voor het maximaal vermijden van afstroom richting de riolering tegemoet te komen, ging de stad wel verder onderzoeken in hoeverre het mogelijk is een deel van het water van de wegenis richting de Assels mee te laten infiltreren. In de parkeerstroken in kasseien die waterdoorlatend aangelegd gingen worden. Het is mogelijk om een halve rijweg naar deze parkeerstroken af te leiden. Huidig ontwerp komt hier ook niet mee overeen aangezien er een greppel voorzien wordt met slikkers tussen dit gedeelte van de weg en de parkeervakken.

Voor de paden in de groenzone wordt geen afwatering voorzien, deze stromen af in de naastgelegen groenzones en zullen daar infiltreren. Het is wel zo dat, gezien de vele functies die rond het plein gelegen zijn en het feit dat het plein ook gebruikt zal worden voor kermissen en evenementen, de paden zo duurzaam mogelijk moeten aangelegd worden. Deze paden zijn puur functioneel en materialiseren een aantal heel frequent gebruikte looplijnen maar zijn tot het minimum beperkt. Op vraag van Onroerend erfgoed werd de breedte van het pad bovendien van 3m versmald tot 2m zodat voldoende afstand t.o.v. de bomen kan worden aangehouden. Om het beoogde gebruik aan te kunnen, werd er voor gekozen om te werken met platines die opgevoegd worden met gemodificeerde mortel. Gezien de beperkte dikte van platines van 6 à 8 cm is het technisch onmogelijk deze waterdoorlatend aan te leggen zonder dat deze binnen de kortste keren schots en scheef liggen. Op basis van deze argumentatie is het aanvaardbaar dat de paden zelf niet waterdoorlatend worden aangelegd.

Onder deze voorwaarden wordt verwacht dat het afstromingsregime en het infiltratieregime van het hemelwater onder invloed van het project niet significant zullen wijzigen.

3.3 gewijzigde oppervlaktewaterkwaliteit en gewijzigd aantal puntbronnen

Ten gevolge van de geplande ingrepen worden er geen betekenisvol nadelige effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit verwacht. De riolering wordt gescheiden en de vuilwaterriolering wordt aangesloten op de openbare riolering in de straat.

3.4 gewijzigd grondwaterstromingspatroon en gewijzigde grondwaterkwaliteit

Er worden echter geen ingrepen in de diepere ondergrond voorzien en er zullen slechts beperkte bemalingen nodig zijn. Er worden geen nadelige effecten op het grondwater verwacht. Er wordt geen impact op de grondwaterkwaliteit verwacht.

3.5 watergebonden natuur en structuurkwaliteit

Binnen het projectgebied komt biologisch waardevolle natuur voor (Linden). Het betreft geen watergebonden vegetatie en de bomen blijven behouden (zieke vervangen door 40 nieuwe bomen). De werken aan de oever zullen de structuurkwaliteit van de Leie niet significant veranderen. Er wordt geen significant negatieve impact op de watergebonden natuur en structuurkwaliteit verwacht.

4) Toetsing aan doelstellingen en beginselen DIWB

Het project voldoet aan het standstillbeginsel. De aanvraag is onder hoger vermelde voorwaarden verenigbaar met de beginselen en doelstellingen van het 'Decreet Integraal Waterbeleid'.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar onderschrijft dit advies en maakt zich de beoordeling in de conclusie eigen.

MILIEUTOETS

Het ontwerp komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I en II van het Project-m.e.r.-besluit. Bijgevolg dient geen milieueffectenrapport te worden opgesteld voor werken vermeld in deze bijlages. Het project betreft de heraanleg van een dorpsplein en aanliggende wegenis en kan daarom wel als stadsontwikkelingsproject onder bijlage III van het besluit worden beschouwd. Op basis van de elementen in het dossier en de bijgevoegde m.e.r.-screeningsnota kan akkoord gegaan worden met de stelling dat de mogelijke milieueffecten niet aanzienlijk zijn.

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Gezien voorliggende aanvraag slechts marginaal verschilt van het in 2016 vergunde project en in de projectzone geen grote planologische of andere wijzigingen werden geregistreerd, is de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van deze beslissing ook nog toepasbaar op en geldig voor voorliggende aanvraag. De werken zijn functioneel inpasbaar. In eerste instantie betreft het de heraanleg van openbaar domein dat op vandaag ook al deze bestemming heeft. De bestaande functies in de projectzone worden grotendeels behouden, maar er is een verschuiving voorzien in de plaats en het evenwicht tussen de verschillende functies. De parkeerfunctie wordt, afgezien van de 17 parkeerplaatsen op de binnenkoer, niet langer binnen de begrenzing van het beschermde monument gerealiseerd, maar verschuift naar de omliggende straten. Het plein krijgt de volle aandacht als monument en woon- en leefplein in de dorpskern. Ook de oever van de Leie krijgt een groen-recreatieve functie waarvoor deels afgeweken wordt van de voorschriften van vermeld BPA om een iets meer aan de hedendaagse interpretatie van het begrip 'openbare groenzone' gebruik en inrichting, toe te laten. Ook voor eventuele kleine overlappingsen (nauwkeurigheid BPA) op de grens groenzone/wegeniszone kan zo nodig de vermelde afwijkingsbepaling worden toegepast.

De heraanleg gaat gepaard met een aantal wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie. Het parkeerverkeer wordt volledig geweerd van het plein. Het autoverkeer in de Oude-Abdijstraat wordt beperkt tot de richting A. Catriestraat naar het Drongenplein. Voor bussen (lijnen 14, 15, 16, 17, 18) wordt het tweerichtingsverkeer behouden. De fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken. Vooral ter hoogte van het plein wordt fietsenstallingen voorzien. Het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker wordt toegankelijker gemaakt voor mindervaliden.

De schaal van de elementen wijzigt niet ingrijpend door de aanvraag. Het betreft in eerste instantie de heraanleg van voornamelijk niet opstaande constructies. De aanplanting van de bomen en de introductie van meerdere elementen op mensenmaat komt de ontwikkeling van het dorpskernkarakter ten goede. 'Verloren' delen van het openbaar domein, zoals de nieuwe trappenpartij aan het water en de groene speelzone worden ingeschakeld in de leef- en woonomgeving. Podium en kiosk vermensen het dorpsplein. In de voorliggende

aanvulling van de eerder vergunde werken wordt de bommenrij aan de noordoostelijke monumentgevel hersteld. De ruimte voor weggebruikers in de Oude- Abdijstraat wordt gelijker verdeeld onder de vervoerswijzen.

De heraanleg in nieuwe materialen, de algemene vergroening, het verdwijnen van de op het plein geparkeerde auto's en de introductie van de 'samen-levingselementen' geven het ontwerp een aantal visueel-vormelijke krachtlijnen die ook de functionele restauratie tot leefplein mogelijk maken.

De heraanleg is voorzien in een cultuurhistorisch gevoelige omgeving. Niet enkel de verschillende gebouwen zijn beschermd, maar het hele abdijdomein met inbegrip van het plein en de ommuurde tuin maken deel uit van de bescherming. Het verwijderen van de parkeerfunctie kan in dit verband gezien worden als een onderdeel van een restauratie.

Het programma van maatregelen van de archeologienota voorziet geen concrete maatregelen voor de wegeniszones (Oude-Abdijstraat/Drongenplein). De beperkte afgravingen op de pleinen (groot plein en plein rond oorlogsmonument) dienen uitgevoerd onder toezicht van een erkend archeoloog (inclusief plantputten, podium, kiosk) voor het behoud in situ. Ook de voorzichtige afgraving van de zone ten zuiden van de kerk gebeurt onder toezicht van een archeoloog. Voor de meer bodemingrijpende werken aan de Leieoever (trapconstructie met vlonder) wordt een striktere werfbegeleiding voorzien waarbij archeologische vondsten onmiddellijk correct worden geregistreerd en gedocumenteerd.

Het bodemreliëf wordt niet blijvend aanzienlijk gewijzigd. De belangrijkste ingreep in dit verband lijkt nog de omvorming van de natuurlijke helling van de oever naar een trapconstructie.

De hinder voor gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen is voornamelijk beperkt tot de periode en de plaats van de werken. Na realisatie wordt een positieve invloed op deze aspecten verwacht.

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.

BIJGEVOLG WORDT HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager(s).

De aanvrager is er toe verplicht:

1° het college van burgemeester en schepenen en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar per beveiligde zending op de hoogte te brengen van het begin van de werkzaamheden of handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die werkzaamheden of handelingen;

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De maatregelen in de archeologienota bekrachtigd op 07/03/2017 met referentienummer ID2195 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die bekrachtigde archeologienota, de voorwaarden bij de bekrachtiging, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.
- De uiteindelijk gerealiseerde werken buiten de beschermingen dienen steeds te voldoen aan de normbepalingen van hoofdstuk III van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.
- Rekening te houden met de opmerkingen en voorwaarden in de bijgevoegde adviezen van Waterwegen en Zeekanaal NV (De Vlaamse Waterweg nv) en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, nodig als uitvoering van andere regelgevingen, (i.c. machtiging voor de werken en signalisatie ter hoogte van het af te breken landhoofd, de trapconstructie en de vlonder bij de bevaarbare waterloop).

...

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

De Raad is echter van oordeel dat de exceptie van de tussenkomende partij slechts onderzocht en beoordeeld dient te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

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. Ernstige middelen

A.1. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

In een eerste middel voeren de verzoekende partijen een schending aan van de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet), van de motiveringsplicht, en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, als beginselen van behoorlijk bestuur, alsmede machtsoverschrijding.

De verzoekende partijen voeren aan dat de gemeenteraad op grond van de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet beschikt over de volheid van bevoegdheid voor aangelegenheden van gemeentelijk belang, waaronder de bevoegdheid voor de aanleg en uitrusting van gemeentelijke verkeerswegen. Zij zetten verder artikel 4.2.25 VCRO uiteen en stellen dat uit deze bepaling volgt dat een vergunning voor een project, dat de aanleg van nieuwe openbare verkeerswegen omvat, niet kan worden verleend zonder een voorafgaande beslissing of goedkeuring van de

gemeenteraad omtrent die wegenis. Zij stellen dat het de bedoeling van de decreetgever is om de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad voor de aanleg, wijziging en uitrusting van gemeentelijke wegen ongemoeid te laten zowel wat betreft verkavelingsvergunningen als stedenbouwkundige vergunningen, wat ook blijkt uit de parlementaire voorbereidingen bij het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid (Parl. St. VI. Parl, 2013-2014, 2371/1, 30-31). Artikel 41 van dat decreet hief immers artikel 4.2.17, §2 VCRO op, dat louter betrekking had op verkavelingsaanvragen.

De verzoekende partijen menen dat enkel de gemeenteraad bevoegd is voor de zaak van de wegen. Een voorafgaande beslissing van de gemeenteraad omtrent de wegenis is dus essentieel bij een project dat de aanleg van nieuwe openbare verkeerswegen omvat. Een vergunningverlenend bestuursorgaan kan geen stedenbouwkundige vergunning verlenen voor het aanleggen van nieuwe wegenis zonder een voorafgaande goedkeuring door de gemeenteraad van die geplande wegenis. Deze exclusieve bevoegdheid veronderstelt volgens de verzoekende partijen ook de uitsluiting van elke wijziging van het door de gemeenteraad beoordeelde concept van wegenis.

De verwerende partij heeft het tracé van de wegenis volgens de verzoekende partijen gewijzigd. Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij het niet eens is met de visie van de gemeenteraad inzake de aanleg van de parkeerplaatsen op het plein. Zij wijzen erop dat een en ander wordt opgemerkt in het kader van het onderzoek van de bezwaren, ingediend in het kader van het openbaar onderzoek. De verwerende partij stelt immers in de bestreden beslissing dat ze *“tot een iets andere verdeling”* inzake parkeerplaatsen komt in vergelijking met het gemeenteraadsbesluit, *“in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdijstraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten zuiden van de weg.”*

Anders dan de gemeenteraad heeft geoordeeld over de inrichting van het openbaar domein aan de oostelijke zijde van het plein, acht de verwerende partij het blijkbaar niet wenselijk/mogelijk dat de door de gemeenteraad voorziene parkeerplaatsen daar komen. Dit wordt ook niet nader gemotiveerd. Eveneens anders dan de gemeenteraad heeft voorzien en exclusief heeft beoordeeld, voegt de verwerende partij zelf een nieuwe parkeerplaats toe in de Oude Abdijstraat.

De verzoekende partijen merken op dat hierdoor nog een parkeerplaats van het Drongenplein verdwijnt richting de Oude Abdijstraat en dus ook verder van de winkel van tweede verzoekende partij en het kerkgebouw. Het tracé van de wegenis wordt volgens de verzoekende partijen dus ontegensprekelijk gewijzigd.

Verder omschrijven de verzoekende partijen dit eveneens als machtsoverschrijding. Gelet op de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad om zich uit te spreken over de zaak van de wegen, komt het niet toe aan de verwerende partij als vergunningverlenende overheid om zich in de plaats van de gemeenteraad uit te spreken over de zaak van de wegenis. Het besluit van de gemeenteraad met betrekking tot de wegenis is bindend voor de verwerende partij.

Het komt de verwerende partij dan ook niet toe om, zoals zij in de bestreden beslissing heeft gedaan, zelfs zonder elke vorm van motivering, 'geen rekening te houden' met deze bindende visie op de inrichting van het openbaar domein. In de mate het vergunningverlenend orgaan zou oordelen dat het oordeel van de gemeenteraad niet zou stroken met de criteria waar dit orgaan zich wel over dient uit te spreken (bv. mobiliteit), dient deze de vergunning te weigeren. Enige wijziging aanbrengen aan het besluit van de daartoe exclusief bevoegde overheid, is volstrekt uit den boze.

2.

De verwerende partij betwist de stelling van de verzoekende partijen dat de vergunningverlenende overheid het tracé van de wegen is gewijzigd heeft.

De verwerende partij zet uiteen dat de gemeenteraad in zitting van 23 oktober 2017 een beslissing heeft genomen over de zaak van de wegen en neemt deze beslissing over in haar nota. Zij stelt, in navolging van deze beslissing, dat in het Normenboek voor Infrastructuurwerken in functie van het indienen van een digitale bouwaanvraag, nergens wordt gevraagd om parkeerplaatsen individueel aan te duiden. De plannen zijn volgens haar voldoende duidelijk, de parkeerstroken worden door middel van hun inkleuring, of door het aanduiden van noppen in de centrumzone op de plannen aangeduid. Zoals in de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 in antwoord op de ingediende bezwaarschriften wordt benadrukt, is het inschatten van parkeerplaatsen in doorlopende parkeerstroken zonder individuele afbakening geen exacte wetenschap. Sommige wagens parkeren dicht, andere wagens laten veel restructuur. In de praktijk wordt vastgesteld dat de restructuur eerder afhankelijk is van de druk in de buurt. De telling is gedaan in de veronderstelling dat de wagens voldoende restructuur laten (wagen + 1 meter tussenafstand) wat meebrengt dat het werkelijk aantal parkeerplaatsen desgevallend hoger kan liggen dan wordt geteld.

De opmerking van de verwerende partij in de bestreden beslissing, in antwoord op de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften, dat zij akkoord kan gaan met de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigd in de weerlegging van de bezwaren naar aanleiding van het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen maar wel *"tot een iets andere verdeling (komt) in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdijstraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten aanzien van de weg"* vormt dan ook volgens de verwerende partij een bevestiging van hetgeen in de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 wordt gesteld. Een telling is geen exacte wetenschap.

De verwerende partij stelt nog dat waar de parkeerbalans dezelfde blijft en de parkeerplaatsen niet individueel worden aangeduid, *"een iets andere verdeling"* niet gelijk staat met een door de verzoekende partijen voorgehouden wijziging van een tracé. Met deze opmerking, geformuleerd in de weerlegging van de ingediende bezwaren, heeft de verwerende partij zich niet in de plaats van de gemeenteraad gesteld. Er is dus evenmin sprake van enige machtsoverschrijding.

3.

De tussenkomende partij verzoekt, weliswaar onder de hoofding inzake de ontvankelijkheid, om haar kritiek op de ontvankelijkheid van het verzoekschrift omwille van het vermeend gebrek aan belang van de verzoekende partijen bij elk middel in ogenschouw te nemen.

De tussenkomende partij stelt dat de eerste vier verzoekende partijen geen belang hebben bij dit middel, omdat dit verband houdt met het zogenaamde commercieel nadeel dat zij menen te lijden. De vijfde verzoekende partij zou dan weer op een te grote afstand wonen om op een ontvankelijke wijze beklag te kunnen doen over één parkeerplaats. In ieder geval kan dit middel, aangezien het betrekking heeft op een kennelijk accessoir onderdeel van het geheel van de stedenbouwkundige vergunning, volgens de tussenkomende partij niet in overweging genomen worden in het kader van het administratief kort geding. Die éne parkeerplaats meer of minder in het betrokken parkeervak kan volgens haar immers op geen enkele wijze de spoedeisendheid verantwoorden.

Het middel zou verder feitelijke grondslag missen. Er wordt immers volgens de tussenkomende partij geen enkele wijziging aan de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 aangebracht, in

tegenstelling tot wat de kern van het middel is. Uit de bestreden beslissing zou de stelling van de verzoekende partijen ook niet blijken. Dit zou verder des te meer gelden nu de verzoekende partijen de wettigheid van het gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 niet betwisten. Het middel richt zich bovendien op een akte die niet onder de rechtsmacht van de Raad valt, tenzij via een exceptie van onwettigheid (waarvan evenwel geen sprake is). Zelfs indien de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar deze beslissing zou hebben gewijzigd, wat uit niets zou blijkt, heeft de Raad hierover volgens de tussenkomen partij geen rechtsmacht.

