

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. RvVb/A/1516/0141 van 20 oktober 2015
in de zaak 1213/0361/SA/4/0337

In zake: de bvba **CARROSSERIE MALFAIT**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Sofie RODTS
kantoor houdende te 8020 Oostkamp, Hertbergsestraat 4
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-
de partijen:*

1. de **VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ "DE LIJN"**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Dirk LINDEMANS
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3
waar woonplaats wordt gekozen

2. de **stad GENT**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester
en schepenen

3. het **college van burgemeester en schepenen** van de **stad GENT**

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

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 1 februari 2013 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 11 december 2012, waarbij aan de eerste tussenkomen- de partij een stedenbouwkundige

vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het verlengen van tramlijn 21/22 in de stad Gent tot het centrum van de deelgemeente Zwijnaarde.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te Gent, Heerweg-Noord, Heerweg-Zuid, Haardstedestraat, Klaartestraat, Tramstraat en Ter Linden.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

Bij arrest van 25 juni 2013 met nummer S/2013/0175 heeft de Raad de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

Het schorsingsarrest van 25 juni 2013 met nummer S/2013/0175 is aan de verzoekende partij betekend met een aangetekende brief van 2 juli 2013.

De verzoekende partij heeft met een aangetekende brief van 5 juli 2013 tijdig een verzoek tot voortzetting ingediend overeenkomstig artikel 4.8.19, tweede lid VCRO.

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De eerste tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend. De tweede en derde tussenkomende partij hebben samen een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

2.

Op de openbare terechtzitting van 11 februari 2014 werd de zaak verdaagd in afwachting van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de prejudiciële vraag betreffende het instellen van een beroep door het college van burgemeester en schepenen.

Op de openbare terechtzitting van 3 maart 2015 werd de zaak verdaagd om de partijen de mogelijkheid te geven een aanvullende nota in te dienen met betrekking tot (1) de implicaties van het arrest van de Raad van State van 13 januari 2015 met nummer 229.800 (2) de stand van de onteigeningsprocedure.

Alle partijen hebben een aanvullende nota ingediend.

3.

De partijen werden uitgenodigd voor de openbare terechtzitting van 9 juni 2015, waar de vordering tot vernietiging behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Pieter VAN ROEYEN die loco advocaat Paul AERTS verschijnt voor de verwerende partij, advocaat Caroline DE MULDER die loco advocaat Dirk LINDEMANS verschijnt voor de eerste tussenkomende partij, en advocaat Sylvie KEMPINAIRE die verschijnt voor de tweede en derde tussenkomende partij, zijn gehoord.

De verzoekende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, is niet ter zitting verschenen. Gelet op artikel 4.8.27 VCRO verhindert de afwezigheid van partijen de geldigheid van de zitting, en dus van de behandeling van de zaak, echter niet.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

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

III. REGELMATIG VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

Zoals reeds aangegeven in de vorige titel werd aan de partijen de mogelijkheid geboden om een aanvullende nota in te dienen met betrekking tot (1) de implicaties van het arrest van de Raad van State van 13 januari 2015 met nummer 229.800 (2) de stand van de onteigeningsprocedure.

De eerste tussenkomende partij werpt op dat de verzoekende partij in haar aanvullende nota tevens aanvullende kritiek levert op het bestreden besluit, met name dat de verwerende partij in het bestreden besluit niet verwijst naar de concrete bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000.

Met de eerste tussenkomende partij moet vastgesteld worden dat deze kritiek voor het eerst wordt aangevoerd in de aanvullende nota. Deze aanvullende kritiek is onontvankelijk.

IV. TUSSENKOMST

1.

De VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ ("DE LIJN") verzoekt met een aangetekende brief van 29 maart 2013 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 29 april 2013 aan de eerste tussenkomende partij toelating verleend om in de debatten tussen te komen.

Het verzoek tot tussenkomst is tijdig en regelmatig ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

Het verzoek tot tussenkomst van de eerste tussenkomende partij is ontvankelijk.

2.

De stad GENT, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen, verzoekt met een aangetekende brief van 2 april 2013 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 29 april 2013 aan de tweede tussenkomende partij toelating verleend om in de debatten tussen te komen.

Het verzoek tot tussenkomst is tijdig en regelmatig ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

Het verzoek tot tussenkomst van de tweede tussenkomende partij is ontvankelijk.

3.

3.1

Het college van burgemeester en schepenen van de stad GENT verzoekt met een aangetekende brief van 2 april 2013 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 29 april 2013 aan de derde tussenkomende partij toelating verleend om in de debatten tussen te komen.

Een beschikking waarbij een tussenkomende partij wordt toegelaten tot de debatten betreft een voorlopige beschikking en belet niet dat bij een beoordeling ten gronde het verzoek tot tussenkomst onontvankelijk wordt bevonden.

De raadsman van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent verklaart op de zitting zich te gedragen naar de wijsheid van de Raad.

Uit de uiteenzetting van het “belang om tussen te komen” in de schriftelijke uiteenzetting blijkt dat de derde tussenkomende partij haar belang steunt op artikel 4.7.26, §4, 2° VCRO en artikel 4.8.11, §1, 2° VCRO.

3.2

Artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 6° VCRO bepaalde, vóór het werd vervangen bij artikel 4 van het decreet van 18 november 2011 tot wijziging van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening inzake de beroepsmogelijkheden:

“§ 1. De beroepen bij de Raad kunnen door volgende belanghebbenden worden ingesteld:

(...)

6° de bij het dossier betrokken adviserende instanties aangewezen krachtens artikel 4.7.16, § 1, eerste lid, respectievelijk artikel 4.7.26, § 4, 2°, op voorwaarde dat zij tijdig advies hebben verstrekt of ten onrechte niet om advies werden verzocht.”

Na de inwerkingtreding van de wijziging door het vermeld artikel 4 van het decreet van 18 november 2011 (29 december 2011) luidde deze bepaling als volgt:

“§ 1. De beroepen bij de Raad kunnen door volgende belanghebbenden worden ingesteld:

(...)

6° de leidend ambtenaar of bij afwezigheid diens gemachtigde van het departement of agentschap, waartoe de adviserende instantie behoort, aangewezen krachtens artikel 4.7.16, § 1, eerste lid, respectievelijk artikel 4.7.26, § 4, 2°, op voorwaarde dat die instantie tijdig advies heeft verstrekt of ten onrechte niet om advies werd verzocht.”

Luidens artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 6° VCRO, vóór het werd vervangen bij artikel 4 van het decreet van 18 november 2011, kon het college van burgemeester en schepenen als een bij het dossier betrokken adviserende instantie aangewezen krachtens artikel 4.7.26, § 4, 2° VCRO, een beroep instellen bij de Raad. Sinds de inwerkingtreding van het voormelde artikel 4 van het decreet van 18 november 2011, dat artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 6° VCRO verving, kan het college van burgemeester en schepenen dat niet langer.

De inhoud van artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 6° VCRO wordt overgenomen in artikel 4.8.11, eerste lid, 6° VCRO, zoals vervangen bij artikel 5 van het decreet van 6 juli 2012.

3.3

Bij arrest van 5 februari 2013 nr. A/2013/0037 heeft de Raad de volgende prejudiciële vraag gesteld aan het Grondwettelijk Hof:

“Schendt artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 6° VCRO in de versie vóór de wijziging ervan bij het decreet van 6 juli 2012 houdende wijziging van diverse bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, wat de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, voor zover het toelaat dat de adviserende instanties behorende tot een Vlaams departement of Vlaams agentschap via de betrokken leidend ambtenaar of bij diens afwezigheid diens gemachtigde, een vordering tot schorsing en/of vernietiging kunnen indienen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, terwijl die bepaling niet in een vorderingsrecht voorziet voor het College van burgemeester en schepenen dat overeenkomstig artikel 4.7.26, § 4, 2° VCRO wordt aangeduid als adviserend orgaan binnen de bijzondere procedure en in die hoedanigheid ook advies heeft verleend ?”

3.4

Het Grondwettelijk Hof heeft deze prejudiciële vraag beantwoord in het arrest nr. 32/2014 van 27 februari 2014 en overwoog onder meer:

“B.10.1. Vóór het werd vervangen bij artikel 5 van het decreet van 6 juli 2012, bepaalde artikel 4.8.16, § 1, eerste lid, 3°, van de VCRO :

« § 1. De beroepen bij de Raad kunnen door volgende belanghebbenden worden ingesteld :

[...]

3° elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing; »

De inhoud van die bepaling wordt overgenomen in artikel 4.8.11, eerste lid, 3°, van de VCRO, zoals vervangen bij het voormelde artikel 5 van het decreet van 6 juli 2012.

B.10.2. Op grond van de voormelde bepaling kan de gemeente beroep instellen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen wanneer ze rechtstreeks of onrechtstreeks hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge een volgens de bijzondere procedure genomen vergunningsbeslissing. Dat is met name het geval wanneer de bestreden vergunningsbeslissing het beleid van de gemeente doorkruist, wat kan blijken uit het feit dat het college van burgemeester en schepenen, als adviserende instantie in de bijzondere procedure, een ongunstig advies heeft verleend of voorwaarden heeft geformuleerd die niet in de vergunning werden opgenomen.

B.10.3. Artikel 57, § 3, 9°, van het Vlaamse Gemeentedecreet bepaalt :

« Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd voor :

[...]

9° het vertegenwoordigen van de gemeente in gerechtelijke en buitengerechtelijke gevallen en beslissingen over het in rechte optreden namens de gemeente, met behoud van artikel 193 ».

Artikel 193 van het Vlaamse Gemeentedecreet, waarnaar die bepaling verwijst, bepaalt :

« § 1. Het college van burgemeester en schepenen vertegenwoordigt de gemeente in gerechtelijke en buitengerechtelijke gevallen en beslist om op te treden in rechte namens de gemeente.

De gemeenteraad kan beslissen om deze bevoegdheden in de plaats van het college uit te oefenen. Wanneer een lid van het college zich bevindt in een situatie als beschreven in artikel 27, § 1, 1°, oefent de gemeenteraad deze bevoegdheden uit.

§ 2. Het college of, in voorkomend geval, de gemeenteraad kan hetzij een lid van het college, hetzij een personeelslid, hetzij een advocaat aanwijzen om namens de gemeente te verschijnen in rechte ».

Uit de combinatie van de voormelde bepalingen vloeit voort dat, wanneer een gemeente een beroep bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen wenst in te stellen, het college van burgemeester en schepenen optreedt als vertegenwoordiger van de gemeente.

B.10.4. Aangezien het college van burgemeester en schepenen, als vertegenwoordiger van de gemeente, een beroep kan instellen bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, heeft het in B.3 vermelde verschil in behandeling geen onevenredige gevolgen ten opzichte van het nagestreefde doel.

Het feit dat de gemeente dient aan te tonen dat ze rechtstreeks of onrechtstreeks hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de beslissing met betrekking tot de bestreden vergunning, doet hieraan geen afbreuk, vermits die hinder of die nadelen onder meer kunnen voortvloeien uit het feit dat het college van burgemeester en schepenen, als adviserende instantie in de bijzondere procedure, een ongunstig advies heeft verleend of voorwaarden heeft geformuleerd die niet in de vergunning werden opgenomen.

B.11. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.”

3.5

Aan artikel 4.8.11, § 1, eerste lid VCRO werd bij artikel 63 van het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid, een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“7° het college van burgemeester en schepenen voor vergunningen, afgegeven binnen de bijzondere procedure, op voorwaarde dat het tijdig advies heeft verstrekt krachtens artikel 4.7.26, § 4, eerste lid, 2°, of ten onrechte niet om advies werd verzocht.”

3.6

Uit de bespreking hiervoor volgt dat de derde tussenkomende partij zich op het ogenblik van het instellen van het beroep niet kon beroepen op artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 6° of 7° VCRO. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, zoals het luidde op het ogenblik van het instellen van de vordering, voorzag immers niet in een beroepsmogelijkheid voor het college van burgemeester en schepenen als adviserende instantie in de bijzondere procedure. Evenmin kan de derde tussenkomende partij worden beschouwd als een bij het dossier betrokken vergunningverlenend bestuursorgaan in de zin van artikel 4.8.11, §1, 2° VCRO.

Uit het voorgaande volgt dat het beroep van de derde tussenkomende partij onontvankelijk is.

V. FEITEN

1.

Op 22 juli 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient de eerste tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor:

“de verlenging van tramlijn 21-22 tot Zwijnaarde, Ter Linden.

De werken omvatten

- de aanleg van tramsporen langs Heerweg Noord en Heerweg Zuid (ten noorden van ter Linden) met bijhorende herinrichting van de wegenis,*
- de bouw van 2 trambruggen, respectievelijk over de Ringvaart en de E40,*
- de aanleg van 3 buurtparkings”*

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, gelegen in woongebied, bufferzone en industriegebied.

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

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 15 september 2010 tot en met 15 oktober 2010, dient de verzoekende partij een bezwaarschrift in. Zij stelt dat de uitbating van haar carrosseriebedrijf ernstig in het gedrang komt. Haar “voornaamste bezwaren” zijn het verlies aan parkeergelegenheid, de mogelijkheid van het laden en lossen, de 2 in- en uitritpoorten “welke door de voorgestelde onteigening mogelijks de doorgangen ernstig zullen verhinderen”, het al dan niet kunnen behouden van lichtreclamepaneel, en de hinder door de voorgestelde 2 jaar durende werken.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent adviseert de aanvraag op 25 oktober 2012 gunstig.

De verwerende partij beslist op 11 december 2012 om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert haar beslissing onder meer als volgt:

“ ...

Openbaar onderzoek

Tijdens het openbaar onderzoek in de stad Gent, gehouden van 15 september 2010 tot en met 15 oktober 2010, werden een 75-tal uitlopende reclamaties geacteerd, uitgaand van zowel particulieren als bedrijven. Individuele klachten evenals algemene en principiële opmerkingen zijn geuit. Het procesverbaal van 18 oktober 2010 lijst alle bezwaren met naam en adres op. De inhoud van de opmerkingen werd in goede orde door de stad thematisch gebundeld zoals volgt:

...

Thema 2: Onteigeningen en financiële aspecten

BEZWAREN

1. In functie van de onteigening werden heel wat bezwaren met betrekking tot de gevoerde procedure en communicatie ingediend. Veel bezwaarindieners wijzen erop dat

zij tot op heden nog geen bericht ontvangen hebben met betrekking tot de onteigening. Bovendien zijn de onteigeningsplannen niet gekoppeld aan de vergunningsaanvraag.

2. Enkele bezwaarschriften handelen over de onnodige onteigening van de voortuin. In sommige gevallen wordt verwezen naar de huidige parkeermogelijkheden in de voortuin die na onteigening niet meer mogelijk is. Het betreft zowel particuliere woningen als handelszaken.

3. Een vraag over hoe de procedure van onteigening wordt verder gezet. Dit in het bijzonder voor de woningen gelegen langs Heerweg-Noord 103-117, waar slechts een deel van de woningen wordt onteigend.

4. De komst van de tramlijn zelf, een gedeeltelijke onteigening van hun perceel, de integratie van de buurtparking of de aanwezigheid van de eindhalte zijn argumenten om te spreken over een ernstige waardevermindering van de woning. Ook het niet meer kunnen realiseren van de bestaande bouwmogelijkheid over het volledige perceel vormt een waardevermindering van het perceel. De stad moet opdraaien voor de kosten die een dergelijke verandering kan/zal veroorzaken aan het privaat domein (voortuin herinrichten)

Thema 3: Economische aspecten

BEZWAREN

De komst van de tramlijn vormt een bedreiging voor de werking en het voortbestaan van het handelsapparaat. De lange periode van de werken en het wegnemen van parkeerplaatsen zullen voor het faillissement van handelszaken leiden. De negatieve aspecten van een tramlijn voor de deur, de lange periode van werken en het verdwijnen van parkeerplaatsen zal ervoor zorgen dat huurders van zowel handelspanden als private woningen zullen wegtrekken. De nieuwe inrichting zal hinder veroorzaken op de zichtbaarheid van de etalages.

Thema 4: Parkeren

BEZWAREN

1. Het grootste deel van de bezwaarschriften alsook de bijgevoegde petitie hebben betrekking op het verdwijnen van de parkeerplaatsen als gevolg van de tramlijn. Deze principiële bezwaarschriften gelden zowel voor de Heerweg-Noord, Heerweg-Zuid als het kruispunt met de Tramstraat en de Della Faillelaan. Daarbij wordt in hoofdzaak aangehaald dat onvoldoende nagedacht werd over alternatieven. In de meeste bezwaarschriften gaat het dan ook over een principieel onverantwoorde keuze die een ernstig nadeel zal hebben op de leefbaarheid van de bewoners en de handelaars. Daarnaast worden er onvoldoende alternatieven geboden voor het verdwijnen van parkeerplaatsen. Daarbij wordt verwezen naar de toename en verdichting van de bebouwing in Zwijnaarde. Het parkeerverhaal is ook opgebouwd rond cijfergegevens van 2006. Deze zijn niet meer up-to-date.

2. Bij de bezwaren zijn heel wat opmerkingen en bedenkingen bij het parkeerregime. Er zijn vooral vragen over de parkeerregeling van de buurtparkings. Moeten deze buurtparking bvb. na een bepaald uur niet exclusief gereserveerd worden voor buurtbewoners? Algemeen wordt meegegeven dat onvoldoende plaats wordt voorzien voor buurtbewoners. Residentie Hertooie op de hoek van de Sonnevillesstraat beschikt momenteel over een aandeel aan parkeren op eigen terrein. Echter de huidige bewoners en gebruikers maken onvoldoende gebruik van deze eigen parkeerruimte en parkeren op straat. De druk op de voorgestelde buurtparking aan de Sonnevillesstraat zal dus hoog

zijn. De buurtparking zal zijn doel voorbijschieten.

3. De langspaarkeerstroken die worden voorgesteld houden geen rekening met bestaande garages en inritten.

4. Binnen het project wordt geen rekening gehouden dat ook de bestaande sporthal (site Hekels) zal uitbreiden. Ook bij de uitbreiding van de sporthal worden onvoldoende parkeerplaatsen voorzien.

5. Bij de eerste voorstellen werd eveneens een buurtparking voorzien na onteigening van de gebouwen/percelen Heerweg Noord 103-119. Waarom is in het huidige voorstel deze piste verlaten en wordt nog een mogelijkheid voor bijkomende parkeerplaatsen niet benut?

6. De buurtparking zal hinder veroorzaken (visueel — geluid — criminaliteit) aan de omliggende percelen.

7. Eigen parkeermogelijkheden in de voortuin worden teniet gedaan door onteigening.

8. P+R maakt geen deel uit van de eindhalte.

9. Er worden diverse suggestie's geformuleerd voor het voorzien van bijkomende parkeervoorzieningen: -bijkomende parkeercompensatie te voorzien ter hoogte van de Klaartestraat op de gronden van de watertoren of het braakliggend terrein van het bedrijf Cornpactuna;

- de resterende delen van de te onteigenen woningen aan de Heerweg-Noord inrichten als buurtparking zoals eerder was voorzien;

- Della Faillelaan op die manier herinrichten dat haaks parkeren mogelijk wordt;

- de kop van de Prelaatsdreef inrichten om te parkeren;

- perceel aan de Della Faillelaan inrichten als buurtparking;

- meer parkeermogelijkheid voorzien aan de parkzijde ter hoogte van Ter Linden.

10. Er worden onvoldoende fietsstallingen voorzien.

11. Tenslotte zijn er heel wat vragen en bedenkingen omtrent laden en lossen. Veelal wordt aangegeven dat geen oplossing geboden wordt in functie van laden en lossen. Er worden geen plaatsen voor laden en lossen gereserveerd. Laden en lossen vormt voornamelijk een probleem voor de handelaars en meer specifiek voor de verschillende onthaalmoeders op het traject. Ook de bewoners hebben vragen mbt laden en lossen, zeker op plaatsen waar het voetpad maar 1,5m is. Er wordt daarbij dikwijls verwezen dat men dan op het fietspad-voetpad moet staan waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt.

...

Bespreking van de bezwaren

...

Thema 2: Onteigeningen en financiële aspecten.

1. De onteigeningsprocedure en vergunningsaanvraag staan in principe los van elkaar. Strikt genomen moet men overigens geen eigenaar zijn om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De vergunningverlenende overheid dient dit evenmin te onderzoeken. Los daarvan is het stadsbestuur uiteraard wel voorstander om voor een dergelijk project beide procedures zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Hieronder wordt een kort overzicht weergegeven van de gezette stappen, In het kader van de informatievergadering van februari 2008 werd het tot dan toe opgemaakt voorstel van onteigeningsplannen voorgelegd. In de aanloop van deze informatievergadering werden de te onteigenen eigenaars aangeschreven via een brief (onteigening voortuinen) of op de hoogte gebracht door een gesprek met een vertegenwoordiger van De Lijn (onteigening panden). Naar aanleiding van suggesties en opmerkingen geformuleerd tijdens de infomarkt werden de ontwerpplannen alsook de onteigeningsplannen nog bijgesteld. Over deze wijzigingen van de onteigeningsplannen werd geen communicatie gevoerd. Vanaf 2009 werden alle vragen en opmerkingen met betrekking tot het

onteigeningsaspect binnen het dossier doorverwezen naar De Lijn. De onduidelijkheid die bestond binnen de projectgroep van het dossier (Stad Gent, De Lijn, AWW,...) werd ook in 2009 afgespiegeld in de communicatie naar de bewoners. In 2009 werden de onteigeningsplannen verder beëindigd om op 28 juli 2010 bekrachtigd te worden bij Ministerieel besluit. Er werd door het hoofdbestuur van De Lijn uitdrukkelijk gekozen om niet te communiceren over de onteigening zolang de onteigeningsmachtiging niet gepubliceerd werd. Ondanks het aandringen van de stad Gent werd in functie van de onteigeningsprocedure geen communicatie, noch openbaar onderzoek gehouden. Ondertussen werd voorliggende aanvraag ingediend door De Lijn zonder verdere communicatie over het onteigeningsplan. Dit zorgt jammer genoeg voor heel wat vragen en onduidelijkheden bij de betrokkenen. De onteigeningsmachtiging werd op 14 september 2010 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, De verdere onteigeningsprocedure gebeurt op initiatief van De Lijn en verloopt parallel aan deze aanvraag. De Lijn doet hiervoor beroep op het aankoopcomité van de federale overheid. Volgens de meest recente informatie zijn de onteigeningen van de woningen intussen afgerond, de verwerving van een deel van de voortuinstraken is nog lopende. Alle betrokken eigenaars zouden intussen wel op de hoogte moeten zijn van de te onteigenen delen. De percelen waar de buurtparkings worden voorzien, zijn intussen eigendom van de stad Gent.

2. De doelstelling van het voorliggend dossier is de heraanleg van de Heerweg-Noord en -Zuid. De focus ligt daarbij veelal op de integratie van de tramlijn. We mogen echter niet over het hoofd zien dat naast de tramlijn ook een gewenst profiel wordt gerealiseerd met veilige fietspaden en voldoende brede en comfortabele voetpaden. Onteigeningen over de volledige lengte van het traject zijn dus niet enkel nodig om de tramlijn te realiseren. Met de huidige breedte was het bovendien onmogelijk om het gewenste profiel met veilige fietspaden en ruime voetpaden te integreren. Op plaatsen waar er een tekort aan ruimte werd geconstateerd, werd de nodige ruimte gevonden door middel van onteigening. Waar mogelijk, dit enkel door middel van onteigening van voortuinen, werd ook de nodige ruimte gezocht om een maximaal aan parkeren te integreren in dit gewenste profiel. Omdat we evolueren naar een gewenst profiel met tramlijn en fietspaden aan beide zijden werd uit veiligheidsoverwegingen vooropgesteld dat haaks parkeren of schuin parkeren, wat nu vaak voorkomt in de voortuinen, zoveel mogelijk wordt vermeden. Om de veiligheid voor de tram en vooral de fietser te garanderen wordt langsparkeren ingevoerd. Specifiek voor de voortuin van de handelszaak op het hoekpunt van de Heerweg-Noord en de I. Van Oostenrijkstraat kan het volgende worden meegegeven. Momenteel wordt deze ruimte benut in functie van het aanwezige carrosseriebedrijf. Bezwaarindener geeft daarbij het huidige aantal benutte parkeerplaatsen op voor dit hoekpunt.

Daarbij moeten we aangeven dat vaak een deel van het openbaar domein wordt benut ten koste van een veilige doorgang voor de voetganger alsook een duidelijk overzicht over het kruispunt. Met het voorliggende plan stellen we op een duidelijke manier een grens tussen het openbaar en privaat domein. Een deel van het privaat domein wordt daarbij benut om voldoende ruimte te geven aan de fietser en de voetganger. Het kruispunt wordt ingesnoerd met een eenvoudige T-aansluiting en een doorlopend voetpad. Het kruispunt wordt daardoor een stuk overzichtelijker en vooral veiliger. Ondanks de beperkte ruimte-inname zijn we van mening dat nog voldoende ruimte overblijft voor het goed functioneren van het carrosseriebedrijf.

