

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN
VOORZITTER VAN DE VIERDE KAMER

ARREST

nr. S/2015/0072 van 16 juni 2015
in de zaak RvVb/1415/0265/SA/0259

In zake: de nv **ARTEXIS**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Ludo OCKIER en Erinde DE LANGE
kantoor houdende te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 3
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het
departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Paul AERTS
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
partij:* de nv **GRONDBANK THE LOOP**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Jan BOUCKAERT en Pieter VANDENHEEDE
kantoor houdende te 1000 Brussel, Loksumstraat 25
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 5 januari 2015, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 20 november 2014 waarbij aan de tussenkomen partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor werken aan en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5".

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 9050 Gent, Bovenhove / Derbystraat / Henri Crombezlaan / Hélène Dutrieulaan en met als kadastrale omschrijving afdeling 25, sectie A, nummers 239a3, 239c3, 239y2, 259l2, 259g2 en 259h2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft het originele administratief dossier neergelegd. De schriftelijke uiteenzetting van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 12 mei 2015, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Erlinde DE LANGE die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Guan SCHAIKO die loco advocaten Jan BOUCKAERT en Pieter VANDENHEEDE verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

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

III. TUSSENKOMST

De nv GRONDBANK THE LOOP verzoekt met een aangetekende brief van 30 maart 2015 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 23 april 2015 de verzoekende partij tot tussenkomst voorlopig toegelaten om in de debatten tussen te komen.

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde wanneer 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.

IV. FEITEN

Op 18 juni 2014 (datum van de verklaring van volledigheid) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning strekkende tot “de werken en voorbereidende werken (de werfsituatie van de nieuwe omleidingsweg) binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in kader van het project “The Loop - fase 5” te Gent.”

Volgens het aanvraagformulier houden deze werken onder meer in:

“
...

- *opbraak van bestaande wegenis en riolering binnen de tramlus en het verdere verloop van de ringweg rooien van de bomen in de directe omgeving van de tram lus en werfzone*
- *de aanleg van een tijdelijke parking voor park 'n ride buiten de werfzone (120 parkeerplaatsen)*
- *de aanleg van een tijdelijke omleidingsweg*
- *de aanleg van voorzieningen voor fietsers en voetgangers*

- *het wijzigen van het reliëf in functie van de aanleg van een tunnel onder de trambrug en de inrit naar naburige ondergrondse parkeervoorzieningen*
 - *de aanleg van een permanente ringweg*
 - *het bouwen van een trambrug in combinatie met voorzieningen voor voetgangers en fietsers*
 - *het bouwen van een in- en uitrit van en naar een ondergrondse parking*
 - *het wijzigen van rioleringsstelsel*
 - *het uitvoeren afwaterings- en bemalingswerken*
 - *het bouwen van een tijdelijk tramspoor met tijdelijke halte infrastructuur*
 - *het wijzigen van de bestaande tramsporen naar een definitieve spoor constellatie met extra perron ...*
- ...

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 28 oktober 1998, deels gelegen in gebied voor handelbeursactiviteiten en grootschalige culturele activiteiten en deels in gebied voor kantoor- en dienstzone.

De percelen zijn, volgens de bestreden beslissing, eveneens gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Handelsbeurs – SDW 5". De aanvraag is gelegen binnen de zone voor tramlijn, zone voor handelsbeurs en aanverwante activiteiten, zone voor recreatie en detailhandel, zone voor interne ringweg en zone wonen en kantoorachtigen.

Het departement mobiliteit en openbare werken adviseert op 1 augustus 2014 ongunstig en heeft dit advies op 23 oktober 2014, na verder overleg, gewijzigd in een voorwaardelijk gunstig advies.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent verleent op 25 september 2014 het volgende voorwaardelijk gunstig advies:

“ ...

MOTIVERING

Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:

Grondbank The Loop NV vraagt een vergunning aan voor het uitvoeren van werken en voorbereidende werken binnen de tramlijn en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5", en dit op gronden met als kadastrale omschrijving (afd. 25) sectie A nr. 210 H.

De aanvraag is ingediend volgens de bijzondere procedure en dient beoordeeld te worden door de gedelegeerd gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Het dossier werd ons voor advies overgemaakt op 15 juli 2014.

De betrokken percelen worden gevat door de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Handelsbeurs', zoals goedgekeurd bij besluit van 8 maart 2007. De projectzone strekt zich uit over diverse bestemmingszones. De infrastructuurwerken bevinden zich in 'z0 zone voor projectontwikkeling', 'z0' zone voor projectontwikkeling fase 1', 'Z11 zone voor interne ringweg', 'z7B zone voor recreatie en detailhandel', 'z8 zone voor handelsbeurs en aanverwante activiteiten' en 'z19 Tramlijn', De tijdelijke park en ride parking wordt voorzien in de 'zone z2 zone voor wonen en kantoorachtigen'.

Voorliggende aanvraag heeft betrekking op de uitvoering van fase 5: de kruising van de

oostelijke ringweg met de bestaande tramsporen. Deze vijfde fase is een onderdeel van de volledige ringwegstructuur die vooropgesteld wordt voor de ontsluiting van de site 'The Loop'.

De ringweg wordt geflankeerd door een groenstructuur en begeleidende bomenrij. De ringweg zorgt voor de ontsluiting naar de omliggende velden, Komende vanuit het noorden is er eerst de invoegzone van veld 5oost en veld 3oost die aantakt op de reeds aanwezige rotonde. Naast hal 8 is een calamiteiten-uitrit voorzien voor de site Artexis. Deze uitrit is voorzien in grasdallen. Even verderop is er een volwaardige in- en uitvoegstrook naar de site Artexis. Ter hoogte van de invoegzone kruist de tram gelijkvloers de ringweg. Vanaf dit punt opent het landschap zich en begint de ringweg te zakken. De ringweg wordt vanaf dit punt een stuk breder met 2 bijkomende uitvoegstroken. Er is een uitvoegstrook naar de ondergrondse parking van veld 12oost en vlak voor de trambrug naar de parking van Ikea. Op het diepste punt onder de trambrug heeft de ringweg een vrije hoogte van 4m80. Eenmaal voorbij dit diepste punt stijgt de ringweg om ter hoogte van Ikea aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. De ringweg zelf bestaat uit twee rijstroken in asfalt (3m25). De westelijke overgang van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkgronds. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggende fiets- en voetpad voorzien.

Het brugdek is in totaal 9m60. Daarvan is 5m10 voorzien voor de trambaan en zijn technische aanhorigheden (bovenleiding, dienstdpad,...). Er wordt een dubbelrichtingsfietspad van 3m en een voetpad van 1m50 voorzien. Het geheel is een eenvoudige betonnen constructie steunende op diverse peilers. Het dek van de brug wordt uitgewerkt in uitgewassen beton.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar heeft op 16 september 2014 deze aanvraag voorwaardelijk gunstig geadviseerd. Het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar is aan het dossier toegevoegd.

Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen.'

Aangezien deze aanvraag om stedenbouwkundige vergunning definitief wordt beslist door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, moet het college van burgemeester en schepenen, in toepassing van artikel 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, kennis nemen van dit advies en de aanvraag adviseren.

De geplande wegenis fungeert als openbare wegenis. De gemeenteraad moet, overeenkomstig het gemeentedecreet, een beslissing nemen over de zaak van de wegen.

Het voorstel van wegenis, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, stemt overeen met de voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en getuigt van een goede ruimtelijke aanleg, mits het naleven van de gestelde voorwaarden.

De infrastructuurknoop is ingepast in de gehele ontwikkelde visie en inrichting van de ring en werd afgestemd op de gehanteerde concepten voor de andere kunstwerken op de ring. De architectuur van de ringinfrastructuur wordt als één geheel ervaren die de herkenbaarheid, geleiding en sitebinding ten goede komt. De uitwerking van deze fase 5-aanleg tramkruising is gebaseerd op de visie zoals geformuleerd voor de volledige ringstructuur, in casu de uitgangspunten die onder andere zijn opgenomen in Masterplan hoofdinfrastructuur The Loop (AB-Infra 2007), Inrichtingsplan hoofdinfrastructuur The Loop (OKRA - 2007) en Beeldkwaliteitsplan The Loop (OKRA - 2008)

Meer in detail kunnen we stellen dat binnen het ontwerp voldoende aandacht werd besteed aan de integratie van deze complexe infrastructuur binnen het landschap. Er is voldoende kwaliteit gezocht in de begeleidende groenstructuur die deze ringweg moet begeleiden. Voor de trambaan wordt maximaal gekozen voor een groene bedding en begeleidende bomenrij.