In de mate dat de verzoekende partijen voorhouden dat de bestreden beslissing onvoldoende overeenstemt met de beslissing omtrent de zaak der wegen, om te aanvaarden dat er in het voorliggende geval sprake is van een beslissing omtrent de zaak der wegen waarvan het voorwerp afdoende overeenstemt met dit van de bestreden beslissing en de gemeenteraadsbeslissing vóór de bestreden beslissing is genomen, past het volgens de tussenkomen partij om de rechtsfiguur van de beslissing omtrent de zaak der wegen te situeren. De beslissingsbevoegdheid over de zaak van de wegen vloeit volgens haar voort uit de in artikel 42, § 1 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 bedoelde "*volheid van bevoegdheid*" van de gemeenteraad voor de gemeentelijke verkeerswegen. De laatstgenoemde bevoegdheid is autonoom en dient te worden onderscheiden van de autonome bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid. Een gemeenteraadsbesluit over de zaak van de wegen is volgens de tussenkomen partij geen akte met een individuele strekking, maar heeft volgens haar, zoals ook betoogd in de rechtspraak, een verordenend karakter. Een gemeenteraadsbesluit omtrent de zaak der wegen is bindend voor alle andere overheden. Omdat de beslissing over de zaak der wegen een reglementair karakter heeft, valt deze beslissing niet onder de toepassing van de Motiveringswet. Dit betekent volgens de tussenkomen partij echter niet dat de beslissing over de zaak der wegen is onttrokken aan de materiële en formele motiveringsvereisten, op een vergelijkbare wijze zoals deze wordt opgelegd krachtens de Motiveringswet. Immers bepaalt artikel 10 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', wat volgt: "*Als het een vergunningsaanvraag betreft die wegeniswerken omvat als vermeld in artikel 4.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, neemt de gemeenteraad een gemotiveerd besluit over de zaak van de wegen. De gemeenteraad neemt daarbij kennis van de ingediende bezwaren en opmerkingen*". Deze bepaling verplicht de gemeenteraad om, na kennis van de ingediende bezwaren en opmerkingen te hebben genomen, zijn besluit over de zaak van de wegen te motiveren.

Een ander gevolg van het reglementair karakter van de beslissing omtrent de zaak der wegen is dat deze beslissing onderworpen wordt aan de publicatieplicht van artikel 186 van het Gemeentedecreet. Dit artikel regelt de wijze van bekendmaking van de reglementen en verordeningen van de gemeente: "*De reglementen en verordeningen van de gemeenteraad, het college van burgemeester en schepenen en van de burgemeester worden door de burgemeester bekendgemaakt op de gemeentelijke website, met vermelding van zowel de datum waarop ze werden aangenomen als de datum waarop ze op de website bekendgemaakt worden*". Volgens de gewijzigde regel moeten reglementen en verordeningen bekendgemaakt worden door bekendmaking op de gemeentelijke website in plaats van, zoals voorheen, door middel van een aanplakbrief. Deze moderne wijze van bekendmaking verhoogt de toegankelijkheid van de genomen beslissingen, aldus de decreetgever (Parl. St. VI. Parl. 2011-2012, nr. 1467/1, 10). Het betreft een bekendmaking in de eigenlijke juridische zin, ze behelst de bekendmaking van de teksten en is noodzakelijk opdat de reglementen uitwerking zouden kunnen krijgen. De bekendmaking van de teksten gebeurt met vermelding van de datum waarop de beslissingen werden aangenomen en van de datum waarop de beslissingen op de website bekendgemaakt worden (Parl. St. VI. Parl. 2011-2012, nr. 1467/1, 27). Vanaf 1 januari 2014 moeten de reglementen en verordeningen van het gemeente- of stadsbestuur aldus bekendgemaakt worden op de website

van de gemeente of stad, met vermelding van zowel de datum waarop ze werden aangenomen als de datum waarop ze op de website bekendgemaakt worden.

Onder "de zaak van de wegen" wordt volgens de tussenkomende partij het bepalen van het tracé van de wegen, alsook de uitrusting ervan verstaan. Op dit punt is de rechtspraak van de Raad van State volgens haar eenduidig. Dit geldt volgens haar ook voor wijzigingen aan de uitrustingen van een bestaande gemeenteweg. De beslissing over de zaak der wegen moet in afdoende mate uitsluitel geven over het tracé en uitrustingen. De tussenkomende partij verwijst naar arrest dd. 27 april 2010 nr. 203.317 van de Raad van State: "*dat de uitrusting van de weg betrekking heeft op de graafwerken van wegen, op de afgraafwerken, de ophogingswerken en verhardingswerken, de bouw van het rioleringsgestel en de aansluitingen van de verschillende woningen aan de gas-, water-, electriciteits- en telefoonvoorzieningen, de bekisting van de weg, de wegbekleding, de boordstenen en de voetpaden*". De wijziging van een riolering heeft volgens de tussenkomende partij betrekking op de zaak der wegen, alsook de oplossing voor de afvoer van het hemelwater. Het bepalen van de afmetingen van de parkeerplaatsen hoort tot de bevoegdheid van de gemeenteraad. De verkeersveiligheid van de weg, maakt deel uit van de besluitvorming van de zaak der wegen, net zoals de op plan voorziene groenvoorzieningen. De kwestie van fietsverbindingen vormt een onderdeel omtrent de beslissing over de zaak der wegen, wat ook geldt voor de ontsluitingsmogelijkheden voor hulpdiensten.

Toegepast op de voorliggende zaak is de beslissing van 23 oktober 2017 van de gemeenteraad van reglementaire aard en is deze beslissing ook gemotiveerd, zoals ook blijkt uit de motieven ter weerlegging van de opgeworpen bezwaren. Dit betekent volgens de tussenkomende partij ook dat het louter bestaan van het reglement dat de beslissing omtrent de zaak der wegen noodzakelijkerwijze inhoudt dat de bezwaren die ten tijde van de goedkeuringsprocedure zijn geformuleerd, maar zijn weerlegd bij de goedkeuring daarvan, zonder meer worden verworpen in de mate dat kan worden verwezen naar het betrokken reglement. In de mate dat allerhande bezwaren zijn weerlegd in de beslissing omtrent de zaak der wegen, behoeft de weerlegging van nagenoeg identieke bezwaren in het kader van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag volgens de tussenkomende partij eigenlijk niet meer om het lijf te hebben dan een loutere verwijzing naar de beslissing van de gemeenteraad. De beslissing van de gemeenteraad is volgens de tussenkomende partij gepubliceerd op de webstek van de stad GENT, namelijk op 26 oktober 2017. Deze beslissing valt volgens de tussenkomende partij bovendien eenvoudig via de zoekmotor van google te vinden. Hiertoe volstaat het de woorden "besluit gemeenteraad gent 23 oktober 2017 Drongenplein" in te voeren. Uit het bovenstaande volgt volgens de tussenkomende partij noodzakelijkerwijze dat de verzoekende partijen de beslissing van 23 oktober 2017 kennen, minstens verondersteld moeten worden deze te kennen. Dit geldt derhalve ook voor de weerlegging van de bezwaren.

Volgens de tussenkomende partij valt in ieder geval niet in te zien welk belang een verzoekende partij kan hebben bij het middel waarbij zij een motiveringsgebrek in de stedenbouwkundige vergunning voorhoudt, terwijl blijkt dat de motieven geheel of deels in de beslissing omtrent de zaak der wegen terug te vinden zijn en de verzoekende partij deze motieven wordt verondersteld te kennen, gelet op hun publicatie.

Uit het bovenstaande blijkt volgens de tussenkomende partij ook dat de beslissing omtrent de zaak der wegen weliswaar betrekking kan hebben op parkeerplaatsen, en zelfs op de afmeting van parkeerplaatsen, maar niet noodzakelijkerwijze op het aantal parkeerplaatsen of de verdeling van het aantal parkeerplaatsen binnen de door de gemeenteraad aangewezen parkeerzones. In de bestreden beslissing verwijst de verwerende partij naar de parkeerbalans, zoals bevestigd bij de weerlegging van de bezwaren in het kader van het gemeenteraadsbesluit. De verwerende partij bevestigt daarmee volgens de tussenkomende partij akkoord te gaan, maar komt tot een iets

andere verdeling. Blijkens de weerlegging van het eerste bezwaar door de gemeenteraad, zouden de parkeerplaatsen echter niet individueel aangeduid zijn in de aanvraag; er zijn parkeerstroken aangeduid. Het aantal parkeerplaatsen is op een informatieve bijlage ingetekend. Dit geeft volgens de tussenkomenende partij aan dat de aanvrager zelf de precieze verdeling van de parkeerplaatsen niet heeft aangevraagd en dat de gemeenteraad hierover in het kader van de beslissing omtrent de zaak der wegen al evenmin uitspraak heeft gedaan.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren een schending aan van de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet, van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, van de motiveringsplicht, en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, als beginselen van behoorlijk bestuur, alsmede machtsoverschrijding.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de verwerende partij ongemotiveerd en onzorgvuldig aan de autonome bevoegdheid van de gemeenteraad inzake de zaak der wegen zou zijn voorbijgegaan.

2.1

De tussenkomenende partij betwist het belang van de verzoekende partijen bij het middel.

De eerste vier verzoekende partijen hebben volgens de tussenkomenende partij geen belang bij dit middel, omdat dit louter verband houdt met het zogenaamde commercieel nadeel dat zij menen te lijden. De vijfde verzoekende partij woont volgens haar dan weer op een te grote afstand om op een ontvankelijke wijze beklag te kunnen doen over een parkeerplaats.

2.2

De tussenkomenende partij ziet hierbij klaarblijkelijk over het hoofd dat een commercieel nadeel nog steeds kan aanvaard worden als een afdoende belang op voorwaarde dat het rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt wordt door hinder of nadelen van stedenbouwkundige aard ten gevolge van de bestreden vergunningsbeslissing. De verzoekende partijen tonen voldoende aan dat de door hen aangevoerde nadelen voortvloeien uit of in verband staan met de bestreden beslissing en de daaraan verbonden stedenbouwkundige impact. De verzoekende partijen wonen ofwel in het projectgebied ofwel in de nabije omgeving van het project en/of baten er een handelszaak uit. Het aangevoerde belang wordt gesteund op onder meer het gegeven dat de bestreden beslissing een daling van het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen in het projectgebied met zich meebrengt en aldus een economische en commerciële impact heeft voor de eerste vier verzoekende partijen of een impact op hun bewoning. Zij wijzen hiervoor onder meer ook op de verschuiving van de bestaande parkeerplaatsen naar de verderop gelegen parkeerplaatsen aan weerszijden van de Oude Abdijstraat. Verder beroepen de verzoekende partijen zich op hinder op vlak van mobiliteit, veiligheid en geluid omwille van de gewijzigde verkeerssituatie, die op haar beurt zou volgen uit de vergunde werken (meer bepaald de technische aspecten van aanleg zoals wegbreedte). Ook de vijfde verzoekende partij maakt aannemelijk (minstens onrechtstreeks) verkeershinder te kunnen ondervinden als gevolg van het project, aangezien vanuit stedenbouwkundig oogpunt een éénrichtingsverkeer in de Oude Abdijstraat wordt genoodzaakt en aangezien in de bestreden beslissing wordt aangegeven dat dit éénrichtingsverkeer chauffeurs tot andere routes zal nopen, waardoor het aannemelijk is dat zij mogelijks bijkomende verkeersdrukte zal ervaren.

Een verzoekende partij heeft belang 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 kritiek van de verzoekende partijen op de bestreden beslissing is grotendeels gericht op de beoordeling van de aanleg van parkeerplaatsen, waarop de verzoekende partijen hun belang grotendeels geënt hebben. De verzoekende partijen trachten met dit middel met andere woorden een volgens hen relevant aspect van de goede ruimtelijke ordening in hun omgeving veilig te stellen en zij hebben er dan ook belang bij om dit middel in te roepen.

De exceptie wordt verworpen.

3.

De Raad stelt vast dat de verzoekende partijen op het eerste gezicht niet aannemelijk maken dat de verwerende partij daadwerkelijk afwijkt van de gemeenteraadsbeslissing inzake de zaak der wegen, meer bepaald wat betreft de inrichting van de (eventuele) parkeerplaatsen. De bestreden beslissing stelt het volgende:

“Het aantal parkeerplaatsen in de projectzone wordt van 153 verminderd tot 135. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan akkoord gaan met de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigt in de weerlegging van de bezwaren n.a.v. het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen, maar komt wel tot een iets andere verdeling in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdijstraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten zuiden van de weg. Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning.”

De gemeenteraadsbeslissing stelt hierover wat volgt bij het beantwoorden van de bezwaren over het berekenen van de parkeerbalans:

“(Blok 5) In het normenboek voor infrastructuurwerken in functie van het indienen van een digitale bouwaanvraag wordt nergens gevraagd om parkeerplaatsen individueel aan te duiden. De plannen zijn voldoende duidelijk, de parkeerstroken worden door middel van hun inkleuring, of door het aanduiden van noppen in de centrumzone op de plannen aangeduid.

...

(Blok 11) Het is zo dat we correct de zaken moeten vergelijken Als we stellen dat we de "privatieve" parkeerplaatsen niet meetellen moeten we deze ook aftrekken in de bestaande toestand.

Parkeerplaatsen in doorlopende parkeerstroken zonder individuele afbakening inschatten is geen exacte wetenschap, sommige wagens parkeren dicht, andere laten veel restruimte. In de praktijk zien we dat de restruimte eerder afhankelijk is van de druk in de buurt De telling is hier gedaan in de veronderstelling dat de wagens voldoende restruimte laten (wagen + 1m tussenafstand) en bijgevolg zal het werkelijk aantal hoger liggen dan wat we tellen. Tevens is het zo dat iemand die voor z'n eigen poort parkeert niet op een volwaardige openbare plaats staat en bijgevolg ruimte laat voor de bezoekers op de volwaardig openbare parkeerplaatsen, bijgevolg spelen deze plaatsen weldegelijk een rol.

In de parkeerbalans die gemaakt is, zijn de parkeerplaatsen voor de poorten meegeteld zowel in de bestaande als in de ontworpen toestand. Om dergelijke tellingen te maken beginnen we steeds met de volwaardig openbare parkeerplaatsen theoretisch uit te zetten vanaf de vaste elementen in het ontwerp zoals plantvakken en voetpaduitstulpingen. Als de restruimte tussen deze volwaardige openbare parkeerplaatsen ter hoogte van een oprit voldoende groot is om een wagen in te parkeren tellen we deze mee als een "private"

parkeerplaats op het openbaar domein. Deze manier van tellen benadert het sterkst de realiteit aangezien de eigenaars van deze poorten dit ook op deze manier gebruiken. Vanuit deze werkwijze kunnen we dan ook het verschil verklaren tussen het aantal poorten en het aantal "private" parkeerplaatsen die meegeteld zijn. In totaal is de restruimte bij 6 van de 11 poorten aan de kant woningen en voor beide poorten aan de zijde abdij voldoende groot om mee te tellen en komen we bijgevolg uit op slechts 8 private parkeerplaatsen ipv 13 in de ontworpen toestand.

In de telling van de bestaande toestand passen we dezelfde redenering toe en hier zijn bijgevolg 6 "private" parkeerplaatsen meegeteld.

...

(Blok 12) Aangezien de parkeerplaatsen achter de kerk volwaardige parkeerplaatsen zijn en het feit dat niet iedere poort systematisch een "private" parkeerplaats inhoudt komen we tot volgend resultaat indien we de private niet zouden meetellen: $153-6 = 147$ parkeerplaatsen in de bestaande toestand en $135-8 = 127$ in de ontworpen toestand wat neer komt op een verlies van 14% ipv 12%. Dit is aanvaardbaar gelet op het verlies van parkeerplaatsen dat systematisch voorkomt bij het ontwerp van openbaar domein volgens de hedendaagse courante goede praktijk en richtlijnen.

(Blok 13) Naast de 2 parkeerplaatsen achter de kerk voor personen met een handicap worden ook nog eens 2 parkeerplaatsen ingericht bij de dwarse parkeerplaatsen richting Pontbrug (1 per blok). Gezien de vlakke aanleg kan het naastliggende trottoir gebruikt worden als overbreedte. Verder kunnen alle standaard langsparkeerplaatsen dienst doen en omgevormd worden mocht de nood zich voordoen."

4.

De verwerende en de tussenkomende partij halen aan dat de gemeenteraad en de verwerende partij dezelfde op de plannen aangeduide parkeerplaatsen (zij het in de vorm van stroken of parkeerzones) in rekening hebben gebracht, maar dat met de bestreden beslissing de exacte verdeling en telling van de individuele parkeerplaatsen licht is gewijzigd ten opzichte van de berekening die blijkt uit de gemeenteraadsbeslissing. Uit de weerlegging van de bezwaren in de gemeenteraadsbeslissing blijkt dat het voor de uitoefening van de gemeenteraadsbevoegdheid inzake de zaak van de wegen volstaat dat de parkeerstroken worden aangeduid zonder dat de individuele parkeerplaatsen moeten worden ingetekend op de plannen. Niets staat eraan in de weg dat de gemeenteraad en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op grond van de hun voorliggende plannen met een beperkt verschil in interpretatie van de verdeling en telling van de individuele parkeerplaatsen en vanuit hun respectievelijke autonome bevoegdheden tot het besluit komen dat 1) de inrichting en de mobiliteitsimpact van het tracé van de weg en haar uitrusting (waaronder de parkeerplaatsen) aanvaardbaar is en 2) de inrichting en verdeling van de parkeerplaatsen in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

Voor zover de verzoekende partijen nog aanvoeren dat er wel degelijk een overschrijding zou zijn van de bevoegdheid voor de uitrusting en/of het tracé van de wegen of de inrichting van het openbaar domein, laten zij op het eerste gezicht na dit aan te tonen.

Het middel is niet ernstig.