3. De onteigeningsmachtiging werd op 14 september 2010 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, De onteigeningsprocedure gebeurt op initiatief van De Lijn en verloopt verder

parallel aan deze aanvraag. De Lijn doet hiervoor beroep op het aankoopcomité van de federale overheid. Volgens de meest recente informatie zijn de onteigeningen van de woningen intussen afgerond. Bij de aanvang van het project werd vooropgesteld om bij de verwerving van de percelen Heerweg-Noord103-117 uit te gaan van een volledige verwerving van de woningen inclusief het perceel. Op het resterende deel van het perceel, na onteigening, zou de stad, al dan niet in samenspraak met de oorspronkelijke eigenaars een nieuw project kunnen realiseren waarbij ook een deel als buurtparking zou kunnen fungeren. Omdat de bestaande eigenaars opnieuw zouden kunnen bouwen op hun perceel en omdat dit niet noodzakelijk was om de nodige parkeercompensatie te realiseren werd afgestapt van het uitgangspunt om de volledige percelen te onteigenen.

4. Het spreekt voor zich dat voor de te onteigenen delen een redelijke vergoeding wordt uitgekeerd. Het feit dat de geplande ingrepen een waardevermindering voor de omgeving betekenen is echter moeilijk aan te tonen. De taxatie van een woning of handelspand berust bovendien op meerdere factoren. Parkeren wordt daarbij enkel geëvalueerd aan de hand van de al of niet aanwezigheid van een garage in het pand. Bovendien is het stadsbestuur overtuigd dat de heraanleg van de Heerweg-Noord en -Zuid enkel een meerwaarde zal opleveren voor de buurt. De integratie van fiets- en voetpaden die de veiligheid, verhogen en de komst van een tramlijn die zorgt voor een hoogwaardige en kwalitatieve mobiliteit zullen bijdragen tot een meerwaarde van de leefomgeving en automatisch zorgen voor een verhoging van de kwaliteit van het woonweefsel rondom.

Thema 3: Economische aspecten verbonden aan het dossier

Wegeniswerken brengen steeds hinder met zich mee voor omwonenden en dus ook voor handelaars en bedrijven. De Stad Gent zal er alles aan doen om bedrijven bij te staan tijdens én na de werken.

Om de hinder maximaal te beperken zal vanuit de stad gevraagd worden dat De Lijn er op toeziet dat:

- de handelaars/bedrijven tijdig geïnformeerd worden voor aanvang van elke nieuwe fase van dé werken;
- een afgevaardigde van de handelaars/bedrijven op de werfvergaderingen aanwezig mag zijn; - er voldoende duidelijke signalisatie aanwezig is op de werken waarbij ook wordt aangegeven dat de handelszaken/bedrijven bereikbaar blijven;
- de Klaartestraat permanent toegankelijk zal zijn voor vrachtverkeer.

Naast deze engagementen wordt eveneens meegegeven dat zowel op Federaal, Vlaams en stedelijk niveau tal van maatregelen bestaan voor handelaars die gehinderd worden door openbare werken. Deze informatie kan u onder andere vinden via een stedelijk portaal www.investingentbe. Zoals reeds bij het voorgaande thema aangegeven zal de heraanleg en de komst van de tram finaal een meerwaarde betekenen voor het handelsapparaat.

De integratie van fiets- en voetpaden verhoogt de verkeersveiligheid en de komst van een tramlijn zorgt voor een hoogwaardige en kwalitatieve mobiliteit. Deze ingrepen zullen bijdragen tot een meerwaarde van de leefomgeving en automatisch zorgen voor een verhoging van de kwaliteit van het woonweefsel én het handelsapparaat.

Thema 4: Parkeren

1. Algemeen kunnen we stellen dat in veel bezwaarschriften het verlies aan parkeerplaatsen rechtstreeks wordt gekoppeld aan de komst van de tramlijn. We moeten

echter benadrukken dat het verdwijnen van de parkeerplaatsen niet enkel toe te schrijven valt aan de komst van de tramlijn. De herprofilering van de wegenis met een rijbaan die een vlotte kruising voor alle gemotoriseerd verkeer toelaat, veilige en voldoende brede fietspaden en comfortabele voetpaden die zoals de norm het voorschrijft minimum 1,5 m zijn, zorgen ervoor dat een groot deel van het straatparkeren verdwijnt. Met dit profiel werd bovendien steeds gezocht naar een oplossing om het aantal te onteigenen woningen tot een minimum te (...)beperken. In functie van parkeren is in de voorafgaande studie voldoende onderzoek gevoerd naar het huidig aantal parkeerplaatsen, de reële bezettingsgraden en oplossingsgerichte voorstellen. Bij dit onderzoek werd na inventarisatie en tellingen uitgegaan dat over het volledige traject 123 officiële, wettelijke parkeerplaatsen bestaan. Daarnaast werd aan de hand van tellingen, zowel overdag - 's avonds als 's nachts, geoordeeld dat er langsheen het traject een minimum van 100 parkeerplaatsen nodig is om de behoeften van de handelaars en bewoners op te vangen. Bij de uiteindelijke uitwerking van het nieuwe profiel werd gezocht om te voldoen aan de behoeften inzake parkeren en werd een status-quo inzake het aantal parkeerplaatsen nagestreefd. Met de integratie van 3 buurtparkings naast het zoveel mogelijk behouden van langsparkeren worden in totaal 124 parkeerplaatsen over het volledige traject voorzien.

2. Met de voorliggende plannen voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning worden de fysieke parkeerplaatsen bepaald. Hoe deze parkeerplaatsen in de toekomst zullen worden, welk parkeerregime zal worden uitgewerkt, wordt pas bepaald in een latere fase van uitvoering. Rekening houdende met de gewijzigde situatie en de opmerkingen en suggesties geformuleerd tijdens de infomarkt en het openbaar onderzoek is de stad Gent zich bewust dat een goed parkeerregime noodzakelijk zal zijn. Daarbij zal gezocht worden naar een evenwicht tussen kort parkeren in functie van de handelaars, lang parkeren in functie van bewoners en een aangepast beleid voor bezoekers en laad- en losmogelijkheden.

3. Bij de integratie van langsparkeren in een wegsegment wordt meestal gekozen om deze parkeerstrook te laten doorlopen ongeacht de aanwezigheid van poorten. De wegcode voorziet hierin de nodige reglementering (artikel 25) dat inritten moeten vrijgehouden worden tenzij de eigenaars van de inrit dit signaleren op hun poort. Indien we deze maatregel - van doorgetrokken parkeerplaatsen niet zouden hanteren, betekent dit niet alleen een verlies aan parkeerplaatsen. Bovendien kan de eigenaar niet voor zijn eigen poort staan omwille van het stilstaan en parkeerverbod op voetpaden.

4. Het onderzoek naar de renovatie van de bestaande sporthal en de integratie van een nieuwe, bijkomende sportaccommodatie is intussen afgerond, maar maakt geen voorwerp uit van deze aanvraag. In het plannings- en ontwerpproces van de sporthal is het aspect mobiliteit en parkeren ten gronde onderzocht en in de uiteindelijke stedenbouwkundige vergunning zijn er voldoende parkeerplaatsen voorzien op eigen terrein.

5. zie behandeling thema 2, punt 3.

6. bij de inrichting van de buurtparkings werd steeds gezocht naar een kwalitatieve aanleg met de nodige groenvoorziening die zal zorgen voor een goede buffering naar de aanpalende percelen.

7. In functie van het realiseren van het gewenste profiel met de integratie van een tramlijn, maar ook de inrichting van veilige en voldoende brede fiets- en voetpaden, is het

noodzakelijk dat op bepaalde smalle delen voortuinen verworven worden. Waar mogelijk wordt bovendien een langspaarkeerstrook gerealiseerd. Er werd gekozen om langsparkeren te integreren en geen haakse parkeerplaatsen op privaat domein toe te staan. Deze keuze wordt ingegeven om parkeren te realiseren in het algemeen belang en dit niet te laten afhangen van privaat belang. Bovendien worden op die manier onveilige situaties vermeden waarbij haaks ten opzichte van een trambaan/fietspad wordt geparkeerd.

8. De integratie van een P+R aan een eindhalte of op strategisch gekozen plekken wordt overwogen wanneer een duidelijke nood aangetoond wordt om een uitwisselingspunt te voorzien. Dergelijke punten worden gevonden op plaatsen waar een belangrijke invalsweg naar de stad het openbaar vervoer kruist en waarbij de verbinding van die plek met de stad rechtstreeks en beduidend sneller gebeurt dan met de auto. Goede voorbeelden daarbij zijn de P+R The Loop en Brusselsesteenweg waarbij de verbinding met de stad gebeurt door een tramlijn nagenoeg volledig in eigen bedding en in één rechte lijn. Rekening houdende dat de Heerweg-Noord en -Zuid niet naar voor geschoven wordt als hoofdinvalsweg naar de stad, de tramlijn wel verbinding geeft met de stad maar niet op die manier als bedoeld bij een P+R en er vooral geen ruimte aanwezig is rond de eindhalte om extra parkeerruimte te voorzien, werd geoordeeld dat een P+R voorzien aan de eindhalte geen optie was om verder te onderzoeken.

9. Alle in de bezwaarschriften geopperde oplossingsvoorstellen met betrekking tot parkeren werden in de aanloop van dit dossier of naar aanleiding van de informatievergaderingen uitvoerig onderzocht. Het voorliggend dossier vormt dan ook de resultante na afweging op vlak van veiligheid, leefbaarheid, haalbaarheid, kostprijs, ... Indien zich nog opportuniteiten voordoen zullen deze onderzocht en afgewogen binnen de vooropgestelde criteria. Ze vallen evenwel buiten het bestek van deze aanvraag. (Zie ook punt 1 van dit thema).

10. Er werden heel wat inspanningen geleverd voor de zwakke weggebruiker, in het bijzonder voor de fietser. Naast de introductie van een breed en veilig doorgaand fietspad zijn op heel wat plaatsen fietsstallingen voorzien. Zo is er een ruim aanbod voorzien ter hoogte van de eindhalte en de bibliotheek. Daarnaast zijn steeds stallingen voorzien ter hoogte van de haltes en buurtparkings.

11. Laden en lossen door stil te staan op de rijbaan is mogelijk op voorwaarde dat de tram niet gehinderd wordt. Dit kan dus buiten de diensturen van de tramlijn of tijdens de diensturen maar zonder de tram te hinderen. Er worden langsheen het traject ook plaatsen gereserveerd voor laden en lossen. Dit zal deel uitmaken van het onderzoek om een goed parkeerregime te integreren. In uitzonderlijke gevallen (bij werken of verhuis) kan uiteraard een deel van het fiets- en voetpad ingenomen worden. Dit wordt toegestaan via de voorziene procedure en vergunningen en wordt geregeld met de nodige signalisatie om de veiligheid te garanderen.

...

Stedenbouwkundige vergunbaarheid

Artikel 4.3.1. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verplicht tot weigering van de vergunning indien het aangevraagde onverenigbaar is met stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften - voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken — (a), en indien de goede plaatselijke aanleg in het gedrang komt (b).

a. Verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften

De aanvraag ligt voor het grootste deel in woongebied (ongeveer 1 km). De ligging in het industriegebied gebeurt door de oostelijke verschuiving van het tramtracé uit de bestaande weg Heerweg-Noord (die tot heden de grens vormt tussen woon- en industriegebied) over een afstand van circa 700 meter binnen de huidige groenaanleg aan de oostelijke zijde, het industriegebied wordt dus enkel aan de buitenkant bij geringe diepte geraakt. De bufferzone, begrepen tussen de Ringvaart en de E40 net ten westen van de verkeerswisselaar met de E17, wordt over een lengte van ongeveer 120 meter doorkruist.

De gewestplanvoorschriften, respectievelijk de artikelen 5, 7 en 14 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, bepalen :

...

De overeenstemming met de gewestplanvoorschriften kan als volgt worden beoordeeld:

De aanvraag is, voor het gedeelte gelegen in woongebied, in overeenstemming met de gewestplanbestemming, waar volgens vermeld artikel 5 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 openbare nutsvoorzieningen expliciet worden toegelaten.

De aanvraag is evenwel niet zonder meer in overeenstemming met de bestemming bufferzone en industriegebied.

In dit aspect van de zaak stelt artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening: "In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.»

De aanvraag voldoet aan deze voorwaarden: het gaat om een project van openbaar belang, waarvoor vrijstelling tot opmaak van de MER werd verleend. Binnen het industriegebied sluit de nieuwe trambedding onmiddellijk aan bij de bestaande, structuur- en zichtbepalende verkeersas Heerweg-Noord, waarbij een integrerende bundeling van verkeerslijnen (tramweg en "gewone" weg) wordt bereikt.

Ook binnen de bufferzone loopt de nieuwe tramlijn samen met de genoemde Heerweg-Noord en de direct aanliggende bestaande overbruggingen van Ringvaart en E40. De bijkomende ruimteinname is zeer beperkt circa 120 meter lang en 10 meter breed (trambedding plus naastliggend fietspad). De verzorgde plaatsing en vormgeving laten binnen de bufferzone een beperkte lijnvormige groenaanleg toe tussen de bestaande weg en de nieuwe tramlijn, zonder evenwel afbreuk te doen aan het beeld van compact gebundelde lijninfrastructuur. De bufferzone in kwestie wordt overigens in de lengte doorkruist door de Buitenring Zwijnaarde en de Ottergemsesteenweg Zuid, deze laatste met verspreid aanliggende bouwconfiguraties. Het algemeen karakter en het uitzicht van de plaats worden niet op dwingende wijze veranderd, de doordachte tracering en uitvoering impliceren een duidelijke opwaardering in de ruimtelijke organisatie van de plaats.

Het project is bijgevolg verenigbaar met de algemene bestemming (wegenis en aansluitende gronden) en met het architectonische karakter van de betrokken zoneringen industrie- en buffergebied. De invloed op het gebruik en de bestemming van

deze gebieden blijft beperkt.

De stad heeft de bovenvermelde verkavelingen in die zin gewijzigd dat het project technisch-stedenbouwkundige verenigbaarheid met deze verkavelingsvoorschriften bekomt.

Een verdere decretale vereiste, met name de verwezenlijking van een sociaal of bescheiden woonaanbod, vastgesteld bij of krachtens het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid, is niet aan de orde. De open luifel (wachtruimte) aan het eindpunt Ter Linden zal reglementair voor het publiek toegankelijk zijn.

Gelet de conclusie van de waterbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV dat mits te voldoen aan de gestelde voorwaarden het project verenigbaar is met het Decreet Integraal Waterbeleid, doorstaat de aanvraag eveneens de wettelijke watertoets.

b. Verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening:

Zoals hierboven aangehaald geeft het ontwerp uitvoering aan door de hogere overheid goedgekeurde ruimtelijke en mobiliteitsplannen: het maatschappelijk nut van het project is wettelijk ondersteund.

De tramlijn wordt aangelegd in een verstedelijkte ruimte, grotendeels bepaald door de aanwezige bebouwing. Ook de kern Zwijnaarde is wettelijk opgenomen binnen het stedelijk gebied.

Voor zover de werken binnen de huidige rooilijn plaatsvinden is er geen bijkomende ruimteinname. De tramlijn sluit integrerend aan bij bestaande weginfrastructuur. Voor het deel in woongebied komt het tracé voornamelijk op de bestaande weg. Slechts een beperkte breedte ter hoogte van de woningen wordt gebruikt voor de aanleg van de tramlijn.

Door de werken wordt het uitzicht van de betrokken wegenis niet fundamenteel gewijzigd. De bijkomende visuele impact is er een van hernieuwde en verzorgde uitvoering van het openbaar domein. De kern van Zwijnaarde zal vlotter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Ook de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers verhoogt door het voorzien van afzonderlijke fietspaden en de heraanleg van voetpaden langs het traject. De mobiliteit in de regio zal door een groter aanbod van doelgericht en modern openbaar vervoer verbeteren.

De bovenleiding van de tram vormt een nieuw lijnelement dat inderdaad niet op de plannen is voorgesteld. Nochtans is deze leiding niet essentieel bij de huidige afweging, waar prioritair de plaatsing en uitvoering van de bedding zelf bepalend blijven. Dergelijke aanhorigheden kunnen later, bij de ingebruikname van het traject, nog apart worden aangevraagd, de vergunningsplicht van dergelijke technische uitrusting kan onderzocht worden overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is. Landschappelijk gezien past een tramlijn, in zijn volledigheid mét bovenleiding, in een stedelijke omgeving. De stad heeft in dit aspect van de zaak een gepaste aanbeveling tot zorgvuldige aanleg van de bovenleiding voorgesteld die bij een latere aanvraag kan gehanteerd worden.

De MER-ontheffing concludeert dat de exploitatie van de tramlijn niet leidt tot geluidshinder bij de omwonenden (trillingen kunnen door verdere technische dempingsingrepen eveneens vermeden worden). Het normale gebruik van de rijweg wordt niet doorbroken, er treedt op geen enkel punt significante barrièrewerking in de verkeersstroom op. Voor de bewoners en voor de handelaars worden een berekend, voldoende aantal parkeerplaatsen gecompenseerd. Blijkens de ontheffing zal op lange termijn ook het plaatselijke handelsapparaat een gunstig effect ondervinden van de veiliger en vlottere verkeersstroom.

Blijkens het advies van het agentschap voor Natuur en Bos komen geen belangrijke natuurwaarden in gevaar.

Om deze redenen zijn de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, de visueel-vormelijke elementen, de cultuurhistorische aspecten aanvaardbaar. Uit de MER-ontheffing blijkt een aanvaardbare weerslag op het bodemreliëf, de gezondheid, het gebruiksgenot en de plaatselijke veiligheid in het algemeen.

De aanvraag is dus ook ruimtelijk aanvaardbaar.

Enkel tijdens de aanlegfase, ingevolge de werking van machines, en de aan- en afvoer van vrachtwagens zal er significante hinder optreden. Deze hinder is hoe dan ook tijdelijk, hieromtrent heeft de MER-ontheffing concrete milderende maatregelen weerhouden.

Algemene Conclusie

Uit het voorafgaande blijkt dat, mits naleving van de aangehechte voorwaarden, en mits realisatie van de in de MER-ontheffing gestelde milderende maatregelen, de werken aanvaardbaar zijn.

BIJGEVOLG WORDT OP 11 DECEMBER 2012 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager voor de bovenvermelde werken, onder de volgende voorwaarden:

...

2° de aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructuren of aan de percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van schade genomen. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging. Alle gronden worden na de uitvoering van de werken zoveel mogelijk in hun vorige staat of zoals aangegeven op de plannen hersteld of aangelegd.

3° De aanvrager/uitvoerder houdt bij de uitvoering van de werken rekening met de aanwezigheid van nutsleidingen in de straten en gebeurlijk bovengronds. Opzoeken van de ligging van niet exact gekende leidingen moet gebeuren door het graven van korte dwarsseuven of het uitvoeren van peilingen. Indien leidingen/installaties moeten verplaatst worden dient dit te gebeuren door de bewuste maatschappijen minstens 48 uur op voorhand daarvan te verwittigen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de door de nutsmaatschappijen opgelegde veiligheidsvoorschriften en

verantwoordelijkheden.

4° De voorwaarde opgenomen in het advies van de VMM van 10 mei 2011 met kenmerk WT 2010 G 1178_2 naleven:

"in principe moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering".

5° Rekening houden met de vondstmeldingsplicht zoals vermeld in het advies van het Agentschap Ruimte en Erfgoed Oost-Vlaanderen, Cel Archeologie, Monumenten en Landschappen van. 12 augustus 2010.

6° De boscompensatie zoals goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos Oost-Vlaanderen onder het nummer COMP/10/0075/0V, uitvoeren (BIJLAGE A).

7° De in het besluit opgesomde milderende maatregelen uit de MER naleven:

- *Tijdens de aanleg van de bruggen en taluds over de E40 en R4 dienen tijdelijk versmalde rijstroken ingevoerd te worden en een snelheidsbeperking tot 70 km per uur opgelegd te worden. Tevens dient er een goede signalisatie van de tijdelijke werfzone aangebracht te worden en dient het verkeer komende vanuit de R4-Oost richting Oostende omgeleid te worden teneinde de verkeershinder op de E40 tot een minimum te beperken. Voor het doorgaand verkeer richting Brussel wordt ter hoogte van de afrit naar de E17 de tussenruimte tussen de E40 en de afrit tijdelijk ingericht als rijstrook.*
- *Goede fasering van de werken met tijdelijke omleidingen voorzien van een goede signalisatie.*
- *De aanleg van een tijdelijke werfweg, het gedeeltelijk vrijhouden van de toegang of de realisatie van een alternatieve ontsluiting vóór de aanvang van de werken teneinde de toegankelijkheid van het bedrijf Coca-Cola te verzekeren. Indien er geen alternatieve ontsluiting wordt voorzien, mogen er geen bomen aangeplant worden in de eerste strook van 70 m ten zuiden van de kruising met de oprit van Coca-Cola en dient er een verkeerslicht geplaatst te worden teneinde de zichtbaarheid ter hoogte van de kruising van de in- en uitrit van Coca-Cola met de trambaan te garanderen.*
- *Het realiseren van een alternatieve ontsluiting van het bedrijventerrein Zwijnaarde II en III vóór de aanvang van de werken om wachtrijen in de Klaartestraat te minimaliseren en de verkeersleefbaarheid in Zwijnaarde te verhogen.*
- *Voor het werfverkeer dient maximaal gebruik gemaakt te worden van de R4. Speciaal transport (bruggen, tramsporen), gebeurt bij voorkeur via het water.*
- *Een gedeelte van één zijde van de weg dient beschikbaar te blijven voor fietsers en voetgangers en er dient een veilige scheiding te zijn van het werfverkeer.*
- *De aanplantingen gebeuren bij voorkeur met inheems, streekeigen en standplaatsgeschikt plantgoed.*
- *De uitgegraven grond dient hergebruikt te worden voor de aanleg van de taluds,*

- met uitzondering van teelaarde waar Japanse duizendknoop op groeit.*
- *Kwalitatieve afwerking van restruimtes, werkzones en taluds.*
- *Natuurtechnische inrichting van bermen, taluds en grachten.*
- *Ervoor zorgen dat de buurtparkings ruimtelijk-visueel inpasbaar zijn in het woonweefsel.*

8° De volgende voorwaarden uit het advies van het college van burgemeester en schepenen naleven:

1. *Alle bomen die zich buiten de contouren van de vernieuwde wegzate of nieuw geplande infrastructuur bevinden moeten behouden blijven. Het gaat hier in hoofdzaak over de bomen in het talud en de omgeving van de bruggen over de Ringvaart en de autosnelweg E40.*

Ter hoogte van de eindhalte aan de bibliotheek kunnen eveneens verschillende bomen behouden blijven. In het plantsoen ter hoogte van het kruispunt met de Rooskensstraat staan ook bomen die kunnen behouden blijven.

2. *De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden: de werken dienen gefaseerd uitgevoerd te worden in overleg met de brandweer en ter hoogte van Ter Linden moet de bibliotheek en het achterliggende rusthuis altijd bereikbaar zijn ook tijdens de werkzaamheden.*

Tevens wordt aanbevolen:

1° *De bovenleidingen voor de tram op te hangen tussen de gevels. Op plaatsen waar dit technisch niet mogelijk is, kunnen palen geplaatst worden. Deze dienen zo dicht mogelijk tegen de rooilijn te komen en rekening te houden met de minimale obstakelvrije loopruimten conform de gewestelijke verordening inzake voetgangersverkeer.*

2° *Te handelen naar het bijgaand advies van 4 oktober 2010 van Fluxys NV, met kenmerk LFLX2010058837. (BIJLAGE B).*

...

Dit is de bestreden beslissing.

2.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft bij besluit van 28 juli 2010 een machtiging tot onteigening verleend aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij.

VI. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

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

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij zet haar belang bij de vordering uiteen als volgt:

“ ...

1. Verzoekende partij stelt het beroep in als rechtspersoon die hinder of nadelen ondervindt ingevolge de bestreden beslissing (artikel 4.8.11, § 1, eerste lid 3° VCRO). Zij

heeft volgens artikel 4.8.11, §1, eerste lid 3° VCRO belang bij de huidige beroepsprocedure.

