

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 1 oktober 2019 met nummer RvVb-A-1920-0109  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0113-SA

Verzoekende partij	de heer <b>Geert DE CONINCK</b>  vertegenwoordigd door advocaat Pieter VAN ASSCHE met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Koning Albertlaan 128
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>WEST-VLAANDEREN</b>
Tussenkomen de partijen	1. de bvba <b>VERSLUYS BOUWGROEP</b>  vertegenwoordigd door advocaten Pieter-Jan DEFOORT en Lies DU GARDEIN met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Hertsbergsestraat 4 - Domein de Herten  2. het college van burgemeester en schepenen van de stad <b>OOSTENDE</b>  vertegenwoordigd door advocaten Jan BELEYN en Meindert GEES met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 20 oktober 2017 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 31 augustus 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van de tweede tussenkomen de partij van 2 mei 2017 ontvankelijk doch ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkomen de partij een stedenbouwkundige vergunning verleend volgens ingediende plannen voor het bouwen van een appartementsgebouw met 59 woningen, 4 handelsruimten en 43 parkeerplaatsen op de percelen gelegen te 8400 Oostende, Hendrik Baelskaai zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie B, nummers 0032C4, 0032F4, 0032P4 en 0032Y4.

## **II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING**

1.

De eerste tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 14 december 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De waarnemend voorzitter van de Raad laat deze tussenkomende partij met een beschikking van 4 januari 2018 toe in de debatten.

De tweede tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 14 december 2017 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat deze tussenkomende partij met een beschikking van 19 december 2017 toe in de debatten.

2.

De Raad verwerpt met het arrest van 13 maart 2018 met nummer RvVb/S/1718/0648 de vordering tot schorsing.

De verzoekende partij dient een verzoek tot voortzetting in.

3.

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

De kamervoorzitter verdaagt op de openbare zitting van 30 juli 2019 de behandeling van de vordering tot vernietiging naar de openbare zitting van 13 augustus 2019.

Advocaat Pieter VAN ASSCHE voert het woord voor de verzoekende partij. De verwerende en tussenkomende partij verschijnen schriftelijk.

Op de eerstgenoemde openbare zitting doet de eerste tussenkomende partij afstand van de gevorderde boetes wegens kennelijk onrechtmatig beroep.

Op de laatstgenoemde openbare zitting verklaart de verzoekende partij dat zij niet akkoord kan gaan met het opstarten van een poging tot bemiddeling.

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

## **III. FEITEN**

1.

De eerste tussenkomende partij dient op 22 december 2016 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Oostende (de tweede tussenkomende partij) een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor "de nieuwbouw van een appartementsgebouw met 59 appartementen en 4 handelsruimtes in het masterplan Oosteroever (fase 8)" op de percelen gelegen te 8400 Oostende, Hendrik Baelskaai zn.

De aanvraag maakt als deelproject 8 het voorwerp uit van het 'Globaal Masterplan Oosteroever Oostende' van 27 april 2012 dat de reconversie van de Oosteroever in de Oostendse haven tot een nieuw stadsdeel tot doel heeft (hierna: masterplan van 2012), geactualiseerd op 12 december 2017 (hierna: masterplan van 2017).

De percelen liggen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Oostende' (hierna: GRUP), goedgekeurd op 15 mei 2009. Op grond van dit GRUP liggen de percelen in stedelijk ontwikkelingsgebied (SON artikel 2.1). Dit voorschrift bepaalt:

*“Art. 2.1.1. Het gebied is bestemd voor wonen, handel, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, openbare groene ruimten en openbare verharde ruimten, socio-culturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen. De bestemming van dit gebied treedt in werking op 1 september 2009.*

*Art. 2.1.2. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving. Daarbij wordt ten minste aandacht besteed aan:*

- *de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;*
- *de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers, bewoners of bezoekers;*
- *de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;*
- *de relatie met de in de omgeving van het woongebied vastgelegde bestemmingen;*
- *de bestaande of gewenste woondichtheid.*
- *de inpassing in de omgeving*

*Art. 2.1.3. Bij vergunningsaanvragen voor een project dat bepalend is voor de globale ontwikkeling van het gebied of vanaf 1ha en/of 25 wooneenheden of voor de inplanting van een nieuw bedrijf, wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.*

*De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.*

*Art. 2.1.4 Werken ter uitvoering van veiligheidsmaatregelen tegen overstromingen zijn toegelaten.”*

Dit bestemmingsgebied omvat de projectgebieden Kop H. Baelskaai, Vuurtorendok-Zuid en H. Baelskaai Blok 2. De bouwplaats ligt in het projectgebied Kop H. Baelskaai.