A.2. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren in hun tweede middel de schending aan van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zij stellen dat in het bezwaarschrift van de eerste en tweede verzoekende partij op omstandige wijze werd uiteengezet waarom het ontwerp resulteert in onder meer een gebrek aan parkeerplaatsen op het Drongenplein, nadelen voor de middenstand, onduidelijkheid met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen, het verplaatsen van parkeerdruk. Het antwoord in de bestreden beslissing is volgens hen evenwel ruimschoots onvoldoende. Zij citeren de bestreden beslissing, met nadruk op de passage waarin verwezen wordt naar de weerlegging van de bezwaren naar aanleiding van de gemeenteraadsbeslissing over de zaak der wegen.

De verzoekende partijen menen dat de verwerende partij als orgaan van het actief bestuur weliswaar niet gehouden is om alle grieven van verzoekende partijen te beantwoorden, maar stellen dat er toch een motivering moet voorliggen die toelaat te begrijpen op grond van welke elementen en argumenten de bezwaren al dan niet kunnen worden bijgetreden. De motivering van de bestreden beslissing faalt volgens hen in meerdere opzichten.

Vooreerst is er volgens de verzoekende partijen geen sprake zijn van een afdoende motivering. Het valt hun op dat de repliek op de bezwaren dermate summier uitvalt, dat het raden is naar het standpunt van verwerende partij hieromtrent. Zo zou onder meer uit niets worden opgemaakt waarom het aantal parkeerplaatsen op het Drongenplein beperkt kan worden ten nadele van de bezwaarindienende handelaars (waaronder tweede verzoekende partij) gelegen aan het plein zelf. De bestreden beslissing lijkt volgens hen enkel uit te gaan van de gevolgen voor de eerste verzoekende partij waarover wordt geoordeeld dat deze juist een positief effect zou kennen. Elke impactbeoordeling ten aanzien van de overige bezwaarindieners (waaronder tweede verzoekende partij) zou ontbreken.

Verder kan volgens de verzoekende partijen uit niets worden afgeleid waarom er sprake is van 24 parkeerplaatsen aan de oostelijke kant van het plein en waarom er geen rekening dient te worden gehouden met een figuur op het plan, die een parkeerplaats onmogelijk maakt. Ook zou uit niets kunnen worden afgeleid of het gehanteerde aantal parkeerplaatsen wel correct is. Er wordt nergens voorzien in parkeerplaatsen voor mindervaliden (andere dan achter de kerk), hetgeen ontegensprekelijk een impact heeft op het aantal weerhouden parkeerplaatsen, gelet op het feit dat deze breder zijn (en dus meer plaats innemen).

Voorts stellen de verzoekende partijen dat motivering door verwijzing uitgesloten is, aangezien die alleen kan toegepast worden indien de beslissing, waarnaar wordt verwezen, opgenomen wordt in, of toegevoegd wordt aan de bestreden beslissing. De inhoud en motivering van de gemeenteraadsbeslissing is evenwel niet opgenomen, noch toegevoegd aan de bestreden beslissing, zodat de verzoekende partijen niet kunnen nagaan of de verwerende partij de hinder die voortvloeit uit het beperken, verplaatsen en het verkeerd berekenen van het aantal parkeerplaatsen heeft beoordeeld en gemotiveerd. Dat de gemeenteraadsbeslissing niet wordt aangevochten door de verzoekende partijen, is niet ter zake, aangezien dit feit geen impact heeft op de motivering van de bestreden beslissing. De bestreden beslissing is volgens de verzoekende partijen dan ook onzorgvuldig omdat een loutere verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing wordt gebruikt om de parkeerbalans te beoordelen en er geen eigen beoordeling werd gemaakt. Dit geldt des te meer nu de verwerende partij zelfs geheel ongemotiveerd afwijkt van het standpunt van de gemeenteraad.

2.

De verwerende partij betwist de stellingen van de verzoekende partijen en citeert de overwegingen van de bestreden beslissing wat betreft de titel "openbaar onderzoek" en de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

De daling van het aantal parkeerplaatsen is volgens de verwerende partij eerder beperkt en zeker niet "*drastisch*", zoals verzoekende partijen voorhouden. In totaal blijven 86% van de parkeerplaatsen bestaan. Door het invoeren van dubbelzijdig parkeren in de Oude Abdijstraat werd de vermindering beperkt tot ongeveer 14%.

Nergens is volgens de verwerende partij wettelijk bepaald dat de overheid dient te voorzien in voldoende parkeerplaatsen om alle private tekorten op te vangen, hetgeen op piekmomenten qua beschikbare ruimte trouwens fysiek onmogelijk is. Doorheen de tijd werd in het verleden een aantal zones in gebruik genomen als parkeerplaats, waar vandaag het onmogelijk is hiervoor nog een vergunning te krijgen.

Overeenkomstig het mobiliteitsplan van de stad Gent is het volgens de verwerende partij de bedoeling het autogebruik in de kernen te doen dalen. Het aanleggen van een overaanbod aan parkeerplaatsen zou hiermee derhalve strijdig zijn.

De verzoekende partijen tonen volgens de verwerende partij niet aan waarom een impactbeoordeling van de beperkte vermindering van de parkeerplaatsen "*t.a.v. verzoekende partijen*" nodig zou zijn.

Met verwijzing naar enkele overwegingen uit arrest RvVb/A/1718/0793 van 24 april 2018 stelt de verwerende partij dat de verzoekende partijen zich niet mogen beperken tot het geven van vage kritiek, maar daarentegen op concrete en afdoende wijze moeten aantonen waarom zij het niet eens zijn met de bestreden beslissing. Verder citeert zij arrest RvVb/A/1516/1221 van 14 juni 2016 om erop te wijzen dat een verzoekende partij zich niet mag beperken tot vage kritiek en beweringen of tot het formuleren van een louter tegengestelde visie, maar in tegendeel op gefundeerde wijze moet aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan de overeenstemming van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening niet heeft beoordeeld, met de inachtneming van de beginselen die zijn bepaald in art. 4.3.1, §2, eerste lid VCRO, hetzij deze beoordeling foutief of op kennelijk onredelijke wijze heeft uitgevoerd. Hetzelfde dient volgens de verwerende partij te worden gezegd met betrekking tot de aanvechting van de motivering en weerlegging van de bezwaren.

De verwerende partij benadrukt dat in het Normenboek voor Infrastructuurwerken nergens wordt gevraagd om parkeerplaatsen individueel aan te tonen. De parkeerstroken worden door middel van hun inkleuring, of door het aanduiden van noppen in de centrumzone op de plannen aangeduid. Dit volstaat volgens haar. De visie van het aantal parkeerplaatsen is niet kennelijk onredelijk. Zij verwijst hier weer naar de overwegingen uit arrest RvVb/A/1718/0793 van 24 april 2018.

De verwerende partij stelt nog dat aangezien een beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen voorafgaandelijk aan een stedenbouwkundige vergunning moet worden genomen, in de stedenbouwkundige vergunning vanzelfsprekend dient te worden verwezen naar de desbetreffende gemeenteraadsbeslissing over de zaak der wegen. In tegenstelling met hetgeen verzoekende partijen voorhouden, wordt de motivering en de weerlegging van de bezwaarschriften niet louter en enkel gesteund op de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017. De enkele verwijzing naar het gemeenteraadsbesluit met betrekking tot "*een iets andere verdeling*" kan volgens de verwerende partij niet aanzien worden als een loutere verwijzing of overname van een motivering van deze gemeenteraadsbeslissing, integendeel. Bovendien wordt volgens de verwerende partij de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 ook gevoegd aan het volledig

dossier, hetgeen het voor de verzoekende partijen mogelijk maakt om voorafgaandelijk aan het indienen van een verzoekschrift tot schorsing en tot nietigverklaring kennis te nemen van de overwegingen van dit besluit.

Ook de figuur op het plan ter hoogte van de parkeerplaatsen, dichtst bij de Pontbrug, heeft volgens de verwerende partij geen invloed, aangezien dit een weergave is van de ondergrondse voorziening voor de groeiplaats van de boom.

3.

De eerste vier verzoekende partijen hebben volgens de tussenkomende partij geen belang bij dit middel, omdat dit verband houdt met het zogenaamde commercieel nadeel dat zij menen te lijden. De vijfde verzoekende partij woont volgens haar dan weer op een te grote afstand om op een ontvankelijke wijze beklag te kunnen doen over enkele parkeerplaatsen. Bovendien hebben enkel de eerste en derde verzoekende partij het bezwaar ingediend dat niet afdoende zou zijn weerlegd, zodat de overige verzoekende partijen geen belang hebben om zich te beklagen over het vermeend niet afdoende beantwoorden en weerleggen van bezwaren die zij zelf niet hebben geformuleerd. In ieder geval kan dit middel, gezien het betrekking heeft op een kennelijk accessoir onderdeel van het geheel van de stedenbouwkundige vergunning, volgens de tussenkomende partij niet in overweging genomen worden in het kader van het administratief kort geding. Die éne parkeerplaats meer of minder kan volgens haar immers op geen enkele wijze de spoedeisendheid verantwoorden.

Ten gronde meent de tussenkomende partij dat de bezwaren van de eerste en derde verzoekende partij wel beantwoord zijn door de verwerende partij. De bewering dat enkel rekening gehouden zou zijn met de situatie van de eerste verzoekende partij, maar niet met die van de andere handelaars mist volgens de tussenkomende partij grondslag. Zij verwijst naar de bestreden beslissing, waarbij wordt benadrukt dat het verlies aan parkeerplaatsen beperkt blijft ten opzichte van de bestaande situatie, waarbij er nog sprake zou zijn van 135 parkeerplaatsen en waar verwezen wordt naar de parkeerbalans, zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigd in de weerlegging van de bezwaren naar aanleiding van het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen. Deze overwegingen (die gelden als weerlegging van de bezwaren 3, 4 en 7) laten volgens de tussenkomende partij geen onduidelijkheid over het aantal parkeerplaatsen en verantwoorden volgens haar ook waarom het aantal parkeerplaatsen op het Drongenplein wordt teruggedrongen. De verwerende partij verwijst enkel ten overvloede naar de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 omtrent de zaak der wegen. In eerste instantie valt zij immers de berekening van het aantal parkeerplaatsen in de beschrijvende nota zelf bij. Deze berekening is bovendien nog eens bevestigd in de gemeenteraadsbeslissing. Aldus formuleren verzoekende partijen volgens de tussenkomende partij in wezen kritiek op een overtollig motief.

De tussenkomende partij stelt nog dat de motiveringsplicht niet zover reikt dat ook nog eens de motieven van de gegeven motivering moet worden opgegeven en dat de verwijzing naar de weerlegging van de bezwaarschriften in de beslissing van de zaak der wegen een afdoende motief inhoudt. De betrokken beslissing omtrent de zaak der wegen is volgens haar immers rechtsgeldig gepubliceerd en derhalve door eenieder gekend. Ten overvloede geldt volgens haar dat niet valt in te zien welk belang verzoekende partijen kunnen nastreven met de kritiek dat de tekst van de beslissing omtrent de zaak der wegen niet letterlijk in de bestreden akte is overgenomen, en dat deze al evenmin als bijlage daaraan is gevoegd. Zodoende kan volgens haar ter weerlegging van de gegrondheid van het middel worden verwezen naar de weerlegging van de bezwaren onder punt 1, 2 en 3 van de beslissing van de gemeenteraad.

De bewering van de ontoegankelijkheid van twee van de 24 parkeerplaatsen aan de oostzijde van het plein, mist volgens haar verder elke ernst, nu deze ontoegankelijkheid betrekking heeft op een vak dat een ondergrondse voorziening (groeiplaats voor een boom) aangeeft.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in hun tweede middel de schending aan van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Volgens de verzoekende partijen bevat de bestreden beslissing geen afdoende weerlegging van de ingediende bezwaren, kan niet volstaan worden met een motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing en wordt geen impactbeoordeling gemaakt van het verminderd aantal parkeerplaatsen ten aanzien van de bezwaarindienende handelaars. Tevens blijkt niet of de berekening van het aantal parkeerplaatsen wel correct is.

2.

De verzoekende partijen hebben volgens de tussenkomenende partij geen belang bij dit middel.

Ook hier dient de exceptie verworpen te worden, waarbij de Raad verwijst naar de beoordeling van de gelijkkluidende exceptie bij het eerste middel.

Een verzoekende partij heeft belang 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 kritiek van de verzoekende partijen op de bestreden beslissing is grotendeels gericht op de beoordeling van de aanleg van parkeerplaatsen, waarop de verzoekende partijen hun belang grotendeels geënt hebben. De verzoekende partijen trachten met dit middel met andere woorden een volgens hen relevant aspect van de goede ruimtelijke ordening in hun omgeving veilig te stellen en zij hebben er dan ook belang bij om dit middel in te roepen.

3.

De bestreden beslissing vermeldt onder de titel “openbaar onderzoek” het volgende:

“ ...

De aanvraag is verzonden naar de gemeente Gent voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 11/08/2017 tot 10/09/2017. De stukken van het openbaar onderzoek werden ontvangen op 31/10/2017. Er werd 1 individueel bezwaar (met aanvulling) en 1 bezwaarschrift ondersteund met petitie ingediend. De bezwaren handelen over:

- 1. Vraag erkenning (vestiging erfdienstbaarheid?) eigendomsrecht van strook openbare stoep op privé-perceel.*
- 2. Vrees voor gebrekkige toegankelijkheid van het bedrijfsperceel op de hoek A. Catriestraat/ Drongenstationstraat.*
- 3. Bezorgdheid over mogelijk gebrek aan parkeerplaatsen op het Drongenplein, mogelijke nadelen voor middenstand, leefbaarheid, toegankelijkheid en bestaand gebrekkig onderhoud plantenperken.*
- 4. Plannen aangevraagde toestand onduidelijk met betrekking tot aantal parkeerplaatsen*
- 5. groen en wegenis zouden voorzien zijn in de zones met andere bestemming*
- 6. parkeerdruk/ -gebeuren verplaatst naar handelszaak/eigendom bezwaarindiener*

7. *het voorziene aantal parkeerplaatsen is onvoldoende omdat de parkeerplaatsen achter de kerk niet kunnen worden meegeteld, onterecht privatieve parkeerplaatsen werden meegerekend, parkeerplaatsen voor garagetoegangen en inritten worden voorzien*
8. *Twijfels bij de haalbaarheid van het nieuwe wegprofiel voor gemengd verkeer openbaar vervoer en fietsers — vrees voor gebruik van aanpalende straten als sluiptwegen — onvoldoende aandacht voor het STOP-principe — haaks parkeren: fietsveiligheid en uitlaatgassen — gebrekkige ontsluiting parkeerzone kerk.*
9. *Archeologienota zou gebrekkig zijn*
10. *Twijfels bij de inspraakprocedure.*

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. *De vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten van de betrokkenen. Indien de aanvrager geen bouwrecht heeft of verwerft op de betreffende gronden, kan de vergunning niet uitgevoerd worden. De aanvrager kan wellicht voldoen aan de vraag van bezwaarindiener.*
2. *De bestaande inrit tot het perceel sluit rechtstreeks aan op het kruispunt. Deze toegangssituatie lijkt verkeerskundig in de bestaande toestand niet wenselijk gezien de verhoging van de veiligheidsrisico's door de gemengde functie kruispunt/perceelstoegang. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de Antoon Catriestraat richting Drongenplein zal de inrit niet meer gebruikt kunnen worden vanuit de Oude Abijstraat. In het ontwerp wordt rechts van de inrit ca. 10m² van de stoep aangelegd als groenzone die het inrijden vanuit de A. Catriestraat in principe niet zal hinderen. Links van de inrit komt in de Drongenstationstraat een plantvak met een boom met deels voor de oprit een oversteekplaats voor voetgangers (met blindengeleiding). Vrachtvervoer vanuit de Drongenstationstraat zal de scherpe bocht normaal gezien kunnen nemen, gezien dit verkeer ook de 180° bocht ter hoogte van de fietserstunnel onder het spoor heeft kunnen maken.*
3. *De parkeersituatie voor bewoners en handelaars wijzigt enigszins in die zin dat het geconcentreerde parkeren op het plein verdwijnt ten voordele van een meer verspreid parkeren, dicht bij voordeuren, toegangen en etalages. Ondanks de cultuurhistorische waarde van het plein en de omgeving die een verdere de-motorisering van de woonkern zou kunnen verantwoorden blijft het verlies aan parkeerplaatsen beperkt ten opzichte van de bestaande situatie. Het aantal parkeerplaatsen in de projectzone wordt van 153 verminderd tot 135. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan akkoord gaan met de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigd in de weerlegging van de bezwaren n.a.v. het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen, maar komt wel tot een iets andere verdeling in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdijstraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten zuiden van de weg. Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning.*
4. *Zie 3.*
5. *Vermoedelijk wordt hiermee de zone aan het water bedoeld. Voor het aanleggen van de speelzone met (natuurlijke) speeltoestellen, paden en het uitkijkplatform wordt een afwijking gevraagd op het gedateerde BPA-voorschrift dat het gebruik van de groenzone in feite beperkt tot kijkgroen. Gezien de ligging van de als monument beschermde brug, dient de nieuwe wegenis hierop aan te sluiten (cfr. BPA). Gezien de beperktere nauwkeurigheid van het BPA is het mogelijk dat de wegenis maximaal met een strook van ongeveer 1m in het groengebied zou liggen en omgekeerd ter hoogte van de bocht naar de Veerstraat. Qua oppervlakte heffen deze mogelijke afwijkingen elkaar quasi op. Voor zover de verharding*

van de wegen in het groengebied gesitueerd zou zijn, sluit ze aan op het wandelpad in de groenzone. Beide zones hebben een openbaar karakter met een verwante functie zodat in de grenszone gezien de beperkte nauwkeurigheid van het BPA en de aanwezigheid van het beschermde monument overlapping en verweving, indien noodzakelijk, kan worden toegestaan met de hogervermelde afwijkmogelijkheid voor werken van algemeen belang.