Door te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor de bediening van de parkings voor veld 12 en IKEA worden de noodzakelijke kruisingen over de trambaan beperkt gehouden. Op die manier wordt een maximale veiligheid en doorstroming nagestreefd. Enkel voor de afwikkeling en bediening van veld 9-10 worden gelijkgrondse overgangen over de trambaan voorzien. Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.

Het algemeen bouwreglement van de Stad Gent omvat geen reglementering inzake het opleggen van lasten bij aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen. Op basis van bovenstaande beoordeling is het redelijk en proportioneel te verantwoorden om in deze aanvraag lasten op te leggen aan de houder van de vergunning.

Het voorstel van wegenis, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, moet aangepast worden op een aantal punten. Het gaat echter om beperkte aanpassingen die door het vergunningverlenende bestuursorgaan als voorwaarde kunnen opgelegd worden aan de houder van de vergunning in het kader van de beslissing over deze vergunningsaanvraag.

...

VOORSTEL

Artikel 1:

treedt de stedenbouwkundige motieven van het collegebesluit van 25 september 2014 bij en keurt de zaak van de wegen, zoals ontworpen op het inplantingsplan en de bijhorende wegenisplannen, voor een bouwterrein met als adres Henri Crombezlaan/Bovenhove/Derbystraat Hélène Dutrieulaan, 9051 Gent-Sint-Denis-Westrem en met als kadastrale omschrijving (afd. 25) sectie A nr. 210 H, goed mits voldaan wordt aan volgende voorwaarden :

Voorwaarden met betrekking tot de inrichting van de wegenis

- *De uitgevoerde handelingen moeten voldoen aan de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid.*
- *Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit. Aangezien de nooduitrit van Artexis slechts occasioneel mag gebruikt worden is het niet aangewezen om deze met wegmarkeringen als invoegstrook aan te duiden.*
- *Alle betonstraatstenen moeten van het formaat 22x22x8 zijn in plaats van 20x20x8.*
- *Het pad dat de P&R verbindt met de tramhalte moet worden aangelegd in betonstraatstenen in plaats van in half verharding.*
- *De parkeerplaatsen op de P&R moeten ofwel in grasdallen ofwel in kasseien worden aangelegd.*
- *Binnen het volledige projectgebied moet op alle oversteken voor voetgangers op de looplijnen een blindengeleiding voorzien worden. Bij het intekenen van de blindengeleiding moet tevens bijzondere aandacht gaan naar de perrons en het*

beveiligen van de hellingen.

- *De voorziene bushalte ter hoogte van veld 16 moet aangelegd worden in betonstraatstenen.*
- *De boomroosters moeten aan de richtlijnen van de Stad Gent voldoen.*
- *In plaats van holle greppels moeten vlakke kantstroken voor de afwatering worden gebruikt.*
- *De verharding van hef voetpad moet opgesloten worden met een verzonken boordsteen ID1 op een fundering van 10 centimeter zandcement in een legbed van 3 centimeter zandcement.*
- *Het strookje uitgewassen beton tussen de betonnen trambaan en het asfalt van de ringweg moet ter hoogte van gelijkgrondse kruising achterwege worden gelaten. Idem voor de parallelweg, het fietspad en het voetpad.*
- *De driehoekige verharding in grasdallen voorbij de trambaan ter hoogte van de voet van de "green" moet niet voorzien worden. Deze zone moet mee met de "green" worden ontworpen.*
- *Het hellingsbeton dat voorzien wordt op de bodem van de sleuf om de dwarshelling van de weg te maken moet in één beweging met de bodemplaat mee aangelegd worden.*
- *Voor grote delen van het ontwerp zijn de peilen onduidelijk. in het technisch dossier moet iedere boordsteen, kolk, hoek van de verharding in hoogte gekend zijn.*
- *De grondankers moeten volledig binnen het toekomstige openbaar domein worden geplaatst.*
- *Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.*

Voorwaarden voor de aanleg van rioleringen en nutsleidingen

- *Voor de dimensionering van de bufferput op het openbaar domein adviseren we om advies te vragen aan TMVW. De pompput moet voldoen aan de richtlijnen van T.M.V.W.. Zo moet bijvoorbeeld de pompput voorzien zijn van een reservepomp. De pompen moeten bereikbaar zijn met een dienstvoertuig om te takelen en dit zonder het tramverkeer te hinderen,...*
- *De verlichting is te plaatsen volgens het opgemaakte lichtplan van deze site.*

Voorwaarden voor de inrichting van de groenstroken

- *De groenstroken op de P&R zijn te smal om kwalitatieve bomen aan te planten. Het is aan te raden de parkeerplaatsen slechts 4,50 meter diep te maken. Wagens kunnen met hun neus over de groenstrook parkeren en de bomen krijgen dan betere kansen.*
- *Alle gesloten groenzones op de bodem van de sleuf moeten worden voorzien van een drainage.*
- *Alle beplanting moet ten laatste en volledig gerealiseerd zijn voor 1 april van het eerste plantseizoen na het beëindigen van de werken.*

Mits het naleven van deze voorwaarden kan de weg worden opengesteld worden voor het publiek.

Artikel 2:

legt aan de houder(s) van de vergunning, bij afgifte van de stedenbouwkundige vergunning, de hiernavolgende lasten op: (...)

Artikel 3:

meent dat in toepassing van artikel 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en op basis van het voorwaardelijk gunstig stedenbouwkundig advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar de aanvraag om stedenbouwkundige vergunning nr. 2014/70137 van Grondbank The Loop nv voor het bouwterrein gelegen te Henri Crombeziaan/Bovenhove/Derbystraat/ Hélène Dutrieulaan, 9051 Gent-Sint-Denijs-Westrem en met als kadastrale omschrijving (afd. 25) sectie A nr. 210 H voor vergunning in aanmerking komt.

...

De verwerende partij beslist op 20 november 2014 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert zijn beslissing als volgt:

“ ...

BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG

De aanvraag betreft de uitvoering van fase 5, nl. de kruising van de oostelijke ringweg met de bestaande tramsporen. Deze vijfde fase is een onderdeel van de volledige ringweginfrastructuur die vooropgesteld wordt voor de ontsluiting van de site 'The Loop'. Om de doorstroming op de site te bevorderen, is een ontsluitingssysteem bedacht, bestaande uit twee lussen (oostelijke en westelijke ringweg) met de Adolphe Pégoudlaan als centrale drager. Een laatste schakel daarin is de kruising van de tramlus met de oostelijke ringweg en de daarbij horende ontwikkelingsvelden, die naast de hallen van Flanders Expo ook nog Ikea en het Holliday Inn Hotel bedient.

Het plangebied van fase 5 is gelegen rond de tramlus aan de eindhalte van tramlijn 1 Flanders Expo. Naast parkeergelegenheden gericht op de expo activiteiten is ten zuiden van de ringweg ook een woongebied gelegen. Dit strekt zich verder zuidwaarts uit tot over de Kortrijksesteenweg.

De basisingreep betreft het realiseren van een ongelijkgrondse kruising tussen de ringweg en de tramlus. Binnen het project worden de volgende werken uitgevoerd:

De ringweg is de toekomstige drager van het gebied en wordt geflankeerd door een groenstructuur en begeleidende bomenrij. De ringweg zorgt voor de ontsluiting naar de omliggende velden. Komende vanuit het noorden is er de invoegzone van veld 5oost en veld 3oost die aantakt op de reeds aanwezige rotonde. Even verderop is er een in- en uitvoegstrook naar de velden 9-10 van Artaxis. Ter hoogte van de invoegzone van Artaxis kruist de tram gelijkvloers de ringweg. Vanaf dit punt opent het landschap zich en begint de ringweg te dalen. De ringweg wordt vanaf dit punt een stuk breder met 2 bijkomende uitvoegstroken; richting ondergrondse parking van veld 12oost en richting de parking van Ikea. Op het diepste punt onder de trambrug heeft de ringweg een vrije hoogte van 4,80m. Eenmaal voorbij dit diepste punt stijgt de ringweg om ter hoogte van Ikea aan te sluiten op de bestaande infrastructuur. De ringweg zelf bestaat uit twee rijstroken in asfalt, opgesloten door de OKRA-boordsteen, zoals gebruikt op de rest van de site.