Voor het projectgebied Kop H. Baelskaai werd een inrichtingsstudie van 25 juni 2012 opgemaakt (hierna: inrichtingsstudie van 2012), geactualiseerd op 26 april 2017 (hierna: inrichtingsstudie van 2017).

Het projectgebied Kop H. Baelskaai omvat 11 deelprojecten:

- deelproject 1 (Victoria met 6 à 9 bouwlagen)
- deelproject 2 (Baelskaai 12 met 15 bouwlagen)
- deelproject 3 (Baelskaai 8 met 5 à 6 bouwlagen)
- deelproject 4 (Oostkaai 11 met 6 à 7 bouwlagen)

- deelproject 5 (Ensor Tower met 26 bouwlagen)
- deelproject 6 (Spillaert Tower met 26 bouwlagen)
- deelproject 7 (One Baelskaai, fase 2 met 6 à 7 bouwlagen)
- deelproject 8 (One Baelskaai, fase 1 met 8 à 12 bouwlagen)
- deelproject 9 (onbenaamd gebouw met 7 bouwlagen)
- deelproject 10 (Trinity Tower met 16 bouwlagen)
- deelproject 11 (Oostkaai 2 met 7 bouwlagen).

De voorliggende aanvraag betreft deelproject 8.

Tijdens het eerste openbaar onderzoek, georganiseerd van 26 januari 2017 tot en met 24 februari 2017, dient de verzoekende partij het enige bezwaarschrift in. Hierin wijst zij op het gebrek aan een mobiliteitsstudie (hierna: MOBER) in het aanvraagdossier. Na toevoeging van een MOBER van 25 juni 2016 aan de aanvraag is een nieuw openbaar onderzoek gehouden.

Tijdens het tweede openbaar onderzoek, georganiseerd van 16 maart 2017 tot en met 14 april 2017, dient de verzoekende partij het enige bezwaarschrift in. Hierin zijn volgende zes bezwaren opgeworpen: schending van het inzagerecht (bezwaar 1), de ruimtelijke visuele inpasbaarheid van het project is niet verenigbaar met de omgeving en de beeldbepalende elementen, meer bepaald de vuurtoren en de ophaalbrug (bezwaar 2), de drempelwaarden van bijlage 2 van het van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: Project-MER-besluit), zijn overschreden (bezwaar 3), er is niet voldaan aan de vereiste nuttige fietsbergruimte en -stalplaats (bezwaar 4), er wordt niet voldaan aan de minimumeisen inzake de noodzakelijke parkeerplaatsen (bezwaar 5), de mobiliteitsstudie steunt op onvolledige en onjuiste gegevens (bezwaar 6).

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust adviseert op 27 januari 2017 ongunstig om reden dat de afdeling Kust geen uitbouwsels toelaat die meer dan 1,00 meter voorbij de rooilijn reiken boven de 2,50 meter. Deze adviesinstantie adviseert op 12 april 2017 bijkomend ongunstig om reden dat het mobiliteitsplan geen rekening houdt met de jachthavengebonden activiteiten, waardoor de potentiële parking op het kaaivlak van de Hendrik Baelskaai overschat wordt in het plan, terwijl er plannen zijn om de parking aan Fort Napoleon te verplaatsen.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 27 april 2017 voorwaardelijk gunstig:

“ ...

**Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening, de regelgeving en de stedenbouwkundige voorschriften.**

*Deze stedenbouwkundige aanvraag betreft het bouwen van een appartementsgebouw met 59 appartementen, 4 gelijkvloerse handelsruimtes en een ondergrondse parkeergarage voor 43 auto's. De bouwwerken worden voorzien op de hoek van de Hendrik Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid en maken deel uit van het masterplan Oosteroever, het masterplan Oosteroever wenst enerzijds de Oosteroever tot een volwaardig stadsdeel te ontwikkelen via een gemengde ontwikkeling van woonmogelijkheden, toerisme, recreatie, cultuur en voorzieningen. Anderzijds wenst het masterplan de inrichting voor de ontstane openbare ruimte in het projectgebied te ontwikkelen. Op deze manier wordt een goede verankering tussen stad en landschap nagestreefd.*

*Het nieuwe appartementsgebouw vormt de 1ste fase van een 2-fasig bouwproject. De 2de fase maakt geen deel uit van deze aanvraag maar werd ondertussen ingediend. De 1ste fase zal 59 appartementen voorzien met 4 gelijkvloerse handelsruimtes en 43 ondergrondse parkeerplaatsen. Het nieuwe volume zal naar de hoek van de Hendrik Baelskaai en*

Vuurtorendok-Zuid toenemen in bouwlagen. Op deze hoek telt het volume 12 bouwlagen met een technisch verdiep en bouwt af naar 6 bouwlagen aan de kant van Vuurtorendok-Zuid. Aan de kant van de Hendrik Baelskaai bouwt het volume af via een tussenstap van 8 bouwlagen naar 5 bouwlagen, om dan terug te stijgen naar 7 bouwlagen op de hoek van de Hendrik Baelskaai en een nieuwe doorrit doorheen het bouwblok. Het deel bestaande uit 5 en 7 bouwlagen maakt deel uit van fase 2. Het GRUP legt op het vlak van hoogte en aantal bouwlagen geen maxima op. In de inrichtingsstudie toont de aanvrager aan dat het project zich zal integreren in de omgeving en dat de hoogte en bouwlagen aanvaardbaar zijn. Gezien het nieuwe bouwblok op een hoek komt te liggen wordt er naar de hoek toe hoger gebouwd, dit om het beeld van de hoek te versterken in functie van en in overeenstemming met het totaal te realiseren masterplan. Het project wijkt beperkt af van de inrichtingsstudie. Dit wordt gemotiveerd bij de behandeling van het bezwaar.

Gecombineerd zullen in beide fasen 78 woonentiteiten voorzien worden met 85 ondergrondse parkeerplaatsen, dit stemt overeen met ongeveer 1,1 parkeerplaatsen per woonentiteit. Hiernaast worden op de gelijkvloerse verdieping van fase 1 ook nog een fietsenstalling voor 50 fietsen voorzien. Hieraan moet worden toegevoegd dat de ondergrondse parkeerboxen voldoende ruim zijn om 1 of meerdere fietsen extra te plaatsen naast de auto. Hiermee is voldaan aan de bepalingen van de Stedelijke Verordening op de Bouwwerken. Door de nabijheid van het treinstation, de tramhaltes langs de Dr. Eduard Moreauxlaan en de bushaltes aan de Stroombanklaan en Voorhavenlaan is het project goed bereikbaar via het openbaar vervoer. Op 5 minuten wandelafstand bevindt zich de veerverbinding wester- oosteroever dat voetgangers van het centrumgebied van Oostende naar het projectgebied brengt en vice versa. Naast de parkeervoorzieningen vinden we in de kelderverdiepingen ook de tellerlokalen voor de nutsmaatschappijen, een vuilnisberging en de nodige putten voor de riolering. De gelijkvloerse bouwlaag omvat de gemeenschappelijke inkomhallen met traphallen en liftkokers, een fietsenstalling voor 50 fietsen, 4 handelsruimtes (133m<sup>2</sup>, 146m<sup>2</sup>, 154m<sup>2</sup> en 214m<sup>2</sup>) en de inrit naar de ondergrondse garages. De bovenliggende 11 bouwlagen bevatten 59 woonentiteiten waarvan 42 appartementen met 2 slaapkamers, 14 appartementen met 3 slaapkamers en 3 duplexen met 3 slaapkamers. De woonentiteiten zijn ruim ontworpen en voldoen aan de vigerende stedelijke verordening.