6. De 'parkeerdruk' zal mogelijk verplaatsen naar de omgeving van bezwaarindiener omdat er meer openbare parkeerplaatsen worden aangelegd bij de handelszaak. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat dit eerder een positief effect zal hebben op de commerciële efficiëntie van de handelszaak.

7. Zie 3. Privatieve parkeerplaatsen werden in de bestaande toestand ook meegeteld.

8. Het kruisen van lijnbussen in de Oude Abdijstraat werd in overleg met de vervoersmaatschappij behouden in de smallere wegzate van het ontwerp. De weg wordt een zone-30 waardoor in elk geval niet snel zal worden gereden in de nieuw aangelegde straat. Het concept van de nieuwe weg steunt op gemengd verkeer, snelheidsbeperkingen en verkeersremmers die samen de veiligheid verhogen door de snelheid te verlagen. Verschillende verkeersmodi zullen de ruimte delen en hoffelijk met elkaar rekening dienen te houden. Bussen, auto's en fietsers zullen hierbij soms op elkaar moeten wachten. Het is niet direct uit het bezwaar af te leiden in welke zin de nieuwe inrichting met het éénrichtingsverkeer bijkomend sluipverkeer in de aanpalende straten zou veroorzaken. De invoering van het éénrichtingsverkeer zal chauffeurs op zoek laten gaan naar andere routes, maar dit dient niet noodzakelijk beschouwd als sluipverkeer. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met het STOP-principe. Er wordt duidelijk meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. Het haaks parkeren verhoogt in voorliggend geval het rendement van de beschikbare parkeerruimte en er is een 'schrikstrook' die toelaat dat fietsers een vertrekkende wagen in beweging zien komen. Wagens parkeren meestal voorwaarts in haakse parkeerplaatsen. De parkeerzone achter de kerk is inderdaad niet optimaal ontsloten, maar gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument.

9. De archeologienota werd op 07/03/2017 bekrachtigd door het Agentschap Onroerend Erfgoed. Het plein werd al langer gebruikt voor evenementen. Op het plein werd lange tijd geparkeerd. De beperkte (diepte) bodemingrepen op het plein worden begeleid door een archeoloog. Het plein wordt aangelegd met grindgazon dat meer bescherming zal bieden dan een gewoon gazon. De tijdelijke bescherming met rijplaten is o.a. noodzakelijk om het grasveld zelf en het wortelgestel van de bestaande en nieuwe bomen te ontzien.

10. In het kader van goed en open bestuur werd volgens de aanvraag een uitgebreid participatief voortraject met belanghebbenden, bewoners gevolgd wat leidde tot voorliggend ontwerp. Het openbaar onderzoek is in deze procedure wettelijk het inspraakmechanisme dat aan concrete regelgeving kan afgetoetst worden. Andere inspraakprocedures dienen afgetoetst aan de regelgeving die deze procedures heeft ingesteld, maar dit ligt buiten het beoordelingskader van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Over het openbaar onderzoek waren geen opmerkingen. De bezwaren worden niet weerhouden.

... ”

In het kader van de goede ruimtelijke ordening, stelt de bestreden beslissing nog het volgende:

“ ...

Gezien voorliggende aanvraag slechts marginaal verschilt van het in 2016 vergunde project en in de projectzone geen grote planologische of andere wijzigingen werden geregistreerd,

is de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van deze beslissing ook nog toepasbaar op en geldig voor voorliggende aanvraag. De werken zijn functioneel inpasbaar. In eerste instantie betreft het de heraanleg van openbaar domein dat op vandaag ook al deze bestemming heeft. De bestaande functies in de projectzone worden grotendeels behouden, maar er is een verschuiving voorzien in de plaats en het evenwicht tussen de verschillende functies. De parkeerfunctie wordt, afgezien van de 17 parkeerplaatsen op de binnenkoer, niet langer binnen de begrenzing van het beschermde monument gerealiseerd, maar verschuift naar de omliggende straten. Het plein krijgt de volle aandacht als monument en woon- en leefplein in de dorpskern. Ook de oever van de Leie krijgt een groen-recreatieve functie waarvoor deels afgeweken wordt van de voorschriften van vermeld BPA om een iets meer aan de hedendaagse interpretatie van het begrip 'openbare groenzone' gebruik en inrichting, toe te laten. Ook voor eventuele kleine overlappingsen (nauwkeurigheid BPA) op de grens groenzone/wegeniszone kan zo nodig de vermelde afwijkingsbepaling worden toegepast.

De heraanleg gaat gepaard met een aantal wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie. Het parkeerverkeer wordt volledig geweerd van het plein. Het autoverkeer in de Oude-Abdijstraat wordt beperkt tot de richting A. Catriestraat naar het Drongenplein. Voor bussen (lijnen 14, 15, 16, 17, 18) wordt het tweerichtingsverkeer behouden. De fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken. Vooral ter hoogte van het plein wordt fietsenstallingen voorzien. Het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker wordt toegankelijker gemaakt voor mindervaliden.

De schaal van de elementen wijzigt niet ingrijpend door de aanvraag. Het betreft in eerste instantie de heraanleg van voornamelijk niet opstaande constructies. De aanplanting van de bomen en de introductie van meerdere elementen op mensenmaat komt de ontwikkeling van het dorpskernkarakter ten goede. 'Verloren' delen van het openbaar domein, zoals de nieuwe trappenpartij aan het water en de groene speelzone worden ingeschakeld in de leef- en woonomgeving. Podium en kiosk vermensenlijken het dorpsplein. In de voorliggende aanvulling van de eerder vergunde werken wordt de bomenrij aan de noordoostelijke monumentgevel hersteld. De ruimte voor weggebruikers in de Oude- Abdijstraat wordt gelijk verdeeld onder de vervoerswijzen.

De heraanleg in nieuwe materialen, de algemene vergroening, het verdwijnen van de op het plein geparkeerde auto's en de introductie van de 'samen-levingselementen' geven het ontwerp een aantal visueel-vormelijke krachtlijnen die ook de functionele restauratie tot leefplein mogelijk maken.

De heraanleg is voorzien in een cultuurhistorisch gevoelige omgeving. Niet enkel de verschillende gebouwen zijn beschermd, maar het hele abdiydomein met inbegrip van het plein en de ommuurde tuin maken deel uit van de bescherming. Het verwijderen van de parkeerfunctie kan in dit verband gezien worden als een onderdeel van een restauratie.

Het programma van maatregelen van de archeologienota voorziet geen concrete maatregelen voor de wegeniszones (Oude-Abdijstraat/Drongenplein). De beperkte afgravingen op de pleinen (groot plein en plein rond oorlogsmonument) dienen uitgevoerd onder toezicht van een erkend archeoloog (inclusief plantputten, podium, kiosk) voor het behoud in situ. Ook de voorzichtige afgraving van de zone ten zuiden van de kerk gebeurt onder toezicht van een archeoloog. Voor de meer bodemingrijpende werken aan de Leieoever (trapconstructie met vlonder) wordt een striktere werfbegeleiding voorzien waarbij archeologische vondsten onmiddellijk correct worden geregistreerd en gedocumenteerd.

Het bodemreliëf wordt niet blijvend aanzienlijk gewijzigd. De belangrijkste ingreep in dit verband lijkt nog de omvorming van de natuurlijke helling van de oever naar een trapconstructie.

De hinder voor gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen is voornamelijk beperkt tot de periode en de plaats van de werken. Na realisatie wordt een positieve invloed op deze aspecten verwacht.
...

4.

De verzoekende partijen menen vooreerst dat uit niets kan worden opgemaakt waarom het aantal parkeerplaatsen op het Drongenplein kan beperkt worden, ten nadele van de bezwaarindienende handelaars gelegen aan het plein zelf, waaronder de tweede verzoekende partij. De bestreden beslissing lijkt volgens hen enkel uit te gaan van de aanwezigheid van de eerste verzoekende partij waarover wordt geoordeeld dat deze juist een positief effect zou kennen. Elke impactbeoordeling ten aanzien van de overige bezwaarindieners zou ontbreken.

Hiermee verwijzen de verzoekende partijen eigenlijk enkel naar punt 6 bij de beoordeling van de bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek, terwijl de verwerende partij onder punt 3 bij de beoordeling van de bezwaren op meer algemene wijze aangeeft waarom zij bewust gekozen heeft voor een andere parkeersystematiek met minder parkeerplaatsen. De verwerende partij is er bovendien niet toe gehouden om de impact van het parkeerbeleid op elke individuele bezwaarindiener te betrekken.

Verder zou volgens de verzoekende partijen uit niets kunnen worden afgeleid waarom er juist sprake is van 24 parkeerplaatsen aan de oostelijke kant van het plein en waarom er geen rekening dient te worden gehouden met een figuur op plan, die een parkeerplaats onmogelijk maakt. Er zou ook nergens worden voorzien in parkeerplaatsen voor mindervaliden (andere dan achter de kerk), hetgeen ontegensprekelijk een impact zou hebben op het aantal weerhouden parkeerplaatsen, gelet op het feit dat deze breder zijn (en dus meer plaats innemen).

De verzoekende partijen verliezen bij hun berekening uit het oog dat de verwerende partij aangeeft dat de "privatieve parkeerplaatsen" ook werden meegeteld in de bestaande toestand (punt 7).

Waar de verzoekende partijen aangeven dat een figuur op plan de aanleg van een parkeerplaats onmogelijk zou maken, verduidelijkt de verwerende partij in haar antwoordnota dat het zou gaan om een ondergrondse voorziening, waardoor de parkeerplaats niet verhinderd wordt. De aanduiding van een ondergrondse voorziening komt ook tot uiting in de weerlegging van de bezwaren in de gemeenteraadsbeslissing (blok 11). De verzoekende partijen kunnen niet ernstig aanvoeren dat dit in de motivering van de bestreden beslissing diende te worden vermeld. Zoals zij zelf aanhalen, moet de verwerende partij de bezwaren niet punt per punt weerleggen. Zij kunnen dan ook niet ernstig voorhouden dat, louter omdat deze opmerking aangebracht werd in een bezwaarschrift, deze verduidelijking van het bouwplan formeel in de motivering van de bestreden beslissing haar weerslag had moeten kennen in het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

Met hun verwijzing naar de breedte van parkeerplaatsen voor mindervaliden, geven de verzoekende partijen opnieuw een ander argument weer waarom de telling van het aantal parkeerplaatsen volgens hen niet correct zou zijn gebeurd, maar slagen zij er evenwel niet in aan te tonen dat de verwerende partij een verkeerde inschatting zou gemaakt hebben over de bestaande en/of aangevraagde parkeergelegenheid.

5.

Waar de verzoekende partijen nog aanhalen dat er sprake is van een gebrekkige motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing, moet erop gewezen worden dat de geciteerde overwegingen die de basis vormen van de bestreden beslissing, een eigen beoordeling uitmaken van de verwerende partij, zelf concreet ingaan op de parkeersituatie, verwijzen naar de beschrijvende nota bij de aanvraag en stroken met de relevante overwegingen uit de

gemeenteraadsbeslissing. Deze beoordeling door de verwerende partij kan dus niet als een loutere motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing worden beschouwd. Dat de verwerende partij zich zou beperken tot een verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing wordt in de bestreden beslissing minstens feitelijk tegengesproken, aangezien de verwerende partij uitgaat van een andere verdeling van de parkeerplaatsen.

Het middel is niet ernstig.

A.3. Derde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren in hun derde middel de schending aan van de artikelen 4.2.19 en 4.3.4 VCRO, van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van het beginsel van de materiële motiveringsplicht, het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen stellen dat artikel 4.2.19, §1 VCRO voorziet in het principe dat de vergunningverlenende overheid aan een vergunning voorwaarden kan verbinden. Deze voorwaarden dienen onder meer voldoende precies en in redelijke verhouding tot de vergunde handelingen te zijn en mogen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid. Artikel 4.3.4 VCRO voorziet dat een vergunning kan worden geweigerd indien uit een verplicht in te winnen advies blijkt dat het aangevraagde onwenselijk is in het licht van doelstellingen of zorgplichten die gehanteerd worden binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening. Hieruit zou ook moeten worden afgeleid dat wanneer uit een dergelijk advies blijkt dat er voorwaarden moeten worden opgelegd om het advies als gunstig te weerhouden, de vooropgestelde voorwaarden ook daadwerkelijk en verplichtend moeten worden opgelegd door de vergunningverlenende overheid.

De verzoekende partijen verwijzen naar de voorwaarden die worden opgelegd in de verleende voorwaardelijk gunstige adviezen van de waterbeheerder en van het agentschap Onroerend Erfgoed. Volgens de verzoekende partijen dient er absoluut zekerheid te bestaan over de tenuitvoerlegging van de vermelde voorwaarden.

De verzoekende partijen wijzen op hun belangen. Zo worden door de waterbeheerder voorwaarden opgelegd voor de door verzoekende partijen geviseerde parkeerplaatsen. Als er geen rechtszekere vertaling is van deze voorwaarden, kan volgens hen geen rekening gehouden worden met deze parkeerplaatsen. Ook mogen er geen materialen binnen de kroonprojecties van de bomen geplaatst worden. De vraag stelt zich volgens de verzoekende partijen ook of het door de verwerende partij aangehouden aantal parkeerplaatsen wel daadwerkelijk kan worden weerhouden.

Volgens de verzoekende partijen bevat de bestreden beslissing geen verplichtende en voldoende precieze voorwaarden. Ze verwijzen naar de formulering van de bestreden beslissing: *“De aanvrager is er toe verplicht: (...) 2° de volgende voorwaarden na te leven: Rekening te houden met de opmerkingen en voorwaarden in de bijgevoegde adviezen van Waterwegen en Zeekanaal NV (De Vlaamse Waterwegen nv) en het Agentschap onroerend Erfgoed”*. De vergunninghouder moet dus volgens de verzoekende partijen louter “rekening houden” met de opmerkingen en voorwaarden. De voorwaarden van de waterbeheerder en van het agentschap Onroerend Erfgoed worden volgens hen met andere woorden niet verplichtend opgelegd. Onder de spraakgebruikelijke betekenis van “rekening houden met”, met name “bedacht zijn op” of “in aanmerking nemen”, valt

nergens enige verbintenis tot het effectief respecteren van de verplicht gestelde voorwaarden te bespeuren.

De verzoekende partijen menen met andere woorden geen enkele garantie te hebben dat de voormelde voorwaarden zullen gerespecteerd worden. De vergunningverlenende overheid kan zich volgens de verzoekende partijen niet zorgvuldig van haar taak kwijten door enkel te poneren dat er "rekening" gehouden moet worden met de voorwaarden van de verplichte adviezen.

De verzoekende partijen stellen dat, zelfs indien "rekening houden met" begrepen moet worden als een verplichtend gestelde voorwaarde, dan nog volgens hen moet worden vastgesteld dat de voorwaarden onwettig zijn. Immers mag een vergunningsvoorwaarde op basis van artikel 4.2.19 VCRO geen bijkomende beoordeling van een andere overheid noodzaken. De verwerende partij stelt voorop dat voor de steiger "en eventuele oeveraanpassingen", welke nochtans onlosmakelijk deel uitmaken van de aanvraag, er nog een bijkomende stedenbouwkundige vergunning dient te worden aangevraagd, alsmede een aparte vergunning bij Waterwegen en Zeekanaal dient bekomen te worden. Dit hoeft volgens de verzoekende partijen geen verder betoog. De adviserende instanties geven zelf aan dat er bijkomende vergunningen dienen te worden bekomen voor zaken die nochtans in de aanvraag vervat zitten. Voormelde vaststelling maakt de beslissing volgens de verzoekende partijen onwettig.

2.

De verwerende partij betwist de stelling van de verzoekende partijen volgens dewelke er geen sprake is van een voldoende precieze en uitvoerbare vergunningsvoorwaarde, wanneer in de bestreden beslissing wordt gesteld dat de aanvrager "*rekening (dient te) houden met de opmerkingen en voorwaarden*" en dat een bijkomende beoordeling van de overheid noodzakelijk is, aangezien een eventuele afzonderlijke vergunning voor "*eventuele oeveraanpassingen*" moet worden bekomen.

De verzoekende partijen beperken zich tot het verwijzen naar de woorden "*rekening houden*". De aanvrager wordt volgens de verwerende partij daarentegen nadrukkelijk verplicht de aangehaalde voorwaarden na te leven. "*Rekening houden*" staat volgens de verwerende partij dan ook gelijk met uitvoering te geven aan de voorwaarden van de adviesverlenende instanties. Bovendien wordt volgens de verwerende partij in elke stedenbouwkundige vergunning gesteld dat het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning de aanvrager niet vrij stelt van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen nodig als uitvoering van andere regelgevingen. Dit staat volgens de verwerende partij los van het opleggen van voorwaarden en geldt voor alle aspecten van de uitvoering van de vergunde werken. Andere regelgevingen dienen volgens de verwerende partij onverminderd toepasselijk te blijven. De vergunningverlenende overheid kan zich niet in de plaats stellen van andere instanties bevoegd in het kader van andere regelgevingen.

De vermelding dat de stedenbouwkundige vergunning de aanvrager niet vrijstelt van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen in het kader van andere regelgevingen, vormt volgens de verwerende partij dan ook geen schending van artikel 4.2.19 VCRO en de in het middel aangehaalde bepalingen.

3.

De eerste vier verzoekende partijen hebben volgens de tussenkomende partij geen belang bij dit middel, omdat dit verband houdt met het zogenaamde commercieel nadeel dat zij menen te lijden. De vijfde verzoekende partij woont volgens haar dan weer op een te grote afstand om op een ontvankelijke wijze beklag te kunnen doen over de parkeerplaatsen.