2. Op dit moment beschikt de verzoeker over een ruime private parkeerzone voor haar bedrijf (foto van parkeerzone – stuk 8). Indien de te herstellen auto's perfect geschikt worden, biedt deze open ruimte plaats voor +/- 10 auto's waaronder enkele lichte vrachtwagens of bestelwagens (zie schets p. 18 van dit verzoekschrift). Deze parkeerzone is essentieel omdat er binnen de loods onvoldoende ruimte is om alle te herstellen wagens te parkeren. Ook de vele expertises in aanwezigheid van een expert van de verzekeringsmaatschappij worden op de parkeerzone uitgevoerd. Tevens wordt deze ruimte gebruikt voor het laden en lossen door leveranciers (bv. ophalen afvalolie, lege verfblikken en oude metalen) en voor de takeldiensten die de geaccidenteerde wagens komen afzetten. Er bevinden zich twee inrijpoorten ter hoogte van de voorgevel. Momenteel is het mogelijk om voor elk van deze inrijpoorten te parkeren alvorens de openbare weg op te rijden.

3. De bestreden beslissing zal deze situatie ernstig wijzigen met alle negatieve gevolgen / hinder van dien voor de bedrijfsvoering van de verzoeker.

Ingevolge de bestreden beslissing wordt een groot gedeelte van de huidige private parkeerzone aangelegd als onderdeel van de openbare weg. Meer in het bijzonder wordt een groot gedeelte aangelegd met 'cementbetonverharding', onderdeel van de openbare weg. Een bepaalde strook wordt heraangelegd met 'bitumeuze verharding voor de rijweg' (stuk 6: plan nieuwe toestand + legende). Dit betekent dat deze zone, voorwerp van de vergunningsaanvraag, niet meer kan gebruikt worden door de verzoeker als private parkeerzone voor het carrosseriebedrijf. Er kan niet meer geparkeerd worden voor de rechtse inrijpoort.

4. Het lijdt geen twijfel dat een parkeerzone een **essentieel** onderdeel uitmaakt van een carrosseriebedrijf. Het is onmogelijk om alle wachtende wagens binnen te plaatsen nu er in dat geval geen ruimte meer overblijft als herstelplaats. Dit betekent hoe minder plaats voor wachtende wagens, hoe minder klanten kunnen aanvaard worden. Het is voor de verzoeker onmogelijk te verwachten van hun klanten om hun te herstellen wagens op de verderop gelegen buurtparkings te parkeren. De buurtparkings kunnen dus geenszins als een oplossing voor de afgenomen parkeermogelijkheden van de verzoeker beschouwd worden.

Een carrosseriebedrijf zonder ruimte voor het afzetten van wagens door de takeldiensten of zonder ruimte voor expertises, kan onmogelijk overleven.

De bestreden beslissing heeft dus een ernstig negatief effect op de efficiënte bedrijfsvoering van de verzoeker. Doordat er niet meer voldoende kan geparkeerd worden ter hoogte van het bedrijf, zal de verzoeker minder cliënteel kunnen aanvaarden en dus personeel moeten ontslaan. Tevens moet aangenomen worden dat bij een verminderd cliënteel, de omzet in sterke mate afneemt en de gemaakte investeringen niet meer kunnen terugbetaald worden.

In de vergunning worden geen bijkomende parkings op een andere geschikte plaats vlakbij het carrosseriebedrijf en louter dienst doende voor het carrosseriebedrijf voorzien.

In dat opzicht beschikt de verzoeker over het vereiste persoonlijke belang om de bestreden beslissing aan te vechten.

5. Verder staat ook, los van de gedeeltelijke inname van de parkeerzone, vast dat het bedrijf van de verzoeker, ingevolge de bestreden beslissing **moeilijker bereikbaar en ontsluitbaar** zal zijn. Meer in het bijzonder verhindert de voorziene tramlijn met bovenleiding een goed overzicht over het kruispunt en een goede zichtbaarheid en vlotte bereikbaarheid van het bedrijf. Tevens maken de geplande werken de situatie op en rond het bedrijf een stuk **onveiliger**: bv. na de uitvoering van de werken zal vanaf de rechtse poort rechtstreeks op de openbare weg moeten gereden worden, er kan niet meer voor deze poort op privaat domein halt gehouden worden.

6. De verzoeker heeft ook belang bij de aangevoerde middelen. Zowel de opmaak van een RUP (middel 1) als de voorafgaandelijke beoordeling van de wegenis door de gemeenteraad (middel 2) bieden bijkomende waarborgen / beroepsmogelijkheden voor de omwonenden. De verzoeker kon in geval van een bestemmingswijziging bezwaar indienen tijdens deze procedure / een beroep instellen bij de Raad. Ook de gemeenteraad als specialist op het vlak van wegenis zou de aanvraag extra onderzoeken en o.a. rekening houden met parkeermogelijkheden en mobiliteit. De verzoeker is al deze waarborgen verloren doordat er geen RUP is opgemaakt en ook geen voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad is ingewonnen. Ook het feit dat de bestaande situatie niet volledig in kaart is gebracht (middel 3) is nadelig voor de verzoeker nu de vergunningsverlenende overheid en de adviserende instanties op deze manier niet met volle kennis van zaken hebben kunnen beslissen.
..."

De verwerende partij werpt op:

"...

2. Verzoekende partij kan onmogelijk enig belang putten uit de vermeende aanwezigheid van "een ruime private parkeerzone".

De staanplaatsen waar verzoekende partij naar verwijst, zijn immers staanplaatsen op het openbaar domein. Verzoekende partij blijkt immers het stuk grond gelegen tussen de voorgevel van haar bedrijfsgebouw en de boordstenen van de rijweg te gebruiken voor het stallen van voertuigen.

Dit gebruik is evenwel strijdig met het verkeersreglement. Het is immers verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op voetpaden/trottoirs (art. 24 van het verkeersreglement).

De openbare weg in de zin van het verkeersreglement zijn de wegen die openstaan voor het verkeer van het publiek in het algemeen, ongeacht het eigendomsstatuut van de wegzate. Het voetpad, waar verzoekende partij naar verwijst en blijkbaar voor haar bedrijf gebruik van maakt, is voor het publiek toegankelijk. De verharde ruimte is op dezelfde wijze ingericht als de aanpalende voetpaden.

3. Bovendien dient verzoekende partij, indien zij al gebruik zou kunnen maken van het voetpad voor het parkeren van voertuigen, overeenkomstig art. 4.2.1 VCRO een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen.

Uit geen enkel document blijkt dat verzoekende partij hiertoe een stedenbouwkundige vergunning heeft bekomen, zodat het gebruik ervan onwettig is.

Overeenkomstig art. 5.15.07 Vlarem II moet verzoekende partij op de plaatsen, waar geaccidenteerde voertuigen worden gestald, beschikken over een vloeistofdichte vloer. Dit is evenwel geenszins voorzien.

4. Ook de bewering van verzoekende partij dat haar bedrijf "moeilijker bereikbaar en onsluitbaar zal zijn" wordt op generlei wijze bewezen. Verzoekende partij toont op geen enkele concrete wijze aan waarom een tramlijn met bovenleiding het overzicht op het kruispunt zal teniet doen.
 5. Uit bovenstaande overwegingen volgt dat het door verzoekende partij ingeroepen belang onwettig is, zodat de vordering tot schorsing en tot nietigverklaring als niet-ontvankelijk dient te worden afgewezen.
- ..."

De eerste tussenkomende partij stelt:

"...

2. Wettig karakter van het belang

10. De verzoekende partij stelt vooreerst dat de bestreden beslissing tot gevolg heeft dat zij een "ruime private parkeerzone" verliest. Die zone zou kunnen dienen voor een tiental voertuigen, waaronder bestelwagens en lichte vrachtwagens.

Dit belang is niet wettig.

Kennelijk is het zo dat de verzoekende partij het grondstuk gelegen tussen de voorgevel van haar bedrijfsgebouw en de boordstenen van de rijweg gebruikt voor het stallen van voertuigen. Dit gebruik kan worden vastgesteld op de foto's die de verzoekende partij voorlegt (stuk 8, hierop zijn één bestelwagen en vijf personenvoertuigen te zien), alsook op de foto's die deel uitmaken van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning (foto 9, hierop is één personenvoertuig te zien), en op de foto's die via google/maps streetview kunnen worden geconsulteerd.

Dit gebruik is evenwel niet wettig.

11. Vooreerst is dit gebruik strijdig met het verkeersreglement.

Artikel 2.40 van het Verkeersreglement definieert een trottoir als volgt:

"Trottoir" : het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in 't bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers."

Artikel 24 van het Verkeersreglement bepaalt:

"artikel 24 Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun onnodig zou kunnen hinderen, inzonderheid:

1° onverminderd artikel 23.4, op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering;"

Deze regels zijn duidelijk: op een trottoir mag men niet parkeren.

De vraag rijst dan of het betrokken grondstuk al dan niet een trottoir is.

Buiten discussie is dat het gaat om een verharde ruimte die op dezelfde wijze is ingericht als de aanpalende voetpaden.

Het gaat wel om privé-eigendom, maar dat doet niet ter zake. De openbare weg in de zin van het verkeersreglement zijn de wegen die openstaan voor het verkeer van het publiek in het algemeen, ongeacht het eigendomsstatuut van de wegzate.

Dit maakt dat in de, vaak voorkomende, situatie dat een trottoir op een privé eigendom is gelegen, er op dit trottoir niet geparkeerd mag worden.

Bovendien is op grond van art 25.1 §3 van het Verkeersreglement het parkeren voor een garagepoort niet toegestaan tenzij de nummerplaat op de poort is aangebracht. Parkeerplaten voor garagepoorten kunnen dus niet wettig bestemd zijn om te worden gebruikt door klanten.

12. Het gebruik is ook in strijd met de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Luidens artikel 4.2.1. mag niemand zonder stedenbouwkundige vergunning:

"een grond gewoonlijk gebruiken, aanleggen of inrichten voor:

- a) het opslaan van gebruikte of afgedankte voertuigen, of van allerlei materialen, materieel of afval,*
- b) het parkeren van voertuigen, wagens of aanhangwagens,"*

Uit de verklaringen van de verzoekende partij, die gestaafd worden door de stukken van het dossier, blijkt dat er van een dergelijk gewoonlijk gebruik sprake is.

De Hoven van Beroep van Brussel en Gent oordeelden reeds dat de regelgever op die wijze een gewoontemisdrijf heeft ingesteld, waarbij dit gebruik vergunningsplichtig is vanaf de inwerkingtreding van deze bepaling (met name 1 mei 2000), ook al dateert het gebruik van voordien. Een gebruik dat reeds voor de inwerkingtreding van het decreet bestond behoeft voor de toekomst een vergunning.

Deze vergunning ligt niet voor. Uit inlichtingen die de tussenkomen de partij heeft ingewonnen blijkt dat er voor het betrokken pand in dezelfde periode als het openbaar onderzoek een regularisatievergunning werd gevraagd en verkregen (op 2 februari 2011) voor de regularisatie van het maken van een raamopening, de afbraak van een oud plat dak en het bouwen van een nieuw plat dak. Die vergunning maakt melding van een eerdere vergunning van 4 juni 1991 voor het verbouwen van een voorgevel en het afbreken van een luifel. Deze vergunning kan geen vergunning inhouden voor het gewoonlijk gebruik, aangezien de

vergunningsplicht hiervoor dateert van 1 mei 2000, en dus van na die vergunning. Andere vergunningen blijken er niet te zijn.

Het komt de tussenkomenende partij voor dat er ernstige vermoedens zijn dat de verzoekende partij deze vergunning niet heeft. Mocht de verzoekende partij dit tegenspreken dan zal zij die vergunning allicht wel kunnen voorleggen.

13. *Verder stelt de verzoekende partij dat er op het betrokken terrein expertises plaatsvinden. Dit betekent dat er op het terrein ook geaccidenteerde voertuigen worden gestald.*

Artikel 5.15.0.7. VLAREM II bepaalt:

“De plaatsen waar geaccidenteerde voertuigen worden gestald, zijn uitgerust met een vloestofdichte vloer. Tenzij anders vermeld in de milieuvergunning, is de vloestofdichte vloer aangesloten op een lekdicht afwateringssysteem dat voorzien is van een koolwaterstofafscheider en slibvangput, zodat gelekte vloestoffen noch de bodem noch het grondwater noch het oppervlaktewater kunnen verontreinigen.”

De zone is enkel verhard met klinkers, wat geen vloestofdichte verharding is. Uit het plan van de inrichting dat de verzoekende partij voorlegt blijkt dat er een KWS afscheider is ter hoogte van de wasplaats, maar niet ter hoogte van de stallingsplaats voor voertuigen.

Het gebruik van deze zone voor het stallen van geaccidenteerde voertuigen is dan ook verboden.

14. *Het voorgaande leidt tot de vaststelling - in zoverre het verzoekschrift is gesteund op het belang dat erin bestaat dat parkeerplaatsen verloren gaan - dat het gesteund is op een onwettig belang. De verzoekende partij beoogt op dit punt een onregelmatige toestand in stand te houden.*

3. Persoonlijk karakter van het belang.

15. *In het verzoek tot nietigverklaring legt de verzoekende partij niet uit op grond van welke hoedanigheid zij het pand gebruikt. De verzoekende partij blijkt alvast niet de eigenaar te zijn van het pand, en stelt evenmin, laat staan dat zij bewijst, dat zij er de huurder van is. In het licht daarvan rijst er op zijn minst twijfel over de vraag of het ingeroepen belang wel persoonlijk is, en bij afgeleide, of de ingeroepen nadelen wel bij de verzoekende partij zijn te situeren.*

4. Volgt het nadeel wel uit de bestreden beslissing?

16. *De ingeroepen nadelen zijn voorts, in zoverre ze verband houden met de vermindering van het aantal “parkeerplaatsen”, niet het gevolg van de bestreden beslissing, maar wel van de onteigeningsbeslissing. Het is die beslissing die een titel verschaft om de eigendom van de n.v. VANMALTHI te ontnemen, wat ertoe zal leiden dat de verzoekende partij de bewuste stroken evenmin zal kunnen behouden.*

5. Bestaan van het belang in zoverre het verband houdt met de verkeersveiligheid.

17. De bewering dat het bedrijf “moeilijker bereikbaar en ontsluitbaar zal zijn” is een pure bewering. Ze wordt op geen enkele wijze door de verzoekende partij gestaafd. De tussenkomen de partij ziet niet in waarom een tramlijn met bovenleiding het overzicht op het kruispunt zal tenietdoen.

Wat betreft de rechtstreekse inrit vanaf de poort dient te worden vastgesteld dat er op het terrein eigenlijk geen verschil zal zijn. De klinkerverharding wordt vervangen door een betonverharding. Bovendien zal het eigendomsrecht door de door te voeren onteigening niet langer bij de n.v. VANMALTHI liggen. Voor het overige verandert er niets.

...”

De tweede tussenkomen de partij stelt nog het volgende:

“...

5.1 Geen wettig belang

Het belang zou erin bestaan dat er groot deel van de parkeerplaatsen zou verdwijnen.

Echter de staanplaatsen waar de verzoekende partij naar verwijst, zijn staanplaatsen op de openbare weg.

Het stallen wordt gedaan tussen de voorgevel van het bedrijfsgebouw en de boordstenen van de rijweg.

Dit gebruik is echter onwettig. Er geldt een algemeen stilstand – parkeerverbod op voetpaden (artikel 24, 1° Wegcode).

Dit kwestieuze deel van het perceel is een trottoir (Artikel 2.40 Verkeersreglement):

“Trottoir” : het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in ’t bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers.”

Het is een deel van de openbare weg, dit ongeacht het eigendomsstatuut van de wegzate. (Cass., 16.11.1993, AC, 1993, 954).

Dit kwestieuze deel van het perceel is voor publiek toegankelijk, de verharde ruimte is op dezelfde wijze ingericht als de aanpalende voetpaden.

Ten overvloede.

Uit geen enkel stuk blijkt dat de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning heeft om dit deel te gebruiken als parking, het gebruik is dus onrechtmatig en strijdig met de stedenbouwkundige wetgeving welke van openbare orde is.

Evenmin blijkt uit een stuk van de verzoekende partij dat er milieuvergunning werd afgeleverd. Overeenkomstig art. 5.15.07 VLAREM II moet er een vloeistofdichte verharding zijn, wat er niet is.

De milieuwetgeving is eveneens van openbare orde.

Het gebruik is dus hoe dan ook onrechtmatig.

5.2 Geen persoonlijk belang.

Hoofdordelijk.

De verzoekende partij is geen eigenaar.

Dit blijkt uit een bezwaarschrift van de eigenaar nv Vanmalthi op 14.10.2010 tegen de onteigeningsplannen en heraanleg Tramverlenging Lijn 21/22 Zwijnaarde:

...

Het verzoek is onontvankelijk.

Subsidiair.

Zelfs als zou verzoekende partij huurder zijn dan is het loutere nabuurschap op zich onvoldoende om te kunnen stellen dat de verzoekende partij een belang heeft (...).

Verzoekende partij moet een nadeel aantonen (hierna zal blijken dat de verzoekende partij dit niet heeft).

Het verzoek is onontvankelijk.

5.3 Geen nadeel ingevolge de bestreden beslissing

De verzoekende partij is een derde, zogenaamde belanghebbende.

...

Het nadeel bestaat reeds. Het nadeel is actueel aanwezig omdat het kwestieuze perceelgedeelte vandaag reeds is aangelegd als voetpad, deel uitmakend van de openbare weg. Op het trottoir geldt – in toepassing van artikel 24,1° van de wegcode – parkeerverbod, zodat het beweerd verlies van parkeerplaatsen zich niet kan voordoen, minstens geen gevolg is van de huidige stedenbouwkundige vergunning.

Bovendien is de aangevochten stedenbouwkundige vergunning voorafgegaan door de (niet aangevochten) onteigeningsbeslissing van 28.07.2010 (B.S. 14.09.2010).

Niemand heeft beroep aangetekend tegen voormelde beslissing.

De eigenares van het pand heeft – in haar bezwaarschrift - uitdrukkelijk erkend dat de eventuele hinder louter het gevolg is van het onteigeningsbesluit.

Volgens het onteigeningsplan gaat het om het perceel 301L2 inneming 38.

Het is een inname van 60 ca van een perceel welke in eigendom toebehoort aan nv Vanmalthi.

Er is dus geen rechtstreeks nadeel ten gevolge van de bestreden beslissing.

Het verzoek is onontvankelijk.

5.4 De verkeersveiligheid

Er wordt door de verzoekende partij veel beweerd doch er wordt geen enkel bewijs overgemaakt.

De toegang tot de garagepoorten blijft behouden en is volledig identiek met huidige situatie.

De toegang is thans ook reeds een deel van de openbare weg. Het feit dat dit deel nog tot privé eigendom behoort van de nv Vanmalthi doet daar geen afbreuk . (zie hiervoor).

Het verzoek is onontvankelijk.

5.5 Subsidiair geen verlies van 11 parkeerplaatsen.

Wanneer er uitgegaan wordt van de stelling dat er op dit deel van het kwestieuze perceel auto's mogen gestald worden dan er kunnen er geen 11 auto's staan.

Wanneer er maximaal zou geparkeerd worden (en alles wordt geblokkeerd) kunnen er maar 7 voertuigen staan.

De tekening van de verzoekende partij is thans niet waarheidsgetrouw.

Om die reden voegt tussenkomende partij onderstaande schets toe met de correcte afmetingen op het terrein.

De afstand van de voorgevel tot de rand van de rijbaan (boordsteen) is in donkerblauw aangegeven.

Louter ter informatie zijn in lichtblauw de afmetingen aangegeven indien het voetpad beperkt zou zijn tot een strook van 1,5 meter langsheen de rijbaan. In dezelfde kleur zijn indicatief bruikbare parkeerplaatsen aangegeven.

...

Er worden geen juiste en concrete feiten aangehaald door de verzoekende partij.

Het zijn allemaal veronderstellingen.

Het verzoek is onontvankelijk.

..."

De verzoekende partij repliceert in de wederantwoordnota:

"...

5. Verder kan de verzoeker niet verweten worden dat zij niet beschikt over een stedenbouwkundige vergunning op grond van artikel 4.2.1., 5° b) VCRO.

Vooreerst is dit artikel niet toepasselijk. Het gaat om een privatieve zone die oorspronkelijk dienst deed als toegangszone naar het tankstation en thans een **gemengd gebruik** kent:

- Op deze zone worden wagens geparkeerd in afwachting van de ophaling ervan door klanten. Dit gebruik als parking is slechts tijdelijk en occasioneel;
 - Er gaan expertises door op deze zone;
 - De takelwagen rijdt op deze zone voor het afzetten van geaccidenteerde wagens. Deze geaccidenteerde wagens worden dan onmiddellijk binnengereden in de carrosserie zelf.
- De betrokken zone is dus geen 'parking' in de zin van artikel 4.2.1. b) VCRO nu zij niet "gewoonlijk" wordt gebruikt voor het parkeren van wagens.

...

6. Uiterst ondergeschikt. Indien uw Raad toch van oordeel zou zijn dat de zone effectief op onregelmatige wijze wordt gebruikt en het belang op dit punt onwettig zou zijn, verwijst de verzoeker nog naar de overige motieven aangehaald in het verzoekschrift die mede haar belang staven, meer bepaald:

- De bestreden beslissing heeft tot gevolg dat het bedrijf van de verzoeker moeilijker ontsluitbaar is, er kan o.a. niet meer voor de ene poort halt gehouden worden, men komt onmiddellijk op de openbare weg terecht. Dit creëert een onveilige situatie;
- De aanleg van de tramlijn heeft ook tot gevolg dat het bedrijf moeilijker bereikbaar is (men kan de tramlijn niet overal oversteken) en minder zichtbaar is (de bovenleiding verhindert het open zicht over het kruispunt).

..."

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 4.8.11, § 1, eerste lid, 3° VCRO bepaalt dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon, die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden door de bestreden vergunningsbeslissing, een beroep kan instellen bij de Raad.

2.

Uit de door de verzoekende partij bijgebrachte statuten blijkt dat de maatschappelijke zetel van "carrosserie malfait" is gevestigd te "9052 Gent/Zwijnaarde, Heerweg Noord 72", en zij volgens het omschreven statutair doel daar een garagebedrijf uitbaat (stuk 3). De hoedanigheid van de verzoekende partij blijkt voldoende uit het dossier, in tegenstelling tot wat de eerste tussenkomende partij beweert. De vraag of de verzoekende partij als exploitant eigenaar of huurder is van het pand op dit adres, is niet relevant voor de verdere beoordeling van het belang van de verzoekende partij bij de voorliggende vordering.

3.

Volgens de overwegingen in de bestreden beslissing heeft het voorwerp van de aanvraag betrekking op "de verlenging van de tramlijn 21/22 in de stad Gent, tot het centrum van de deelgemeente Zwijnaarde (...) op terreinen aan de Heerweg-Noord, Heerweg-Zuid, Haardstedestraat, Klaartestraat, Tramstraat en Ter Linden", waarbij onder meer "ook de wegenis (wegdek, fietspaden en voetpaden) heraangelegd (worden)". Bij de weerlegging van de bezwaarschriften wordt in de bestreden beslissing "specifiek voor de voortuin van de handelszaak op het hoekpunt van de Heerweg-Noord en de I. Van Oostenrijkstraat" vastgesteld dat "deze ruimte (wordt) benut in functie van het aanwezige carrosseriebedrijf" ter hoogte

waarvan “het kruispunt wordt ingesnoerd met een eenvoudige T-aansluiting en een doorlopend voetpad”.

De verzoekende partij brengt onder meer uittreksels van de bouwplannen (stukken 5 en 6), een foto van het hoekperceel (stuk 8), een schets van interne configuratie van het garagebedrijf (stuk 9), en een uittreksel van het kadasterplan (stuk 10) bij. Uit deze stukken blijkt dat het garagebedrijf van de verzoekende partij gelegen is op een hoekperceel ter hoogte van de Heerweg-Noord met de Isabella van Oostenrijkstraat, dat het daargelegen pand beschikt over twee poorten die langs de voorzijde van het hoekgebouw toegang verschaffen tot de werkplaats, en dat de geplande wegeniswerken ingevolge de bestreden beslissing onder meer betrekking hebben op de “voortuin” gelegen ter hoogte van deze sectionale poorten.

Uit de voorgaande gegevens blijkt dat het kruispunt op de hoek van de Heerweg-Noord met de Isabella van Oostenrijkstraat zal worden heringericht, waardoor de verkeerssituatie ter hoogte van de exploitatie van de verzoekende partij zal veranderen. In het licht van de voorgaande gegevens kan er niet ernstig worden betwist dat de verzoekende partij door de geplande wegeniswerken ter hoogte van het vermeld kruispunt, waar zij een garagebedrijf exploiteert, hinder en nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden beslissing. De verzoekende partij maakt derhalve voldoende aannemelijk, voor zover zij vreest dat haar garagebedrijf “moeilijker bereikbaar en ontsluitbaar” wordt en de situatie “onveiliger”, over een belang te beschikken om de bestreden vergunningsbeslissing te bestrijden.