De westelijke kruising van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkgronds. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggend fiets- en voetpad voorzien. Het brugdek is in totaal 9,60m breed, waarvan 5,10m voorzien is voor de trambaan en technieken. Er wordt een dubbelrichtingsfietspad van 3m en een voetpad van 1,50m voorzien. Het geheel is een eenvoudige betonnen constructie, steunend op 2 tussenpeilers. Het dek van de brug wordt uitgewerkt in uitgewassen beton.

Behoudens de kruisingen voor de tram vormt dit segment van de ringweg ook een knooppunt met diverse toe- en uitgangen naar de omliggende velden. Ter hoogte van

velden 9 en 10 wordt ten noordoosten van hal 8 een uitrit voorzien. Ten zuidwesten van hal 8 wordt een inrit voorzien naar Artexis. Gebundeld met deze toekomstige inrit wordt een 'calamiteiten-uitrit' voorzien in grasdallen.

Het centrale deel in de tramlus wordt een groot oplopend groen talud dat het groene hart vormt van de ringweg. De taluds worden beplant met hoogstammige bomen en worden, zoals de rest van de groenstructuur, eerder extensief beheerd. De tramhalte is gelegen in een groen kader, in functie van de toegankelijkheid voor de hulpdiensten zijn bepaalde zones binnen de tramlus uitgevoerd in betongrasdallen.

De Park&Ride gelegen binnen de huidige tramlus wordt tijdelijk verplaatst in afwachting van een definitieve locatie op de site The Loop. Deze parking omvat enkel het tijdelijk voorzien van de park&rideparkeercapaciteit vermits deze door de nieuwe infrastructuur niet meer mogelijk is op de huidige locatie binnen de tramlus. De definitieve locatie van de, zoals voorzien binnen het gemeentelijk RUP Handelsbeurs, Park&Ride tot 500 parkeerplaatsen dient nog te worden vastgelegd. De tijdelijke parking kan in gebruik blijven totdat een definitieve locatie gekend is voor de Park&Ride conform het RUP en/of totdat de ontwikkeling op veld 11 zou starten.

Er is gekozen voor een locatie die tijdens de werken geen hinder zal ondervinden, noch hinder zal veroorzaken door zijn ligging buiten de projectzone. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in halfverharding, enkel de interne wegenis wordt uitgevoerd in asfalt. Tussen de parkeerplaatsen is telkens een groenstrook voorzien, aangeplant met gemengde hagen. In combinatie met de bomenrijen, is de parking zeer groen ingebed.

Tijdens de werken wordt eveneens een tijdelijke tramhalte ingericht. De bestaande tijdelijke tramlus wordt tijdens de werken deels opgebroken en omgevormd tot een nieuwe tijdelijke tram lus. Er wordt een directe verbinding tussen deze tijdelijke tramlus en de tijdelijke Park&Ride aangelegd. Er wordt een tijdelijk af- en opstapperron voorzien met inbegrip van schuifinfrastructuur.

De bestaande kleine tramlus wordt samen met de ringweg aangepakt. Het tramstation wordt uitgebreid met 2 bijkomende sporen en er worden aansluitingen voorzien naar de later nog te realiseren grote tramlus. Er wordt een centraal perron voorzien met een luifel, bestaande uit een staalstructuur met dakbekleding uit spiderglas.

De site The Loop is een stadsdeel in volle ontwikkeling. Met voorliggend project wordt het laatste stukje 'ringweg' gesloten, hetgeen voor de globale doorstroming en bereikbaarheid van de verschillende velden een groot pluspunt zal zijn.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

De aanvraag is principieel in overeenstemming met de geldende stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk RUP Handelsbeurs.

Voorliggend project is het resultaat van een uitvoerig onderzoek naar het beste alternatief voor de bestaande tramkruisingen. Na de opmaak van een eerste concept met een langgerekte sleuf en volledig ongelijkvloerse kruisingen tussen de ringweg en het openbaar vervoer, werd in een technische werkgroep de haalbaarheid onderzocht van diverse varianten. In voorliggend project is de infrastructuurknoop ingepast in de gehele ontwikkelde visie en inrichting van de ring en werd afgestemd op de gehanteerde concepten voor de andere kunstwerken op de ring.

De architectuur van de ringinfrastructuur wordt als één geheel ervaren, die de herkenbaarheid, geleiding en sitebinding ten goede komt.

De uitwerking van deze fase 5 - de aanleg van de tramkruising, is gebaseerd op de visie zoals geformuleerd voor de volledige ringstructuur, in casu de uitgangspunten die o.a. opgenomen zijn in het masterplan hoofdinfrastructuur The Loop, het inrichtingsplan

hoofdinfrastructuur The Loop en het beeldkwaliteitsplan The Loop.

Binnen het ontwerp werd voldoende aandacht besteed aan de integratie van deze complexe infrastructuur binnen het landschap. Er is voldoende kwaliteit gezocht in de begeleidende groenstructuur bij deze ringweg.

Door te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor de bediening van de parking voor veld 12 en Ikea worden de noodzakelijke kruisingen over de trambaan beperkt gehouden. Op die manier wordt een maximale veiligheid en doorstroming nagestreefd. Enkel voor de afwikkeling en bediening van veld 9-10 worden gelijkgrondse overgangen over de trambaan voorzien. Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is echter in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.

Gelet het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Onroerend Erfgoed en de VMM.

Gelet dat de gemeenteraad van de Stad Gent op 20 oktober 2014 de zaak van de wegen heeft goedgekeurd, mits naleving van de in het gemeenteraadsbesluit gestelde voorwaarden (zie verder).

Gelet het ongunstig advies van de dienst Integraal Waterbeleid van de Provincie Oost-Vlaanderen. Overwegende dat het dossier geen overzicht bevat van alle verharde oppervlaktes die reeds zijn aangesloten op het bufferbekken aan de Pégoudlaan. Dat de verharde oppervlakte van 2ha nieuwe wegenis, waarbij in het ontwerp van het bufferbekken aan de Pégoudlaan rekening werd gehouden, volgens de Dienst Integraal Waterbeleid dan ook al is gerealiseerd met de reeds uitgevoerde wegeniswerken.

Dat bijkomende buffering gerealiseerd dient te worden voor de aan te leggen verhardingen om de schadelijke invloed op de waterhuishouding in het stroomgebied van waterloop nr. 7.06 te beperken. Door de Dienst Integraal Waterbeleid worden voor de realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000m², conform het geldend provinciale beleidskader, bijkomende milderende maatregelen opgelegd. Er wordt gevraagd om bijkomende infiltratie- en buffercapaciteit te voorzien om de (versnelde) afvoer van nieuw aan te leggen verharding naar de waterlopen te vermijden of te beperken.

Dat het provinciaal beleidskader voor verharde oppervlaktes groter dan 1000m² en zandige bodem (klasse 2) een infiltratieoppervlakte van 400m²/ha verharde oppervlakte en een buffervolume van 330m³/ha verharde oppervlakte voorziet. De infiltratievoorziening mag niet aangelegd worden onder het maximale niveau van de grondwatertafel.

Overwegende dat, mits wordt voldaan aan bovenstaande voorwaarden m.b.t. infiltratie en buffering, het project alsnog in aanmerking kan komen voor vergunning.

Overwegende dat de vergunningverlenende overheid in een stedenbouwkundige vergunning voorwaarden kan opleggen, met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling gelegde plannen. Dat die voorwaarden niet kunnen dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen (art. 4.3.1 VCRO). Dat de voorwaarden tegemoet komen aan opmerkingen geformuleerd in het advies van de Dienst Integraal Waterbeleid en geen schending van de rechten van derden met zich meebrengen, noch afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening.

Bijgevolg wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd dat het project dient te voldoen aan de vereisten inzake infiltratie en buffering.

Gelet het ongunstig advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De

opmerkingen, welke leidden tot het ongunstig advies, worden hieronder omschreven en besproken.

- De meegeleverde Mober van 2005 is verouderd. Ondertussen is er reeds een actualisatie mobiliteitsstudie door Mint opgemaakt op 29/06/2010. Nog recenter is de Mober opgesteld door Technum, Deze is nog niet definitief goedgekeurd. De aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning en de screeningsnota moeten zich baseren op de recentere mobiliteitsstudies.