Ten gronde stelt de tussenkomende partij dat in de bestreden beslissing uitdrukkelijk wordt opgelegd dat rekening gehouden moet worden met de opmerkingen en voorwaarden gesteld in de

adviezen van Waterwegen en Zeekanaal en het agentschap Onroerend Erfgoed. Dit geldt volgens de tussenkommende partij als een "na te leven" "voorwaarde". Ten onrechte gaan de verzoekende partijen er volgens haar dus van uit dat dit alles niet verplichtend is opgelegd. De verzoekende partijen kunnen volgens haar allerm minst worden gevolgd in hun stelling dat het woordgebruik van "rekening houden met" als het ware slechts op een vrijblijvende suggestie zou wijzen. De betrokken adviezen zelf formuleren immers duidelijke voorwaarden, zodat het vereiste om daarmee rekening te houden evenmin enige onduidelijkheid schept.

De verzoekende partijen stellen verder ten onrechte dat voor de steiger en eventuele oeveraanpassingen nog een bijkomende stedenbouwkundige vergunning moet worden aangevraagd. Blijkens het advies van Waterwegen en Zeekanaal is voor deze werken inderdaad een stedenbouwkundige vergunning nodig, waarmee deze adviesverlenende instantie verwijst naar de voorliggende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag waarover zij een advies moet geven. Waterwegen en Zeekanaal herinnert er volgens de tussenkommende partij daarnaast – bij wijze van opmerking - aan dat de betrokken werken ook een inname van het openbaar domein veronderstellen en dat hiervoor nog een aparte vergunning bij Waterwegen en Zeekanaal moet worden aangevraagd. Dit zou niets te maken hebben met de goedkeuring van een vergunningsaanvraag onder een onwettige voorwaarde, maar alles met het feit dat een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten (artikel 4.2.22, § 1 VCRO). In het advies wijst Waterwegen en Zeekanaal op het feit dat voor de uitvoering van deze werken ook nog een bouwtoelating van haar moet worden verkregen.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in hun derde middel de schending aan van de artikelen 4.2.19 en 4.3.4 VCRO, van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet en van het beginsel van de materiële motiveringsplicht, het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als beginselen van behoorlijk bestuur.

2.

De tussenkommende partij betwist het belang bij dit middel van de verzoekende partijen.

Ook hier dient de exceptie verworpen te worden, waarbij de Raad verwijst naar de beoordeling van de gelijkkluidende exceptie bij het eerste middel.

Een verzoekende partij heeft belang 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 voorwaarden die verbonden worden aan de bestreden beslissing, die niet zouden voldoen aan de aangevoerde bepalingen en beginselen, hebben volgens de verzoekende partijen een impact op het aantal parkeerplaatsen, waarop de verzoekende partijen hun belang grotendeels geënt hebben. De verzoekende partijen trachten met dit middel met andere woorden een volgens hen relevant aspect van de goede ruimtelijke ordening in hun omgeving veilig te stellen en zij hebben er dan ook belang bij om dit middel in te roepen.

3.

Artikel 4.2.19, §1 VCRO luidt als volgt:

“§1. Onverminderd de voorwaarde van rechtswege in de zin van artikel 90bis van het Bosdecreet van 13 juni 1990, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan aan een vergunning voorwaarden verbinden.

Voorwaarden zijn voldoende precies. Zij zijn redelijk in verhouding tot de vergunde handelingen.

Zij kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager.

Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.”

In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid (VI. P., Parl. St., 2008-09, 2011/1, p. 116, nr. 372 e.v.) wordt terzake het volgende overwogen:

“ ...

372. Huidig artikel ... stipuleert ... dat aan een vergunning voorwaarden kunnen worden gekoppeld.

Door het opleggen van een voorwaarde geeft het vergunningverlenende bestuursorgaan te kennen dat zonder deze voorwaarde het aangevraagde niet vergunbaar is.

373. Omtrent de invulling van deze voorwaarden is een vast contentieux gegroeid, waarvan de essentialia omwille van de legistische transparantie decretaal worden verankerd.

374. Er wordt eerst en vooral verduidelijkt dat voorwaarden voldoende precies dienen te zijn.

Voorwaarden mogen niet zo geformuleerd zijn dat zij de aanvrager van de vergunning toelaten de aanvraag naar goeddunken aan te passen, en kunnen geen beoordelingsruimte laten aan de begunstigde van de vergunning. Zij mogen ook aan de overheid geen beoordelingsruimte laten.

...

375. Er wordt ook bevestigd dat voorwaarden proportioneel moeten zijn; zij moeten in verhouding blijven staan tot het voorwerp van de aanvraag en mogen de economie van het geplande project niet in gevaar brengen.

...

Het proportionaliteitsbeginsel houdt tevens in dat de voorwaarden het aangevraagde niet substantieel kunnen wijzigen of beperken. Indien de vergunning slechts kan worden verleend mits het doorvoeren van essentiële wijzigingen aan de plannen, zal de vergunning moeten worden geweigerd, desgevallend met opgave van de punten die bij een nieuwe aanvraag moeten worden aangepast.

Het is ten slotte evident dat vergunningsvoorwaarden slechts kunnen handelen over bijkomende of bijkomstige gegevens.

...

377. Tot slot wordt verduidelijkt dat voorwaarden geen afbreuk kunnen doen aan het feit dat een vergunning op zich, zonder voorbehoud, de uitvoering van de vergunde handelingen mogelijk moet maken.

”
...

4.

In de bestreden beslissing worden de voorwaarden opgelegd als volgt (eigen accentuering):

“ ...

BIJGEVOLG WORDT HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager(s).

De aanvrager is er toe verplicht:

1° ...

2° de volgende voorwaarden na te leven:

- De maatregelen in de archeologienota bekrachtigd op 07/03/2017 met referentienummer ID2195 moeten uitgevoerd worden overeenkomstig het programma in die bekrachtigde archeologienota, de voorwaarden bij de bekrachtiging, en het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.

- De uiteindelijk gerealiseerde werken buiten de beschermingen dienen steeds te voldoen aan de normbepalingen van hoofdstuk III van het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

- Rekening te houden met de opmerkingen en voorwaarden in de bijgevoegde adviezen van Waterwegen en Zeekanaal NV (De Vlaamse Waterweg nv) en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

Deze vergunning stelt de aanvrager niet vrij van het aanvragen en verkrijgen van eventuele andere vergunningen of machtigingen, nodig als uitvoering van andere regelgevingen, (i.c. machtiging voor de werken en signalisatie ter hoogte van het af te breken landhoofd, de trapconstructie en de vlonder bij de bevaarbare waterloop).

...

Waterwegen en Zeekanaal NV adviseerde op 3 augustus 2017 voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

“ ...

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

· De dwarse parkeervakken richting de Assels dienen vlak te worden aangelegd (zonder afvoer naar een greppel) en een eventuele overloop voor overtollig hemelwater dient in het substraat van de waterdoorlatende verharding ingewerkt te worden indien plasvorming wordt gevreesd.

· De greppel met slikkers tussen de wegenis richting de Assels en de dwarse parkeervakken dient uit het ontwerp geschrapt te worden.

· Voor de steiger en eventuele oeveraanpassingen dient naast een stedenbouwkundige vergunning ook een aparte vergunning bij W&Z aangevraagd te worden (inname openbaar domein).

”
...

Het agentschap Onroerend Erfgoed adviseerde op 5 februari 2018 voorwaardelijk gunstig. De voorwaarden luiden als volgt:

“ ...

De voorwaarden waaraan voldaan moet worden, zijn:

-de werken met de nodige omzichtigheid en aandacht voor de omgeving uitgevoerd worden teneinde deze niet te schaden;

-er geen materialen binnen de kroonprojecties van bomen geplaatst worden,

-de verantwoordelijke toezien op de uitvoering der werken en optreden wanneer er schade aan de erfgoedelementen zouden kunnen optreden.

-het cortenstaal, voorzien als leuning tegen de kerkgevel mag geen roestlopers veroorzaken op de gevel

Dit advies geldt enkel als toelating voor de gunstig geadviseerde handelingen, mits voldaan wordt aan de bovenvermelde voorwaarden.

...”

5.

De verzoekende partijen menen geen enkele garantie te hebben dat de voormelde voorwaarden zullen gerespecteerd worden. De vergunningverlenende overheid kan zich volgens de verzoekende partijen niet zorgvuldig van zijn taak kwijten door enkel te poneren dat er “rekening” gehouden moet worden met de voorwaarden van de verplichte adviezen.

De kritiek die de verzoekende partijen uitoefenen op basis van artikel 4.3.4 VCRO, komt er in essentie op neer dat wanneer uit een advies in de zin van deze bepaling blijkt dat er voorwaarden moeten worden opgelegd om het advies als gunstig te weerhouden en om de verenigbaarheid met dwingend van toepassing zijnde bepalingen en criteria te verzekeren, de vooropgestelde voorwaarden ook daadwerkelijk en verplichtend moeten worden opgelegd door de vergunningverlenende overheid. Nog daargelaten de vraag of deze analyse correct is in het licht van artikel 4.3.4 VCRO en de verzoekende partijen zich eigenlijk niet wensten te baseren op artikel 4.3.3 VCRO, oordeelt de Raad dat de wettigheidskritiek die er eigenlijk op neer komt dat de bestreden beslissing zou nalaten om daadwerkelijk en verplichtend de voorwaarden op te leggen die voortvloeien uit de adviezen van het agentschap Onroerend Erfgoed en Waterwegen en Zeewezen, niet ernstig is.

Het gebrek aan precisie en verplichtende werking die aan de voorwaarde verweten wordt, zou louter volgen uit de formulering in de bestreden beslissing dat “rekening gehouden” moet worden met de voorwaarden en opmerkingen uit de adviezen van Waterwegen en Zeekanaal en het agentschap Onroerend Erfgoed en men dit “rekening houden met” in de normale spraakgebruikelijke betekenis moet interpreteren, waaruit een loutere bedachtzaamheid zou moeten blijken en de naleving van de betrokken voorwaarden niet verplicht zou zijn opgelegd. Dit betreft evenwel geen ernstige lezing van het beschikkend gedeelte, waarin evenzeer vermeld staat dat het om voorwaarden gaat, die moeten nageleefd worden. Hieruit blijkt dat de voorwaarden waaraan volgens de verwerende partij moet worden voldaan om de wettigheid van de vergunning te verzekeren, ook daadwerkelijk verplichtend zijn opgelegd. Ook het verwijt van een gebrek aan precisie, lijkt hierop betrekking te hebben in de argumentatie van de verzoekende partijen.

De Raad stelt dan ook vast dat de betreffende voorwaarde duidelijk bepaalt dat de voorwaarden uit voormelde adviezen verplicht moeten nageleefd worden. De voorwaarde is in het licht van het voorwerp en de aard van de aanvraag op het eerste gezicht dan ook voldoende precies.

6.

De verzoekende partijen verwijten de bestreden beslissing verder nog dat de voorwaarden een bijkomende beoordeling zou vereisen van een andere overheid.

De stelling van de verzoekende partijen dat de verwerende partij in de bestreden beslissing zou vooropstellen dat voor de steiger *‘en eventuele oeveraanpassingen’* nog een bijkomende stedenbouwkundige vergunning dient te worden aangevraagd, mist feitelijke grondslag. Ook in het voormelde advies van Waterwegen en Zeewezen is geen vereiste van een bijkomende stedenbouwkundige vergunning gesteld, maar wel, naast de vereiste stedenbouwkundige vergunning, waarover in de bestreden beslissing uitspraak gedaan wordt, ook de vereiste van een domeinvergunning voor het gebruik van het openbaar domein.

Deze verplichting is evenwel autonoom in het kader van de regelgeving inzake de inname van openbaar domein en laat dus de wettigheid van de bestreden beslissing onverlet. Het gegeven dat het opleggen van een dergelijke verplichting als stedenbouwkundige voorwaarde onwettig zou zijn, kan dan ook niet tot de onwettigheid van de stedenbouwkundige vergunning leiden. Voor zover deze voorwaarde autonoom is, kan ze op zichzelf staan en afgesplitst worden van de

stedenbouwkundige vergunning. Voor zover men deze voorwaarde wil aanvechten, moet de Raad er dan ook op wijzen dat enkel de begunstigde van de stedenbouwkundige vergunning op het eerste gezicht belang heeft om zich te beklagen over dergelijke voorwaarde en niet degenen, zoals de verzoekende partijen, die zich er tegen verzetten.

7.

Verder stelt de Raad vast dat de verzoekende partijen niet concreet motiveren in welke zin de individuele voorwaarden uit de verleende adviezen voldoende precisie zouden missen in het licht van de in de adviezen aangehaalde bepalingen.

De verzoekende partijen stellen zich tevens de vraag of het door de verwerende partij aangehouden aantal parkeerplaatsen wel daadwerkelijk kan worden weerhouden. Het louter stellen van dergelijke vraag, zonder deze te concretiseren binnen een wettigheidskritiek, kan op het eerste gezicht niet volstaan om als een ernstig middel weerhouden te worden.

Het middel is niet ernstig.

A.4. Vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

In hun vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.3.1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet, en van het zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het rechtzekerheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen stellen in een eerste onderdeel dat in het bezwaarschrift dat werd ingediend naar aanleiding van het openbaar onderzoek, het gehanteerde aantal parkeerplaatsen in de aanvraag werd geheld. Zij citeren hun bezwaarschrift en putten vooral uit het gegeven dat met 17 parkeerplaatsen geen rekening kan gehouden worden omwille van de, volgens verzoekende partijen, noodzakelijkheid van een poort (gesteund op het aanvraagdossier dat geleid heeft tot de eerdere, vernietigde vergunning van 27 juli 2016). De verzoekende partijen wijzen hierbij op de relevante overweging van de bestreden beslissing: *“Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning”*.

Een dergelijke motivering volstaat volgens de verzoekende partijen hoegenaamd niet. Middels het bezwaar werd immers duidelijk gemaakt dat niet zonder meer kan worden teruggekomen op het door de verwerende partij ingenomen standpunt inzake de noodzakelijkheid van de aanwezigheid van de poort, zonder elke vorm van motivering hieromtrent. Er wordt door de verwerende partij volgens hen niet duidelijk gemaakt waarom de eerder vooropgestelde noodzaak inzake het afsluiten thans kan worden afgedaan als een probleem inzake sociale controle dat mogelijks kan worden opgelost buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning. Een dergelijk ongemotiveerd standpunt tast volgens de verzoekende partijen niet alleen het rechtszekerheidsbeginsel aan (door ongemotiveerd een ander standpunt in te nemen) maar ook de goede ruimtelijke ordening. Wanneer een maatregel noodzakelijk is vanuit de principes van de goede ruimtelijke ordening, moet deze maatregel volgens de verzoekende partijen ook genomen worden in de beslissing zelf.

Te dezen is volgens de verzoekende partijen een en ander al te doorzichtig. Naar aanleiding van de procedure bij de Raad tegen de vergunning van 27 juli 2016 werd vastgesteld dat het bijzonder moeilijk is om te gewagen van 17 volwaardige parkeerplaatsen door de vooropgestelde afsluiting. Deze hete aardappel inzake sociale controle (welke deel uitmaakt van de principes uit artikel 1.1.4 en 4.3.1 VCRO) wordt nu volgens de verzoekende partijen vooruitgeschoven en alzo uit de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening geweerd.

De verzoekende partijen stellen dat er geen sprake is van 135 voltijdse parkeerplaatsen. In de bestreden beslissing wordt de problematiek van de 17 parkeerplaatsen achter de kerk genegeerd en wordt geopperd dat eventuele problemen met sociale controle (welke dus niet ontkend worden) buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning kunnen worden opgelost. Het is daarbij volgens de verzoekende partijen kennelijk onredelijk om 135 parkeerplaatsen te beschouwen als voltijds beschikbare parkeerplaatsen, nu dit - gelet op het gebruik van de poort (naar alle waarschijnlijkheid nog op een later tijdstip te realiseren) - kennelijk niet het geval is. In dit opzicht is de veruitwendiging van het beleid volgens de verzoekende partijen dan ook gebrekkig. Er valt niet te achterhalen of de verwerende partij bij het beoordelen van het verminderd aantal parkeerplaatsen en de stelling dat dit een gemotiveerde beleidskeuze betrof (volgens de bestreden beslissing 135 parkeerplaatsen) rekening heeft gehouden met de voltijds beschikbare 118 parkeerplaatsen of niet. De gehanteerde motivering is volgens de verzoekende partijen dan ook kennelijk niet afdoende en kennelijk onredelijk.

De verzoekende partijen stellen nog dat er niet kan worden verwezen naar de beslissing inzake de wegen. Zij halen aan dat de verwerende partij verwijst naar de bespreking van de bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek voor de gemeenteraadsbeslissing. Een motivering door verwijzing kan enkel aanvaard worden indien het desbetreffende stuk waarnaar verwezen wordt, aan de beslissing gehecht wordt, of indien de relevante passage letterlijk geciteerd wordt. Het loutere feit dat de bestuurde de mogelijkheid had om kennis te nemen van de inhoud van het stuk ontslaat het bestuur niet van deze verplichting tot kennisgeving. *In casu* stellen verzoekende partijen vast dat de verwerende partij het besluit van de gemeenteraad met betrekking tot de zaak der wegen -ondanks de uitdrukkelijke vermelding - niet aan de beslissing gehecht heeft. Evenmin wordt de inhoud van het besluit geciteerd. De mogelijkheid voor de verzoekende partijen om het besluit van de gemeenteraad op internet te consulteren, zou hierbij irrelevant zijn. De verwerende partij wordt immers niet van haar verplichting tot kennisgeving ontslaan door het loutere feit dat het document kan worden opgezocht. De verwerende partij zou dan ook ten onrechte en op onwettige wijze gemotiveerd hebben door verwijzing. Minstens zou zij op kennelijk onzorgvuldige wijze gehandeld hebben door letterlijk te motiveren dat zij het besluit van de gemeenteraad aan haar besluit hecht, zonder dit effectief te doen.