4.

De excepties van de verwerende partij en de tussenkomende partijen kunnen niet aangenomen worden.

VII. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Eerste middel

Standpunten

In het eerste middel voert de verzoekende partij de schending aan van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 goedgekeurde gewestplan Gentse en Kanaalzone, van de artikelen 7 en 14 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, van artikel 4.4.7, §2 VCRO, van artikel 159 Grondwet, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij zet uiteen:

“ ...

16. De aanvraag behelst *grootschalige infrastructuurwerken*. Meer concreet omvat de aanvraag de volgende werken:

- 1) *Het aanleggen van een vrijliggende oostelijke trambaan in een groene bedding van de Gestichtstraat tot de Klaartestraat.*
- 2) *De aanleg van 2 nieuwe trambruggen, één over de E40 en één over de R4 / Ringvaart;*

- 3) De aanleg van een trambaan tussen het gemotoriseerd verkeer van de Klaartestraat tot Ter Linden;
- 4) Het voorzien van nieuwe fiets- en voetpaden, alsmede de heraanleg van rioleringen;
- 5) Het aanbrengen van groenaanplantingen;
- 6) Het voorzien van lichtengeregelde kruispunten ten behoeve van de tramdoorstroming;
- 7) Het aanleggen van 3 buurtparkings en langparkeerplaatsen;
- 8) Het rooien en heraanplanten van bomen.

De totale lengte van de tramlijn bedraagt 1,9 kilometer. De drie parkings voorzien in totaal 70 parkeerplaatsen.

17. De vergunde infrastructuurwegen situeren zich ongeveer voor de helft van het tracé binnen **industriegebied** en **bufferzone**.

De gewestplanvoorschriften, respectievelijk de artikelen 7 en 14 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, bepalen: (...)

Deze voorschriften laten binnen de betrokken zones de aanleg van grootschalige infrastructuurwerken **niet** toe. In de bestreden beslissing wordt ook bevestigd dat de aanvraag niet zonder meer in overeenstemming is met de bestemming bufferzone en industriegebied.

18. Evenwel beroept de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar zich op **artikel 4.4.7. §2 VCRO** om de afwijkingen op de gewestplanvoorschriften te verantwoorden.

...

19. De verzoeker is van oordeel dat voor de concrete aanvraag **geen** beroep kan gedaan worden op artikel 4.4.7. §2 VCRO nu vaststaat dat de aanvraag in alle redelijkheid niet kan beschouwd worden als een handeling van algemeen belang met een **“ruimtelijk beperkte impact”**.

Volgens het VCRO is er sprake van een “ruimtelijk beperkte impact” “indien de aanvraag beperkt is van aard of omvang of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding tot gevolg heeft van een bestaande infrastructuur”.

Uit de opsomming van het concrete voorwerp van de aanvraag staat vast dat de aanvraag niet beperkt is van aard en omvang. Het gaat niet alleen om de aanleg van een tramlijn maar ook om de aanleg van een trambrug over de Ringvaart en over de E40, de aanleg van fiets- en voetpaden, kruispunten, 3 buurtparkings, langparkeerplaatsen en hoogstammige bomen. Het volledige traject bedraagt een afstand van 1,9 kilometer. Deze werken kunnen bezwaarlijk als “beperkt van aard en omvang” beschouwd worden. Een nieuwe brug over de autosnelweg en een vaart heeft vanzelfsprekend een ernstige impact op de ruimtelijke omgeving. Het feit dat deze nieuwe brug naast een bestaande brug gesitueerd wordt belet dit niet. Ook een nieuwe tramlijn over een afstand van 1,9 kilometer kan bezwaarlijk als een werk met beperkte ruimtelijke impact omschreven worden. Het gaat evenmin om een wijziging of uitbreiding van een bestaand infrastructuurwerk. Uit de aanvraag blijkt dat de bestaande openbare wegenis, voorwerp van de aanvraag, volledig van uitzicht zal veranderen: er zal een tramlijn voorzien worden, de voetpaden worden breder en er worden ook groenvoorzieningen en fietspaden aangelegd.

Ook het feit dat er omtrent de aangevraagde werken advies is ingewonnen bij de Vlaamse Bouwmeester bewijst dat het niet gaat om werken met een “beperkte” ruimtelijke impact.

20. Verschillende van de aangevraagde werken worden daarenboven niet aangehaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester. Bedoeling van dit besluit is een opsomming te geven van de werken die als werken van algemeen belang maar met een “beperkte” ruimtelijke impact worden beschouwd.

De volgende werken, voorwerp van de aanvraag, komen **niet** voor in de lijst van het besluit van 20 juli 2012 en kunnen dus onmogelijk beschouwd worden als werken van algemeen belang met een beperkt karakter:

- 1) De aanleg van een buurtparking;
- 2) De aanleg van 2 trambruggen;
- 3) De aanleg van lichtengeregelde kruispunten.

In deze omstandigheden staat onbetwistbaar vast dat artikel 4.4.7. §2 VCRO niet wettig kan ingeroepen worden ter verantwoording van de afwijkingen op de gewestplanvoorschriften.

21. Ondergeschikt. Zelfs indien zou aangehaald worden dat alle aangevraagde werken als “werk met een ruimtelijk beperkte impact” in het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester beschreven zijn, dan nog is de verzoeker van oordeel dat dit niet als wettige vergunningsgrondslag kan aangehaald worden nu vaststaat dat het betrokken besluit van 20 juli 2012 een **onwettig karakter** heeft.

In artikel 4.4.7. §2 VCRO wordt uitdrukkelijk aangegeven dat enkel werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact mogen afwijken van de gewestplanvoorschriften. Er is sprake van een **ruimtelijke beperkte impact omwille van hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuur of voorzieningen tot gevolg hebben.**

Volgens de parlementaire voorbereidingen bij het artikel 4.4.7, §2 VCRO is het **de uitgestrektheid van de werken, de milieu-impact en het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven** die belangrijk zijn bij de invulling van het begrip handelingen met een beperkte ruimtelijke impact.

Welnu, concreet moet vastgesteld worden dat de werken die worden aangehaald in het betrokken besluit geenszins als werken met een ruimtelijk “beperkte” impact kunnen beschouwd. Bijna alle mogelijke infrastructuurwerken worden aangehaald. Daarenboven wordt praktisch nergens een limiet opgelegd naar oppervlakte toe. Nochtans blijkt uit de parlementaire voorbereiding dat de “uitgestrektheid” van de werken wel degelijk een rol spelen om te kunnen bepalen of het al dan niet gaat om een werk met een ruimtelijk “beperkte” impact.

Daarenboven blijkt ook dat er zeer veel van de opgesomde werken wel degelijk milieuvergunningsplichtig zijn en dus ipso **facto een impact op het milieu hebben**. De milieuvergunningsplicht heeft namelijk als doel om handelingen met een milieu-impact te reguleren. Nu de parlementaire voorbereiding de milieu-impact als één van de criteria bij handelingen met een beperkte ruimtelijke impact opneemt, kan een milieuvergunningsplichtig werk zoals bv. de aanleg van een tramlijn, bezwaarlijk worden beschouwd als een handeling met een beperkte ruimtelijke impact.

Het artikel 3, §1, laatste lid van het betrokken besluit bepaalt verder dat er zelfs een **combinatie** kan worden gemaakt van de handelingen die worden vermeld in dit artikel en ook in dat geval gaat het nog steeds om werken met een “ruimtelijk beperkte impact”. Meer concreet betekent dit dat het bestreden besluit toelaat dat al de handelingen vermeld in het artikel 3, §1 samen kunnen worden uitgevoerd en dit zonder dat er hiervoor een planinitiatief vereist is.

Dit kan onmogelijk de bedoeling van de decreetgever geweest zijn. Indien dit wél de bedoeling van de wetgever zou geweest zijn dan had de decreetgever eenvoudigweg bepaalt dat alle werken van algemeen belang mogen afwijken van de gewestplanvoorschriften, of nog, in dat geval zou de decreetgever de voorwaarde van artikel 4.4.7. §2 VCRO “met een ruimtelijk beperkte impact” niet opgenomen hebben.

Op basis van dit alles moet worden aangenomen dat het besluit van 20 juli 2012 niet in overeenstemming is met het artikel 4.4.7, §2 VCRO en met de doelstellingen van de decreetgever. Immers, overeenkomstig het beginsel van duidelijke regelgeving (zorgvuldigheidsbeginsel) moet de regelgeving overeenstemmen met de daadwerkelijke bedoeling van de decreetgever. Nu uit de bewoordingen van artikel 4.4.7, §2 VCRO en de parlementaire voorbereiding duidelijk blijkt dat het niet de bedoeling was van de decreetgever om handelingen met een dergelijke omvang en impact toe te laten, schendt het uitvoeringsbesluit van 20 juli 2012 de hoger vermelde beginselen van behoorlijke regelgeving. Het voorgaande impliceert dat het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012 onwettig is en bijgevolg overeenkomstig artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing moet worden gelaten. De bestreden vergunning kan dan ook niet wettig gegrond op dit besluit.

22. In de bestreden beslissing wordt de toepasselijkheid van artikel 4.4.7. §2 VCRO als volgt gemotiveerd: (...)

Samengevat verantwoordt de GSA de toepasselijkheid van artikel 4.4.7. §2 VCRO als volgt:

- Het project is vrijgesteld van de MER-plicht;
- Het project sluit aan op de bestaande verkeersassen, de bijkomende ruimte inname is zeer beperkt;
- Er is een verzorgde vormgeving ingevolge groenaanleg;
- De bufferzone wordt reeds doorkruist door de buitenring en de Ottergemsesteenweg Zuid;
- Het project betekent een opwaardering van de ruimtelijke organisatie;
- Het uitzicht van de plaats wordt niet op dwingende wijze veranderd.

In deze omstandigheden moeten de aangevraagde werken volgens de GSA als werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact beschouwd worden.

*De verzoeker volgt dit standpunt geenszins. Het is een onbetwistbaar feit dat er 1,9 kilometer lang een nieuwe tramlijn wordt aangelegd en dat er ook twee nieuwe trambruggen, o.a. over de autosnelweg, worden aangelegd. Dit zijn **grootschalige** infrastructuurwerken. Het feit dat deze infrastructuurwerken plaatsvinden op een bestaande openbare weg en met groen ingekleed worden doet aan bovenstaande geen inbreuk. Een normale autoweg kan niet vergeleken worden met de ontworpen weg met tramlijn. Visueel is een weg met een tramlijn en dus een bovenleiding volledig anders dan een normale autoweg. Ook de oprichting van twee trambruggen, onder meer over de autosnelweg, kan bezwaarlijk als een werk met een beperkte impact omschreven worden. Dat met de werken de omgeving wordt opgewaardeerd kan inderdaad het geval zijn maar dit belet niet dat de werken wel een ernstige ruimtelijke impact hebben. Het feit dat er een nota "onthefing project-MER" bestaande uit 129 blz. is opgesteld geworden bewijst zonder meer dat het project op verschillende punten een ernstige impact heeft, onder meer op ruimtelijk vlak. Ook het feit dat het advies van de Vlaamse Bouwmeester is ingewonnen bewijst de grootschaligheid van de werken.*

De aangehaalde motivatie is dan ook onzorgvuldig en kan de toepasselijkheid van artikel 4.4.7. §2 VCRO niet wettig verantwoorden.

23. *Uit voorgaande moet besloten worden dat de vergunning onwettig is wegens strijdigheid met het gewestplan. De vergunning kan slechts verleend worden na de goedkeuring van een voorafgaand RUP op basis waarvan de huidige gewestplanvoorschriften worden gewijzigd.*

...

De verwerende partij repliceert:

“...

2. *Indien het door verzoekende partij ingeroepen belang, namelijk het verlies van een aantal parkeerplaatsen voor het bedrijfsgebouw, als een wettig belang kan worden beschouwd, dan dient het inroepen van dit middel alleszins getoetst te worden aan dit belang.*

Het bedrijfsgebouw, waarin de uitbating van verzoekende partij is voorzien, en de door verzoekende partij wederrechtelijk gebruikte parkeerplaatsen vooraan het gebouw, zijn gelegen in woongebied. Ook het kruispunt ter hoogte van de uitbating van verzoekende partij is gelegen in woongebied. De afstand tot het industriegebied bedraagt 370 meter en tot de bufferzone 730 meter.

De bestemmingsvoorschriften van industriegebied en bufferzone staat dan ook in geen enkele relatie met de uitbating van verzoekende partij.

3. *De bestreden stedenbouwkundige vergunning heeft betrekking op de volgende werken :*
 - *Het aanleggen van een vrijliggende oostelijke trambaan in een groene bedding van de Gestichtstraat tot de Klaartestraat;*
 - *De aanleg van twee nieuwe trambruggen, één over de E40 en één over de R4/Ringvaart*
 - *De aanleg van een trambaan tussen het gemotoriseerd verkeer van de Klaartestraat tot Terlinden*

- Het voorzien van nieuwe fiets- en voetpaden als mededeels de heraanleg van rioleringen
- Het aanbrengen van groenaanplantingen
- Het voorzien van lichtengeregelde kruispunten ten behoeve van de tramdoorstroming
- Het aanleggen van drie buurtparkings en lang parkeerplaatsen
- Het rooien en heraanplanten van bomen

In het industriegebied of bufferzone wordt de tramlijn met bijhorende bruggen en fietspaden aangelegd.

In de gewestplannen worden de tramlijnen niet beschouwd als hoofdverkeersvoorzieningen (art. 4 van het KB van 28 december 1972 betreffende inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen) en moeten derhalve niet worden aangeduid op een gewestplan. De hoofdverkeersvoorzieningen bestaan immers uit autosnelwegen, snelverkeerswegen, hoofdverkeerswegen en spoorlijnen. Tramlijnen zijn niet te beschouwen als hoofdverkeersvoorzieningen.

Aangezien geen eigen zones voor tramlijnen worden aangeduid, kan een aanleg van een tramlijn niet in strijd zijn met de bestemmingen van het gewestplan.

4. *Zelfs indien er nog van enige strijdigheid met het gewestplan sprake zou zijn, dan nog kan toepassing worden gemaakt van art. 4.4.7 §2 en art. 4.7.1 §2 tweede lid VCRO.*

“De aanvraag heeft betrekking op een werk van algemeen belang aangewezen overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van art. 4.1.1, 5°, art. 4.4.7 §2 en art. 4.7.1 §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse bouwmeester. Art. 2 van voornoemd besluit stelt dat openbare wegen, met inbegrip van bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en parkings van algemeen belang zijn, evenals de openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer, met inbegrip van tram en metro en met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals stations, dienstgebouwen en andere” (zie bestreden beslissing pag. 1).

...

Het is duidelijk dat de vergunde werken “handelingen van algemeen belang zijn”. Tramlijnen en lightrail worden uitdrukkelijk vermeld in art. 3 van het besluit van 5 mei 2000, zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012.

In zoverre er dan toch enige strijdigheid met de gewestplanbestemming industriegebied en bufferzone zou kunnen bestaan, kan beroep worden gedaan op deze bepaling.

“Binnen het industriegebied sluit de nieuwe trambedding onmiddellijk aan bij de bestaande, structuur- en zichtbepalende verkeersas Heerweg-Noord, waarbij een integrerende bundeling van verkeerslijnen (tramlijn en “gewone” weg) wordt bereikt.

Ook binnen de bufferzone loopt de nieuwe tramlijn samen met de genoemde Heerweg-Noord en de direct aanliggende bestaande overbruggingen van ringvaart en E40. De bijkomende ruimteinname is zeer beperkt : ca. 120 meter lang en 10

meter breed (trambedding plus naastliggend fietspad). De verzorgde plaatsing en vormgeving laten binnen de bufferzone een beperkte lijnvormige groenaanleg toe tussen de bestaande weg en de nieuwe tramlijn, zonder evenwel afbreuk te doen aan het beeld van compact gebundelde lijninfrastructuur. De bufferzone in kwestie wordt overigens in de lengte doorkruist door de buitenring Zwijnaarde en de Ottergemsesteenweg Zuid, deze laatste met verspreid aanliggende bouwconfiguraties. Het algemeen karakter en het uitzicht van de plaats worden niet op dwingende wijze veranderd, de doordachte tracering en uitvoering impliceren een duidelijke opwaardering in de Ruimtelijke Organisatie van de plaats.

Het project is bijgevolg verenigbaar met de algemene bestemming (wegenis en aansluitende gronden) en met het architectonische karakter van de betrokken zonering industrie- en buffergebied. De invloed op het gebruik en de bestemming van deze gebieden blijft beperkt.” (zie bestreden beslissing pag. 20).

Verzoekende partij beweert maar toont op geen enkele wijze aan dat het zou gaan om “grootschalige infrastructuurwerken” waarbij een normale autoweg niet vergeleken kan worden met een ontworpen weg met tramlijn. Verzoekende partij blijft evenwel in gebreke de overwegingen van het bestreden besluit te weerleggen.

5. *Ook de bewering van verzoekende partij dat het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 onwettig zou zijn wordt op geen enkele wijze ondersteund.*

Art. 4.4.7 §2 VCRO geeft de Vlaamse Regering een onbeperkte delegatie om te bepalen welke werken als “kleine handelingen van algemeen belang, of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijzigingen inhouden” zijn.

Eerder dan de omvang van de werken als uitgangspunt te nemen, is de decreetgever van mening dat het de uitgestrektheid van de ruimtelijke impact en de milieuimpact en het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven van belang zijn voor het formuleren van het antwoord op de vraag of de opmaak van een RUP al dan niet nuttig of aangewezen is.

Verzoekende partij blijft in gebreke aan te tonen dat de omvang van de ruimtelijke impact van de vergunde werken in de bestemmingsgebieden industriezone en bufferzone niet gering zou zijn.

Het verlenen van de afwijking moet geval per geval worden beoordeeld, hetgeen garandeert dat werken met een te grote ruimtelijke impact niet via de afwijking kunnen worden vergund.

6. *Het eerste middel is dan ook, in zoverre ontvankelijk, alleszins volkomen ongegrond.*
...

De eerste tussenkomende partij voegt hieraan toe:

“...

(I) In hoofdorde – de verzoekende partij heeft geen belang bij het middel

29. *De verzoekende partij stelt dat de bestreden vergunning ten onrechte afwijkt van de gewestplanvoorschriften industriegebied en bufferzone.*

30. *Deze gewestplanvoorschriften zijn evenwel totaal vreemd aan het door de verzoekende partij ingeroepen belang, dat de verzoekende partij zelf beperkt heeft tot het beweerde verlies aan parkeerplaatsen en de beweerde verkeersonveiligheid aan het kruispunt van de Heerweg-Noord en de Isabelle van Oostenrijkstraat.*

Haar “parkeerplaatsen” en het kruispunt zijn immers gelegen in woongebied. De afstand tot het industriegebied bedraagt 370 meter, en tot de bufferzone 730 meter. Deze voorschriften hebben geen enkele relatie met de persoonlijke situatie van de verzoekende partij

...

De verzoekende partij beweert niet, laat staan dat zij aantoont, dat de aanleg van een tramlijn in woongebied in strijd is met de voorschriften van het gewestplan.

(2) In eerste ondergeschikte orde – de aanvraag behoeft geen afwijking van de gewestplanvoorschriften

31. *De tussenkomenende partij stelt in ondergeschikte orde dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geen afwijking hoefde toe te kennen op de voorschriften “industriegebied” en “bufferzone”. Zodoende heeft de verzoekende partij geen belang bij het middel waarbij ingeroepen wordt dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar ten onrechte een afwijking heeft toegekend.*
32. *Vooreerst dient te worden opgemerkt dat de aanvraag de volgende werken omvat:*
- een tramlijn*
 - heraanleg van de wegenis en riolering, met aanleg van een fiets- en voetpad.*
 - een dienstgebouw aan de eindhalte (kruispunt Heerweg en Ter Linden)*
 - een brug over de E40*
 - een brug over de ringvaart*
 - drie buurtparkings (aan de Jan Sonnevillesstraat, tussen de nrs. 131 en 135 aan de Heerweg-Noord en aan de huisnummer 1A tot 1C van de Rooskensweg). Deze buurtparking zijn gelegen in woongebied.*
33. *Wat er in industriegebied of in bufferzone wordt aangelegd is beperkt tot een tramlijn met bijhorende bruggen en fietspaden.*
34. *Artikel 10 van het Stedenbouwdecreet, gecoördineerd op 22 oktober 1996 luidt als volgt: (...)*

De zaken die in een gemeentelijk algemeen plan van aanleg moeten worden opgenomen zijn onder meer “de algemene bestemming van de verschillende delen van het grondgebied voor bewoning, nijverheid, landbouw of enig ander gebruik”. Het voormeld artikel 10 bepaalt dus dat die elementen in het gewestplan kunnen, maar niet moeten, worden opgenomen.

Het gewestplan bevat dus verschillende aanduidingen: naast bestemmingen, die een facultatief onderdeel vormen van het gewestplan vormen, duidt het ook tracés aan. Het gaat evenwel enkel over tracés van de hoofdverkeersvoorzieningen.

De aanduiding van de tracés van de hoofdverkeersvoorzieningen heeft, net als de aanduidingen van artikel 10, eerste lid, 2° en van artikel 10, tweede lid, op grond van het besluit van de Vlaamse regering van 23 februari 1994 houdende bepaling

van het normatieve en niet-normatieve delen van het definitief vastgestelde gewestplan, verordenende kracht.

35. *In het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (het Inrichtingsbesluit) stelt artikel 4 wat volgt: (...)*

Het gewestplan dient dus de hoofdverkeersvoorzieningen aan te geven, en dit zowel de bestaande lijnen als de aan te leggen lijnen.

De hoofdverkeersvoorzieningen bestaan uit:

- *de autosnelwegen*
- *de snelverkeerswegen*
- *de hoofdverkeerswegen*
- *de spoorlijnen.*

Tramlijnen zijn niet te beschouwen als hoofdverkeersvoorzieningen.

36. *Voor hoofdverkeersvoorzieningen geldt dat zij slechts in overeenstemming zijn met het gewestplan in de mate ze uitdrukkelijk op het gewestplan zijn voorzien. Er kan met toepassing van artikel 20 van het Inrichtingsbesluit niet van worden afgeweken, omdat dit artikel enkel afwijkingen mogelijk maakt ten aanzien van gemeenschapsvoorzieningen waarvoor eigen zones kunnen worden aangeduid, zoals scholen. Verkeersvoorzieningen doorkruisen door hun aard bijna steeds meerdere bestemmingszones. Voorzieningen zoals autosnelwegen of hoogspanningsleidingen vallen daarom buiten het toepassingsgebied van artikel 20.*

Voor andere wegtracés die geen hoofdverkeersvoorziening zijn, geldt dat zij niet moeten worden aangeduid op het gewestplan, en dat zij evenmin in strijd kunnen zijn met de bestemming die het gewestplan voor die zones bepaalt.

37. *Een tramlijn met bijhorende bruggen en fietspaden is bijgevolg nooit in strijd met het gewestplan. Het middel mist dan ook grondslag.*

d) In meer ondergeschikte orde

38. *De gewestelijke ambtenaar heeft gemeend dat de aanvraag in aanmerking kwam voor een afwijking op grond van artikel 4.4.7, §2 VCRO.*

De verzoekende partij is van mening dat de aanvraag in redelijkheid hiervoor niet in aanmerking kwam.

39. *Artikel 4.4.7., §2 VCRO bepaalt, sinds de wijziging bij decreet van 11 mei 2012 wat volgt: (...)*

40. *De decreetgever kent dus een mogelijkheid van afwijking toe voor “handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben”.*

Niet betwist is dat de aangevraagde werken “handelingen van algemeen belang” zijn.

Rest de vraag of de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar in redelijkheid van mening kon zijn dat ze een “ruimtelijk beperkte impact” hebben.

Volgens de decreetgever wordt het ruimtelijk beperkt karakter van de impact bepaald door:

- *hetzij de aard of de omvang van de werken*
- *hetzij het gegeven dat het gaat om een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen*

De decreetgever heeft de Vlaamse Regering gemachtigd om te bepalen welke werken van en zonder concreet onderzoek worden beschouwd als werken met een ruimtelijk beperkte impact. De decreetgever heeft de Vlaamse Regering ook gemachtigd om regels te bepalen op basis waarvan beslist kan worden of andere handelingen als dergelijke werken kunnen worden beschouwd.