Overwegende dat de Mober een bundeling is van eerdere studies en een verwerking van gegevens uit reeds vroeger opgemaakte Mobers. Voorliggende Mober is echter niet het sluitstuk, sommige deelstudies staan nog ter discussie en worden slechts kort toegelicht. Dit maakt de nota niet altijd even leesbaar. In de Mober worden bijvoorbeeld meerdere maatregelen met een grote impact op de mobiliteit onderzocht, die nog niet in een beslissingsfase zitten. De mobiliteitssituatie op The Loop, die wordt geschetst in de Mober, verwijst voor een deel naar de lange termijn, die uiteraard nog aan verandering onderhevig kan zijn. Door het limiteren van de parkeercapaciteit op The Loop wordt het aantal wagens beperkt opdat er geen noemenswaardige problemen zouden ontstaan. Uiteraard dient de situatie op The Loop constant te worden gemonitord en opgevolgd. Er zal worden onderzocht hoe deze monitoring het best gerealiseerd kan worden en ingepast in het toekomstige verkeersbegeleidingssysteem en Verkeerscentrum.

- Projecten voor de aanleg, heraanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere infrastructuurgebonden doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer vallen onder het toepassingsgebied van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. Tot op heden is het project niet besproken op een Gemeentelijke Begeleidingscommissie. De afweging van de alternatieven is enkel op interne vergaderingen besproken, zonder dat MOW hierbij betrokken was.

Overwegende dat een project van dergelijke omvang idealiter van bij de opstart- of onderzoeksfase met alle betrokken partijen wordt besproken. Dat in dergelijk geval, en vermits het project onder het toepassingsgebied valt van het BVR van 25/01/2013, het agenderen op de gemeentelijke begeleidingscommissie en de Regionale Mobiliteitscommissie een absolute noodzaak is. Dat echter voor voorliggend project, niettegenstaande de talrijk gevoerde onderzoeken, studies en overlegmomenten met de verschillende betrokken partijen, op geen enkel ogenblik werd gesignaleerd dat deze procedure gevolgd dient te worden. Dat het project op heden dermate is uitgewerkt, en waarbij al meerdere alternatieve inrichtingen van dit deel van de site om weloverwogen redenen niet werden weerhouden, dat enkel een minieme bijsturing nog mogelijk is. Bijgevolg zou een bespreking ervan op een gemeentelijke begeleidingscommissie in realiteit niet tot nieuwe opmerkingen kunnen leiden, waardoor het project onuitvoerbaar zou worden.

- Het gelijkgronds kruisen van de tram op de interne verdeelweg is af te raden. Er is sprake van een gecumuleerd risico op ongevallen.

Door de vele op- en afritten is de verkeerssituatie ter hoogte van de tramkruising zeer complex. De uitvoegstrook voor veld 10 wordt ook gebruikt als invoegstrook voor veld 12oost. In de beperkte weefzone van 100m wordt een gelijkgrondse tramkruising voorzien. De zichtbaarheid van de signalisatie is op de 2^{de} rijstrook moeilijk te detecteren. Dit verhoogt de kans op negatie van het rood licht aan de tramovergang. Vele bezoekers komen slechts occasioneel naar The Loop. De verkeerssituatie is voor hen nieuw, ongewoon en moeilijk leesbaar.

Ook voor de doorstroming is een gelijkgrondse kruising nefast. De effecten op files zijn onderzocht in een microsimulatie, maar zijn onderschat omdat er geen rekening wordt gehouden met een bijkomende terugslag door de files aan de vele inritten met

slagbomen.

Overwegende dat in het Mober wordt vermeld dat er bij een gelijkgrondse oversteek van de tram ter hoogte van de oostelijke ringweg wachtrijen ontstaan, maar dat er geen sprake is van een aangroei van een structurele file. Dit blijkt uit de resultaten van de microsimulatie uitgevoerd door het studie bureau Mint. De simulatie werd zowel opgemaakt voor een volledige gemiddelde weekdag als voor een volledige gemiddelde zaterdag. De simulatie bevat steeds een tijdsperiode van 8u 's morgens tot 20u 's avonds. Het maatgevende moment is de weekdag - avondspits tussen 16u en 17u. De gegevens voor de simulatie van de tramkruising werden aangeleverd door De Lijn. Hiervoor werd rekening gehouden met een geoptimaliseerde lichtenregeling. De roodtijd van 30 seconden werd gehanteerd in de microsimulatie.

De nieuwe tramstellen (met een lengte van 34m i.p.v. 29,6m) zullen iets langer zijn dan de huidige, doch door de nieuwe aanleg en de geoptimaliseerde lichten regeling kan worden aangenomen dat deze roodtijd van 30 seconden voldoende is. Deze langere trams kunnen ook worden ingezet om tijdens de avondspits de openbaar vervoersvraag op te vangen.

In voorliggend project beschikken voetgangers en fietsers bovendien over een comfortabele, conflictvrije en veilige oversteek over de ringweg. Deze is nl. gebundeld met de tramlijn en voorzien op de trambrug. - In het RUP (fase 2) wordt er vermeld dat er 500 parkeerplaatsen voor P&R moeten voorzien worden. De huidige P&R is gelegen binnen de tramlus en heeft 112 plaatsen (= aantal P&R plaatsen vastgelegd in het RUP in fase 1). Door het niveauverschil is in de toekomst het binnengebied van de tramlus niet via de huidige inrit te bereiken. Vanaf de oostelijke interne verdeellus zal enkel veld 12oost bereikbaar zijn. Volgens de bouwplannen verdwijnt de P&R en wordt het binnengebied van de tramlus groen ingevuld. Duidelijkheid over een definitieve P&R van 500 plaatsen wordt niet gegeven. Nochtans wordt in de meest recente Mober uitgegaan van een toekomstige P&R binnen de tramlus. Het effect van het verdwijnen van deze P&R en het mogelijks organiseren van een P&R elders is niet beschreven.

Overwegende dat op heden binnen in de tramlus een P&R voor 112 wagens bestaat. Deze situatie is beschreven in de Mober. In de toekomst zal deze P&R echter geherlocaliseerd worden; in eerste instantie op veld 11 tijdens de werken aan de ringweg en de tramkruising. De huidige locatie wordt deels ingenomen door nieuwe infrastructuur. Het binnengebied van de tramlus zou nadien zeer moeilijk ontsloten kunnen worden. Binnen het ontwerp is gekozen om deze ruimte groen in te vullen. Een onderzoek naar de definitieve locatie van de P&R is op heden nog lopende.

Daar het voorliggend project louter werken aan de tramlus, de ringweg en de tijdelijke aanleg van een P&R-parking behelst, zijn in toepassing van het besluit van de Vlaamse Regering inzake de dossiersamenstelling 28/05/2004 enkel de vereiste dossierstukken voor deze werken vereist. Het tijdelijk voorzien van een P&R op veld 11 is een mogelijkheid die is voorzien in het gemeentelijk RUP Handelsbeurs. Bij de inrichting van de definitieve P&R met capaciteit voor 500pp en/of de ontwikkeling op veld 11, zal deze tijdelijke P&R worden verwijderd.

- In de bouwvergunning wordt er een tijdelijke P&R voorzien ten oosten van de oostelijke verdeellus. Deze tijdelijke P&R van 120 plaatsen is zeer moeilijk te bereiken. Bij gebruik van de tijdelijke tramlus is de loopafstand tot de tijdelijke tramhalte zeer beperkt. De loopafstand naar de definitieve halte is echter te groot (ca. 300m). In geen enkele mobiliteitsstudie of screeningsstudie is de bereikbaarheid van deze tijdelijke parking onderzocht. Ook zullen er ingrepen nodig zijn om een doorsteek voor personenauto's tussen de Derbystraat en de interne verdeellus onmogelijk te maken.

Overwegende dat de keuze van de inplanting van de tijdelijke parking weloverwogen is gebeurd. De parking is georiënteerd op de richting van de definitieve ringweg. De toegang tot de tijdelijke parking kan enkel via de bedieningsweg ten zuiden van de

ringweg. Toegang via de Derbystraat is niet mogelijk voor wagens. Voetgangers kunnen via een verbinding parallel aan de tramsporen het tramperron bereiken. Zoals reeds gesteld, zal de bereikbaarheid van de definitieve P&R met 500pp voor het openbaar vervoer moeten afgewogen worden. Deze afweging kan op heden niet gemaakt worden, vermits de locatie voor de definitieve parking nog niet gekend is.