Verder wordt er volgens de verzoekende partijen afgeweken van de beslissing inzake de wegenis inzake de parkeerplaatsen. De verwerende partij zou kennelijk van oordeel zijn dat de berekening van de gemeenteraad van de parkeerplaatsen op het plein (er wordt verwezen naar de overloopparking (7 in plaats van 8)) foutief is. Dit lijkt voor de verwerende partij geen probleem te zijn, nu er eentje bij kan in de Oude Abdijstraat (37 in plaats van 36). In dit dossier zijn het aantal parkeerplaatsen én de berekening van dit aantal volgens de verzoekende partijen kritiek. De gemeenteraad en de verwerende partij zijn het hierbij volgens de verzoekende partijen niet eens over de berekening ervan, waardoor de verzoekende partijen zich afvragen hoe zij genoeg moeten nemen met deze standpunten, die het probleem zelfs nog groter maken door de parkeerplaatsen op het plein verder te beperken. Het is volgens de verzoekende partijen volstrekt onduidelijk waarop de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening dienaangaande is gebaseerd.

De verzoekende partijen stellen in een tweede onderdeel dat in het bezwaar in het openbaar onderzoek werd geopperd dat de ontsluiting vanaf de openbare weg naar de kerk en de aldaar

voorzien parking van 17 parkeerplaatsen gebrekkig is. De doorgang die wordt gesitueerd tussen de bomenrijen laat volgens hen immers niet toe om het verkeer dat afkomstig is van de kerk (waaronder brede ceremoniewagens) te laten kruisen. Zulks zal onbetwistbaar voor problemen zorgen bij opeenvolgende ceremonies in de kerk. Ook in dit opzicht moet volgens de verzoekende partijen worden vastgesteld dat het ontwerp niet getuigt van zorgvuldige benadering wat het mobiliteitsluik betreft.

In de bestreden beslissing wordt hierop volgens de verzoekende partijen bijzonder summier geantwoord: *“De parkeerzone achter de kerk is inderdaad niet optimaal ontsloten, maar gezien de ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact op het gemotoriseerde verkeer op het monument”*. Zij wijzen hierbij ook de overwegingen uit de eerdere (vernietigde) beslissing en de “voorwaarde” die hierin werd opgelegd: *“zo nodig [kan] de voorwaarde [...] gekoppeld worden dat voor deze gelegenheid bijvoorbeeld een gemachtigd toezichter het verkeer even stil ligt”* en nog *“op specifieke plaatsen en voor specifieke situaties wordt er af en toe afgeweken van de ideale verkeerssituatie die ontworpen kan worden op een leeg blad, maar vertrekkende vanuit de bestaande toestand en de verschillende belangen, kan gesteld worden dat het ontwerp voldoende rekening houdt met verkeersveiligheidsprincipes in het kader van de stedenbouwkundige aanvraag. Verkeerstechnische verfijningen zijn dikwijls ook nog mogelijk zonder vergunningsaanvraag”*.

De beoordeling inzake het aspect mobiliteit is volgens de verzoekende partijen verder onbestaande. Het staat volgens hen vast dat de verwerende partij deze problematiek - in schril contrast met de vorige vergunningsbeslissing - gewoon negeert.

De onbestaande beoordeling inzake het aspect mobiliteit is volgens de verzoekende partijen evident gebrekkig. De verwerende partij erkent immers weliswaar dat de vaststellingen van verzoekende partijen problematisch zijn (met de vaststelling dat de verkeerssituatie niet ideaal is) maar stelt hier louter tegenover dat zulks, gelet op de aanwezigheid van het monument, dan maar moet gedragen worden. Dit kan volgens de verzoekende partijen evident niet. Wanneer een probleem wordt vastgesteld in het kader van de beoordeling van een stedenbouwkundige vergunning, dient dit probleem volgens de verzoekende partijen ook te worden opgelost.

Daarenboven dient te worden vastgesteld dat een dergelijk acteren van de problematiek en terzelfdertijd mee te geven dat een oplossing gewoonweg niet mogelijk is, gelet op de bestaande toestand en de belangen, geen afdoende motivering uitmaakt om de problematiek te ontmoeten.

Te dezen moet volgens de verzoekende partijen worden vastgesteld dat door de creatie van het eenrichtingsverkeer in wezen een concentratie van de verkeersstroom wordt verwezenlijkt, samengenomen met het tweerichtingsverkeer van het openbaar vervoer en de fietsers. De auto's die verder weg in de Oude Abdijstraat staan geparkeerd, worden bij vertrek allemaal langsheen de gebrekkige ontsluiting geloodst, waarbij bovendien - gelet op de geringe breedte van de toegangsweg - geen kruisend verkeer mogelijk is. In dit opzicht is er volgens de verzoekende partijen sprake van een kritiek punt vanuit het aspect mobiliteit.

In de bestreden beslissing wordt volgens de verzoekende partijen een en ander laconiek afgedaan als zou het niet optimaal zijn maar vanuit een erfgoedbenadering wel te minimaliseren. Nog afgezien van het feit dat volgens hen maar moeilijk valt in te zien waarom een verkeersveilige situatie dient te wijken voor een moedwillig voorziene parking tussen monumentale bebouwing, kan maar moeilijk worden ontkend dat eenrichtingsverkeer vanuit de Oude Abdijstraat het kritieke van dit mobiliteitsaspect enkel maar versterkt.

De Sint-Gerulfuskerk, de enige actieve parochiekerk van Luchteren, Baarle en Drongen samengenomen, heeft maar één uitgang. Nergens in de bestreden beslissing wordt er volgens de verzoekende partijen rekening gehouden met de impact van het verkeer van de 17 voorziene parkeerplaatsen op het aantal kerkgangers dat ten node langs die kerkdeur zijn toegang/uitgang neemt.

De verzoekende partijen voeren in een derde onderdeel aan dat er in het bezwaar op werd gewezen dat ten onrechte rekening werd gehouden met private parkeerplaatsen én de aanwezigheid van een constructie in een parkeerzone. Wat dit betreft wordt de vraag gesteld of de aanvrager wel tot een dergelijk aantal parkeerplaatsen kon komen, gezien acht parkeerplaatsen voor privaat gebruik onterecht zouden meegerekend worden in het aanvraagdossier. Zij citeren hierbij hun bezwaarschrift.

Volgens de verzoekende is er sprake van een gebrekkige motivering in de bestreden beslissing. In het bezwaarschrift zou duidelijk worden uiteengezet waarom er slechts sprake is van 103 parkeerplaatsen in het projectgebied en de bestreden beslissing zou er niet in slagen dit standpunt gemotiveerd te weerleggen. Vooreerst kan volgens de verzoekende partijen opnieuw worden verwezen naar de vaststelling dat motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing niet kan. Daarenboven spreekt de verwerende partij de berekening van de gemeenteraad volgens hun ook ongemotiveerd tegen. Ten slotte zou de verwijzing naar het feit dat de private parkeerplaatsen ook in de bestaande toestand werden meegeteld, niet afdoende zijn. Door de aanduiding op de poorten dat parkeren verboden is, getuigt het volgens de verzoekende partijen niet van een zorgvuldige besluitvorming om deze parkeerplaatsen alsnog mee te tellen. Er worden voltijdse parkeerplaatsen op het Drongenplein verplaatst naar private garagepoorten in de Oude Abdijstraat. In deze straat zijn er ter hoogte van de kant abdij zelfs nog geen parkeerplaatsen. Nochtans zijn volgens de verzoekende partijen ook daar twee private garagepoorten/opritten voorzien (Oude Abdijstraat nummers 9 en 11) die maken dat er geen sprake is van voltijdse parkeerplaatsen die verdwijnen ter hoogte van het plein. De enkele redenering dat deze op vandaag ook werden meegeteld doet hieraan geen afbreuk. In de veronderstelling dat deze niet zouden worden meegeteld, zou er geen sprake zijn van 153 parkeerplaatsen, maar van 142 (153-11). Het nieuwe voorziene aantal parkeerplaatsen zou dan 122 bedragen (135-13). De verhoudingen kloppen met andere woorden volgens de verzoekende partijen niet en deze twee 'nieuwe' opritten werden niet meegeteld.

2.

De verwerende partij repliceert met betrekking tot het eerste onderdeel dat de vergunningverlenende overheid bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening beschikt over een discretionaire bevoegdheid, waarbij de Raad in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole zijn beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats kan stellen van die van de vergunningverlenende overheid.

De verwerende partij wijst er verder op dat uit het administratief dossier blijkt dat na de heraanleg van het Drongenplein volgende 135 parkeerplaatsen zullen aanwezig zijn:

- Drongenplein:
 - o ter hoogte van huisnummer 1 tot en met 8: 24 plaatsen
 - o overzijde van de straat ter hoogte van de abdij: overloop parking van 9 plaatsen
 - o ter hoogte van huisnummer 11 tot en met 23: 4 plaatsen
 - o achter de Kerk: 17 plaatsen
- Oude Abdijstraat:
 - o aan de kant van de Abdij: 36 plaatsen
 - o aan de kant van de woningen: 37 plaatsen
 - o voor de garages (slechts privaat gebruik): 8 plaatsen.

De 17 parkeerplaatsen, waarop de verzoekende partijen kritiek hebben, bevinden zich volgens de verwerende partij op de binnenkoer tussen de kerk en de abdij. Deze ruimte is en blijft openbaar domein, zodat de 17 parkeerplaatsen volgens de verwerende partij wel degelijk kunnen worden meegeteld in de totaliteit van beschikbare parkeerplaatsen. Er is een vrees voor vandalisme bij het zomaar openstellen van deze ruimte, aangezien de ruimte vooral bestaat uit achterkanten. Het bestuur wenst volgens de verwerende partij, indien nodig, vooral 's nachts deze ruimte af te sluiten. Dit belet volgens de verwerende partij evenwel niet dat deze parkeerplaatsen zoveel als mogelijk moeten opengesteld worden voor de volledige bevolking. Dit zal volgens haar duidelijk moeten blijken uit de openingsuren van deze parkeerplaatsen. Bovendien valt het volgens de verwerende partij niet uit te sluiten dat deze zone voldoende veilig wordt ingericht, zodat een afsluiting 's nachts zelfs niet nodig hoeft te zijn. Zoals in de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017 wordt benadrukt, wordt alles voorzien om camerabewaking aan te brengen en is een verlichting voorzien. Het is volgens de verwerende partij dan ook geenszins kennelijk onredelijk om deze 17 parkeerplaatsen op te nemen en in de bestreden beslissing te spreken over 135 beschikbare parkeerplaatsen.

De verwerende partij stelt verder dat op de kritiek van de verzoekende partijen dat het niet duidelijk is of vanuit het aspect mobiliteit deze parkeerplaatsen zouden volstaan, wel degelijk wordt geantwoord. Zij verwijst hiervoor naar de bestreden beslissing, waarin wordt gesteld dat de vermindering van het aantal parkeerplaatsen een bewuste beleidsbeslissing uitmaakt. De kritiek van de verzoekende partijen zou neerkomen op een opportunistiekritiek, waarover de Raad niet kan oordelen.

Het verkeersvrij maken van Drongenplein wordt volgens de verwerende partij verder gecompenseerd met langspaarkeerplaatsen ter hoogte van het Plein en in de Oude Abdijstraat. Het aanbod aan parkeerplaatsen in de Oude Abdijstraat wordt verdubbeld door het voorzien van parkeerplaatsen zowel aan de zijde van de Abdij als aan de zijde van de woningen.

Uit het bovenstaande blijkt volgens de verwerende partij dat in de bestreden beslissing voor wat de parkeerproblematiek betreft, niet louter wordt verwezen naar de gemeenteraadsbeslissing inzake de wegen. Bij de beoordeling van de tijdens het openbaar onderzoek van de aanvraag ingediende bezwaren, gaat zij in de bestreden beslissing op concrete wijze in op de voorgehouden parkeerproblematiek.

Met betrekking tot het tweede onderdeel antwoordt de verwerende partij dat het bezwaarschrift van de verzoekende partijen, waarin aangegeven wordt dat de doorgang, die wordt gesitueerd tussen de boomrijen, niet toelaat het verkeer dat afkomstig is van de kerk te laten kruisen, wat bovendien onbetwistbaar voor problemen zal zorgen bij opeenvolgende ceremonies in de kerk, wel degelijk beantwoord werd in het eerste vergunningsbesluit van 27 juli 2016: *"Voor het overige dienen de weggebruikers de beschikbare ruimte te delen zodat men wat vaker op elkaar zal moeten wachten (aan bushaltes, voor men kan inhalen,...). Dit heeft als voordeel dat de dorpskern minder interessant wordt voor doorgaand verkeer. Als ceremoniewagens de omgeving van de kerk moeten oprijden of verlaten kan daar aan zo nodig de voorwaarden gekoppeld worden dat voor deze gelegenheden bijvoorbeeld een gemachtigd toezichter het verkeer even stillegt. Het bezwaar wordt niet weerhouden: op specifieke plaatsen en voor specifieke situaties wordt er af en toe afgeweken van de ideale verkeerssituatie die ontworpen kan worden op een leeg blad, maar vertrekkende vanuit de bestaande toestand en de verschillende belangen, kan gesteld worden dat het ontwerp voldoende rekening houdt met verkeersveiligheidsprincipes in het kader van de stedenbouwkundige aanvraag. Verkeerstechnische verfijningen zijn dikwijls ook nog mogelijk zonder vergunningsaanvraag"*.

In de bestreden beslissing wordt erkend dat *"de parkeerzone achter de Kerk inderdaad niet optimaal (is) ontsloten, maar gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument"*.

De vaststelling dat deze overwegingen de verzoekende partijen niet overtuigen, maakt volgens de verwerende partij niet dat deze motivering niet afdoende zou zijn. Het mobiliteitsvraagstuk is volgens de verwerende partij steeds een compromis tussen de onderscheiden belangen. Met betrekking tot de doorgang wordt erop gewezen dat bepaalde problemen wel degelijk via verkeerstechnische oplossingen of reglementen kunnen worden opgelost. Het gaat over het gebruik van de openbare weg. De huidige doorgang of toegang tot het Drongenplein laat in de bestaande toestand ook geen kruisend verkeer toe. Na de heraanleg van het plein gaat de opmerking van de verzoekende partijen volgens de verwerende partij enkel over de tijdstippen van een ceremonie in de kerk. Een tussenkomst van een gemachtigd opzichter kan in voorkomend geval volgens haar een oplossing bieden. Dergelijke oplossingen zijn niet van stedenbouwkundige aard. Door te verwijzen naar deze verkeerstechnische oplossingen of reglementering, *"bezondigt"* de vergunningverlenende overheid zich volgens de verwerende partij dan ook geenszins aan het vooruitschuiven van gebeurlijke oplossingen voor de beweerdde problematiek.

De verwerende partij verwijst wederom naar de overwegingen uit arrest RvVb/A/1718/0793 van 24 april 2018 en wijst er nog op dat de breedte van de doorgang/oprit naar de kerk toe niet smaller is dan vandaag. Op zich geeft dit voor ceremoniewagens volgens de verwerende partij bijgevolg geen problemen. Er is bovendien een voldoende onderlinge zichtbaarheid en een voertuig dat de parkeerzone achter de kerk verlaat, heeft volgens de verwerende partij voldoende ruimte om zich op te stellen en te wachten tot de inrit vrij is. De oprit kan volgens haar trouwens ook niet breder aangelegd worden, aangezien het bomenkader beschermd is. Verder verwijst zij nog naar volgende overweging uit de gemeenteraadsbeslissing van 23 oktober 2017: *"In de Oude Abdijstraat rijdt enkel puur lokaal verkeer dat een bestemming heeft in het centrum van Drongen, doorgaand verkeer rijdt op de Drongense Steenweg bijgevolg is het ook daar geen probleem om even te wachten op de rijbaan om een auto die de zone van de Kerk reeds aan het verlaten is voorrang te geven en daarna zelf de oprit te gebruiken"* en stelt zij dat elke nieuwe verkeerssituatie zal gepaard gaan met enige aanpassingsproblemen en/of koudwatervrees.

De heraanleg gaat volgens de verwerende partij uiteraard gepaard met een aantal wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie. Het parkeerverkeer wordt volledig geweerd van het plein. Het autoverkeer wordt via een éénrichtingslus door de Oude Abdijstraat langs het Drongenplein, Vierhekkestraat en de Abdijmolenstraat geleid. Het busvervoer verloopt nog in twee richtingen. De fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken. Vooral ter hoogte van het plein worden fietsstallingen voorzien. Het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker wordt toegankelijker gemaakt voor mindervaliden. Het gegeven dat de auto's die verder weg in de Oude Abdij staan geparkeerd, bij vertrek allemaal langsheen Drongenplein moeten rijden, is volgens haar nu eenmaal het gevolg van een éénrichtingsverkeer. De bewering van verzoekende partijen dat dit *"een kritiek punt vanuit het aspect mobiliteit is"*, maakt een loutere opportunistiekritiek uit, waartoe uw Raad niet bevoegd is te oordelen. Ter hoogte van de door verzoekende partijen aangehaalde doorgang is de openbare weg even breed als de andere stroken van de Oude Abdijstraat. Ook in alle andere omstandigheden zal er rekening dienen gehouden te worden met de andere weggebruikers. Dit maakt de bestreden vergunning volgens de verwerende partij dan ook niet onuitvoerbaar.