41. *De Vlaamse Regering heeft in een besluit van 5 mei 2000 “tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester” gebruik gemaakt van deze machtiging.*

Dit besluit bepaalt enerzijds:

- *welke werken steeds worden beschouwd als handelingen met een ruimtelijk beperkte impact;*
- *welke werken steeds kunnen worden beschouwd als handelingen met een ruimtelijk beperkte impact;*
- *welke werken op gemotiveerde aanvraag van de aanvrager en na een concrete beoordeling worden geacht een ruimtelijk beperkte impact te hebben.*

De eerste categorie van werken staat vermeld in artikel 3, §1: (...)

De tweede categorie van werken wordt bepaald in artikel 3, §2: (...)

42. *Alle in de voorliggende aanvraag vermelde werken die - althans in de veronderstelling van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar - in strijd zijn met het gewestplan kunnen onder één van deze gevallen worden teruggebracht.*

Het betreft:

- *in industriegebied: aanleg van een tramlijn met fietspad naast de bestaande weg, en dit over een afstand van 370 meter, en dit aan de rand van het industriegebied*
- *in bufferzone, De aanleg van een tramlijn met fietspad naast de bestaande weg over een afstand van 120 meter.*

De bruggen over de E40 en over de ringvaart zijn niet gelegen in een bufferzone. De E40 is op het gewestplan aangeduid als een bestaande hoofdverkeersweg. De ringvaart is aangeduid als een bestaande waterweg.

De tramlijnen, met alles wat daarbij hoort, zijn opgesomd in artikel 3, §2, 1°, b van het besluit.

43. *De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft in concreto gemotiveerd waarom het ging om een wijziging met een beperkte ruimtelijke impact: (...)*
44. *De verzoekende partij bekritiseert deze motivering omdat het zou gaan om “grootschalige infrastructuurwerken”, waarbij een “normale autoweg” niet vergeleken kan worden met een ontworpen weg met tramlijn, omdat dit “visueel” iets anders is. Ook de brug zou niet als een werk met een beperkte impact kunnen worden beschouwd.*

De verzoekende partij plaats hier haar eigen appreciatie tegen die van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, zonder evenwel aan te voeren, laat staan aan te tonen, dat de argumentatie van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar steunt op onjuiste feiten, of dat deze blijkt geeft van kennelijk onredelijke besluitvorming.

De verzoekende partij betreft haar middel ook op het geheel van de werken, terwijl het gedeelte dat per hypothese een afwijking behoeft zeer beperkt is.

45. *Er valt niet in te zien waarom het gegeven dat een ontheffingsnota van 129blz. nodig is of het feit dat het advies van de Vlaamse Bouwmeester werd ingewonnen zou tegenspreken dat het gaat om werken met een beperkte impact. De omvang van de ontheffingsnota en het advies van de Vlaamse Bouwmeester zijn hoogstens een indicatie van de zorgvuldigheid waarmee het bestuur te werk is gegaan.*

(e) Het besluit van 5 mei 2000 is niet onwettig.

46. *Voor de wijziging van artikel 4.4.7., §2 VCRO door het decreet van 11 mei 2000 bepaalde artikel 4.4.7. VCRO wat volgt: (...)*
47. *Deze bepaling gaf de Vlaamse Regering een nagenoeg onbeperkte delegatie om te bepalen welke werken “kleine handelingen van algemeen belang, of voor lijninfrastructuur- en nutswerken die een gemeentelijk karakter hebben of kleine wijziging inhouden” uitmaakten, met dien verstande dat de Vlaamse Regering deze bepaling niet mocht denatureren, en bijgevolg enkel “handelingen” of “wijzigingen” als “klein” mocht bestempelen in de mate ze ook redelijkerwijze als “klein” konden worden beschouwd. Daarbij moet wel bedacht worden dat het wel degelijk de “handelingen” of de “wijzigingen” moesten zijn die klein waren.*
48. *Deze bepaling is evenwel gewijzigd. De decreetgever was van mening dat het woord “kleine” belangrijke grenzen stelt aan de mogelijkheden van artikel 4.4.7, §2 VCRO.*

Eerder dan de omvang van de werken als uitgangspunt te nemen, was de decreetgever van mening dat het de uitgestrektheid van de ruimtelijke impact en milieu-impact en het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven die belangrijk zijn bij het formuleren van het antwoord op de vraag of de opmaak van een RUP al dan niet nuttig is. Daarom werd een andere, beter op de doelstelling afgestemde aanpak voorgesteld. De nieuwe tekst geeft aan dat kan worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben.

Het toekennen van de afwijkingsmogelijkheid hangt dus niet langer af van de omvang van het project zelf, maar wel van de veronderstelde omvang van de ruimtelijke impact ervan.

49. *De Vlaamse Regering heeft gemeend via artikel 3 van het besluit van 5 mei 2000 uitvoering te kunnen geven aan deze gewijzigde bepaling.*

De kritiek van de verzoekende partij is dat dit artikel ook zeer grote werken toelaat.

Dat kan wel zijn, maar het was juist de bedoeling van de decreetgever om niet langer de omvang van het werk bepalend te laten zijn, maar wel de omvang van de impact.

In artikel 3, §1 worden een aantal werken opgesomd die zonder meer als dusdanig worden beschouwd. Het gaat om eerder beperkte werken. Deze opsomming is hier zelfs niet aan de orde, aangezien het hier gaat om werken die buiten die omschrijving vallen.

Artikel 3, §2 bevat een aantal bijkomende mogelijkheden, maar hier is de afwijking afhankelijk van een beoordeling door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar. Het gaat hier om werken die kunnen, maar niet noodzakelijk moeten worden beschouwd als werken met een beperkte impact.

Het verlenen van deze afwijking volgens een beoordeling "geval per geval" garandeert dat werken met een te grote impact niet via de afwijking worden vergund.

Deze werkwijze is uitdrukkelijk door de decreetgever voorzien.

Het besluit is niet onwettig.

... ”

De tweede tussenkomende partij stelt:

“ ...

6.1.1 Geen afwijking van de gewestplanvoorschriften.

Verzoekende partij stelt dat de werken voor bijna de helft van het tracé uitgevoerd worden binnen het industriegebied en in de bufferzone. In deze zones zijn zouden geen grootschalige infrastructuurwerken toegelaten zijn.

Echter wat in het industriegebied en of in de bufferzone wordt aangelegd is beperkt tot de tramlijn en fietspaden.

In de gewestplannen worden de tramlijnen niet beschouwd als hoofdverkeersvoorzieningen (artikel 4 van het KB van 28.12.1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen.

Tracés die geen hoofdverkeersvoorzieningen zijn (zoals een tramlijn) moeten niet aangeduid worden op een gewestplan en zij kunnen evenmin in strijd zijn met zones die voorzien zijn in het gewestplan (RvSt, 10.06.1987, nr. 28.059 Wavre Urbanisme).

Het eerste onderdeel mist elke grond.

6.1.2 Toepassing van art. 4.4.7 § 2 VCRO.

Artikel 4.4.7. § 2 VCRO laat afwijkingen toe voor “handelingen van algemeen belang die een ruimtelijke beperkte impact hebben.”

Dat het werken van algemeen belang zijn, blijkt uit feit dat het gaat om:

- *een uitbreiding van het bestaande tramtracé;*
- *het kadert in het mobiliteitsplein van de stad Gent;*
- *het een verbetering is van het openbaar vervoer.*

Belangrijkste vraag is echter gaat het om werken met een ruimtelijke beperkte impact?

De decreetgever heeft bepaald dat:

- *er rekening moet gehouden worden met de aard of omvang van de werken;*
- *het gaat om een wijziging of uitbreiding van de bestaande infrastructuurwerken of voorzieningen.*

De decreetgever heeft voorzien dat Vlaamse Regering gemachtigd is, om te bepalen welke werken automatisch ruimtelijk beperkte impact hebben en om de regels te bepalen op basis waarvan beslist kan worden of bepaalde handelingen als dergelijke werken kunnen worden beschouwd.

Dit is gebeurd bij besluit van 05.05.2000, zoals gewijzigd op 20.07.2012.

Art. 3 § 2 1° b van het besluit bepaalt dat de volgende werken van algemeen belang zijn en een ruimtelijke beperkte impact hebben:

“tramlijnen en lightrail.”

De tramlijnen welke in het industriegebied en de bufferzone liggen vallen onder het hiervoor vermelde artikel.

In de beslissing van de stedenbouwkundige ambtenaar werd zelf uitdrukkelijk gemotiveerd waarom het gaat om een wijziging met een beperkte ruimtelijke impact: (...)

De verzoekende partij is niet akkoord met deze overweging, doch de motiveringen worden niet weerlegd.

Een louter negatie is onvoldoende, verzoekende partij moet aantonen dat de motivering zou foutief zijn.

De verzoekende partij doet dit niet.

Dit onderdeel mist elke grond.

6.1.3 Onwettig karakter van het besluit 20.07.2012 tot wijziging van het besluit van 05.05.2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van art. 4.1.1. 5°, 4.4.7 § 2 en 4.7.1. § 2 tweede lid van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester.

De kritiek van de verzoekende partij is dat de wijziging van het besluit toelaat dat er ook zeer grote werken zouden kunnen toegelaten worden.

De bedoeling van de wijziging was om de omvang van de werken niet louter als doorslaggevend aspect in aanmerking te nemen doch ook de ruimtelijke impact.

Door deze bijkomende beoordelingsgrond op te nemen dient geval per geval beoordeeld te worden en is er een bijzondere motivering nodig, wat in casu ook is gebeurd.

Deze bevoegdheid was door de decreetgever gegeven aan de Vlaamse regering en dit werd correct ingevuld. Door de verzoekende partij wordt niet gesteld dat de Vlaamse regering haar bevoegdheid zou te buiten zijn gegaan.

Dit onderdeel mist elke grond.

...

De verzoekende partij dupliceert:

“...

*7. De verzoeker heeft wel degelijk **belang** bij dit middel. De verzoeker is gekant tegen de aanleg van de tramlijn met bijhorende infrastructuurwerken (zie belang – titel II). Wanneer een vergunningsplichtig werk zoals de aanleg van een tramlijn of wegeniswerken op bepaalde plaatsen strijdt met de bestemming, kunnen deze werken enkel vergund worden nadat eerst een **nieuw RUP** is opgemaakt. In het kader van dit RUP kunnen bezwaren geuit worden. Tegen het RUP kan een procedure bij de Raad van State ingeleid worden. Met andere woorden had de verzoeker veel **meer inspraakmogelijkheden** indien eerst een RUP was opgemaakt. Het feit dat de verzoeker op enige afstand van het industriegebied en het buffergebied woont is niet relevant. Feit is dat het om grootschalige werken gaat die op meerdere plaatsen strijdig zijn met de huidige bestemming. In deze omstandigheden is de opmaak van een RUP noodzakelijk. Nu dit niet gebeurde, heeft de verzoeker alle belang om dit op te werpen.*

*8. De redenering van de verwerende en tussenkomende partij dat een tramlijn niet in strijd kan zijn met de bestemming van het gewestplan niet gevolgd worden. In feite beroept de verwerende en tussenkomende partij zich aldus op de **“bestemmingsongevoeligheid”** van de betrokken nieuwe weg / infrastructuur. Voor deze stelling bestaat geen enkele wettelijke grondslag (E. ORBAN DE XIVRY, “Des rapports des voiries d'importance secondaire avec le zonage” (noot onder RvS 12 november 1993, nr. 44.892, De Streef), Amen 1994, 51). De Raad van State heeft deze stelling slechts in bepaalde gevallen met een zeer beperkte ruimtelijke impact, bv. voor een brandweg of een private weg, aanvaard (cfr. EYSKENS T., “Wegeninfrastructuur in planologie”, TROS 2013, 69, p. 15). De huidige aanvraag is op geen enkele wijze vergelijkbaar met de wegen die de Raad van State eerder als “bestemmingsongevoelig” kwalificeerde. De aangevraagde werken betreffen grootschalige infrastructuurwerken, zie foto's infofolders: (...)*

9. Evenmin kan de redenering van de verwerende en tussenkomende partij gevolgd worden met betrekking tot artikel 4.4.7. §2 VCRO. Trambruggen worden niet beschouwd als werken met een beperkte ruimtelijke impact, zodoende moeten ze getoetst worden aan de bestemmingen van het gewestplan.

De trambrug bevindt zich, in tegenstelling tot wat de tussenkomende partij tracht voor te houden, niet enkel boven de autosnelweg en de vaart maar ook deels binnen het buffergebied (o.a. de aanzet en afloop van de brug). De aanleg van een trambrug is onverenigbaar met de bestemming buffergebied.

Daarenboven moet de trambrug ook getoetst worden aan de bestemming van het gewestplan 'bestaande autosnelweg' (ter hoogte van de E40). Een autosnelweg is een hoofdverkeersvoorziening waaraan een aanvraag moet worden getoetst. De aanleg van een trambrug is onverenigbaar met de bestemming 'bestaande autosnelweg'.

10. Voor wat betreft de wettigheid van het besluit van 5 mei 2000 verwijst de verzoeker naar hetgeen uiteengezet in het inleidend verzoekschrift.

11. Wat de motivatie van de GSA in de bestreden beslissing betreft, werpt de tussenkomende partij op dat de verzoeker niet aantoont dat deze motivatie gesteund is op onjuiste feiten of blijkt geeft van een kennelijk onredelijke besluitvorming. Evenwel stelt de verzoekende partij vast dat de tussenkomende partij de zogenaamde verenigbaarheid van de aanvraag met de bestemmingen van het gewestplan op geheel andere wijze motiveert dan de GSA in de bestreden beslissing. De GSA heeft op geen enkel moment aangehaald dat er in feite geen afwijking nodig is omdat het wegtracé geen hoofdverkeersvoorziening uitmaakt. Integendeel, in de bestreden beslissing overweegt de GSA: "De aanvraag is evenwel niet zonder meer in overeenstemming met de bestemming bufferzone en industriegebied". Evenmin heeft de GSA uitdrukkelijk verwezen naar artikel 3 §2, 1°, b van het besluit van 5 mei 2000. Met andere woorden, de vaststelling dat de tussenkomende en verwerende partijen een gans andere motivatie aanvoeren op het vlak van verenigbaarheid van de aanvraag met de gewestplanbestemming, bewijst onmiddellijk dat de motivatie van de GSA in de bestreden beslissing zelf, kennelijk niet afdoende is.

12. Het eerste middel is gegrond.
..."

2.

De partijen werden toegelaten een aanvullende nota in te dienen met betrekking tot de implicaties van het arrest van de Raad van State nr. 229.800 van 13 januari 2015.

De verzoekende partij zet in haar aanvullende nota uiteen:

..."
Op 13 januari 2015 vernietigde de Raad van State artikel 3 §1, 7° van het betrokken besluit (stuk 12). De reden waarom de vernietiging beperkt werd tot artikel 3 §1, 7° is te vinden in het belang van de verzoekende partij dat beperkt was tot dit artikel.

In het vernietigingsarrest verwijst de Raad van State in eerste orde naar de parlementaire voorbereiding met betrekking tot de wijziging van artikel 4.4.7. §2 VCRO: De voormelde decreetswijziging beoogt 'een andere, beter op de doelstelling afgestemde aanpak' waarbij het uitgangspunt blijft dat 'eerder de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-

impact en het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven (...) belangrijk zijn bij het formuleren van het antwoord op de vraag of de opmaak van een RIJP al dan niet nuttig is. Verder besluit de Raad, voor wat betreft de waterzuiveringsinstallaties, dat het administratief dossier geen gegevens over de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact bevat op basis waarvan zou moeten besloten worden dat het gaat om werken met een beperkte ruimtelijke impact.

Welnu, één en ander is ook het geval voor de bepalingen van artikel 3 van het besluit van 20 juli 2012 inzake de aanleg van nieuwe verkeerswegen, waaronder tramlijnen (artikel 3 §2, 1° van het besluit). Het administratief dossier bevat evenmin concrete gegevens omtrent de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact van deze werken. In het verslag aan de Vlaamse regering (stuk 13) wordt enkel het onderscheid tussen de punten 1° en 2° toegelicht, een toelichting omtrent de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact van deze werken ontbreekt. Meer zelfs, in het advies van de SARO (stuk 14) staat met betrekking tot artikel 3, §2, 1° en 2° het volgende: Artikel 3, §2, 1° en 2° biedt zeer veel ruimte voor het aanleggen, wijzigen en uitbreiden van gewestwegen, openbare verkeerswegen (incl. op- en afrittencomplexen, servicestations, parkings), spoorwegen en waterwegen. Dit artikel biedt de mogelijkheid om grootschalige werken uit te voeren zonder voorafgaand planningsproces. Alvast verwijst de raad naar zijn algemene vraag om voor de §2-handelingen een uitgebreidere toetsing in te voeren (cf. paragraaf 13 van dit advies). Meer fundamenteel merkt de raad op dat voor dit soort projecten, het van groot belang is dat er een doordacht en transparant planningsinitiatief aan voorafgaat, met volwaardige inspraakmogelijkheden. De raad dringt er dan ook op aan deze handelingen uit te sluiten van het toepassingsgebied van dit besluit. Voor deze projecten kan versnelling gerealiseerd worden met de procedure die zal worden uitgewerkt in de routeplanner. De verzoekende partij volgt dit standpunt: ook voor de huidige aanvraag was een doordacht en transparant planningsinitiatief noodzakelijk.

Voor de overige door de tussenkomende partij aangehaalde bepalingen van artikel 3 valt evenmin een toelichting omtrent de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact te bespeuren:

- Artikel 3 §1, 1°: het verslag aan de Vlaamse regering (stuk 13) geeft enkel een voorbeeld van een gemeentelijke verkeersweg
- Artikel 3 §1, 2°: hier wordt in het verslag aan de Vlaamse regering (stuk 13) concreet opgesomd welke werken bedoeld worden maar het is duidelijk dat de aangevraagde werken hieronder niet vallen. Er is sprake van 'omvorming van een bestaand kruispunt', concreet wordt de aanleg van nieuwe lichtengeregelde kruispunten aangevraagd;
- Artikel 3 §1, 8°: net zoals punt 7° (dat werd vernietigd door de Raad) is hieromtrent geen enkele toelichting terug te vinden in het administratief dossier;
- Artikel 3 §2, 1°: zie hierboven - geen concrete toelichting;
- Artikel 3 §2, 4° en 5°: gaat over de aanleg van nieuwe elektriciteitslijnen (stuk 13). Concreet gaat de aanvraag over de aanleg van tramlijnen, wegenis, trambruggen,...

Dat de bepaling inzake de waterzuiveringsinstallaties (die de Raad vernietigd heeft) zich bevindt onder de eerste paragraaf van artikel 3 en de bepaling inzake de aanleg van wegenis en tramlijnen (aangehaald door de tussenkomende partij) onder de tweede paragraaf van artikel 3, belet niet dat de aangehaalde vernietigingsgrond op beide bepalingen toepasselijk is. Voor de beide bepalingen dient vastgesteld dat het administratief dossier geen gegevens over de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact bevat. Zodoende kan niet aangenomen worden dat de betrokken werken

handelingen van algemeen belang zijn met een 'ruimtelijk beperkte impact' in de zin van artikel 4.4.7. §2 VCRO.

Gelet op deze omstandigheden vraagt de verzoekende partij om het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2012 overeenkomstig artikel 159 GW (exceptie van onwettigheid) buiten toepassing te laten.

...

De verwerende partij repliceert in haar aanvullende nota:

“ ...

Wat betreft de impact van het arrest van de Raad van State van 13 januari 2015 met nummer 229.800 op het eerste middel, dient het volgende te worden opgemerkt.

Er kan niet voorbij gegaan worden aan het feit dat met voornoemd arrest enkel artikel 3, § 1, 7° van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2 VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, werd vernietigd.

Verzoekende partij maak zich van dit gegeven van af door te stellen dat de reden waarom de vernietiging beperkt werd tot artikel 3, § 1, 7° enkel te vinden zou zijn in het belang van de toenmalige verzoekende partij, dat beperkt was tot dit artikel.

Verder transponeert verzoekende partij de overwegingen van de Raad van State zonder meer naar het in casu van toepassing zijnde artikel, artikel 3, § 2, 1° van het besluit m.b.t. de aanleg van nieuwe verkeerswege, waaronder tramlijnen.

Dit artikel komt in het arrest van de Raad van State echter op geen enkele manier ter sprake. Reeds om deze reden kan het arrest dan ook geen invloed hebben op het eerste middel van verzoekende partij.

Evenmin kan uit de grondiger studie van de overwegingen van de Raad van State, zoals ontwikkeld in het arrest, afgeleid worden dat diezelfde overwegingen van toepassing zouden kunnen zijn op artikel 3, § 2, 1° van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012.

Het vernietigde artikel betreft “de aanleg, wijziging of uitbreiding van rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE”.

Omtrent deze handelingen merkt de Raad van State in de eerste plaats op dat niet zonder meer kan worden gesteld dat deze als kleine handelingen van algemeen belang werden beschouwd onder gelding van artikel 3, § 1, van het besluit van 5 mei 2000 vóór de wijziging ervan bij het bestreden besluit. Verder verwijst de Raad eveneens naar het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, dat m.b.t. sommige van deze handelingen sterk kan worden betwijfeld of ze een ruimtelijk beperkte impact hebben en waarbij een algemeen voorbehoud gemaakt wordt voor wat betreft de overeenstemming van het ontworpen artikel 3 met artikel 4.4.7, § 2 V.C.R.O.

Het is van belang op te merken dat de Raad van State met deze laatste instelling geenszins ingaat op de onderscheiden handelingen, zoals opgesomd in de verschillende paragrafen van het bedoelde artikel 3.

Meer bepaald met betrekking tot artikel 3, § 1 7° van het besluit, stelt de Raad dat het administratief dossier geen gegevens bevat over de uitgestrektheid van der ruimtelijke- en milieu-impact van de bedoelde activiteit, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat de handelingen zijn met een ruimtelijk beperkte impact in de zin van artikel 4.4.7, § 2 VCRO hetzij omwille van hun aard of omvang, hetzij omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

Het kan, volgens de Raad van State, om deze redenen niet worden aangetoond, en derhalve niet worden aangenomen, dat de bedoelde activiteit, de aanleg, wijziging of uitbreiding van rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE, een handeling van algemeen belang is met een ruimtelijk beperkte impact in de zin van artikel 4.4.7, § 2 VCRO.

Anders dan verzoekende partij voorhoudt, gaat deze argumentatie echter geenszins op voor wat betreft artikel 3, §2, 1° van het besluit van 20 juli 2012.

Verzoekende partij meent ten onrechte dat het feit dat het vernietigde artikel zich bevindt onder de eerste paragraaf van artikel 3 en de bepaling inzake de aanleg van wegenis en tramlijnen onder de tweede paragraaf van artikel 3, niet zou beletten dat de vernietigingsgrond op beide bepalingen toepasselijk zou zijn.

In het verslag aan de Vlaamse Regering wordt het onderscheid tussen de diverse paragrafen van artikel 3 toegelicht. Deze toelichting luidt als volgt:

“Paragraaf 1 omvat de handelingen waarbij het evident is dat een afwijking van de stedenbouwkundige of verkavelingsvoorschriften overweegbaar is, terwijl een voorafgaand planningsinitiatief geen meerwaarde zou bieden, omdat er geen alternatieven af te wegen zijn of omdat de ruimtelijke inpassing of beoordeling van deze handelingen even goed in een vergunningsaanvraag kunnen plaatsvinden.

Het gaat binnen de handelingen met ruimtelijk beperkte impact om deze handelingen met een zeer geringe impact, de puur lokale projecten en dergelijke meer.”

De handelingen opgesomd onder paragraaf 1 zijn derhalve de handelingen waarbij het als evident dient te worden beschouwd dat een afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften overweegbaar is. Deze evidentie moet dan ook blijken uit het administratief dossier bij het besluit, zoals daar b.v. is het Verslag aan de Vlaamse Regering.. Het is precies deze evidentie die, volgens de Raad van State, ontbreekt in het geval van artikel 3, § 1, 7°, reden waarom dit artikel ook werd vernietigd.

De handelingen vermeld onder paragraaf 2 zijn hiermee niet gelijk te stellen. Het verslag aan de Vlaamse Regering luidt op dit punt:

“Paragraaf 2 omvat de handelingen die overweegbaar zijn binnen de afwijkingsbepalingen, maar waar het om een aantal redenen nodig geacht wordt de toepasbaarheid van afwijkingsartikel te onderzoeken, vooraleer de vergunningsaanvraag formeel ingediend wordt.”

In het geval van de handelingen opgesomd onder paragraaf 2 is derhalve de evidentie niet bestaande die wel bestaat voor de handelingen opgesomd onder paragraaf 1. Er dient in tegendeel een beoordeling door het vergunningverlenend bestuursorgaan te

worden uitgevoerd waarbij wordt nagegaan of de afwijkingsbepalingen in het concrete geval van toepassing kunnen worden beschouwd. Dit wordt in het verslag aan de Vlaamse Regering als volgt omschreven:

“Het feit dat handelingen die in een vergunningsaanvraag aangevraagd worden, vergund kunnen worden met toepassing van deze paragraaf, er dis geen voorafgaand planningsinitiatief noodzakelijk is, moet dus blijken uit een concrete beoordeling.”