De tijdelijke parking met 120 parkeerplaatsen is bovendien niet onderhevig aan de verplichting tot opmaak van een mobiliteitseffectenrapport.

- De effecten voor het uitzonderlijk transport zijn niet onderzocht. Het is onduidelijk wat de aanrijroute is voor uitzonderlijk vervoer naar Artexis. De hoogte van de tunnels van de aftakkingen van de interne verdeellus zijn slechts 2m80 hoog. De hoogte van de tunnel van de interne verdeellus is maximum 4m80 hoog. Nochtans verloopt er een route van uitzonderlijk transport van de interne verdeellus naar veld 10. Overwegende dat Artexis zelf, en in samenspraak met o.a. de politie, de routes bepaalt voor uitzonderlijk transport. Dit uitzonderlijk transport gebeurt hoogstens een aantal keer per jaar. Om de site te bereiken zijn meerdere routes mogelijk, afhankelijk van het soort transport (hoog, breed, lang en ondeelbaar). Bij de tunnel voor de tramkruising werd rekening gehouden met de nodige hoogte die opgegeven werd door Artexis. Een route die Artexis nu voorziet voor uitzonderlijke transporten is via Bovenhove, de brandweerweg en de dienstweg naar Ikea. De gekozen route zal echter steeds afhangen van het soort transport dat dient uitgevoerd te worden.

- Er is een project-Mer nodig om de effecten inzake mobiliteit en milieu te onderzoeken en eventueel te gaan milderen voor de verschillende tramvarianten (zowel gelijkgronds als ongelijkgronds).

Overwegende dat de aanvraag voorkomt op de lijst gevoegd als bijlage III bij het Project-Mer-besluit. Dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op 15/07/2014 heeft beslist zich te akkoord te verklaren met de bij de aanvraag gevoegde Project-mer-screeningsnota, waarin wordt gesteld dat de milieueffecten van het project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk beschouwd moeten worden. De opmaak van een Project-Mer kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een Project-Mer niet nodig.

Overwegende dat het Departement MOW, naar aanleiding van gesprekken met de bouwheer op 21/08/2014, heeft beslist een gewijzigd gunstig advies met opmerkingen te formuleren, dat in dit advies de volgende overwegingen werden genomen:

Met de opmaak van de plannen voor het aanleggen van een traminfrastructuur werd aangevangen vóór de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

Overwegende dat het proces al dusdanig gevorderd is, dat de belangrijkste actoren werden bevraagd tijdens verschillende werkgroepen en dat het project een heraanleg betreft op het bestaande tracé van de tram. Dat het Departement MOW om deze redenen heeft beslist om voor dit dossier overgangsmaatregelen toe te passen. De projectmethodologie beschreven in bovengenoemd besluit dient hier uitzonderlijk niet te worden toegepast.

Betreffende de gelijkgrondse tramkruising is gebleken dat, hoewel het gelijkgronds kruisen van de tram op de interne verdeelweg duidelijke nadelen heeft en moet worden gezien als een compromisvoorstel, de voorgestelde oplossing de enige financiële en technisch haalbare is. Er blijft echter een conflictpunt tussen enerzijds de tram en anderzijds het autoverkeer op de interne verdeellus. De gelijkgrondse kruising zorgt immers voor een hogere verkeersonveiligheid en een minder goede doorstroming op de verdeellus. Naarmate The Loop verder ontwikkeld wordt als volwaardig stadsdeel, zal de verkeersonveiligheid sterker toenemen en zal de verkeersstroom meer en meer

verstoord worden.

Het Departement MOW vraagt daarom om de gelijkgrondse oversteek na realisatie grondig te evalueren en desnoods bij te sturen (door bijvoorbeeld extra steunlichten, aanpassen van snelheid,...).

Door het niveauverschil in het binnengebied van de tramlus is de bestaande park&ride met 112 plaatsen niet meer mogelijk op deze locatie. Er wordt een tijdelijke park&ride voorzien ten oosten van de oostelijke verdeellus, welke moeilijk te bereiken is. Bij gebruik van de tijdelijke tramlus is de loopafstand tot de tijdelijke halte zeer beperkt. De loopafstand naar de definitieve halte is echter te groot (ca. 300m). Om een park&ride blijvend mogelijk te maken binnen de begrenzing van het gemeentelijk RUP Handelsbeurs, moeten er duidelijke afspraken gemaakt worden over de locatie van de nieuwe park&ride.

Inzake het uitzonderlijk transport dient ervoor te worden gezorgd dat de Artexissite bereikbaar blijft.

Bovengenoemde opmerkingen worden door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar onderschreven en bijgevolg doorvertaald als bijzondere voorwaarden bij dit besluit.

Gelet dat De Lijn Oost-Vlaanderen geen advies uitbracht binnen de wettelijke termijn van 30 dagen. Bijgevolg kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

Mer-screening

Het ontwerp komt voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-m.e.r.-besluit. De aanvraag omvat immers o.a. de aanleg van wegen. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen.

Een screening houdt in dat nagegaan wordt of het project, in het licht van zijn concrete kenmerken, de concrete plaatselijke omstandigheden en de concrete kenmerken van zijn potentiële milieueffecten, aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Zo er aanzienlijke milieueffecten kunnen zijn, dan moet een milieueffectrapport worden opgemaakt.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verklaarde zich op 15/07/2014 akkoord met de bij de aanvraag gevoegde project-Mer-screeningsnota, waarin wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De opmaak van een project-Mer kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-Mer niet nodig.

Gelet het bovenstaande wordt besloten dat de aanvraag, mits het naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en voor vergunning vatbaar is.

ALGEMENE CONCLUSIE

De stedenbouwkundige vergunning wordt verleend, mits de onderstaande voorwaarden strikt worden nageleefd.

...

- De voorwaarden opgelegd door de Gemeenteraad van de stad Gent:

Voorwaarden met betrekking tot de inrichting van de wegenis

- De uitgevoerde handelingen moeten voldoen aan de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid.
- Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.

Aangezien de nooduitrit van Artexis slechts occasioneel mag gebruikt worden is het niet aangewezen om deze met wegmarkeringen als invoegstrook aan te duiden.

- Alle betonstraatstenen moeten van het formaat 22x22x8 zijn in plaats van 20x20x8.*
- Het pad dat de P&R verbindt met de tramhalte moet worden aangelegd in betonstraatstenen in plaats van in half verharding.*
- De parkeerplaatsen op de P&R moeten ofwel in grasdallen ofwel in kasseien worden aangelegd.*
- Binnen het volledige projectgebied moet op alle oversteken voor voetgangers op de looplijnen een blindengeleiding voorzien worden. Bij het intekenen van de blindengeleiding moet tevens bijzondere aandacht gaan naar de perrons en het beveiligen van de hellingen.*
- De voorziene bushalte ter hoogte van veld 16 moet aangelegd worden in betonstraatstenen. De boomroosters moeten aan de richtlijnen van de Stad Gent voldoen.*
- In plaats van holle greppels moeten vlakke kantstroken voor de afwatering worden gebruikt.*
- De verharding van het voetpad moet opgesloten worden met een verzonken boordsteen ID1 op een fundering van 10 centimeter zandcement in een legbed van 3 centimeter zandcement,*
- Het strookje uitgewassen beton tussen de betonnen trambaan en het asfalt van de ringweg moet ter hoogte van gelijkgrondse kruising achterwege worden gelaten. Idem voor de parallelweg, het fietspad en het voetpad.*
- De driehoekige verharding in grasdallen voorbij de trambaan ter hoogte van de voet van de "green" moet niet voorzien worden. Deze zone moet mee met de "green" worden ontworpen.*
- Het hellingsbeton dat voorzien wordt op de bodem van de sleuf om de dwarshelling van de weg te maken moet in één beweging met de bodemplaat mee aangelegd worden.*
- Voor grote delen van het ontwerp zijn de peilen onduidelijk. In het technisch dossier moet iedere boordsteen, kolk, hoek van de verharding in hoogte gekend zijn.*
- De grondankers moeten volledig binnen het toekomstige openbaar domein worden geplaatst. - Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.*

Voorwaarden voor de aanleg van rioleringen en nutsleidingen

- Voor de dimensionering van de bufferput op het openbaar domein adviseren we om advies te vragen aan TMVW. De pompput moet voldoen aan de richtlijnen van T.M.V.W.. Zo moet bijvoorbeeld de pompput voorzien zijn van een reservepomp. De pompen moeten bereikbaar zijn met een dienstvoertuig om te takelen en dit zonder het tramverkeer te hinderen,...*
- De verlichting is te plaatsen volgens het opgemaakte lichtplan van deze site.*

Voorwaarden voor de inrichting van de groenstroken

- De groenstroken op de P&R zijn te smal om kwalitatieve bomen aan te planten, Het is aan te raden de parkeerplaatsen slechts 4,50 meter diep te maken. Wagens kunnen met hun neus over de groenstrook parkeren en de bomen krijgen dan betere kansen.*
- Alle gesloten groenzones op de bodem van de sleuf moeten worden voorzien van een drainage.*
- Alle beplanting moet ten laatste en volledig gerealiseerd zijn voor 1 april van het eerste plantseizoen na het beëindigen van de werken.*

- Mits het naleven van deze voorwaarden kan de weg worden opengesteld worden voor het publiek.