De architectuur van de gevels wordt bepaald door de glooiingen van de terrassen met glazen borstweringen. De aanvrager wenst hiermee het golvende karakter van de duinen en zee te reflecteren. De gevels worden afgewerkt met zwartbruin geprofileerd aluminium in combinatie met zwartbruin aluminium buitenschrijnwerk. De terrasboorden worden afgewerkt in zwartbruin aluminium-composiet. De onderkant van de terrassen worden gepleisterd en zijn licht van kleur. Het advies van 27/01/2017 van het agentschap Maritieme dienstverlening en Kust is ongunstig om reden dat de afdeling Kust geen uitbouwsels toe laat die meer dan 1 meter voorbij de rooilijn reiken boven de 2,5 meter. Gelet op artikel 4.3.3. van de Vlaamse Codex dat bepaald dat: "Indien uit de verplicht in te winnen adviezen blijkt dat het aangevraagde strijdig is met direct werkende normen binnen andere beleidsvelden dan de ruimtelijke ordening, of indien dergelijke strijdigheid manifest reeds uit het aanvraagdossier blijkt, wordt de vergunning geweigerd of worden in de aan de vergunning verbonden voorwaarden waarborgen opgenomen met betrekking tot de naleving van de sectorale regelgeving.

Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder "direct werkende normen" verstaan: supranationale, wetskrachtige, reglementaire of beschikkende bepalingen die op zichzelf volstaan om toepasbaar te zijn, zonder dat verdere reglementering met het oog op precisering of vervollediging noodzakelijk is."

In het advies van het agentschap Maritieme dienstverlening en Kust wordt niet verwezen naar een direct werkende norm. Het agentschap stelt louter dat zij dergelijke bouwwerken niet toelaat. Strikt genomen voldoet het advies dus niet aan de voorwaarden van artikel 4.3.3 van de Vlaamse Codex en kan er worden besloten dat het niet om een bindend advies in de zin van artikel 4.3.3 van de Vlaamse Codex gaat.

Op basis van artikel 4.3.3 van de Vlaamse Codex kan er dus voorbij worden gegaan aan het advies van het agentschap Maritieme dienstverlening en Kust.

De uitsprongen van de terrassen variëren en reiken plaatselijk tot 2 meter voorbij de rooilijn.

Het ingediende project wijkt dus af van artikel 21 van de stedelijke verordening op de bouwwerken dat bepaalt dat: "Vaste uitsprongen op de rooilijn boven het peil van het trottoir mogen niet meer bedragen dan 12 cm tot op een hoogte van 2,50 m en niet meer dan 60 centimeter daarboven. Bovendien moeten in gesloten bebouwing de uitsprongen op ten minste 60 centimeter van de perceelsgrenzen blijven, met uitzondering van de luifels boven de benedenverdieping en van de kroonlijsten. In elk geval dienen uitsprongen altijd minstens 0,50 meter van de trottoirrand te blijven. In smalle straten kan het College van Burgemeester en Schepenen de uitsprongen beperken of volledig verbieden. Smalle straten zijn straten waar de tegenoverliggende voorgevelbouwlijnen zich op 8 meter of minder van mekaar bevinden of kunnen bevinden."

De ruime geveluitsprongen bevinden zich op voldoende afstand van de rijweg, zodat deze geen hinder kunnen veroorzaken voor het verkeer, de omwonenden of aanwezige bedrijvigheid, de ruime maat van het openbaar domein zorgt ervoor dat deze afwijking aanvaardbaar is.

De architectuur van het gebouw wordt getypeerd door ruime golvende terrassen, zowel langsheen de Hendrik Baelskaai als ter hoogte van het Vuurtorendok.

In de heraanleg van de Hendrik Baelskaai is langsheen de gevels een terraszone van 6 meter voorzien met daarvoor een wandelzone van 4,25 meter. De eigenlijke rand van de rijweg ligt op 16 meter uit de rooilijn waardoor de ruimte overkraging in verhouding staat tot de maat van de publieke ruimte.