Met betrekking tot het derde onderdeel antwoordt de verwerende partij dat de verzoekende partijen zelf aangeven dat in de ontworpen toestand het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd van 153 naar 135 parkeerplaatsen. De 17 parkeerplaatsen achter de kerk worden bijkomend, maar zoals

bij de weerlegging van de middelen volgens haar aangetoond, onterecht in vraag gesteld. De bewering van de verzoekende partijen dat ten onrechte rekening werd gehouden met private parkeerplaatsen is volgens haar eveneens onterecht en weinig consequent. Zoals in de bestreden beslissing benadrukt, werden privatieve parkeerplaatsen immers ook in de bestaande toestand meegeteld. Een vergelijking dient volgens de verwerende partij dan ook correct te worden gemaakt. Indien verzoekende partijen stellen dat de "privatieve" parkeerplaatsen niet mogen meetellen, moeten deze ook worden afgetrokken in de bestaande toestand.

Tevens is het volgens de verwerende partij zo dat iemand die voor zijn eigen poort parkeert niet op een volwaardige openbare plaats staat en bijgevolg ruimte laat voor de bezoekers op de volwaardige openbare parkeerplaatsen. Bijgevolg spelen deze parkeerplaatsen volgens haar wel degelijk een rol. Wat de poort betreft op Drongenplein, wordt deze niet meegerekend, omdat men niet in deze poort kan rijden omwille van een verticale opstand van de dorpel. Het verbodsbord op deze poort heeft bijgevolg geen enkele waarde. Ook de figuur op het plan ter hoogte van de parkeerplaatsen, dichtst bij de Pontbrug, heeft volgens haar geen invloed, aangezien dit een weergave is van de ondergrondse voorziening voor de groeiplaats van de boom. Het is volgens de verwerende partij dan ook geenszins kennelijk onredelijk om de zogenaamde "privatieve" parkeerplaatsen mee te tellen, zowel in de ontworpen toestand, als in de bestaande toestand. Wanneer verzoekende partijen spreken over 153 parkeerplaatsen in de bestaande toestand, wordt volgens de verwerende partij eveneens rekening gehouden met deze private parkeerplaatsen.

3.

De tussenkomenende partij werpt vooreerst op dat enkel de eerste en derde verzoekende partij het bezwaar hebben ingediend dat niet afdoende zou zijn weerlegd, zodat de overige verzoekende partijen geen belang hebben om zich te beklagen over het vermeend niet afdoende beantwoorden en weerleggen van bezwaren die zij zelf niet hebben geformuleerd.

Ten gronde verwijst de tussenkomenende partij voor het eerste onderdeel van dit middel naar de weerlegging van het eerste en het tweede middel. De tussenkomenende partij wijst verder op de overwegingen in de bestreden beslissing, waarbij wordt benadrukt dat het aantal parkeerplaatsen in de projectzone van 153 tot 135 verminderd wordt en ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en dat oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle mogelijk zijn buiten de stedenbouwkundige vergunning. Eveneens wordt benadrukt dat verwezen wordt naar de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigd in de weerlegging van de bezwaren in het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen. Anders dan de verzoekende partijen voorhouden, zou de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van mening zijn dat de 17 parkeerplaatsen achter de kerk wel als volwaardige parkeerplaatsen meegeteld kunnen worden.

Betreffende het bezwaar omtrent de 17 parkeerplaatsen overweegt de verwerende partij bovendien dat de "*privatieve parkeerplaatsen (...) in de bestaande toestand ook (werden) meegeteld*", wat de verzoekende partijen allerm minst betwisten. Dit antwoord voldoet volgens de tussenkomenende partij als repliek op een bezwaar dat in essentie kritiek formuleert op de vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Het is volgens de tussenkomenende partij redelijk dat de vergunningverlenende overheid de analyse op dit punt steunt op de parkeerbalans, namelijk door het bestaand aantal parkeerplaatsen op dezelfde wijze te berekenen als het aantal volgens de aanvraagplannen. Indien de private parkeerplaatsen aldus in de bestaande en aangevraagde toestand worden meegerekend, valt volgens de tussenkomenende partij niet in te zien dat zulks tot een onzorgvuldige besluitvorming zou leiden. Bijkomend heeft de verwerende partij ook duidelijk aangegeven dat de betrokken 17 parkeerplaatsen op de binnenkoer een vermindering ten opzichte van de bestaande situatie betreft, die in essentie verantwoord is om redenen van onroerend erfgoed. Hiertoe citeert de tussenkomenende partij de bestreden beslissing en verwijst zij ook naar de overwegingen uit het

arrest RvVb/A/1718/0793 van 24 april 2018 inzake de eerste vergunningsbeslissing van 27 juli 2016, waaruit zij afleidt dat de Raad het aantal parkeerplaatsen aanvaardbaar acht.

Deze overwegingen gelden volgens de tussenkomende partij thans des te meer nu de tweede stedenbouwkundige aanvraag alles voorziet voor een onmiddellijke operationalisering van de 17 parkeerplaatsen en eventuele maatregelen inzake sociale controle kunnen worden genomen buiten het kader van de stedenbouwkundige vergunning. De beslissing omtrent de zaak der wegen, waarvan de wettigheid niet ter discussie staat, heeft het betrokken aantal parkeerplaatsen volgens haar goedgekeurd. Het betrokken bezwaar is daarbij door de gemeenteraad weerlegd. Zoals toegelicht onder de repliek op het eerste en tweede middel, volstaat dit volgens de tussenkomende partij om het betrokken bezwaar niet in aanmerking te nemen.

In het kader van het tweede onderdeel verwijst de tussenkomende partij naar de overwegingen in de bestreden beslissing en benadrukt hierbij volgende passages: dat door het invoeren van eenrichtingsverkeer vanaf de Antoon Catriestraat richting Drongenplein de inrit niet meer gebruikt zou kunnen worden vanuit de Oude Abdijstraat; dat in het ontwerp rechts van de inrit ca. 10m² van de stoep wordt aangelegd als groenzone die het inrijden vanuit de A. Catriestraat in principe niet zal hinderen; dat links van de inrit in de Drongenstationstraat een plantvak met een boom komt met deels voor de oprit een oversteekplaats voor voetgangers (met blindengeleiding); dat de weg een zone-30 wordt waardoor in elk geval niet snel zal worden gereden in de nieuw aangelegde straat, dat het concept van de nieuwe weg steunt op snelheidsbeperkingen en verkeersremmers; dat er voldoende rekening is gehouden met het STOP-principe; dat er duidelijk meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers en fietsers; dat er een 'schrikstrook' is die toelaat dat fietsers een vertrekkende wagen in beweging zien komen; dat de parkeerzone achter de kerk inderdaad niet optimaal is ontsloten, maar dat gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt is aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument; dat het parkeerverkeer volledig wordt geweerd van het plein; dat het autoverkeer in de Oude-Abdijstraat wordt beperkt tot de richting A. Catriestraat naar het Drongenplein; dat voor bussen het tweerichtingsverkeer wordt behouden; dat de fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken en dat vooral ter hoogte van het plein fietsenstallingen worden voorzien; dat het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker toegankelijker wordt gemaakt voor mindervaliden; dat de ruimte voor weggebruikers in de Oude-Abdijstraat gelijk wordt verdeeld onder de vervoerswijzen en dat de heraanleg in nieuwe materialen, de algemene vergroening, het verdwijnen van de op het plein geparkeerde auto's en de introductie van de 'samen-levingselementen' het ontwerp een aantal visueelvormelijke krachtlijnen geven die ook de functionele restauratie tot leefplein mogelijk maken. De verzoekende partijen zouden ten onrechte voorbijgaan aan deze motieven. Dit zou des te meer klemmen nu de Raad in zijn arrest van 24 april 2018 een en ander gefiatteerd zou hebben.

In de beslissing over de zaak der wegen, waarvan de wettigheid volgens de tussenkomende partij niet ter discussie staat, is het mobiliteitsaspect verder besproken en de betrokken bezwaren zijn daarbij door de gemeenteraad weerlegd. Zoals toegelicht onder de repliek op het eerste en tweede middel volstaat dit volgens de tussenkomende partij om het betrokken bezwaar niet in aanmerking te nemen.

Het derde onderdeel van het middel voert volgens de tussenkomende partij kritiek op de zogenaamde private parkeerplaatsen, waarvoor volgens haar kan worden verwezen naar het antwoord op het eerste onderdeel.

Beoordeling door de Raad

1.

In hun vierde middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 4.3.1 VCRO, van de artikelen 2 en 3 Motiveringswet, en van het zorgvuldigheidsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het rechtzekerheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen uiten kritiek op de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening, meer bepaald wat betreft de mobiliteitsaspecten (waaronder de parkeergelegenheid) en menen dat de bezwaren die zij hieromtrent hebben ingediend tijdens het openbaar onderzoek niet afdoende beantwoord zijn.

2.

De tussenkomenende partij betwist het belang bij het middel. Enkel de eerste en derde verzoekende partij hebben volgens haar het bezwaar ingediend dat niet afdoende zou zijn weerlegd, zodat de overige verzoekende partijen volgens de tussenkomenende partij geen belang hebben om zich te beklagen over het vermeend niet afdoende beantwoorden en weerleggen van bezwaren die zij zelf niet hebben geformuleerd.

Ook hier kan de Raad volstaan door te oordelen dat een verzoekende partij 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 kritiek die de verzoekende partijen aanvoeren ten aanzien van de stedenbouwkundige vergunning, heeft betrekking op de hoeveelheid parkeerplaatsen en mobiliteitsaspecten, waarop zij mede hun belang hebben geënt. De verzoekende partijen trachten met dit middel met andere woorden de volgens hen relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening veilig te stellen en zij hebben er dan ook belang bij om dit middel in te roepen.

De exceptie wordt verworpen.

3.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van de vergunningverlenende overheid om overeenkomstig artikel 4.3.1, §1 samen gelezen met artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij enkel bevoegd na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

4.

De bestreden beslissing vermeldt onder de titel “openbaar onderzoek” het volgende:

“ ...

De aanvraag is verzonden naar de gemeente Gent voor de organisatie van het openbaar onderzoek. Het vond plaats van 11/08/2017 tot 10/09/2017. De stukken van het openbaar onderzoek werden ontvangen op 31/10/2017. Er werd 1 individueel bezwaar (met aanvulling) en 1 bezwaarschrift ondersteund met petitie ingediend. De bezwaren handelen over:

1. *Vraag erkenning (vestiging erfdienstbaarheid?) eigendomsrecht van strook openbare stoep op privé-perceel.*
2. *Vrees voor gebrekkige toegankelijkheid van het bedrijfsperceel op de hoek A. Catriestraat/ Drongenstationstraat.*
3. *Bezorgdheid over mogelijk gebrek aan parkeerplaatsen op het Drongenplein, mogelijke nadelen voor middenstand, leefbaarheid, toegankelijkheid en bestaand gebrekkig onderhoud plantenperken.*
4. *Plannen aangevraagde toestand onduidelijk met betrekking tot aantal parkeerplaatsen*
5. *groen en wegenis zouden voorzien zijn in de zones met andere bestemming*
6. *parkeerdruk/ -gebeuren verplaatst naar handelszaak/eigendom bezwaarindiener*
7. *het voorziene aantal parkeerplaatsen is onvoldoende omdat de parkeerplaatsen achter de kerk niet kunnen worden meegeteld, onterecht privatieve parkeerplaatsen werden meegerekend, parkeerplaatsen voor garagetoegangen en inritten worden voorzien*
8. *Twijfels bij de haalbaarheid van het nieuwe wegprofiel voor gemengd verkeer openbaar vervoer en fietsers — vrees voor gebruik van aanpalende straten als sluipwegen — onvoldoende aandacht voor het STOP-principe — haaks parkeren: fietsveiligheid en uitlaatgassen — gebrekkige ontsluiting parkeerzone kerk.*
9. *Archeologienota zou gebrekkig zijn*
10. *Twijfels bij de inspraakprocedure.*

Na onderzoek van de bezwaren en opmerkingen worden volgende standpunten hieromtrent ingenomen:

1. *De vergunning wordt verleend onder voorbehoud van de burgerlijke rechten van de betrokkenen. Indien de aanvrager geen bouwrecht heeft of verwerft op de betreffende gronden, kan de vergunning niet uitgevoerd worden. De aanvrager kan wellicht voldoen aan de vraag van bezwaarindiener.*
2. *De bestaande inrit tot het perceel sluit rechtstreeks aan op het kruispunt. Deze toegangssituatie lijkt verkeerskundig in de bestaande toestand niet wenselijk gezien de verhoging van de veiligheidsrisico's door de gemengde functie kruispunt/perceelstoegang. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de Antoon Catriestraat richting Drongenplein zal de inrit niet meer gebruikt kunnen worden vanuit de Oude Abijstraat. In het ontwerp wordt rechts van de inrit ca. 10m² van de stoep aangelegd als groenzone die het inrijden vanuit de A. Catriestraat in principe niet zal hinderen. Links van de inrit komt in de Drongenstationstraat een plantvak met een boom met deels voor de oprit een oversteekplaats voor voetgangers (met blindengeleiding). Vrachtvervoer vanuit de Drongenstationstraat zal de scherpe bocht normaal gezien kunnen nemen, gezien dit verkeer ook de 180° bocht ter hoogte van de fietserstunnel onder het spoor heeft kunnen maken.*
3. *De parkeersituatie voor bewoners en handelaars wijzigt enigszins in die zin dat het geconcentreerde parkeren op het plein verdwijnt ten voordele van een meer verspreid parkeren, dicht bij voordeuren, toegangen en etalages. Ondanks de cultuurhistorische waarde van het plein en de omgeving die een verdere de-motorisering van de woonkern zou kunnen verantwoorden blijft het verlies aan parkeerplaatsen beperkt ten opzichte van de bestaande situatie. Het aantal parkeerplaatsen in de projectzone wordt van 153 verminderd tot 135. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan akkoord gaan met de parkeerbalans zoals deze berekend werd in de beschrijvende nota en bevestigt in de weerlegging van de bezwaren n.a.v. het gemeenteraadsbesluit over de zaak der wegen, maar komt wel tot een iets andere verdeling in die zin dat er slechts 8 plaatsen kunnen gerealiseerd worden op de overloopparking, maar dat er in de Oude Abdijstraat 37 (ipv 36) extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden ten zuiden van de weg. Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld worden als volwaardige parkeerplaatsen en*

oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning.

4. Zie 3.

5. Vermoedelijk wordt hiermee de zone aan het water bedoeld. Voor het aanleggen van de speelzone met (natuurlijke) speeltoestellen, paden en het uitkijkplatform wordt een afwijking gevraagd op het gedateerde BPA-voorschrift dat het gebruik van de groenzone in feite beperkt tot kijkgroen. Gezien de ligging van de als monument beschermde brug, dient de nieuwe wegenis hierop aan te sluiten (cfr. BPA). Gezien de beperktere nauwkeurigheid van het BPA is het mogelijk dat de wegenis maximaal met een strook van ongeveer 1m in het groengebied zou liggen en omgekeerd ter hoogte van de bocht naar de Veerstraat. Qua oppervlakte heffen deze mogelijke afwijkingen elkaar quasi op. Voor zover de verharding van de wegenis in het groengebied gesitueerd zou zijn, sluit ze aan op het wandelpad in de groenzone. Beide zones hebben een openbaar karakter met een verwante functie zodat in de grenszone gezien de beperkte nauwkeurigheid van het BPA en de aanwezigheid van het beschermde monument overlapping en verweving, indien noodzakelijk, kan worden toegestaan met de hogervermelde afwijkingsmogelijkheid voor werken van algemeen belang.

6. De 'parkeerdruk' zal mogelijk verplaatsen naar de omgeving van bezwaarindiener omdat er meer openbare parkeerplaatsen worden aangelegd bij de handelszaak. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat dit eerder een positief effect zal hebben op de commerciële efficiëntie van de handelszaak.

7. Zie 3. Privatieve parkeerplaatsen werden in de bestaande toestand ook meegeteld.

8. Het kruisen van lijnbussen in de Oude Abdijstraat werd in overleg met de vervoersmaatschappij behouden in de smallere wegzate van het ontwerp. De weg wordt een zone-30 waardoor in elk geval niet snel zal worden gereden in de nieuw aangelegde straat. Het concept van de nieuwe weg steunt op gemengd verkeer, snelheidsbeperkingen en verkeersremmers die samen de veiligheid verhogen door de snelheid te verlagen. Verschillende verkeersmodi zullen de ruimte delen en hoffelijk met elkaar rekening dienen te houden. Bussen, auto's en fietsers zullen hierbij soms op elkaar moeten wachten. Het is niet direct uit het bezwaar af te leiden in welke zin de nieuwe inrichting met het éénrichtingsverkeer bijkomend sluipverkeer in de aanpalende straten zou veroorzaken. De invoering van het éénrichtingsverkeer zal chauffeurs op zoek laten gaan naar andere routes, maar dit dient niet noodzakelijk beschouwd als sluipverkeer. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met het STOP-principe. Er wordt duidelijk meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. Het haaks parkeren verhoogt in voorliggend geval het rendement van de beschikbare parkeerruimte en er is een 'schrikstrook' die toelaat dat fietsers een vertrekkende wagen in beweging zien komen. Wagens parkeren meestal voorwaarts in haakse parkeerplaatsen. De parkeerzone achter de kerk is inderdaad niet optimaal ontsloten, maar gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument.

9. De archeologienota werd op 07/03/2017 bekrachtigd door het Agentschap Onroerend Erfgoed. Het plein werd al langer gebruikt voor evenementen. Op het plein werd lange tijd geparkeerd. De beperkte (diepte) bodemingrepen op het plein worden begeleid door een archeoloog. Het plein wordt aangelegd met grindgazon dat meer bescherming zal bieden dan een gewoon gazon. De tijdelijke bescherming met rijplaten is o.a. noodzakelijk om het grasveld zelf en het wortelgestel van de bestaande en nieuwe bomen te ontzien.

10. In het kader van goed en open bestuur werd volgens de aanvraag een uitgebreid participatief voortraject met belanghebbenden, bewoners gevolgd wat leidde tot voorliggend ontwerp. Het openbaar onderzoek is in deze procedure wettelijk het inspraakmechanisme dat aan concrete regelgeving kan afgetoetst worden. Andere

inspraakprocedures dienen afgetoetst aan de regelgeving die deze procedures heeft ingesteld, maar dit ligt buiten het beoordelingskader van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Over het openbaar onderzoek waren geen opmerkingen. De bezwaren worden niet weerhouden.