- **De voorwaarden opgelegd in het brandweeradvies van 2510812014.**

- **De voorwaarden opgelegd door het Agentschap Onroerend Erfgoed:**

Voorafgaand aan de realisatie van het project dient het hele terrein door een archeologisch onderzoek te worden onderzocht en dit in opdracht van de bouwheer die de financiële lasten hiervoor draagt. Dit onderzoek heeft als doel een ongedocumenteerde vernieling van waardevol archeologisch erfgoed te vermijden.

Het onderzoek dient te worden uitgevoerd conform de bepalingen van het archeologiedecreet. Dit betekent onder meer dat het onderzoek, inclusief de rapportage, wordt uitgevoerd door en onder leiding van een archeoloog. De archeoloog vraagt hiertoe een opgravingsvergunning aan bij het agentschap (Onroerend Erfgoed, Brussel, Back Office Beheer, Koning Albert 11-laan 19, bus 5, 1210 Brussel). Aan deze vergunning worden bijzondere voorwaarden gehecht. De bouwheer kan deze bijzondere voorwaarden vooraf opvragen bij de provinciale dienst van het Agentschap Onroerend Erfgoed om de aanbesteding van de archeologische prospectie vlot te laten verlopen.

Het archeologisch onderzoek omvat eveneens de opmaak van een rapport. Dit rapport moet, conform de bijzondere voorwaarden, binnen een bepaalde termijn na het afronden van het onderzoek aan het agentschap Onroerend Erfgoed worden toegezonden. Pas na de ontvangst van het rapport kan het agentschap Onroerend Erfgoed beoordelen of de gronden kunnen worden vrijgegeven.

- **De voorwaarden opgelegd door het Agentschap voor Natuur en Bos:**

De te ontbossen oppervlakte bedraagt 2341m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet. De resterende bosoppervlakte (12244m²) moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.

Het plan goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos dient deel uit te maken van de stedenbouwkundige vergunning.

De vergunning wordt verleend op grond van artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: COMP/14/0086/OV. De bosbehoudsbijdrage van €9270,36 dient binnen de 4 maanden, vanaf de datum waarop gebruik mag gemaakt worden van deze vergunning, gestort worden op het rekeningnummer van het Agentschap voor Natuur en Bos, zoals vermeld op het overschrijvingsformulier welke als bijlage bij deze vergunning gevoegd werd.

- **De voorwaarden opgelegd door de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen:**

Een infiltratieoppervlakte van 400m²/ha verharde oppervlakte en een buffervolume van 330m³/ha verharde oppervlakte dient te worden gerealiseerd met noodoverloop naar het bestaande RWA-stelsel met bufferbekken aan de Pégoudlaan. De infiltratievoorziening mag niet aangelegd worden onder het maximale niveau van de grondwatertafel.

- **De voorwaarden opgelegd door het Departement Mobiliteit en Openbare**

Werken:

*De gelijkgrondse tramoversteek dient na realisatie grondig te worden geëvalueerd.
Er dient een alternatieve locatie gevonden te worden voor de Park&Ride.
De Artexissite dient bereikbaar te blijven voor het uitzonderlijk vervoer.*

- ***De voorwaarden opgelegd door de VMM:***

Waar mogelijk, dient er maximaal ingezet te worden op infiltratie.

Er moet voldaan worden aan de buffereisen zoals opgelegd door de waterbeheerder van de ontvangende waterlopen.

- ***De tijdelijke parking kan in gebruik blijven totdat een definitieve locatie gekend is voor de Park&Ride conform het RUP en/of totdat de ontwikkeling op veld 11 zou starten.***
- ***Op de aanvraag is de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (BVR 5 juni 2009) inzake de toegankelijkheid van toepassing. In toepassing van art. 11 wordt als voorwaarde opgelegd dat ten allen tijde de normbepalingen uit Hoofdstuk III (art. 11 t/m 35) dienen te worden toegepast.***

Volgende aandachtspunten worden meegegeven vanuit de VMM:

Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van Vlarem I (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II).

De lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 §5 van Vlarem II. De ondergrondse constructie dient te worden uitgevoerd als volledig waterdichte kuip.

De aanleg van riolering moet in overeenstemming zijn met de bepalingen van Vlarem II en de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringssystemen.

...”

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partij betwist het belang van de verzoekende partij. Er bestaat enkel een noodzaak tot het onderzoek van deze exceptie 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.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Krachtens artikel 40, §1, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad een bestreden beslissing schorsen bij wijze van voorlopige voorziening indien de vordering tot schorsing is ingegeven door hoogdringendheid en op grond van minstens één ernstig middel.

A. Hoogdringendheid

Standpunten van de partijen

De verzoekende partij zet uiteen:

“ ...

De N.V. ARTEXIS is van oordeel dat de uitvoering van de bestreden beslissing een persoonlijk en moeilijk te herstellen ernstig nadeel creëert zodat de schorsing van de uitvoerbaarheid van de bestreden beslissing zich opdringt.

16.

Dit moeilijk te herstellen ernstig nadeel is het volgende:

De voorliggende aanvraag heeft rechtstreeks betrekking op toegankelijkheid van en naar de site van verzoekende partij en aldus ook op de exploitatie van FLANDERS EXPO.

Onder meer worden een in- en uitrit naar een ondergrondse parking op veld 1200ST voorzien (inrit/uitrit veld 120). Het gaat om een ondergrondse parking die werd aangevraagd de NV BANIMMO en MGE Ghent LLC maar waarvan de procedure nog lopende is (alleszins nog geen definitieve vergunning), en waartegen verzoekende partij overigens bezwaar heeft ingediend (stuk III, 2).

Deze in- en uitrit komt langs de zone waar ARTEXIS zelf een (al dan niet ondergronds) parkeergebouw wenst op te richten voor +/- 1818 parkeerplaatsen (40.000m² uitbreiding/22 =1818), zoals voorzien in het GRIJP "SDW-5 Handelsbeurs".

Het parkeergebouw kan om verschillende redenen enkel vooraan opgericht worden, zijnde op het nog beschikbare vrije stuk grond voor hal 3, naast het Holiday Inn hotel en aangrenzend aan veld 12 OOST. Dit is in het kader van de masterplanning met de stad GENT reeds zo besproken.

...

Met andere woorden: de in- en uitrit veld 120 en de realisatie van de tramlus zoals vergund in de bestreden beslissing van 20.11.2014 sluit enerzijds aan op een ondergrondse parking die nog niet (definitief) vergund is, en anderzijds wordt geen rekening gehouden met en voorziet zij geen aansluiting op of met het toekomstige parkeergebouw op het terrein van ARTEXIS. Dit betekent dat het parkeergebouw op het terrein van ARTEXIS niet (meer) realiseerbaar is, terwijl dit nochtans uitdrukkelijk voorzien is in het GRUP.

*De **vraag of en hoe** de verzoekende partij haar eigen parkeergebouw kan inrichten, wordt door de bestreden beslissing **gedetermineerd**, en houdt op die manier voor de verzoekende partij onmiskenbaar een voldoende ernstig en tevens moeilijk te herstellen nadeel in, zodat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de vergunningsbeslissing noodzakelijk is.*

Dit ernstig nadeel is bovendien moeilijk te herstellen, omdat het herstel van de plaats in oorspronkelijke toestand na de vernietiging van de bestreden beslissing zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is. De afdwingbaarheid van dit herstel is in de praktijk quasi onmogelijk (cf. RvVb S/2014/0024, 28 januari 2014 (rolnr. 1213/0778/SA/3/0737).