Voor het Vuurtorendok wordt een voetgangerszone voorzien, enkel de hulpdiensten zullen hier nog kunnen passeren. Dus ook hier zijn de overkragingen te verantwoorden gezien het specifiek statuut van het openbaar domein.

De vrije hoogte tussen voetpad en onderkant terras van de eerste verdieping bedraagt 3,75 meter in plaats van de standaard 2,50 meter, hierdoor wordt het onderhoud van het openbaar domein niet in het gedrang gebracht.

In het advies van 12/04/2017 met betrekking tot het mobiliteitsplan vermeldt het agentschap Maritieme dienstverlening en Kust dat het mobiliteitsplan geen rekening houdt met de jachthaven gebonden activiteiten noch met het voornemen om de parking aan het Fort Napoleon te verplaatsen.

Op heden is het project van de jachthaven nog niet verder uitgewerkt. Hierdoor kan de impact ervan niet worden berekend. Er is ook nog geen zicht op wanneer dat project zal worden uitgevoerd.

Het verplaatsen van een parking heeft geen impact op de capaciteit ervan.

De aanvraag werd onderworpen aan een openbaar onderzoek van 26/01/2017 t.e.m. 24/02/2017. Tijdens dit openbaar onderzoek werd 1 bezwaar ingediend. Eén van de argumenten die in het bezwaar werden aangehaald, handelde over het ontbreken van een mobiliteitsstudie. Naar aanleiding van dit gegronde argument werd een mobiliteitsstudie aan het dossier toegevoegd. Hierdoor werd een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd van 16/03/2017 t.e.m. 14/04/2017. Tijdens dit tweede openbaar onderzoek werd 1 bezwaar ingediend, opnieuw van diezelfde bezwaarindiener.

De meeste punten aangehaald in het bezwaar ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek werden grotendeels hernomen in het bezwaar ingediend tijdens het tweede openbaar onderzoek, behalve het argument met betrekking tot de Lange Nelle.

- In dit argument geeft hij aan dat het voorgestelde project zal lijden onder het uitvallend licht van de Lange Nelle.

De onderkant van de lichtbundel van de vuurtoren ligt op een hoogte van 61,32 meter, wat overeenkomt met 19 bouwlagen. Met totale hoogte van 43 meter bevinden de appartementen op de bovenste bouwlaag nog ver onder deze lichtbundel. Dit argument werd niet meer hernomen in het bezwaar tijdens het tweede openbaar onderzoek.