Nu voor de toepasbaarheid van artikel 3, §2 steeds een in concrete-beoordeling vereist is, kan de wettigheid van dit artikel, of van één van de onderdelen ervan, niet worden beoordeeld, door, op algemene en abstracte wijze, te verwijzen naar het administratief dossier.

Er werd hierboven reeds gewezen op het gegeven dat, voor wat betreft de handelingen opgesomd in artikel 3, § 1, er wordt uitgegaan van een evidentie dat het gaat om handelingen met een ruimtelijk beperkte impact. Wanneer, omwille van een lacune in het administratief dossier, niet blijkt dat één van deze handelingen daadwerkelijk een handeling is met een ruimtelijk beperkte impact, kan er inderdaad een wettigheidsprobleem rijzen.

Zo niet voor wat betreft de handelingen opgesomd in artikel 3, § 2, waarbij er immers niet wordt uitgegaan van een voorafbestaande evidentie dat een bepaalde handeling een ruimtelijk beperkte impact heeft, maar waarbij deze impact per concreet dossier dient te worden beoordeeld.

Voor dergelijke handelingen kan een verwijzing naar het administratief dossier, en meer in het bijzonder naar het Verslag aan de Vlaamse Regering, niet volstaan om de wettigheid van het onderbrengen van één van deze handelingen onder artikel 3 van het besluit, te beoordelen.

Verwerende partij merkte reeds in haar nota trouwens op dat de decreetgever, eerder dan de omvang van de werken als uitgangspunt te nemen, het de uitgestrektheid van de ruimtelijke impact en de milieuimpact zijn, samen met het al dan niet aanwezig zijn van locatiealternatieven, die van belang zijn voor het formuleren van het antwoord op de vraag of de opmaak van een RUP al dan niet nuttig of aangewezen is.

Tevens werd er reeds op gewezen dat het verlenen van een afwijking geval per geval moet worden beoordeeld, hetgeen garandeert dat werken met een te grote ruimtelijke impact niet via de afwijking kunnen worden vergund.

Uit voorliggend dossier blijkt trouwens dat er ook in casu wel degelijk een dergelijke in concreto-beoordeling werd gemaakt.

In de antwoordnota van verwerende partij werd er reeds op gewezen dat de aanvraag voor het grootse deel in woongebied ligt (ongeveer 1 km). De ligging in het industriegebied gebeurt door de oostelijke verschuiving van het tramtracé uit de bestaande weg Heerweg-Noord (die tot heden de grens vormt tussen woon- en industriegebied) over een afstand van circa 700 meter binnen de huidige groenaanleg aan de oostelijke zijde, het industriegebied wordt dus enkel aan de buitenkant bij geringe diepte geraakt. De bufferzone, begrepen tussen de Ringvaart en de E40 net ten westen van de verkeerswisselaar met de E17, wordt over een lengte van ongeveer 120 meter doorkruist.

Ook uit de verleende vergunning blijkt deze in concreto-beoordeling: (...)

Het vernietigingsarrest van 13 januari 2015 met nummer 229.800 en de daarin ontwikkelde argumenten, hebben dan ook geen impact op de wettigheid van artikel 3, § 2 van het besluit van 20 juli 2012 en derhalve evenmin op het eerste middel.

Verzoekende partij toont geen onwettigheid aan op grond waarvan het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2012, en meer bepaald het artikel 3, § 2, 21° daarvan, overeenkomstig artikel 159 G.W. buiten toepassing zou dienen te worden verklaard.
...

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

11. *Uit het arrest van de Raad van State kan blijken dat de Vlaamse Regering, wanneer zij beslist om een bepaalde handeling in te schrijven op de eerstgenoemde lijst (met name de lijst van werken van algemeen belang die in alle gevallen en zonder verder beoordeling als werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact moeten worden beschouwd), de zekerheid moet hebben dat die werken ook in alle gevallen een dergelijke beperkte ruimtelijke impact moet hebben.*

Dat was, aldus de Raad van State, niet aangetoond voor wat betreft de rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE, reden waarom artikel 3, §1, 7° van het gewijzigde besluit van 5 mei 2000 ten dele is vernietigd.

Uit dit arrest kan evenwel niet afgeleid worden dat die zekerheid ook aanwezig moet zijn indien de Vlaamse Regering bepaalt dat bepaalde werken als werken van algemeen belang met een ruimtelijk beperkte impact kunnen worden beschouwd, indien die beoordeling afhankelijk wordt gemaakt van een beoordeling van geval tot geval door het vergunningverlenend bestuursorgaan.

12. *Uit het decreet blijkt dat de Vlaamse Regering niet enkel bevoegd was om een lijst te bepalen van handelingen van algemeen belang die automatisch een ruimtelijk beperkte impact hadden, maar ook bevoegd was om regels te bepalen die moeten toelaten om voor andere handelingen te beslissen dat ze een ruimtelijk beperkte impact hebben. De Vlaamse Regering heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt door enerzijds een lijst vast te stellen van handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact kunnen hebben, waarbij die ruimtelijk beperkte impact dan beoordeeld wordt door het vergunningverlenend bestuursorgaan na de indiening van de aanvraag, en te bepalen dat voor andere handelingen ook kon beslist worden dat ze een ruimtelijk beperkte impact hadden, in welk geval dit dan moet worden beslist voor de aanvraag, na een projectvergadering.*

Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat de decreetgever exact dit voor ogen had, en onder meer van mening was dat aan de lijst “afwegingscriteria” konden worden verbonden.

13. *De Vlaamse Regering is bijgevolg perfect binnen haar bevoegdheid gebleven. Het is geenszins onredelijk in hoofde van de Vlaamse Regering te oordelen dat op basis van de afwegingscriteria die zij bepaalt kan worden beslist of een handeling een*

ruimtelijk beperkte impact heeft. Minstens wordt dit door de verzoekende partij niet aangetoond.

14. *Bij wege van besluit moet dan ook worden gesteld dat het arrest van 13 januari 2015 niet relevant is.*

...

De tweede tussenkomende partij stelt:

“ ...

- 2.3 *Onwettig karakter van het besluit 20.07.2012 tot wijziging van het besluit van 05.05.2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van art. 4.1.1. 5°, 4.4.7 § 2 en 4.7.1. § 2 tweede lid van de VCRO en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester. Relevantie van het arrest van de Raad van State van 13.01.2015*

- 2.3.1 *Het onderzoek van de RvVB dient beperkt te blijven tot het middel zoals het oorspronkelijk is ontwikkeld in het verzoekschrift, wat impliceert dat het arrest van de Raad van State in casu geen relevantie kan hebben.***

Het onderzoek van de RvVB naar de (on)wettigheid van het Besluit kan enkel betrekking hebben op de door verzoekende partij in het verzoekschrift opgeworpen schending van artikel 4.4.7.§2 VCRO, en niet op de schending van andere rechtsregels zoals de beginselen van behoorlijk bestuur m.i.v. de materiële motiveringsplicht, die niet in dit middel in het annulatieverzoekschrift zijn opgenomen.

Enkel al om deze reden kan het arrest van de Raad van State van 13.01.2015 niet nuttig aangewend worden om de exceptie van onwettigheid te onderbouwen. Het arrest gaat immers wel nader in op de schending van de materiële motiveringsplicht bij het tot stand komen van het Besluit: in het arrest is immers in het administratief dossier gezocht naar de motieven dan de Vlaamse Regering om de beperkte ruimtelijke impact te verantwoorden wat betreft de waterzuiveringsinstallaties tot 1000 IE.

Het is echter niet omdat in het administratief dossier geen gegevens vermeld zijn over de beperkte impact van de opsomming van artikel 3§2, dat de in dit artikel opgenomen voorbeelden geen beperkte impact zouden kunnen hebben (wat volstaat om ze op te nemen in het Besluit om een geval per geval onderzoek mogelijk te maken).

Het onderzoek van de RvVB moet beperkt blijven tot de opgeworpen schending van artikel 4.4.7.§2 VCRO, wat impliceert dat het volstaat dat aangetoond wordt dat er sprake is (kan zijn) van een ruimtelijk beperkte impact, wat in casu is aangetoond in de vergunning (zie verder).

2.3.2. *Onderscheid tussen artikel 3 §1 en artikel 3 §2 van het Besluit*

Verzoekende partij geeft nergens aan welk artikel van het Besluit van de Vlaamse Regering door de Gewestelijke ambtenaar is toegepast, en waarom dat artikel onwettig zou zijn.

De verzoekende partij vordert de buiten toepassing van het gehele besluit, maar toont niet aan dat het besluit in zijn geheel onwettig is, en waarom dan wel. De verzoekende partij wijst er enkel op dat de in het Besluit opgesomde werken – zonder enige

onderscheid te maken – niet aanzien kunnen als werken met een ruimtelijk beperkte impact.

Verzoekende maakt daarbij ten onrechte geen onderscheid tussen artikel 3 §1 en artikel 3§2, terwijl de inhoud van beide paragrafen in ernstige mate verschillend is.

Paragraaf 1 geeft werken op die automatisch aanzien worden als van beperkte impact, terwijl paragraaf 2 van procedurele aard is in de zin dat het een beoordeling van de impact geval per geval impliceert n.a.v. een concrete aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

Omwille van het fundamentele onderscheid tussen beide paragrafen alleen al, kan het gehele Besluit, en inzonderheid artikel 3§2 van het Besluit niet kan onwettig bevonden worden door een loutere verwijzing naar het arrest van 13.01.2015 dat enkel de wettigheid van een onderdeel van paragraaf 1 heeft onderzocht.

In dit verband kan nuttig verwezen worden naar het advies van de afdeling Wetgeving bij de Raad van State (zie stukken van de verzoekende partij), waarbij in het advies slechts wordt gewezen op “sommige” van de opgesomde handelingen waarvan betwijfeld kan worden of zij slechts een beperkte ruimtelijke impact hebben. Dit wil zeggen dat de afdeling Wetgeving van oordeel was dat een groot deel van de opsomming wel beantwoordt aan het criterium van de beperkte ruimtelijke impact, zodat het niet opgaat om het besluit in zijn geheel als onwettig te beschouwen.

Zoals blijkt uit de vergunning, heeft de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar met afdoende draagkrachtige argumenten aangetoond dat de ruimtelijke impact van de delen van het project die gelegen zijn industriegebied en in buffergebied beperkt is (zie verder).

Dit onderdeel mist elke grond.

2.3.3. Nader onderzoek van artikel 3 §2 van het Besluit gelet op de beperkte inhoudelijke relevantie van het arrest van 13.01.2015.

Het arrest van 13.01.2015 beoordeelt enkel de wettigheid van artikel 3§1,7° van het Besluit van de Vlaamse Regering, en stelt hierbij vast dat :

“het administratief dossier geen gegevens bevat over de uitgestrektheid van de ruimtelijke en milieu-impact van “de aanleg, wijziging of uitbreiding van [...] rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE” waaruit kan worden afgeleid dat het handelingen van algemeen belang zijn met een ruimtelijk beperkte impact in de zin van artikel 4.4.7, § 2, VCRO.”

De Raad van State acht het middel gegrond:

“in zoverre niet wordt aangetoond en derhalve niet kan aangenomen worden dat “de aanleg, wijziging of uitbreiding van [...] rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE” handelingen van algemeen belang zijn met een ruimtelijk beperkte impact in de zin van artikel 4.4.7, § 2, VCRO”.

Voor zover de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar artikel 3§2 van het Besluit heeft toegepast, toont de verzoekende partij de relevantie van het arrest van de Raad van State van 13.01.2015 op dit artikel 3 §2 niet aan.

Het arrest heeft duidelijk betrekking op artikel 3§1 van het Besluit. Zoals reeds gesteld omvat deze paragraaf een gesloten lijst van werken die “evident” (automatisch, dus zonder verdere beoordeling van de vergunningverlenende overheid) als werken van ruimte beperkte impact beschouwd worden, wat niet het geval is in artikel 3§2.

In artikel 3§2 wordt enkel een opsomming gegeven van potentiële werken van beperkte impact, waarbij die impact in concreto door de vergunningverlenende overheid moet onderzocht worden, zodat het niet noodzakelijk was dat de Vlaamse Regering zelf in het administratief dossier de motieven opneemt om te bepalen waarom een werk van beperkte ruimtelijke impact is m.b.t. de opsomming vervat in artikel 3§2.

De beoordeling dient hoe dan ook nog te gebeuren op het ogenblik van het nemen van de beslissingen zelf, dus geval per geval.

Een algemene motivering kon dus zelf niet teruggegeven worden in het besluit van Vlaamse Regering, juist omwille van het feit dat geval per geval moet beoordeeld worden.

Hetgeen de Raad van State dus weerhouden heeft, namelijk een gebrek aan motieven in het besluit van de Vlaamse Regering bij § 1, 7°, kan bijgevolg niet van toepassing zijn op § 2 dat van procedurele aard is.

Voor de goede orde mag nogmaals benadrukt worden dat de beoordeling in casu correct is gebeurd in de vergunning zelf. De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft de beperkte ruimtelijke impact onderzocht en als volgt gemotiveerd: (...) en (...)

*De verzoekende partij gaat niet akkoord met deze overwegingen, doch slaagt er niet in om de motivering te weerleggen: Er wordt door de verzoekende partij op geen manier aangetoond dat het om ‘infrastructuurwerken met een ruimtelijke omvangrijke impact’ zou gaan. Een louter negatie is onvoldoende, verzoekende partij moet aantonen dat de motivering foutief is om een schending van artikel 4.4.7.V.C.R.O. te kunnen inroepen. Een loutere verwijzing naar de omvang van het project op zich, zonder onderzoek naar de ruimtelijk impact ervan, volstaat evenmin.
...”*

Beoordeling

1.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de aanvraag betrekking heeft op een verlenging van de tramlijn 21/22 over een afstand van ongeveer 1,9 kilometer en volgende werken omvat:

- het aanleggen van een vrijliggende en oostelijke trambaan in een groene bedding;
- het aanleggen van een trambrug over de E40 en van een trambrug over de R4/Ringvaart;
- de aanleg van een trambaan tussen het gemotoriseerd verkeer over een bepaalde afstand;
- het voorzien van nieuwe fiets- en voetpaden en de aanleg van rioleringen;
- het aanleggen van groenbeplantingen;
- het voorzien van lichtenregelende kruispunten;
- het aanleggen van 3 buurtparkings en langspaarkeerplaatsen;
- het rooien van bomen.

Het wordt niet betwist dat het aangevraagde gelegen is binnen verschillende gewestplanbestemmingen, met name woongebied, industriegebied en bufferzone.

In de bestreden beslissing wordt vastgesteld dat de aanvraag voor het grootste gedeelte in woongebied is gelegen (ongeveer 1 km), dat het tramtracé over een afstand van ongeveer 700 meter is gelegen aan “de buitenkant” van het industriegebied en dat de bufferzone over een lengte van ongeveer 120 m wordt doorkruist.

De verwerende partij stelt in de bestreden beslissing dat de aanvraag voor het gedeelte gelegen in woongebied in overeenstemming is met de gewestplanbestemming. Dit wordt door de verzoekende partij niet betwist.

Vervolgens stelt de verwerende partij dat de aanvraag “niet zonder meer in overeenstemming (is) met de bestemming bufferzone en industriegebied”, maar dat de aanvraag voldoet aan de voorwaarden van artikel 4.4.7, § 2 VCRO, dat de aanvraag een project is van openbaar belang, waarvoor een vrijstelling tot opmaak van de MER werd verleend. Verder overweegt de verwerende partij met betrekking tot de ligging binnen het industriegebied dat de nieuwe trambedding onmiddellijk aansluit bij de bestaande structuur- en zichtbepalende verkeersas, dat de nieuwe tramlijn ook binnen de bufferzone samenloopt met de vermelde verkeersas, dat de ruimte-inname zeer beperkt is, dat de verzorgde plaatsing en vormgeving een beperkte lijnvormige groenaanleg toelaat tussen de bestaande weg en de nieuwe tramlijn zonder afbreuk te doen aan het beeld van compact gebundelde lijninfrastructuur, dat de bufferzone overigens in de lengte doorkruist wordt door de Buitenring en de Ottergemsesteenweg Zuid, dat het algemeen karakter en het uitzicht van de plaats niet op dwingende wijze worden veranderd en dat de doordachte tracering en uitvoering een duidelijke opwaardering impliceren in de ruimtelijke organisatie van de plaats.

De verwerende partij besluit dat het project verenigbaar is met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken industriegebied en bufferzone en dat de invloed op het gebruik en de bestemming van deze gebieden beperkt blijft.

2.

De argumentatie van de eerste tussenkomende partij dat er geen noodzaak was voor het verlenen van een afwijking op de voorschriften industriegebied en bufferzone en de verzoekende partij derhalve geen belang heeft bij het aanvoeren dat er ten onrechte een afwijking is verleend, kan niet worden gevolgd.

Een onderzoek van de exceptie zou er de Raad immers toe nopen om zelf en in de plaats van de vergunningverlenende overheid te oordelen over de verenigbaarheid van de aanvraag met de gewestplanbestemming industriegebied en bufferzone en daarbij zelfs tot de conclusie zou moeten komen dat de verwerende partij ten onrechte de aanvraag niet in overeenstemming heeft bevonden met deze zones, hetgeen overigens het debat van de rechtsstrijd zou wijzigen, wat een tussenkomst niet vermag te doen.

3.

Artikel 4.4.7, § 2 VCRO, zoals gewijzigd bij decreet van 11 mei 2012, luidt als volgt:

“In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging

of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.”

De verzoekende partij betwist in hoofdorde dat voor de betrokken aanvraag een beroep kan worden gedaan op deze bepaling en dat de motivering van de bestreden beslissing “niet afdoende voorkomt”.

De verzoekende partij betreft de motieven die worden vermeld in de bestreden beslissing echter niet bij haar kritiek, maar beperkt zich integendeel tot het poneren dat de aanvraag grootschalige infrastructuurwerken behelst, waarbij ze een opsomming geeft van de werken en stelt dat een aantal van de werken (aanleg van buurtparking, trambruggen en lichtregelende kruispunten) niet voorkomen op de lijst van het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2012, zonder evenwel een opdeling te maken van de werken die zullen worden uitgevoerd in woongebied, dan wel in industriegebied of bufferzone.

Noch daargelaten de vraag of de verzoekende partij, wiens handelsonderneming is gelegen in woongebied, een belang kan laten gelden bij het aanvoeren van het middel, moet vastgesteld worden dat het aan een verzoekende partij toekomt om een middel dermate te ontwikkelen dat de schending die wordt aangevoerd ook wordt aangetoond. Ten dezen is dit niet het geval. Enkel in de mate dat de aanvraag is gelegen in industriegebied of bufferzone, wordt in de bestreden beslissing toepassing gemaakt van artikel 4.4.7, § 2 VCRO. Bij een betwisting over de toepassing van deze bepaling dient aangetoond te worden dat die handelingen die in die zones worden voorzien niet kunnen worden toegelaten bij toepassing van deze bepaling. Met andere woorden kon de verzoekende partij zich niet beperken tot de bewering dat de aanvraag grootschalige infrastructuurwerken behelst, maar diende ze aan te tonen dat die werken die zich situeren in industriegebied en bufferzone niet kunnen beschouwd worden als handelingen van algemeen belang met beperkte impact. Alhoewel de verzoekende partij zelf erkent dat niet de gehele aanvraag is gelegen in industrie- of bufferzone, maakt ze in haar verder betoog geen onderscheid tussen de handelingen die al dan niet in die zones zijn gelegen, maar steunt ze integendeel haar betoog op alle werken die de aanvraag omvatten. Op die wijze toont de verzoekende partij niet aan dat de handelingen van de betrokken aanvraag die gelegen zijn buiten het woongebied, niet onder toepassing kunnen vallen van artikel 4.4.7, § 2 VCRO.

Er moet overigens vastgesteld worden dat de verzoekende partij, na de repliek van de andere partijen, in de wederantwoordnota niet betwist dat de parkings en kruispunten gelegen zijn in woongebied en zelfs niet betwist dat de trambruggen voor het grootste gedeelte niet zijn gelegen in bufferzone of industriegebied. De verzoekende partij beweert wat dit laatste betreft enkel nog dat de aanzet en de afloop van de brug gelegen is in buffergebied, zonder dat op enige wijze te staven.

Zoals reeds vastgesteld laat de verzoekende partij, in het onderdeel van het middel dat in hoofdorde wordt aangevoerd, ook na om aan te tonen dat de bestreden beslissing niet afdoende gemotiveerd zou zijn. De bestreden beslissing bevat meerdere overwegingen – die zijn aangehaald in de feiten uiteenzetting en hiervoor samengevat in randnummer 1 – met als conclusie dat het project verenigbaar is met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken industriegebied en bufferzone en dat de invloed op het gebruik en de bestemming van deze gebieden beperkt blijft. De verzoekende partij laat deze overwegingen

volledig buiten haar kritiek en toont derhalve niet aan dat de bestreden beslissing niet afdoende gemotiveerd is.

Door de dupliek van de verzoekende partij in de wederantwoordnota dat de voorziene trambrug ook onverenigbaar is met de 'bestaande autosnelweg', geeft zij een andere wending aan de kritiek die zij heeft uiteengezet in haar verzoekschrift onder het eerste middel. Een dergelijke aanvullende kritiek kan niet op ontvankelijke wijze in de wederantwoordnota worden aangevoerd.

4.

4.1

In ondergeschikte orde voert de verzoekende partij aan dat het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2012 een onwettig karakter heeft. De verzoekende partij stelt dat de werken die worden opgesomd in dit besluit niet als werken met een beperkte impact kunnen worden beschouwd, dat veel werken milieuvergunningplichtig zijn en dat § 3 "zelfs een combinatie van de handelingen die worden vermeld in dit artikel" toelaat. Vervolgens stelt de verzoekende partij dat zij de motieven in de bestreden beslissing niet kan volgen omtrent de toepasselijkheid van artikel 4.4.7, § 2 VCRO. In het onderdeel in ondergeschikte orde wordt nu wel kritiek geleverd op de motieven in de bestreden beslissing waarin besloten wordt tot een beperkte impact.

4.2

Bij besluit van de Vlaamse regering 20 juli 2012 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, werd Hoofdstuk III 'De handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben of als dergelijke handelingen beschouwd kunnen worden', dat enkel bestaat uit artikel 3, vervangen.

In het artikel 3 wordt een onderscheid gemaakt tussen (1) "handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben" (§ 1) (2) handelingen die kunnen beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact (§ 2) en (3) handelingen die niet in §§ 1 of 2 zijn vermeld, maar waarvan het vergunningverlenende bestuursorgaan kan vaststellen, op gemotiveerd verzoek van de aanvrager, dat een handeling van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact heeft zoals bedoeld in artikel 4.4.7, § 2 VCRO.

De handelingen van algemeen belang die een ruimtelijke impact hebben worden opgelijst in 13 punten (§ 1), met een aantal onderverdelingen.

De handelingen die kunnen beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact (§ 2) worden opgelijst in 10 punten, met een aantal onderverdelingen. Voor die handelingen wordt het volgende bepaald:

"De handelingen, vermeld in § 2, eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij die handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat de handelingen, vermeld in § 2, eerste lid, die niet onder paragraaf 1 vallen, een ruimtelijk beperkte impact hebben. Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.

De concrete beoordeling wordt ten laatste uitgevoerd bij het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek van de vergunningsaanvraag.

Een combinatie van de bovengenoemde handelingen kan beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7, § 2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.”

In § 3 wordt bepaald:

“Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan het vergunningverlenende bestuursorgaan vaststellen dat een handeling van algemeen belang die niet in paragraaf 1 of 2 is vermeld,, een ruimtelijk beperkte impact als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening heeft.

Deze handelingen mogen niet worden uitgevoerd in een ruimtelijk kwetsbaar gebied tenzij deze handelingen gelet op hun aard, ligging en oppervlakte geen significante impact hebben op het ruimtelijk kwetsbaar gebied.

Dat bestuursorgaan beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en omvang van het project, en het ruimtelijk bereik van de effecten van de handelingen.

Het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt en beslist daarover nadat een projectvergadering werd gehouden en voor de vergunningsaanvraag werd ingediend. Het document waaruit die beslissing blijkt, wordt bij de vergunningsaanvraag gevoegd. ”

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de regeling van artikel 3 niet alleen betrekking heeft op een veelvoud van handelingen, maar tevens betrekking heeft op verschillende categorieën van handelingen, waarbij de handelingen bepaald in de §§ 2 en 3 een beoordeling noodzakelijk van de vergunningverlenende overheid vooraleer ze kunnen beschouwd worden als handelingen met een beperkte impact.