Verzoekende partij zal voor voldongen feiten gesteld worden.

Het gaat dan ook om een moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

...”

De verwerende partij repliceert:

“ ...

1. Verzoekende partij vermeldt als tweede schorsingsvoorwaarde een “moeilijk te herstellen ernstig nadeel”. Verzoekende partij beweert dat door de bestreden vergunning de mogelijkheid voor ARTEXIS om zelf een parkeergebouw op te richten zoals voorzien in het gemeentelijk RUP “SDW-5 Handelsbeurs” wordt gedetermineerd.
2. Met decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges en het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse Bestuursrechtscolleges kan tot schorsing van de tenuitvoerlegging slechts worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de bestreden beslissing kan verantwoorden én dat de zaak hoogdringend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring. In geval van een vordering tot schorsing dient het verzoekschrift een uiteenzetting van de redenen, die aantonen dat de gevorderde schorsing hoogdringend is, te bevatten.

Het verzoekschrift tot nietigverklaring met vordering tot schorsing bevat geen formele uiteenzetting van de spoedeisendheid, maar alleen een uiteenzetting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel.

“De uiteenzetting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan derhalve slechts in aanmerking worden genomen voor zover daaruit de feiten die de spoedeisendheid van de vordering verantwoorden op voldoende wijze blijken” (cfr. arrest R.v.St. nr. 228.643 van 6 oktober 2014).

Het volstaat voor verzoekende partij dan ook niet om in algemene termen een eventuele hoogdringendheid in te roepen.

“Het komt aan verzoeker – die beweert dat de zaak te spoedeisend is om de uitkomst van het annulatieberoep te kunnen afwachten – toe om aan de hand van concrete feiten te overtuigen van de urgentie van de zaak” (cfr. arrest R.v.St. nr. 229.756 van 8 januari 2015 inzake STAPPAERTS).

Verzoekende partij zet in het verzoekschrift nergens uiteen waarom er sprake zou zijn van een hoogdringendheid en waarom de annulatieprocedure niet kan worden afgewacht. De loutere mogelijkheid om de vergunning uit te voeren verantwoordt ook geenszins een hoogdringendheid.

Hieruit volgt dat aan de schorsingsvoorwaarden dan ook niet is voldaan.

3. Bovendien en voor zoveel als nodig verwijst verwerende partij ook naar art. 40, § 1, tweede lid van het Decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Bestuursrechtscolleges.

“De Raad voor Vergunningsbetwistingen houdt op verzoek van de verwerende of de tussenkomende partij rekening met de waarschijnlijke gevolgen van de schorsing van tenuitvoerlegging voor alle belangen die kunnen worden geschonden, alsook met het algemeen belang, en hij kan besluiten de schorsing niet te bevelen indien de

nadelige gevolgens ervan op een klaarblijkelijk onevenredige wijze zwaarder wegen dan de voordelen”.

Het door verzoekende partij ingeroepen nadeel bestaande uit een mogelijk probleem om zelf een al dan niet ondergronds parkeergebouw op te richten voor ± 1818 parkeerplaatsen is louter theoretisch en niet bewezen, dus hypothetisch. Verzoekende partij toont niet aan dat hiervoor reeds plannen bestaan, laat staan een vergunningsaanvraag werd ingediend.

De fase 5 van de Ringweg zorgt voor de volledige ontsluiting van de site THE LOOP. Deze fase 5 volgt op de reeds vergunde en gerealiseerde fasen (zie hoger). Het algemeen belang vereist dan ook dat deze laatste fase eveneens wordt vergund en wordt uitgevoerd. Anders wordt de optimalisatie van de wegenis voor het gehele gebied in het gedrang gebracht.

Zelfs in het geval verzoekende partij enige hoogdringendheid of spoedeisendheid zou kunnen aantonen – quod certe non -, dan nog weegt het door verzoekende partij ingeroepen nadeel niet op tegen het algemeen belang.

...

De tussenkomende partij stelt:

“ ...

44. *Het verzoekschrift van verzoekende partij zet nergens uiteen waarom er in casu sprake zou zijn van hoogdringendheid, d.i. waarom een annulatieprocedure voor Uw Raad niet zou volstaan en een schorsingsprocedure zich opdringt. Verzoekende partij verwijst enkel naar het MTHEN, hetgeen voor beroepen ingesteld sedert 1 januari 2015 nochtans niet langer vereist is. Het beroep van verzoekende partij dateert van 5 januari 2015. De nieuwe procedureregels inzake hoogdringendheid zijn er dus op van toepassing.*

Artikel 56, § 1, 2° van het besluit Vlaamse bestuursrechtscolleges bepaalt dat het verzoekschrift ingeval van een vordering tot schorsing een uiteenzetting van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is, moet bevatten. In casu moet worden vastgesteld dat verzoekende partij nalaat zulks te doen. Aldus dient de vordering tot schorsing enkel om die reden reeds te worden verworpen.

45. *In zoverre Uw Raad van oordeel zou zijn dat het gebrek aan hoogdringendheidsomschrijving in het verzoekschrift niet tot de verwerping van de vordering leidt, quod non, stelt verzoekster tot tussenkomst vast dat verzoekende partij niet aantoont onherroepelijke schade te zullen lijden indien de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet zou worden bevolen. Verzoekende partij dient aan de hand van concrete elementen nochtans aan te tonen dat de schorsing van de bestreden beslissing noodzakelijk is om onherroepelijke schade te vermijden. Verzoekende partij toont nergens aan dat de eventuele tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning gedurende de normale duur van de annulatieprocedure leidt tot onherroepelijke schadelijke gevolgen. Daarom is de schorsing van de bestreden beslissing af te wijzen.*

In navolging van de rechtspraak van de Raad van State, kan de loutere uitvoering van de vergunning de hoogdringendheid niet verantwoorden. Aldus kan het loutere feit van de toekenning van de vergunning voor fase 5 de hoogdringendheid en de daaraan

verbonden nood aan schorsing niet schragen. Ook in casu is aldus vast te stellen dat de loutere mogelijkheid om desgevallend uitvoering aan de bestreden beslissing te geven, de hoogdringendheid niet verantwoordt.

Verzoekende partij meent voor voldongen feiten te worden gesteld. Het herstel van de plaats in de oorspronkelijke toestand na een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing zou zeer moeilijk, zo niet onmogelijk zijn. Zulks wordt door verzoekende partij evenwel niet aangetoond. Er ligt geen bewijs voor dat een schorsing onmiddellijk wenselijk is om schade van een bepaalde omvang of ernstige ongemakken te voorkomen. Nochtans is dergelijk bewijs vereist om aan te tonen dat een schorsing gerechtvaardigd is.

In zoverre verzoekende partij met een herstel in de oorspronkelijke toestand het herstel van werken aan de fasen 1 t.e.m. 4 evenals werken voor de parkeergarage binnen veld 1200ST voor ogen heeft, moet alvast worden vastgesteld dat een schorsing van de bestreden beslissing daar niet kan voor zorgen. Dat nadeel vloeit niet voort uit de bestreden beslissing.

46. *Daarenboven is het onjuist dat de locatie van het "toekomstig" parkeergebouw van verzoekende partij niet langer bereikbaar zou zijn ingevolge de realisatie van de tramlijn en de in- en (nood)uitrit ter hoogte van het terrein van verzoekende partij. Uit de uiteenzetting onder de hoofding van het gebrek aan belang is reeds gebleken dat er van enige hypotheekering van het "toekomstig" parkeergebouw van verzoekende partij geen sprake is (zie supra, punt 3.2(b)(iii)). Uit onderstaande figuur (**stuk 21**) blijkt immers duidelijk dat verzoekende partij de mogelijkheid heeft om te worden ontsloten (de blauwe pijl in noord-westelijke richting mondt uit op het perceel van verzoekende partij links boven en niet ingekleurd): ...*

De weginfrastructuur voorziet aldus in de mogelijkheid op een in- en (nood)uitrit van en naar de site van verzoekende partij. Deze ontsluiting tot aan het kopgebouw (deel over terreinen van verzoekende partij) is in de bestreden vergunning niet voorzien omdat dat deel van de desgevallend te voorziene wegenis over de terreinen van verzoekende partij loopt. Verzoekende partij kan er evenwel voor opteren om zelf te voorzien in de aansluiting met het toekomstig parkeergebouw. Dat is haar zaak, niet die van verzoekster tot tussenkomst. Verzoekende partij meent aldus onterecht dat de bestreden beslissing de realisatie van haar toekomstig parkeergebouw belemmert. De schorsing van de bestreden beslissing is ook om deze reden niet noodzakelijk.