- *In een volgend argument wordt aangegeven dat de ruimtelijke visuele inpasbaarheid van het project niet verenigbaar is met de omgeving en de beeldbepalende elementen, zijnde de vuurtoren en de ophaalbrug. De bezwaarindiener stelt dat het aantal bouwlagen afwijkt van hetgeen werd voorzien in de inrichtingsstudie. Het aantal bouwlagen zou de ruimtelijke inpasbaarheid (relatie met ophaalbrug en vuurtoren) in het gedrang brengen en de relatie met de bestaande appartementen verstoren. Het GRUP legt op het vlak van de hoogte en het aantal toegelaten bouwlagen van het te bouwen appartementsgebouw geen maxima op. Het aantal bouwlagen – zoals voorzien in de voorliggende aanvraag – maakt m.a.w. geen inbreuk uit op het GRUP. De aanvaardbaarheid van het aantal bouwlagen behoort tot de soevereine beoordelingsbevoegdheid van de vergunningverlenende overheid. De bezwaarindiener verwijst naar de inrichtingsstudie, waar op de desbetreffende locatie aanvankelijk 9 tot 10 bouwlagen werden voorzien. De voorliggende aanvraag voorziet in 12 bouwlagen (+ technische verdieping). Zoals het GRUP ook zelf bepaalt, is de inrichtingsstudie een informatief document. Een inrichtingsstudie legt meer bepaald de contouren van een bepaald projectgebied vast om de overheid zicht te kunnen geven op de volledige invulling van het gebied. Hierop aansluitend worden (gefaseerd) aanvragen ingediend die een concrete invulling geven aan het projectgebied. Een inrichtingsstudie heeft nooit de bedoeling om de invulling van een bepaald projectgebied strikt vast te leggen. De realisatie van een project met een dergelijke omvang, gespreid over een relatief lange periode, kan op voorhand nooit volledig strikt worden vastgelegd. In voorliggend geval wordt 2030 als einddatum vooropgesteld. Het is niet realistisch om bij de aanvang van het project het eindbeeld volledig vast te leggen. Tijdens de uitvoering van een project van dergelijke omvang doen er zich steeds omstandigheden voor (o.a. nieuwe ruimtelijke inzichten) waardoor de invulling van het project beperkt moet worden aangepast. Zoals uit een vergelijking van de aanvraag en de principes uit de inrichtingsstudie ook blijkt, wordt de essentie van de toegevoegde inrichtingsstudie behouden. De ruimtelijke principes die de invulling van het projectgebied bepalen, worden nageleefd. Het appartementsgebouw wordt o.a. conform de bouwblokken/het industriële raster uit de inrichtingsstudie ingeplant, de doorwaardbaarheid van het project wordt gerespecteerd, de realisatie van het binnenhof wordt gerespecteerd, de diversiteit in de skyline wordt gerespecteerd, het parkeren wordt ondergronds voorzien en de mix wonen/commerciële functies wordt voorzien. Ook de principes inzake (wisselende) bouwhoogte worden gerespecteerd (zie verder). De beoordeling van de aanvaardbaarheid van de hoogte en het aantal bouwlagen (en de impact op de vuurtoren, de ophaalbruggen en de overige appartementsblokken) maakt een opportuniteitsbeoordeling van de vergunningsverlenende overheid uit. De vergunningverlenende overheid dient dit aspect te beoordelen bij de toets aan de goede ruimtelijke ordening. Volgende elementen zorgen ervoor dat de goede ruimtelijke ordening wordt gewaarborgd.*
  - *Volgens de inrichtingsstudie was op de hoeken een accent voorzien. Het was dus sowieso de bedoeling om hier hoger te gaan dan de gemiddelde bebouwing van 5 tot 7 bouwlagen op deze plaats.*
  - *De toename van het aantal bouwlagen in vergelijking met de inrichtingsstudie is niet van die aard dat er hierdoor een nefaste impact ontstaat op de omgeving. Voor wat de vuurtoren betreft: de onderkant van de lichtbundel van de vuurtoren ligt op 61,32m. De hoogste top van de vuurtoren ligt op 63,89m. De bouwhoogte van het voorliggend gebouw blijft hier ruimschoots onder (ter illustratie: de hoogte van de onderkant van de lichtbundel komt ongeveer overeen met 19 bouwlagen). Met 12 bouwlagen blijft het voorliggend gebouw onder het gewenste maximum. De totale hoogte van dit gebouw bedraagt 43m. De vuurtoren zal zich hierdoor nog steeds duidelijk manifesteren t.a.v. het aangevraagde gebouw.*

Zoals gezegd, was het steeds de bedoeling om op de desbetreffende hoek een accent te voorzien. Uit de inrichtingsstudie blijkt dat ook het hierin voorzien aantal bouwlagen (m.n. 10 bouwlagen) hoger kwam te liggen dan de ophaalbrug. T.a.v. de ophaalbruggen zal er dus niet veel wijzigen door het voorzien van twee bijkomende bouwlagen. De bouwlagen worden bovendien niet over het ganse bouwblok voorzien, maar enkel als accent.

De inrichtingsstudie gaat uit van een wisselend aantal bouwlagen met een aantal accenten (m.n. gekartelde skyline), waarbij het aantal bouwlagen oploopt t.a.v. het Fort Napoleon. Deze ritmiek en accenten worden gehandhaafd.