Nog daargelaten de vraag of de verzoekende partij, in het kader van de wettigheidsbetwisting van de bestreden beslissing, een belang kan laten gelden bij een wettigheidsonderzoek van het volledige besluit van de Vlaamse regering 20 juli 2012 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester, moet vastgesteld worden dat het algemeen betoog van de verzoekende partij dat de “werken die worden aangehaald in het betrokken besluit geenszins als werken met een ruimtelijke “beperkte” impact kunnen worden beschouwd”, dat veel handelingen milieuvergunningplichtig zijn en dat artikel 3, § 1, laatste lid bepaalt dat er zelfs een combinatie kan worden gemaakt, op een te vage en algemene wijze geformuleerd is om het volledig hiervoor vermeld besluit van de Vlaamse regering aan een wettigheidsonderzoek te kunnen onderwerpen. Die conclusie volgt alleen al uit de vaststelling dat de verzoekende partij in haar betoog geen enkel onderscheid maakt tussen de verschillende categorieën van handelingen, terwijl, zoals reeds vastgesteld, de in de §§ 2 en 3 bepaalde handelingen een beoordeling noodzakelijk van de vergunningverlenende overheid vooraleer ze kunnen beschouwd worden als handelingen met een beperkte impact.

De verwijzing door de verzoekende partij naar het arrest van de Raad van State nr. 229.800 van 13 januari 2015, kan aan de voorgaande conclusie niet verhelpen. Het arrest betreft overigens

een beoordeling van de wettigheid van een specifieke handeling opgenomen in het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2012, met name de handeling die wordt bepaald in artikel 3, § 1, 7°, zijnde “de aanleg, wijziging of uitbreiding van (...) rietvelden en waterzuiveringsinstallaties met een maximale capaciteit van 1000 IE”.

4.3

In de mate dat de verzoekende partij in het onderdeel van het middel dat wordt aangevoerd in ondergeschikte orde, kritiek levert op de motieven in de bestreden beslissing die betrekking hebben op de beperkte impact van de handelingen, moet andermaal worden vastgesteld dat die motieven enkel betrekking hebben op de aanvraag voor zover deze gelegen is in industrie- en bufferzone en dat het betoog van de verzoekende partij steunt op het geheel van de werken die de aanvraag omvat.

5.

Het eerste middel is ongegrond.

B. Tweede middel

Standpunten

In het tweede middel wordt de schending aangevoerd van artikel 4.2.17, § 2 VCRO en van de artikelen 2, 42 en 192 van het Gemeentedecreet.

De verzoekende partij zet uiteen:

“ ...

24. De concrete aanvraag behelst de aanleg van een nieuwe tramlijn ter hoogte van verschillende bestaande **gemeentelijke wegen** (Heerweg Noord, Rooskenstraat, Klaarstraat, Nederwijnaarde, Isabella van oostenrijkstraat, Jan Sonnevillestraat, Hutsepotstraat, Dorpstraat, Heiweg Zuid en Ter Linden). Tevens worden langs dit tracé nieuwe nutsleidingen, fietspaden en voetpaden aangelegd.

25. Bovenstaande werken hebben onbetwistbaar betrekking op de “zaak der wegen”, cfr. rechtspraak Raad van State:

Onder een beslissing omtrent de zaak van de wegen worden onder ander begrepen : de aansluiting van de nutsleidingen, de aanleg van de riolering, de wegzate, de voetpaden, de aanleg van de weg edm. (RVS, 3 februari 2006, nr. 154.481, Sippenaeken a ses habitants)

26. De **gemeenteraad** is exclusief bevoegd voor de “zaak der wegen”. Deze **exclusieve bevoegdheid** is gegrond op de gemeentedecreet.

Overeenkomstig de artikelen 2, 42 en 192 van het Gemeentedecreet heeft de gemeenteraad de volheid van bevoegdheid over alles wat de wegen betreft én van gemeentelijk belang is. Aan de gemeenteraad is de uitsluitende bevoegdheid gegeven om te oordelen over ‘de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijziging en de verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke wegen’.

Nu deze bevoegdheid gegrond is op het gemeentedecreet geldt ze zowel voor stedenbouwkundige als voor verkavelingsaanvragen. Ook wanneer de GSA optreedt als vergunningsverlenende overheid, blijft de exclusieve bevoegdheid van de gemeenteraad overeind.

Cfr. rechtspraak Raad van State en Raad voor Vergunningsbetwistingen:

Artikel 4.2.17, § 2 VCRO vormt in essentie een herhaling van de regeling die voorheen was opgenomen in artikel 57bis van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, erin opgenomen door artikel 15 van de wet van 22 december 1970. Uit de parlementaire voorbereiding bij het wetsontwerp van 8 april 1959 tot organisatie van de stedenbouw en van de ruimtelijke ordening blijkt dat de in **het vermeld artikel 57bis, § 1 ingeschreven bevoegdheid van de gemeenteraad “voor de wegen” niets meer is dan “de toepassing van (...) (de) gemeentewet” en dat “bij de bespreking van een wet op de ruimtelijke ordening (...) de beginselen en de grondslagen van de gemeentewet niet opnieuw in het gedrang (mogen) worden gebracht.”** Daaruit volgt dat de gemeenteraad over de **uitsluitende bevoegdheid** beschikt om een beslissing te nemen over de aanleg van nieuwe wegen, ook indien de nieuwe wegen deel uitmaken van een verkavelingsaanvraag. (Rvvb 14 maart 2012, A/2012/0091, p. 15)

De gemeenteraad heeft de uitsluitende bevoegdheid om te oordelen over de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijzigingen en de verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke wegen. Een dergelijke beslissing is **ook vereist als over de vergunningsaanvraag moet worden beslist door de Vlaamse regering of de GSA met toepassing van artikel 127 § 1 DRO** (RVS, 15 december 2009, nr. 198.942, cvba sociale huisvestingsmaatschappij vlaamse ardennen, p. 4).

Zowel wat betreft verkavelingsvergunningen als wat betreft stedenbouwkundige vergunningen heeft de gemeenteraad de uitsluitende bevoegdheid om te oordelen over de aanleg van nieuwe verkeerswegen, tracéwijzigingen, verbredingen of opheffingen van bestaande gemeentelijke verkeerswegen. **Deze exclusiviteit geldt ook wanneer de vergunningsaanvraag door het CBS is ingediend bij de GSA.** (RVS, 19 oktober 2009, nr. 197.022, Schamp, p. 8)

27. De gemeenteraad diende dan ook haar goedkeuring te geven **vooraleer** de vergunning door de GSA kon worden verleend, cfr. rechtspraak Raad voor Vergunningsbetwistingen:

Uit artikel 4.2.17, § 2 VCRO volgt dat het gemeenteraadsbesluit over de zaak van de wegen moet **voorafgaan** aan de beslissing van het vergunningsverlenend bestuursorgaan. Een besluit van de gemeenteraad dat nadien wordt genomen respecteert de volgorde van de bevoegdheidsuitoefening niet en kan niet gelden als het bij het decreet vereiste voorafgaand besluit. (Rvvb 14 maart 2012, A/2012/0091, p. 15)

28. Besluit. Bij gebrek aan voorafgaandelijke goedkeuring van de gemeenteraad met betrekking tot de heraanleg van de wegenis, voorwerp van de huidige aanvraag, kon de GSA de aanvraag niet wettig vergunnen.

Het tweede middel is ernstig en gegrond.

...

De verwerende partij repliceert:

“ ...

2. *Overeenkomstig artt. 2 en 42 van het gemeentedecreet beschikt de gemeenteraad over de volheid van bevoegdheid voor aangelegenheden van gemeentelijk belang. Hieronder worden begrepen, de aanleg van nieuwe verkeerswegen alsook de tracéwijziging, verbreding of opheffing ervan.*

In casu gaat het evenwel over het aanleggen van infrastructuur voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, hiertoe bevoegd, kan hiertoe de nodige beslissingen nemen zonder dat hiertoe de instemming van de gemeenteraad moet worden bekomen.

3. *Bovendien maken de werken het voorwerp uit van een samenwerkingsovereenkomst tussen de VMM De Lijn, de stad Gent, de TMVW en het Vlaamse Gewest. Deze overeenkomst werd op 26 maart 2012 door de gemeenteraad van de stad Gent goedgekeurd.*

In zitting van 29 mei 2012 heeft de gemeenteraad ook het bestek van alle werken ten laste van de stad Gent goedgekeurd.

In zoverre de gemeenteraad hiertoe diende tussen te komen, heeft de gemeenteraad van de stad Gent wel degelijk zijn instemming betuigd met de bij de bestreden beslissing vergunde werken.

4. *Het tweede middel is dan ook volkomen ongegrond.*

“ ...”

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

52. *De bevoegdheid van de gemeenteraad om een beslissing te nemen over de zaak van de wegen in het kader van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning vloeit voort uit het in de artikelen 2 en 42 van het Gemeentedecreet vervatte principe naar luid waarvan de gemeenteraad beschikt over de volheid van bevoegdheid voor aangelegenheden van gemeentelijk belang. Hieronder worden begrepen: de aanleg van nieuwe verkeerswegen alsook de tracéwijziging, verbreding of opheffing ervan.*

Dit beginsel houdt niet in dat de vergunning niet kan worden verleend voordat de gemeenteraad zich heeft uitgesproken over de zaak van de wegen. In een recent arrest heeft de Raad van State gesteld dat uit de beginsel van de onafhankelijkheid van de administratieve politie volgt dat het gegeven dat er nog geen beslissing is genomen over de verplaatsing van een buurtweg niet kan verantwoorden om een verkavelingsvergunning te weigeren die de verplaatsing met zich meebrengt. Dit speelt ook hier. Indien de gemeenteraad zich inderdaad moet uitspreken voorafgaand aan het uitvoeren van de werken, dan nog belet dit niet dat de vergunning reeds wordt afgeleverd. Dit tenzij er hiervoor een wettige basis bestaat. Die basis is aanwezig voor verkavelingsvergunningen, maar niet voor stedenbouwkundige vergunningen.

53. *De bevoegdheid van de gemeente geldt bovendien slechts in de mate er niet van wordt afgeweken door een andere bepaling met een gelijke rechtskracht.*

54. *Blijkens artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd Agentschap Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn heeft de tussenkomende partij als doel “elke activiteit die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk verband houdt met het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verricht in het Vlaamse Gewest, vanuit of naar dit Gewest.” Artikel 3, lid 2 laat de tussenkomende partij toe om “binnen haar normale werkingsgebied alle activiteiten op (te) zetten waartoe haar personeel, haar installaties en haar uitrusting kunnen aangewend worden, in zover deze activiteiten verband houden met gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, hetzij geregeld vervoer met inbegrip van het opvangen van piekmomenten in de vraag, hetzij bijzonder geregeld vervoer”.*

De tussenkomende partij moet haar opdracht uitvoeren overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

55. *Uit deze bepalingen vloeit voort dat het enkel aan De Lijn toekomt om te beslissen tot het aanleggen van infrastructuur voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer.*

In de mate deze beslissing conflicteert met een bevoegdheid van de gemeenteraad, gaat de bevoegdheid van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn voor.

Hoe dan ook is het zo dat de werken het voorwerp uitmaken van een overeenkomst tussen de Stad Gent, de TMVW, de VVM De Lijn en het Vlaams Gewest.

Deze overeenkomst werd op 26 maart 2012 door de gemeenteraad goedgekeurd.

In een latere fase heeft de gemeenteraad ook ingestemd met het bestek voor die werken die ten laste van de stad Gent zijn, en dit bij besluit van 29 mei 2012. Dit bestek omvat onder meer de plannen.

De gemeenteraad heeft dus wel degelijk zijn instemming betuigd met de thans aangevraagde werken.

...”

De tweede tussenkomende partij stelt:

“ ...

De verzoekende partij stelt dat het gaat om werken welke betrekking hebben op een “zaak der wegen”.

De gemeenteraad is exclusief bevoegd overeenkomstig het gemeentedecreet voor de zaken der wegen.

De gemeenteraad heeft kennis genomen van het tracé en heeft ook haar goedkeuring gegeven. Dit blijkt uit de volgende beslissingen:

- beslissing van de gemeenteraad van 26.03.2012 waarbij de samenwerkingsovereenkomst met het voorwerp en het tracé werd goedgekeurd;*

- beslissing van de gemeenteraad van 29.05.2012, waarbij het bestek van alle werken ten laste van de stad Gent werden goedgekeurd, waarbij het tracé was vermeld:

“Keurt goed het stadsaandeel in het door de VVM De Lijn aangestelde ontwerper opgemaakt bestek PG0624-20149 met betrekking tot de herinrichting van de Zwijnaardsesteenweg, Heerweg Noord en Heerweg Zuid en de verlenging van de tramlijn 21/22 tot Zwijnaarde.”

Subsidiar.

Indien uw Raad zou oordelen dat er geen beslissing omtrent de zaak van de wegen is genomen door de gemeenteraad, wordt toepassing gevraagd van artikel 4.8.4 61 VCRO (bestuurlijke lus).

Uw Raad kan bij tussenarrest beslissen dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar de beslissing zou voorleggen aan de gemeenteraad om ‘de zaak van de wegen’ te bevestigen.

Het tweede middel mist elke grond.

...

De verzoekende partij dupliceert:

“ ...

*17. De opmerking dat een gebrek aan voorafgaande goedkeuring de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning niet kan beletten nu er voor stedenbouwkundige vergunning geen wettige basis voorhanden is, volgt de verzoeker niet. Zoals aangegeven in het verzoekschrift is de bevoegdheid van de gemeenteraad voor de zaak der wegen gesteund op het **gemeentedecreet**. Deze bevoegdheid speelt dus sowieso, ongeacht of het gaat om een stedenbouwkundige vergunning dan wel om een verkavelingsvergunning.*

Verder moet de Lijn, ondanks haar bevoegdheden toegekend op basis van het decreet van 31 juli 1990, voor de uitvoering van infrastructuurwerken over een rechtsgeldige vergunning beschikken. Er kan enkel een rechtsgeldige vergunning afgeleverd worden indien voorafgaandelijk de goedkeuring werd verleend door de gemeenteraad.

18. De tussenkomende partij legt drie documenten voor. Geen van deze drie documenten kan als een “voorafgaandelijke goedkeuring van de zaak der wegen” door de gemeenteraad beschouwd worden:

- Stuk 8:

Stuk 8 is een afgeprinte agenda van de gemeenteraad van 26 maart 2012 te vinden op internet. Uit dit stuk kan enkel afgeleid worden dat de samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de stad Gent, het TMVW, de VVM De Lijn en het Vlaamse Gewest in de zitting van 26 maart 2012 voor goedkeuring voorligt. Het gaat met andere woorden niet om de officiële beslissing van de gemeenteraad inzake de zaak der wegen, vereist op basis van artikel 2, 42 en 192 van het gemeentedecreet. Uit dit stuk blijkt niet dat de gemeenteraad concreet heeft kennis genomen van de vergunningsaanvraag van de Lijn en dat zij de voorziene wegenis in deze zitting na stemming heeft goedgekeurd.

- Stuk 9:

Dit stuk is wel een besluit van de gemeenteraad met vermelding van de stemming maar dit besluit heeft niet als voorwerp de goedkeuring van de wegenis zoals voorzien in het aanvraagdossier van de Lijn maar enkel het bestek van deze werken.

- Stuk 10:

Dit stuk is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de stad Gent (vertegenwoordigd door het college), het TMVW, de VVM De Lijn. De gemeenteraad is geen partij.

19. Ook het tweede middel is gegrond.

...

Beoordeling door de Raad

1.

In het bestreden besluit wordt de aanvraag beschreven als een verlenging van de tramlijn 21/22 in de stad Gent tot het centrum van de deelgemeente Zwijnaarde, waarbij, onder meer een oostelijke tramlijn wordt aangelegd in een groene bedding van de Gestichtstraat tot de Klaartestraat, een trambaan wordt aangelegd tussen het gemotoriseerd verkeer van de Klaartestraat tot Ter Linden en waarbij tevens de wegenis wordt heraanlegd (nieuwe fiets- en voetpaden en een nieuw wegdek).

Uit deze gegevens en de gegevens van het dossier blijkt dat aanvraag tevens wegeniswerken omvat op gemeentelijke wegen.

2.

Op grond van de artikelen 2 en 42 van het gemeentedecreet beschikt de gemeenteraad over de volheid van bevoegdheid voor aangelegenheden van gemeentelijk belang, waaronder de bevoegdheid voor de aanleg en uitrusting van gemeentelijke verkeerswegen.

Uit artikel 4.2.17, § 2 VCRO (Titel IV 'Vergunningenbeleid', Hoofdstuk 2 'Vergunningsplicht', Afdeling 1 'Soorten', Onderafdeling 2 'Vergunningsplicht voor het verkavelen van gronden'), zoals het van toepassing was op het ogenblik van de bestreden beslissing, kan worden afgeleid dat de decreetgever niet heeft willen raken aan deze bevoegdheid. Deze bepaling luidt als volgt:

"§2. Indien de verkavelingsaanvraag wegeniswerken omvat waaromtrent de gemeenteraad beslissingsbevoegdheid heeft, en het vergunningverlenende bestuursorgaan oordeelt dat de verkavelingsvergunning van zijnerwege kan worden verleend, dan neemt de gemeenteraad een beslissing over de zaak van de wegen, alvorens het vergunningverlenende bestuursorgaan een beslissing neemt over de verkavelingsaanvraag.

De gemeenteraad beslist uiterlijk op de tweede raadszitting waarop de zaak van de wegen geagendeerd is, zoniet wordt de beslissing over de wegenis geacht ongunstig te zijn."

Deze bepaling is inmiddels "opgeheven" bij artikel 41 van het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en

pandenbeleid. In de parlementaire voorbereidingen wordt daarbij het onder meer het volgende toegelicht (*Parl. St. VI. Parl., 2013-2014, stuk 2371/1, 30-31*):

“ ...

2. Een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag kan echter evenzeer wegeniswerken omvatten. Zo kan men een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag indienen voor groepswooningbouw met aanleg van wegen of voor de aanleg van wegen alleen. Ook hier geldt dat de beslissingsbevoegdheid over de zaak van de wegen (de aanleg van nieuwe wegen, de tracéwijziging, de verbreding of de opheffing van bestaande gemeentelijke wegen) toekomt aan de gemeenteraad. Deze bevoegdheid vloeit rechtstreeks voort uit het Gemeentedecreet en is te onderscheiden van de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen in het kader van de ruimtelijke ordeningsregelgeving over de vergunningsaanvraag zelf (*R.v.St., nr. 189.415, 12 januari 2009; DEFOORT, P.J., 'beslissing over de zaak van de wegen is geen voorbereidende rechtshandeling ten aanzien van een latere vergunningsbeslissing: de gevolgen hiervan voor de motiveringsplicht en de beroepsmogelijkheden'* (noot onder *R.v.St., nr. 189.415, 12 januari 2009, Extensa*), *TROS, 2009, 254-258*)).

3. Voorgesteld wordt te verduidelijken dat de voorafgaande beslissing door de gemeenteraad, momenteel alleen geëxpliciteerd voor wat betreft de verkavelingsaanvraag, gemeen is aan zowel de verkavelingsaanvraag als de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

Artikel 4.2.17, §2, VCRO (bepaling, specifiek voor de verkavelingsaanvraag), wordt dan ook opgeheven, en een onderafdeling 5 wordt ingevoegd in titel IV, hoofdstuk II, afdeling 2, 'Bepalingen, aan alle vergunningen gemeen'.

Door het invoegen van deze nieuwe onderafdeling is duidelijk dat deze bepaling geldt ongeacht de te volgen vergunningsprocedure (regulier of bijzonder).

...”

Deze toelichting bevestigt 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.

3.

De tussenkomende partijen tonen op voldoende wijze aan dat de gemeenteraad kennis heeft genomen van de zaak van de wegen die het voorwerp uitmaken van de bestreden beslissing en er haar goedkeuring aan heeft verleend.

Uit de stukken die worden voorgelegd door de tussenkomende partijen blijkt dat de werken van de betrokken aanvraag het voorwerp hebben uitgemaakt van een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad Gent, de Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Watervoorziening, de Vlaamse Vervoermaatschappij 'De Lijn' en het Vlaamse Gewest. Artikel 1 van deze overeenkomst 'Voorwerp van de overeenkomst' bepaalt dat de overeenkomst de herinrichting tot doel heeft van de wegenis, de aanleg van een nieuwe riolering en de verlenging van de tramlijn 21/22 op de Zwijnaardsesteenweg, Heerweg Noord en Heerweg Zuid tussen de bestaande eindhalte aan de Gestichtstraat en de nieuw te realiseren eindhalte Ter Linden te Zwijnaarde. Vervolgens bevat deze bepaling een gedetailleerde opsomming van de werken, met onder meer de wegeniswerken die mede het voorwerp uitmaken van de vergunningsaanvraag die heeft geleid tot de bestreden beslissing.

In de vermelde overeenkomst wordt de stad Gent vertegenwoordigd door de burgemeester en stadssecretaris "handelend in uitvoering van het gemeenteraadsbesluit van 26 maart 2012". Het gemeenteraadsbesluit van 26 maart 2012 betreft, volgens hetgeen kan afgeleid worden uit de stukken die worden voorgelegd, de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst hiervoor vermeld.

Uit de stukken blijkt bovendien dat de gemeenteraad op 29 mei 2012 het stadsaandeel in de werken heeft goedgekeurd op grond van een bestek dat werd opgemaakt in opdracht van de Vlaamse Vervoermaatschappij 'De Lijn' en de herinrichting tot voorwerp heeft zoals omschreven in de bestreden beslissing.

De verzoekende partij kan derhalve niet gevolgd worden dat er, voorafgaandelijk aan de bestreden beslissing, geen beslissing werd genomen door de gemeenteraad over de zaak van de wegen.

Gezien de voorgaande conclusie bestaat er geen noodzaak om de argumentatie van de eerste tussenkomende partij dat uit artikel 3 van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd Agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, volgt dat het enkel aan De Lijn toekomt om te beslissen tot het aanleggen van infrastructuur voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, te onderzoeken.

4.

Het tweede middel is ongegrond.

C. Derde middel

Standpunten van de partijen

In dit middel voert de verzoekende partij een schending aan van artikel 7, 2°, b), 1) en artikel 7, 3° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, van de artikelen 4.3.1, § 1, 1°, b) en § 2 VCRO, en van het zorgvuldigheidsbeginsel en redelijkheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partij zet uiteen:

"...

Op het plan 'bestaande toestand' staat enkel het gebouw van de verzoeker getekend (stuk 5). Uit dit plan blijkt niet dat het gaat om een carrosseriebedrijf. Evenmin wordt aangeduid dat de voorliggende zone grotendeels privaat is en wordt gebruikt als parkeerterrein. Op basis van dit plan lijkt het alsof de ganse voorliggende zone een breed voetpad uitmaakt.

N.B. Dat de overheid ingevolge deze onnauwkeurige aanduiding van de situatie uitgegaan is van verkeerde uitgangspunten blijkt o.m. uit de onteigeningsbeslissing waarin met betrekking tot de inname 38 (dit is de inname van de eigendom van de verzoeker) sprake is van een 'momenteel als voetpad ingerichte strook privéterrein' (stuk 7). Net zoals de onteigende overheid moet aangenomen worden dat ook de in het kader van de vergunningsverlening adviserende instanties en de GSA zelf geen of minstens voldoende rekening gehouden hebben met het feit dat het gaat om privéterrein dat volledig in functie staat tot het carrosseriebedrijf (parkeerzone).

De onnauwkeurige aanduiding van de bestaande toestand verhinderde de adviesverlenende instanties om de aanvraag correct in te schatten. Ook in het kader van de MER - beoordeling diende duidelijk aangegeven te worden dat het gaat om een bedrijf die volledig afhankelijk is van deze parkeerzone. De afname van de betrokken parkeerplaatsen kan niet gepast gecompenseerd worden door middel van de buurtparkings.

In dat opzicht is de motivatie op het vlak van 'goede ruimtelijke ordening' evenmin afdoende. Wat betreft de parkeerproblematiek beperkt de vergunningsverlenende overheid zich door te stellen 'voor de bewoners en voor de handelaars worden een berekend, voldoende aantal parkeerplaatsen gecompenseerd'. Men doelt hierop de 3 buurtparkings en het zoveel als mogelijk behoud van langsparkeren. Zoals reeds aangegeven hebben deze buurtparkings en langsparkeerplaatsen evenwel geen enkel nut voor het bedrijf van de verzoeker. Het spreekt voor zich dat de te herstellen wagens moeten kunnen geparkeerd worden op het **parkeerterrein** van de verzoeker. Ook expertises moeten op eigen terrein kunnen doorgaan. De verzoeker kan het risico niet nemen om andermans te herstellen of reeds herstelde wagens op publiek terrein te parkeren. Vaak zijn die wagens ook dermate beschadigd dat ze met een takelwagen moeten afgezet worden aan het carrosseriebedrijf zelf omdat er niet meer mee kan gereden worden.