... ”

In het kader van de goede ruimtelijke ordening stelt de bestreden beslissing nog het volgende:

“ ...

Gezien voorliggende aanvraag slechts marginaal verschilt van het in 2016 vergunde project en in de projectzone geen grote planologische of andere wijzigingen werden geregistreerd, is de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening van deze beslissing ook nog toepasbaar op en geldig voor voorliggende aanvraag. De werken zijn functioneel inpasbaar. In eerste instantie betreft het de heraanleg van openbaar domein dat op vandaag ook al deze bestemming heeft. De bestaande functies in de projectzone worden grotendeels behouden, maar er is een verschuiving voorzien in de plaats en het evenwicht tussen de verschillende functies. De parkeerfunctie wordt, afgezien van de 17 parkeerplaatsen op de binnenkoer, niet langer binnen de begrenzing van het beschermde monument gerealiseerd, maar verschuift naar de omliggende straten. Het plein krijgt de volle aandacht als monument en woon- en leefplein in de dorpskern. Ook de oever van de Leie krijgt een groen-recreatieve functie waarvoor deels afgeweken wordt van de voorschriften van vermeld BPA om een iets meer aan de hedendaagse interpretatie van het begrip 'openbare groenzone' gebruik en inrichting, toe te laten. Ook voor eventuele kleine overlappingen (nauwkeurigheid BPA) op de grens groenzone/wegeniszone kan zo nodig de vermelde afwijkingsbepaling worden toegepast.

De heraanleg gaat gepaard met een aantal wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie. Het parkeerverkeer wordt volledig geweerd van het plein. Het autoverkeer in de Oude-Abdijstraat wordt beperkt tot de richting A. Catriestraat naar het Drongenplein. Voor bussen (lijnen 14, 15, 16, 17, 18) wordt het tweerichtingsverkeer behouden. De fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken. Vooral ter hoogte van het plein wordt fietsenstallingen voorzien. Het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker wordt toegankelijker gemaakt voor mindervaliden.

De schaal van de elementen wijzigt niet ingrijpend door de aanvraag. Het betreft in eerste instantie de heraanleg van voornamelijk niet opstaande constructies. De aanplanting van de bomen en de introductie van meerdere elementen op mensenmaat komt de ontwikkeling van het dorpskernkarakter ten goede. 'Verloren' delen van het openbaar domein, zoals de nieuwe trappenpartij aan het water en de groene speelzone worden ingeschakeld in de leef- en woonomgeving. Podium en kiosk vermensenlijken het dorpsplein. In de voorliggende aanvulling van de eerder vergunde werken wordt de bomenrij aan de noordoostelijke monumentgevel hersteld. De ruimte voor weggebruikers in de Oude-Abdijstraat wordt gelijker verdeeld onder de vervoerswijzen.

De heraanleg in nieuwe materialen, de algemene vergroening, het verdwijnen van de op het plein geparkeerde auto's en de introductie van de 'samenlevingselementen' geven het ontwerp een aantal visueel-vormelijke krachtlijnen die ook de functionele restauratie tot leefplein mogelijk maken.

De heraanleg is voorzien in een cultuurhistorisch gevoelige omgeving. Niet enkel de verschillende gebouwen zijn beschermd, maar het hele abdijdomein met inbegrip van het plein en de ommuurde tuin maken deel uit van de bescherming. Het verwijderen van de parkeerfunctie kan in dit verband gezien worden als een onderdeel van een restauratie.

Het programma van maatregelen van de archeologienota voorziet geen concrete maatregelen voor de wegeniszones (Oude-Abdijstraat/Drongenplein). De beperkte afgravingen op de pleinen (groot plein en plein rond oorlogsmonument) dienen uitgevoerd

onder toezicht van een erkend archeoloog (inclusief plantputten, podium, kiosk) voor het behoud in situ. Ook de voorzichtige afgraving van de zone ten zuiden van de kerk gebeurt onder toezicht van een archeoloog. Voor de meer bodemingrijpende werken aan de Leieoever (trapconstructie met vlonder) wordt een striktere werfbegeleiding voorzien waarbij archeologische vondsten onmiddellijk correct worden geregistreerd en gedocumenteerd.

Het bodemreliëf wordt niet blijvend aanzienlijk gewijzigd. De belangrijkste ingreep in dit verband lijkt nog de omvorming van de natuurlijke helling van de oever naar een trapconstructie.

De hinder voor gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen is voornamelijk beperkt tot de periode en de plaats van de werken. Na realisatie wordt een positieve invloed op deze aspecten verwacht.

...

5.

In het eerste middelonderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat er slechts 118 parkeerplaatsen worden voorzien in plaats van de beleidsmatig vooropgestelde 135 voltijdse parkeerplaatsen. Zij zetten uiteen dat geen rekening mag worden gehouden met 17 parkeerplaatsen in de zone tussen de kerk en de abdij, aangezien bij het rekening houden met deze parkeerplaatsen, niet zomaar zonder meer kan worden teruggekomen op het door de verwerende partij eerder ingenomen standpunt inzake de noodzakelijke aanwezigheid van een poort om deze parkeerplaatsen af te sluiten (in het kader van de vergunningsbeslissing van 27 juli 2016).

Uit de hiervoor geciteerde overwegingen blijkt duidelijk dat de verwerende partij bewust voor een vermindering van het aantal parkeerplaatsen heeft gekozen vanuit een bezorgdheid om het aanwezige cultuurhistorisch waardevolle erfgoed. Hoewel het weren van niet-lokaal verkeer niet meer uitdrukkelijk in de formele motivering wordt opgenomen, blijkt nog steeds dat er een uitdrukkelijke afweging is gemaakt tussen de parkeergelegenheid op het plein, het verminderde aantal parkeerplaatsen en de onderscheiden belangen van mobiliteit en onroerend erfgoed die daar spelen. De verwerende partij heeft een afweging gemaakt, waarbij gekozen is voor het verschuiven van de parkeergelegenheid en waarbij het cultuurhistorisch waardevolle gedeelte bovendien zou worden gespaard. Dit blijkt uit de overwegingen 1) *“De bestaande functies in de projectzone worden grotendeels behouden, maar er is een verschuiving voorzien in de plaats en het evenwicht tussen de verschillende functies. De parkeerfunctie wordt, afgezien van de 17 parkeerplaatsen op de binnenkoer, niet langer binnen de begrenzing van het beschermde monument gerealiseerd, maar verschuift naar de omliggende straten. Het plein krijgt de volle aandacht als monument en woon- en leefplein in de dorpskern”* en 2) *“De parkeersituatie voor bewoners en handelaars wijzigt enigszins in die zin dat het geconcentreerde parkeren op het plein verdwijnt ten voordele van een meer verspreid parkeren, dicht bij voordeuren, toegangen en etalages. Ondanks de cultuurhistorische waarde van het plein en de omgeving die een verdere de-motorisering van de woonkern zou kunnen verantwoorden blijft het verlies aan parkeerplaatsen beperkt ten opzichte van de bestaande situatie. Het aantal parkeerplaatsen in de projectzone wordt van 153 verminderd tot 135”*. Uit het dossier blijkt niet dat deze visie en de daarop gebaseerde overwegingen kennelijk onredelijk of onzorgvuldig zouden zijn.

Het is niet kennelijk onredelijk om de 17 parkeerplaatsen op te nemen in de berekening van het totale aantal parkeerplaatsen en in de bestreden beslissing uit te gaan van een totaliteit van 135 beschikbare parkeerplaatsen. Uit de hiervoor geciteerde overwegingen uit de bestreden beslissing blijkt immers duidelijk dat de verwerende partij rekening heeft gehouden met de problematiek van de sociale controle en duidelijk aangeeft dat de veiligheid voldoende kan worden gewaarborgd buiten het stedenbouwkundig traject: *“Ook de 17 plaatsen achter de kerk kunnen ingeschakeld*

worden als volwaardige parkeerplaatsen en oplossingen voor eventuele problemen met sociale controle zijn mogelijk buiten de procedure van de stedenbouwkundige vergunning". Hiermee wordt het rechtszekerheidsbeginsel niet geschonden. De verzoekende partijen gaan immers verkeerdelijk uit van de premisse dat het afsluiten van de 17 parkeerplaatsen als een noodzaak moet worden beschouwd, maar verwijzen zelf middels het citeren van het bezwaarschrift naar een overweging in de gemeenteraadsbeslissing die luidde dat men vooral 's nachts deze ruimte "wenste" af te sluiten. In zijn arrest van 24 april 2018 met nummer RvVb/A/1718/0793 heeft de Raad verder reeds aangegeven dat de PPS-constructie inzake het afsluiten van deze parkeerplaatsen met een hekken niet als een "noodzakelijke voorwaarde" werd vooropgesteld.

Waar de verzoekende partijen nog aanhalen dat er sprake is van een gebrekkige motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing, moet er op gewezen worden dat de geciteerde overwegingen die de basis vormen van de bestreden beslissing en de eigen beoordeling uitmaken van de verwerende partij, zelf concreet ingaan op de parkeerproblematiek en stroken met de relevante overwegingen uit de gemeenteraadsbeslissing. Deze beoordeling door de verwerende partij kan dus niet als een loutere motivering door verwijzing naar de gemeenteraadsbeslissing worden beschouwd. Uit de gemeenteraadsbeslissing kan men weliswaar afleiden wat die sociale controle dan wel juist uitmaakt (camerabewaking en verlichting), maar uitgaan van de veronderstelling dat dit expliciet vermeld had moeten staan in de bestreden beslissing, betreft een uitgangspunt dat gebaseerd is op de hiervoor al aangehaalde verkeerde premisse dat het sluiten van de hekken de vanuit stedenbouwkundig oogpunt noodzakelijke voorwaarde zou zijn vanuit een bezorgdheid inzake vandalisme.

Wat betreft de aangehaalde problematiek van het afwijken van de gemeenteraadsbeslissing, kan volstaan worden met een verwijzen naar de bespreking van het eerste middel.

Het eerste middelonderdeel van het vierde middel is dan ook niet ernstig.

6.

In het tweede middelonderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat de ontsluiting vanaf de openbare weg naar de kerk en de daar voorziene parking van 17 parkeerplaatsen gebrekkig is. De doorgang die wordt gesitueerd tussen de bomenrijen zou immers niet toelaten om het verkeer dat afkomstig is van de kerk (waaronder brede ceremoniewagens) te laten kruisen. Dat zou onbetwistbaar voor problemen zorgen bij opeenvolgende ceremonies in de kerk. De beoordeling van het bezwaar door de verwerende partij zou niet afdoende zijn en biedt geen oplossing aan de erkende problematiek. De verzoekende partijen wijzen tevens op de concentratie van de verkeerstroon door het eenrichtingsverkeer, samen genomen met het tweerichtingsverkeer van het openbaar vervoer en de fietsers. De beoordeling inzake de mobiliteitsaspecten is gebrekkig volgens de verzoekende partijen.

7.

Wat deze kritiek op mobiliteitsoverwegingen betreft, beantwoordt de bestreden beslissing als volgt de bezwaarschriften die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek:

" ...

Het kruisen van lijnbussen in de Oude Abdijstraat werd in overleg met de vervoersmaatschappij behouden in de smallere wegzate van het ontwerp. De weg wordt een zone-30 waardoor in elk geval niet snel zal worden gereden in de nieuw aangelegde straat. Het concept van de nieuwe weg steunt op gemengd verkeer, snelheidsbeperkingen en verkeersremmers die samen de veiligheid verhogen door de snelheid te verlagen. Verschillende verkeersmodi zullen de ruimte delen en hoffelijk met elkaar rekening dienen te houden. Bussen, auto's en fietsers zullen hierbij soms op elkaar moeten wachten. Het is

niet direct uit het bezwaar af te leiden in welke zin de nieuwe inrichting met het éénrichtingsverkeer bijkomend sluipverkeer in de aanpalende straten zou veroorzaken. De invoering van het éénrichtingsverkeer zal chauffeurs op zoek laten gaan naar andere routes, maar dit dient niet noodzakelijk beschouwd als sluipverkeer. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar is van mening dat er voldoende rekening is gehouden met het STOP-principe. Er wordt duidelijk meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en fietsers. Het haaks parkeren verhoogt in voorliggend geval het rendement van de beschikbare parkeerruimte en er is een 'schrikstrook' die toelaat dat fietsers een vertrekkende wagen in beweging zien komen. Wagens parkeren meestal voorwaarts in haakse parkeerplaatsen. De parkeerzone achter de kerk is inderdaad niet optimaal ontsloten, maar gezien deze ontsluiting ook deel uitmaakt van het beschermde monument, is het comfort van autobestuurders hier ondergeschikt aan het verkleinen van de impact van het gemotoriseerd verkeer op het monument.

...

In het kader van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening luidt de bestreden beslissing hierover als volgt:

“ ...

De heraanleg gaat gepaard met een aantal wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie. Het parkeerverkeer wordt volledig geweerd van het plein. Het autoverkeer in de Oude-Abdijstraat wordt beperkt tot de richting A. Catriestraat naar het Drongenplein. Voor bussen (lijnen 14, 15, 16, 17, 18) wordt het tweerichtingsverkeer behouden. De fietspaden worden vervangen door bredere fietssuggestiestroken. Vooral ter hoogte van het plein wordt fietsenstallingen voorzien. Het openbaar domein voor de zwakke weggebruiker wordt toegankelijker gemaakt voor mindervaliden.

...”

Deze overwegingen in de bestreden beslissing getuigen op het eerste gezicht naar het oordeel van de Raad van een afdoende zorgvuldige beoordeling van de bezwaarschriften die zijn ingediend tijdens het openbaar onderzoek, waarbij verkeerstechnische moeilijkheden erkend worden en waarbij aan de hand van de concrete gegevens van de aanvraag rekening wordt gehouden met de gevolgen die het weren van het parkeerverkeer van het plein veroorzaakt en de beperkingen die daaruit voortvloeien voor de verkeerssituatie. De afweging die de verwerende partij daarbij maakt is op het eerste gezicht dan ook niet kennelijk onredelijk of onzorgvuldig. In zijn arrest van 24 april 2018 met nummer RvVb/A/1718/0793 heeft de Raad verder reeds aangegeven dat de bijkomende motivering en geopperde voorwaarden niet-stedenbouwkundig van aard waren en niet werden aangemerkt als noodzakelijke vergunningsvoorwaarden om de gemaakte afweging in de concrete omstandigheden als aanvaardbaar te beschouwen. Waar de verzoekende partijen weliswaar concrete problemen van verkeerveiligheid aankaarten, betreft dit dan ook eerder opportunitetskritiek, waarbij zij hun visie terzake stellen tegenover die van verwerende partij, zonder aan te tonen dat geciteerde beoordeling van verwerende partij inzake mobiliteit en verkeerveiligheid, onjuist, onzorgvuldig of kennelijk onredelijk is. Gezien de voorgaande vaststellingen kan verder niet ingezien worden op basis van welke redenen het rechtszekerheidsbeginsel geschonden zou zijn. Van een niet-bestaande beoordeling inzake het aspect mobiliteit is dan ook geenszins sprake.

Het tweede middelonderdeel is niet ernstig.

8.

In een derde middelonderdeel voeren de verzoekende partijen aan dat zij er in hun bezwaar op hebben gewezen dat ten onrechte rekening wordt gehouden met private parkeerplaatsen en de

aanwezigheid van een constructie in een parkeerzone. Zij stellen zich de vraag of de aanvrager wel tot een dergelijk aantal parkeerplaatsen kon komen en stellen dat ook het voorziene aantal van private parkeerplaatsen in de aanvraag fout zou zijn.

9.

Waar de verzoekende partijen stellen dat de motivering in de beslissing dat de private parkeerplaatsen ook in de bestaande toestand werden meegerekend een niet-afdoende motivering vormt, kunnen zij niet gevolgd worden. Uit de bestreden beslissing blijkt dat deze parkeerruimte zowel meegenomen wordt in het licht van de bestaande toestand als in het licht van het aangevraagde. De verzoekende partijen kunnen er niet mee volstaan vast te stellen dat de private parkeerplaatsen niet benut kunnen worden. Zij dienen dan tevens aan te tonen dat een berekening van parkeerplaatsen die op deze manier gebeurt, tot een onzorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening leidt. De verzoekende partijen oordelen wel dat er sprake is van een dergelijke onzorgvuldigheid, maar overtuigen niet dat het oordeel van de verwerende partij foutief of onredelijk is. De berekeningswijze van de verzoekende partijen moet in eerste opzicht dan ook eerder als opportuïteïtskritiek worden beschouwd, waarbij zij hun visie terzake (die daarbij daarentegen uitgaat van een rigoureuze aandacht voor een exacte telling) stellen tegenover die van verwerende partij, zonder in het licht van de concrete omstandigheden aan te tonen dat de geciteerde beoordeling van verwerende partij inzake het aantal parkeerplaatsen kennelijk onredelijk, foutief of onzorgvuldig zou zijn.

Wat de beoordeling van de (ondergrondse) figuur op de plannen en de motivering door verwijzing betreft, kan verwezen worden naar het voorgaande oordeel inzake het tweede middel en de middelonderdelen van dit middel, waarin reeds geoordeeld werd dat het niet om een loutere motivering door verwijzing gaat.

Het derde middelonderdeel is niet ernstig.

Het middel is niet ernstig.

B. Hoogdringendheid

Aangezien in het vorige onderdeel de middelen van de verzoekende partijen niet ernstig worden bevonden, is een onderzoek naar de hoogdringendheid niet verder aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. 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 17 juli 2018 door de zesde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Elien GELDERS

Karin DE ROO