47. *Bovendien maakt verzoekende partij niet concreet dat zij daadwerkelijk een parkeergebouw (ondergronds dan wel bovengronds) zal inrichten of waar dat parkeergebouw precies zal komen. De loutere wens om parkeergelegenheid te voorzien op de eigen site is al te hypothetisch om de hoogdringendheid te rechtvaardigen. Verzoekende partij maakt niet voldoende concreet dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing daadwerkelijk tot gevolg zal hebben dat het parkeergebouw op haar terrein niet (meer) realiseerbaar is.*

Ook om deze reden is de vordering tot schorsing te verwerpen.

48. *Ten slotte is er, louter ondergeschikt, op te wijzen dat artikel 40 van het decreet Vlaamse bestuursrechtscolleges Uw Raad toelaat om te besluiten de schorsing niet te bevelen "indien de nadelige gevolgen ervan op een klaarblijkelijk onevenredige wijze zwaarder wegen dan de voordelen". In casu ligt dergelijke situatie voor: een schorsing*

dreigt de finalisering van de gefaseerde ontsluiting van de gehele projectsite in het gedrang te brengen. De gevolgen daarvan wegen klaarblijkelijk op onevenredige wijze zwaarder door dan het vermeend voordeel dat verzoekende partij meent te zullen halen uit de schorsing, nl. dat de realiseerbaarheid van een nog niet concreet vormgegeven parkeergebouw op de terreinen van verzoekende partij (misschien) in het gedrang komt. Dat dit parkeergebouw niet meer gerealiseerd kan worden, is dermate vaag omschreven dat van de vereiste hoogdringendheid geen sprake is, minstens dat een belangenafweging in het voordeel van verzoekster tot tussenkomst overhelt.

49. Besluit: de vordering tot schorsing dient te worden verworpen bij gebrek aan hoogdringendheid.

...

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet bepaalt dat het verzoekschrift de redenen omschrijft op grond waarvan om de schorsing van de tenuitvoerlegging van een beslissing wordt verzocht.

Artikel 56, §1, 2° van het Procedurebesluit bepaalt dat het verzoekschrift, in geval van een vordering tot schorsing, een uiteenzetting bevat van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is.

Artikel 57, 1° van hetzelfde besluit bepaalt dat de verzoeker bij het verzoekschrift de overtuigingsstukken voegt die aantonen dat de schorsing hoogdringend is.

Uit deze bepalingen volgt dat het aan een verzoekende partij toekomt om door middel van uiteenzettingen in het verzoekschrift en desgevallend door het overleggen van stukken, te overtuigen dat bestreden beslissing om redenen van hoogdringendheid moet worden geschorst.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert, onder meer, dat een verzoekende partij moet overtuigen dat er redenen zijn om de zaak sneller te behandelen dan volgens de gebruikelijke termijnen die de behandeling van een vernietigingszaak noodzaakt.

2.

De verzoekende partij zet uiteen dat de uitvoering van de bestreden beslissing haar een moeilijk te herstellen ernstig nadeel toebrengt, daarmee verwijzende naar de schorsingsvoorwaarde die volgens de vroegere regeling van toepassing was, maar inmiddels is vervangen door de vereiste van hoogdringendheid.

Artikel 40, §1, eerste lid DBRC-decreet heeft de vereiste van “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” vervangen door de vereiste van “hoogdringendheid”. Deze nieuwe schorsingsvoorwaarde is van toepassing op vorderingen tot schorsing ingediend vanaf 1 januari 2015.

De uiteenzetting van de verzoekende partij onder de titel “Moeilijk te herstellen ernstig nadeel” kan slechts in aanmerking worden genomen voor zover daaruit de redenen blijken van hoogdringendheid.

3.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de door de tussenkomende partij ingediende aanvraag betrekking heeft op ontsluitingsfase 5 van de site “The Loop” in Gent die wordt ontsloten door een dubbele ringweg (oostelijke en westelijke ringweg) met de Adolphe Pégoudlaan als centrale

as. Het projectgebied van de voorliggende aanvraag beperkt zich tot de oostelijke ringweg, met name de “kruising van de tramlus met de oostelijke ringweg en de daarbij horende ontwikkelingsvelden, die naast de hallen van Flanders Expo ook nog Ikea en het Holiday Inn Hotel bedient”. De bestaande tramlus, die wordt heringericht, ligt centraal in de projectzone.

Uit de beschrijving van het aangevraagde in de bestreden beslissing blijkt dat naar de velden 5oost en 3oost in het noorden een invoegzone voorzien wordt die aantakt op de reeds bestaande rotonde, naar de velden 9 en 10 een in- en uitvoegstrook die ten noordoosten en zuidwesten van beurshal 8 respectievelijk een “calamiteiten-uitrit” (nooduitrit) en een “inrit” omvat, en naar de velden 12oost en 15 twee bijkomende uitvoegstroken “richting ondergrondse parking van veld 12oost en richting de parking van Ikea”. Uit de plannen blijkt dat de voegstrook naar de velden 9 en 10 van de verzoekende partij gelegen is net voor de gelijkvloerse kruising van de tramlus met de oostelijke ringweg, en dat de in- en uitrit naar veld 12oost respectievelijk gelegen zijn ten noorden en ten zuiden van de kruising met de tramlus.

De verzoekende partij, de nv Artexis, exploiteert in erfpacht de site “Flanders Expo”, met name de beurshallen met aanhorigheden op de velden 9 en 10. De tussenkomende partij staat in voor de herontwikkeling van de site “The Loop” waar de site van de verzoekende partij toe behoort.

4.

De verzoekende partij houdt voor dat met de “in- en uitrit veld 120 en de realisatie van de tramlus zoals vergund in de bestreden beslissing” geen rekening wordt gehouden met het toekomstige parkeergebouw op het eigen terrein van de verzoekende partij, dat daardoor “niet (meer) realiseerbaar is, terwijl dit nochtans uitdrukkelijk voorzien is in het GRUP”.

Vooreerst moet worden vastgesteld dat het verzoekschrift geen uiteenzetting bevat waaruit kan worden afgeleid worden dat de zaak niet kan behandeld worden volgens de gebruikelijke termijnen van een vernietigingsprocedure.

Bovendien moet worden vastgesteld dat de uiteenzetting van de verzoekende partij in het verzoekschrift zeer summier is. Er wordt niet verduidelijkt hoe de velden 9 en 10 thans worden ontsloten, noch verschaft de verzoekende partij gegevens waaruit zou blijken dat de ontsluiting van de site “Flanders Expo”, zoals die thans is voorzien, niet zou volstaan voor een eigen parkeergebouw. Evenmin bevat de uiteenzetting overtuigende elementen dat de inrit- en uitrit zoals vergund in de bestreden beslissing, de realisatie van een eigen parkeergebouw in de weg staat. Het wordt zelfs door de verzoekende partij zelf gerelativeerd in de uiteenzetting onder “Belang” waar ze stelt dat de bestreden beslissing “het risico in(houdt) dat de ontsluiting van een toekomstig parkeergebouw (...) niet of nauwelijks realiseerbaar is”. Zelfs concrete plannen voor een eigen parkeergebouw worden niet voorgelegd, evenmin als overtuigende stukken waaruit deze toekomstplannen blijken.

De conclusie van het voorgaande is dat de verzoekende partij niet overtuigt dat de zaak bij hoogdringendheid moet worden behandeld. Er is derhalve geen noodzaak om in te gaan op het verzoek tot belangenafweging in de zin van artikel 40, §1, tweede lid DBRC-decreet, zoals gevraagd door de verwerende en tussenkomende partij.

5.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet bepaalde voorwaarde van hoogdringendheid.

B. Ernstige middelen

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoon, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 16 juni 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,
met bijstand van

Ben VERSCHUEREN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Ben VERSCHUEREN

Nathalie DE CLERCQ