Deze elementen werden kennelijk onvoldoende in rekenschap genomen bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en bij de beoordeling van het ingediende bezwaarschrift.

Bij dit laatste beperkt het college zich door zonder enige motivatie aan te geven 'dat nog voldoende ruimte overblijft voor het goed functioneren van het carrosseriebedrijf'. Dit standpunt wordt op generlei wijze toegelicht. Hieronder (MTHEN) wordt op eenvoudige wijze aangetoond dat er geen voldoende ruimte rest voor het verder functioneren van het bedrijf. Het aantal parkeerplaatsen wordt met de helft gereduceerd, dit heeft ontegensprekelijk een zeer grote impact op de werking van het bedrijf zelf dat is afgestemd op de huidige grootte van de parkeerzone. In dat opzicht staat vast dat zowel de beoordeling van de bezwaren als de beoordeling van de 'goede ruimtelijke ordening' op onzorgvuldige wijze gebeurden.

30. Ook de 'nieuwe toestand' van de tramleiding is onvolledig in beeld gebracht. Meer in het bijzonder wordt de bovenleiding van de tram niet op de plannen aangeduid. In tegenstelling tot hetgeen de GSA beweert bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening is dit element wél essentieel bij de huidige aanvraag. Deze bovenleiding heeft immers een ernstige visuele impact voor de omwonenden. De straat zal er ingevolge de tram en vooral ingevolge de bovenleiding die noodzakelijk is voor het functioneren van de tram, helemaal anders uitzien. Deze visuele impact is een element die moet in rekenschap genomen worden voor een correcte en zorgvuldige beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. Nu dit niet gebeurde / niet kon gebeuren gelet op de onvolledige aanvraag, is de bestreden beslissing onzorgvuldig.

...

De verwerende partij repliceert:

“ ...

2. *Art. 7, 3° van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning bepaalt nergens dat de bestemming van de aanpalende gebouwen of het gebruik van ingenomen terreinen moet worden weergegeven.*

Nochtans blijkt uit de fotoreportage bij de aanvraag dat het gebouw van verzoekende partij er duidelijk op staat en dat het een carrosseriebedrijf betreft.

Er kan dan ook minstens geen sprake zijn van enige misleiding, waardoor de vergunningverlenende overheid mogelijks een andere beslissing zou hebben genomen mocht zij er kennis van hebben.

Bovendien heeft verzoekende partij ook een bezwaar ingediend, waarin zij wijst op het gebruik van het onroerend goed als carrosseriebedrijf en het zogenaamde verlies aan parkeergelegenheid.

Verzoekende partij heeft in zijn bezwaarschrift gewezen op het verlies aan parkeergelegenheid voor klanten, personeel en eigen voertuigen en voor het laden en lossen van voertuigen door leveranciers en voertuigen met pech.

Dit bezwaar werd door het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent behandeld en weerlegd.

...

In deze weerlegging van het bezwaarschrift van verzoekende partij wordt duidelijk gesteld dat er sprake is van het carrosseriebedrijf en dat de huidige situatie niet verkeersveilig is en dus moet opgelost worden.

Uw Raad mag zich hierbij niet in de plaats stellen van de vergunningverlenende overheid. Uw Raad kan enkel nagaan of de feiten, waarop de beslissing is gesteund, correct zijn en de beslissing niet kennelijk onredelijk is.

Verzoekende partij toont op geen enkele wijze aan dat dit het geval zou zijn.

3. *Verzoekende partij haalt ook aan dat de bovenleiding niet wordt aangeduid.*

De juiste technische punten van de berusting zijn inderdaad nog niet aangeduid. Dit wordt slechts beslist in het kader van de uitvoeringsfase.

De aanleg van dergelijke leidingen is ook vrijgesteld van vergunning, aangezien het gaat om gebruikelijke aanhorigheden van het openbaar domein.

...”

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

(I) Voldoende kennis van de aanwezigheid van een parking

62. *Volgens vaste rechtspraak van de Raad van State, intussen bijgevallen door uw Raad, kunnen onjuistheden, vergissingen of leemten in het bouwdoossier slechts tot vernietiging van de vergunning kunnen leiden, indien blijkt dat zij van dien aard zijn dat zij de adviserende of de vergunningverlenende overheden in dwaling hebben*

gebracht en bovendien beslissend zijn geweest voor de toekenning van de vergunning.

63. *Bij de aanvraag is een plan met de bestaande toestand gevoegd. Dit plan, en meer bepaald plan 3.2., geeft de bestaande toestand ter plaatse weer.*

Op dit plan is inderdaad niet te zien dat het betrokken gebouw een carrosseriebedrijf is. Er is evenmin op te zien dat de grond voor het gebouw gebruikt werd als parkeerterrein.

Uit het plan kan ook geen ander gebruik worden afgeleid.

Er is dus geen sprake van een verkeerde weergave van het concrete gebruik, maar enkel van de afwezigheid van weergave van het concrete gebruik.

64. *Dit is geen leemte in het aanvraagdossier. Het door de verzoekende partij aangehaalde artikel 7, 3° van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning bepaalt nergens dat de bestemming van de aanpalende gebouwen of het gebruik van ingenomen terreinen moet worden weergegeven.*

65. *Zelfs als dat toch een leemte is, dan is niemand hierdoor misleid.*

De bij de aanvraag gevoegde fotoreportage bevat in foto 9 een foto van het gebouw van de verzoekende partij, waaruit duidelijk kan worden afgeleid dat het gaat om een carrosseriebedrijf. De foto toont ook het gebruik van de grond voor het parkeren van voertuigen aan.

De verzoekende partij heeft ook een bezwaar ingediend, waarin zij wijst op het verlies aan parkeergelegenheid.

Het bestuur was dus wel degelijk op de hoogte van het gebruik dat de verzoekende partij van het gebouw en de grond maakt, en is dus niet misleid.

(II) Afdoende weerlegging van het bezwaar

66. *De verzoekende partij heeft in haar bezwaarschrift gewezen op het verlies aan parkeergelegenheid voor klanten, personeel en eigen voertuigen, en voor het laden en lossen van voertuigen door leveranciers en voertuigen met pech.*

De verzoekende partij heeft in dit bezwaar nergens gesteld dat geaccidenteerde voertuigen of te herstellen voertuigen op dit terrein werden gestald, zodat de verzoekende partij slecht geplaatst is om de verwerende partij te verwijten dat zij hier geen rekening mee heeft gehouden.

67. *In antwoord op het bezwaar van de verzoekende partij heeft het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent het volgende geantwoord:*

...

68. *In het algemeen kan worden gesteld dat het college van burgemeester en schepenen zich er zeer van bewust was dat het project tot gevolg kon hebben dat bepaalde parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Dit was een effect dat het college heeft ingecalculeerd, en dat het heeft afgewogen tegen de voordelen ervan.*

Specifiek voor de situatie van de verzoekende partij oordeelde het college dat de huidige situatie gevaarlijk was, en dat er zich daarom wijzigingen opdrongen.

Het college overweegt dat er een « beperkte ruimte-inname is », en dat er nog voldoende ruimte overblijft.

69. *Deze beoordeling is niet kennelijk onredelijk.*

De inname is beperkt tot een oppervlakte van slechts 60 m², en dit voor het overgrote deel langsheen de bestaande Heerweg, waar er sprake is van een voetpad. In de aanzet naar de zijstraat omvat de inname een deel van de ruimte die nog voor de boordsteen is gelegen.

70. *De verzoekende partij behoudt een strook grond met een breedte van 17 meter langs de gevel, en een diepte van 6 meter aan de oostelijke zijde van het bedrijf. Deze ruimte neemt toe tot 11 meter, en neemt vervolgens weer af.*

De verharde oppervlakte voor het bedrijf zal bij benadering nog steeds 100 m² bedragen. De verzoekende partij zal die ruimte nog kunnen inrichten op een wijze waardoor hierop nog meerdere voertuigen kunnen worden gestald. De verzoekende partij geeft in haar uiteenzetting van het moeilijk te herstellen en ernstig nadeel aan dat er nog zes parkeerplaatsen overblijven.

Het verlies aan parkeerplaatsen wordt gecompenseerd doordat aan de overzijde van de Heerweg-Noord, ter hoogte van het kruispunt van de Sonnevillesstraat, op minder dan 50 meter van het gebouw van de verzoekende partij, de aanvraag voorziet in een buurtparking met 12 parkeerplaatsen. Deze parking kan gebruikt worden voor « klanten, personeel en eigen voertuigen ». Voor geaccidenteerde voertuigen is die allicht minder geschikt, maar het moet gezegd dat er van geaccidenteerde voertuigen geen sprake was in het bezwaarschrift. Bovendien mag de bewuste ruimte overeenkomstig het VLAREM ook niet gebruikt worden voor dit soort voertuigen.

Wat er ook van zij, er blijft wel degelijk ruimte over die nuttig aangewend kan worden in de bedrijfsvoering, wat juist de essentie is van het advies van de stad Gent.

Dit advies werd ook bijgevalen.

Het bezwaar werd dan ook afdoende weerlegd.

d) Geen aanduiding van de bovenleiding

71. *Bij de aanvraag zijn plannen gevoegd die onder meer de dwarsprofielen weergeven. Die dwarsprofielen tonen een tram met geleider, maar niet de bovenleiding.*

Die bovenleiding zal ter hoogte van het gebouw van de verzoeker rusten op draden die tussen gevels aan weerszijden van de straat zijn gespannen.

De juiste keuze van die rustpunten in een technische kwestie waartoe in de uitvoeringsfase wordt beslist. De aanleg van dergelijk leidingen is ook vrijgesteld van vergunning, aangezien het gaat om gebruikelijke aanhorigheden van het openbaar domein.

In elk geval is het een feit van algemene bekendheid dat een tram slechts kan rijden door middel van een bovenleiding, zodat het feit dat die niet op de plannen is weergegeven, niemand kan hebben misleid.

...

De tweede tussenkomenende partij stelt:

“ ...

6.3.1. Aanwezigheid van het carrosseriebedrijf – private parking.

Volgens de verzoekende partij zou er niet blijken uit het dossier dat er sprake is van een carrosseriebedrijf.

Onder het tweede onderdeel wordt verwezen naar de weerlegging van de bezwaren door het CBS waarin er permanent sprake is van het carrosseriebedrijf.

Ook wat de parkeerplaatsen betreft kan er verwezen worden naar de weerlegging van de bezwaren door het CBS (overgenomen in de beslissing van de stedenbouwkundige ambtenaar) waarin deze problematiek volledig werd onderzocht.

Uit de fotoreportage bij de aanvraag blijkt dat het gebouw van de verzoekende partij er duidelijk op staat en daaruit blijkt dat het om een carrosseriebedrijf gaat en dat de openbare weg wordt gebruikt als parkeerplaats.

De verzoekende partij kan gevolgd worden waar zij stelt “Op basis van dit plan lijkt het alsof de ganse voorliggende zone een breed voetpad uitmaakt.” Dit is immers de correcte weergave van de plaatselijke toestand. In de realiteit is het voorperceel van de verzoekende partij immers zo aangelegd dat het perceel als voetpad deel uitmaakt van de openbare weg. Om het bestaan van een openbare weg vast te stellen, is het immers irrelevant wie eigenaar is van de wegzate.

De verzoekende partij bewijst dus niet dat er een onvolledigheid is in het dossier.

Voor zover er al sprake zou zijn van een onvolledigheid in het dossier moet de verzoekende partij dan bewijzen dat de vergunningverlenende overheid een andere beslissing zou genomen mocht ze er kennis van hebben.

...

In casu toont de verzoekende partij aan dat de overheid van alle feitelijke gegevens wel degelijk en volledig op de hoogte was.

Verzoekende partij bewijst het tegendeel niet.

Dit onderdeel van het middel mist elke grond.

6.3.2. Weerlegging van de bezwaren.

Het bezwaar werd door het CBS als volgt weerlegd en dit werd overgenomen in het besluit van de stedenbouwkundige ambtenaar (pagina 11-12):

...

Uit deze overweging blijkt dat het duidelijk is dat er sprake is van carrosseriebedrijf en dat er eventuele parkeerplaatsen (er wordt zelfs verwezen naar het openbare domein) zullen verdwijnen.

Er wordt gesteld dat de huidige situatie niet verkeersveilig is en dus moet opgelost worden.

Er is eigenlijk alleen een kritiek door de verzoekende partij op de beoordeling en de keuzes die gemaakt werden (Rvvb 30 oktober 2012, nr. A/2012/0439 in de zaak 1112/0332/A/2/028; Rvvb 22 oktober 2012, nr. A/2012/0418 in de zaak 2010/0489/SA/1/0462) en dit geen reden is tot vernietiging.

Uw Raad heeft een legaliteitstoets. Uw Raad mag zich niet in de plaats stellen van de vergunningverlenende overheid om tot een beoordeling van de aanvraag over te gaan (zie onder meer Rvvb, 28 augustus 2012, nr. A/2012/0327 in de zaak 2009/0105/A/2/0068; Rvvb, 3 juli 2012, nr. A/2012/0264 in de zaak 2009/0096/SA/2/0058).

Uw Raad mag geen feiten in de plaats stellen van de vergunningverlenende overheid. Uw Raad controleert louter of de feiten waarop de beslissing is gesteund correct zijn, het is een marginale toetsing. Alleen wanneer er sprake zou zijn van kennelijke onredelijkheid kan uw Raad de beslissing vernietigen (Rvvb, 31 juli 2012, nr. A/2012/0309 in de zaak 1112/0153/A/2/0121).

De vergunningverlenende overheid moet trouwens niet alle bezwaren beantwoorden, het volstaat dat in de beslissing duidelijk wordt aangegeven op welke redenen de beslissing is verantwoord. Het is voldoende als de aanvrager of derde de mogelijkheid heeft om met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen en de Raad haar wettigheidstoezicht kan uitoefenen (Rvvb, 20.04.2011 A/2011/0049 p. 12, Rvvb, 13.03.2012, A/2012/086, p. 9).

Dit onderdeel van het middel mist elke grond.

6.3.3 Aanduiding van de bovenleiding.

De juiste technische punten van de berusting zijn nog niet aangeduid, dit wordt beslist in het kader van de uitvoeringsfase.

De plannen zijn wel gevoegd van het dwarsprofiel, de verzoekende partij kan niet betwisten kennis te hebben van de bovenleiding vermist in het verzoekschrift dit als een nadeel wordt opgeworpen namelijk door bovenleidingen zou de verkeersveiligheid in het gedrang komen.

Voor de rustpunten is er echter op zich geen vergunning nodig.

Dit onderdeel van het middel mist elke grond.

6.3.4 Subsidiar. Bestuurlijke lus.

Indien uw Raad zou oordelen dat er de beslissing onvoldoende is gemotiveerd dan wordt toepassing gevraagd van artikel 4.8.4 §1 VCRO (bestuurlijke lus).

Uw Raad kan bij tussenarrest beslissen dat de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een bijkomend motivering zou geven.

...

De verzoekende partij dupliceert:

“ ...

13. Overeenkomstig artikel 7, 3°, 5) van het besluit inzake de dossiersamenstelling van stedenbouwkundige aanvragen voor technische werken moeten de aanvraagplannen o.a. het volgende bevatten: ‘de weergave van de voor de aanvraag relevante gegevens inzake de voorkomende bestaande en te behouden of de te slopen of te verwijderen bebouwing, constructies, hoogstammige bomen of verhardingen’.

Het carrosseriebedrijf met voorliggende privatieve zone is een bestaande bebouwing / verharding. Het was voor de overheden zeer relevant te weten dat er langsheen het traject een (carrosserie) bedrijf gelegen was waarvan een gedeelte van de privatieve zone zou ingenomen worden. Temeer nu de aanvraag verschillende parkeerzones schrapt en op bepaalde plaatsen nieuwe creëert. Het spreekt voor zich dat parkeermogelijkheden voor een (carrosserie) - bedrijf essentieel zijn. In deze omstandigheden was het ook voor de beoordeling van de aanvraag van groot belang te weten waar de grootste parkeernood heerst en dit om de ligging van de nieuwe parkeerzones te bepalen. Nu de overheden niet van in den beginne op de hoogte waren van de concrete plaatsgesteldheid van het carrosseriebedrijf is de aanvraag niet met volle kennis van zaken kunnen beoordeeld worden. De buurtparking met slechts 12 parkeerplaatsen wordt voorzien aan de andere zijde van de straat. Gelet op de komst van de tramlijn spreekt het voor zich dat deze parking niet zal gebruikt worden door klanten en het personeel van het carrosseriebedrijf. De buurtparking was enkel interessant geweest voor de verzoeker indien deze aan dezelfde zijde van de straat en vlakbij het bedrijf zelf gelegen was.

14. In de nota van de tussenkomen partij wordt uitvoerig gemotiveerd op basis waarvan de GSA van oordeel kon geweest zijn dat het bezwaar ongegrond was. Evenwel is deze ganse motivatie omtrent de overblijvende oppervlakte, de aanwezigheid van de buurtparking aan de overzijde van de straat, ... niet in de bestreden beslissing zelf terug te vinden. De GSA beperkt zich in de bestreden beslissing tot de losse, ongefundeerde bewering dat er “nog voldoende ruimte overblijft voor het goed functioneren van het carrosseriebedrijf”. De verzoeker blijft dus bij haar standpunt dat haar bezwaar niet afdoende is weerlegd.

15. Voor wat betreft het ontbreken van de bovenleiding op de plannen nieuwe toestand verwijst de verzoeker naar haar inleidend verzoekschrift. De bovenleiding is een essentieel gegeven ter beoordeling van de plannen nu deze bovenleiding een ernstige visuele impact heeft voor de omgeving. De niet aanduiding van deze bovenleiding op de plannen maakt dan ook een ernstige onzorgvuldigheid uit en brengt de wettigheid van de verleende vergunning in het gedrang.

...”

Beoordeling door de Raad

1.

Artikel 7 van het besluit van 28 mei 2004 van de Vlaamse regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, bepaalt welke stukken het dossier van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning minstens, in viervoud, moet bevatten voor de in artikel 6 van hetzelfde besluit bedoelde werken.

De verzoekende partij voert de schending aan van artikel 7, 2°, b), 1) en artikel 7, 3° van deze bepaling.

Artikel 7, 2°, b), 1) heeft betrekking op “een nota, ondertekend door de aanvrager”, waarin onder meer “de ruimtelijke context van de geplande werken” moet worden beschreven, waaronder “het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken worden gepland”.

Artikel 7, 3° heeft betrekking op de “tekeningen van de geplande werken” en omvat een opsomming van de plannen die moeten gevoegd worden en een opgave van de elementen die in die plannen moeten aangeduid worden. Welk onderdeel van deze bepaling de verzoekende partij geschonden acht wordt in het verzoekschrift niet vermeld. Pas in de wederantwoordnota wordt artikel 7, 3°, 5) van deze bepaling vermeld (bedoeld wordt : artikel 7, 3°, b), 5)), dat bepaalt dat bij de aanvraag “een inplantingsplan op een gebruikelijke schaal groter dan of gelijk aan 1/2500” moet gevoegd worden met minstens “de weergave van de voor de aanvraag relevante gegevens inzake de voorkomende bestaande en te behouden of de te slopen of te verwijderen bebouwing, constructies, hoogstammige bomen of verhardingen”.

Het komt aan een verzoekende partij toe om een middel op een voldoende duidelijke en concrete wijze te ontwikkelen. Daar wordt niet aan voldaan door voor het eerst in de wederantwoordnota het onderdeel van de bepaling aan te duiden, waarvan de schending in het verzoekschrift op een algemene wijze wordt aangevoerd. Het blijkt in onderliggende zaak ook niet dat de verwerende of tussenkomende partijen het middel hebben begrepen als een schending van artikel 7, 3°, b), 5) van het hiervoor vermeld besluit van 28 mei 2004 van de Vlaamse regering en het middel kan, op grond van de uiteenzetting in het verzoekschrift, ook niet redelijkerwijs als zodanig begrepen worden.

Evenmin toont de verzoekende partij een schending aan van artikel 7, 2°, b), 1) van het vermeld besluit van 28 mei 2004 van de Vlaamse regering. Deze bepaling betreft immers de beschrijving van “het feitelijke uitzicht en de toestand van de plaats waar de werken worden gepland” die moet worden opgenomen in een nota van de aanvrager. Het betoog onder het derde middel van de verzoekende partij heeft echter betrekking op het plan ‘bestaande toestand’ en het “onvolledig in beeld” brengen van de ‘nieuwe toestand’.

2.

De verzoekende partij voert nog aan dat de verwerende partij de goede ruimtelijke ordening niet afdoende heeft onderzocht en het bezwaar van de verzoekende partij niet afdoende heeft beantwoord.

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 wettigheidscontrole is hij wel bevoegd om 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.

De verzoekende partij stelt dat uit de plannen niet blijkt dat het bedrijf van de verzoekende partij een carrosseriebedrijf is en er evenmin is op aangeduid dat de voorliggende zone grotendeels privaat is en wordt gebruikt als parkeerterrein. De verwerende partij zou volgens de verzoekende partij de aanvraag “niet met volle kennis van zaken” hebben kunnen beoordelen.

Uit de weerlegging van de bezwaren van de verzoekende partij blijkt dat de verwerende partij niet alleen op de hoogte was van het gegeven dat het bedrijf van de verzoekende partij een

carrosseriebedrijf betreft, maar tevens aandacht heeft besteed aan de ruimte vóór het bedrijf van de verzoekende partij en daarbij overweegt dat de bezwaarindiener het huidige aantal benutte parkeerplaatsen opgeeft voor dit hoekpunt, dat vaak een deel van het openbaar domein wordt benut ten koste van een veilige doorgang voor de voetganger alsook een duidelijk overzicht over het kruispunt, dat het voorliggende plan op een duidelijke manier een grens tussen het openbaar en privaat domein stelt, dat een deel van het privaat domein daarbij wordt benut om voldoende ruimte te geven aan de fietser en de voetganger, dat het kruispunt wordt ingesnoerd met een eenvoudige T-aansluiting en een doorlopend voetpad, waardoor dit een stuk overzichtelijker wordt en vooral veiliger, en dat ondanks de beperkte ruimte-inname er nog voldoende ruimte overblijft voor het goed functioneren van het carrosseriebedrijf.

De verzoekende partij toont niet aan deze overwegingen steunen op foutieve gegevens, inzonderheid wat de grens tussen het privaat en openbaar domein betreft, noch dat de verwerende partij een kennelijke onredelijke beoordeling kan worden verweten.

3.

De argumentatie van de verzoekende partij dat de bovenleiding van de tramleiding niet op de plannen is vermeld wordt in de bestreden beslissing beoordeeld onder de titel “verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening”. De verwerende partij overweegt dat dit een nieuw lijnelement vormt dat inderdaad niet op de plannen is voorgesteld, maar dat deze leiding niet essentieel is bij de huidige afweging waar prioritair de plaatsing en uitvoering van de bedding zelf bepalend blijven, dat dergelijke aanhorigheden - bij de ingebruikname van het traject - nog apart kunnen worden aangevraagd, dat de vergunningsplicht van dergelijke technische uitrusting kan onderzocht worden overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van het besluit van de Vlaamse regering tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is, dat landschappelijk gezien een tramlijn in zijn volledigheid mét bovenleiding past in een stedelijke omgeving, en dat de stad in dit aspect van de zaak een gepaste aanbeveling tot zorgvuldige aanleg van de bovenleiding heeft voorgesteld die bij een latere aanvraag kan gehanteerd worden.

In haar betoog betwist de verzoekende partij wel dat de bovenleiding niet essentieel zou zijn omdat ze een ernstige visuele impact heeft voor de omwonenden, maar daar tegenover staat de overweging in de bestreden beslissing dat een tramlijn in zijn volledigheid mét bovenleiding past in een stedelijke omgeving. De verzoekende partij overtuigt niet dat de verwerende partij in de bestreden beslissing de grenzen van de redelijkheid heeft overschreden.

4.

Het derde middel is ongegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ “DE LIJN” is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van de stad GENT, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen is ontvankelijk.
3. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de stad GENT is onontvankelijk.
4. Het beroep is ongegrond.
5. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 275 euro, ten laste van de verzoekende partij.
6. De kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro voor elk van de tussenkomende partijen, komen ten laste van de tussenkomende partijen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 20 oktober 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,
 met bijstand van
Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Katrien VISSERS

Nathalie DE CLERCQ