Voor wat de impact op het appartementsblok van de bezwaarindiener betreft, moet worden vastgesteld dat het steeds de bedoeling was om op de desbetreffende hoek een hogere bebouwing (m.n. accent te voorzien). De voorziene verhoging (m.n. met twee bouwlagen) is niet van die omvang dat de impact hierdoor onaanvaardbaar zou worden. De verhoging betreft maar een beperkt deel van het bouwblok, m.n. een accent op de hoek. Andere delen van het gebouw zijn lager dan in de inrichtingsstudie is voorzien. Het aangevraagde bouwblok ligt niet onmiddellijk naast het bouwblok van de bezwaarindiener, wat betekent dat dit bouwblok niet onmiddellijk in het zicht hiervan komt te liggen. Bovendien kan er vanuit het bouwblok van de bezwaarindiener nog via verschillende andere zichtassen zicht worden genomen op de zee en de omgeving.

- Een ander argument heeft betrekking tot het overschrijden van drempelwaarden van bijlage II van het MER-besluit. De bezwaarindiener stelt dat de drempelwaarden van bijlage 2 van het project-MER besluit zouden worden overschreden. De bezwaarindiener verwijst hiervoor naar het totaal aantal geplande entiteiten en het feit dat uit de vorige aanvragen zou blijken dat het aantal entiteiten systematisch wordt overschreden.

Het aangevraagde project valt niet onder Bijlage I van het MER-Besluit. Indien de volgende drempels worden bereikt, valt het project onder de Bijlage II van het MER-besluit:

#### 10 INFRASTRUCTUURPROJECTEN

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

- met betrekking tot de bouw van 1000 of meer woongelegenheden, of
- met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup> handelsruimte of meer, of
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur.

De voorliggende vergunningsaanvraag blijft onder deze drempels. Ook rekening houdende met de reeds ingediende aanvragen, wordt er ruimschoots onder de drempel van bijlage II gebleven. Op vandaag zijn er reeds 154 woonentiteiten vergund. De voorliggende aanvraag voorziet in 59 woonentiteiten en 4 handelsruimtes.

Dit betekent dat er op vandaag moet rekening worden gehouden met in totaal 213 entiteiten. De drempel uit bijlage II wordt door de voorliggende aanvraag nog geenszins bereikt. Ook de vergunde en de aangevraagde brutovloeroppervlakte van de handelsruimte liggen samen lager dan 5000m<sup>2</sup>. Dit betekent dat het desbetreffende project niet onder drempels van bijlage II ressorteert en er bijgevolg geen verplichting tot het opstellen van een project-MER of het vragen van een ontheffing ontstaat. Het is pas wanneer de drempels uit bijlage II worden overschreden, dat de verplichtingen hieruit gelden.

Op vandaag staat het helemaal niet vast dat de drempel van 1000 entiteiten zal worden overschreden. De inrichtingsstudie gaat uit van 974 entiteiten. Indien de aanvrager de drempel van 1000 entiteiten in de navolgende aanvragen effectief zou overschrijden, dan zal zij onder de verplichtingen van bijlage II ressorteren. Op vandaag is dit nog niet aan de orde.

Voor wat stadsontwikkelingsprojecten betreft die onder de hoger vermelde drempels blijven, geldt de verplichting tot de opmaak van een MER-screeningsnota. Deze verplichting geldt net voor projecten die onder de drempels van bijlage II blijven, zoals in voorliggende



aanvraag het geval is. Deze screening dient om na te gaan of er door de aanvraag (lager dan de voorziene drempels uit bijlage II) zich aanzienlijke milieueffecten zullen voordoen. De aanvrager heeft voldaan aan de verplichting tot het uitvoeren van een MER-screeningsnota. Zoals uit het aanvraagdossier blijkt, werd een nota ingediend waarin de mogelijke effecten uitgebreid werden onderzocht.

De aanvrager heeft hiermee voldaan aan haar MER-verplichtingen. Van zodra komt vast te staan dat de drempels uit bijlage II worden overschreden, zal de aanvrager aan de verplichting tot de opmaak van een project-MER of het vragen van een ontheffing worden onderworpen.

- In een volgend argument wordt het tekort aan fietsbergruimte en fietsenstalplaatsen aangekaart. De stedelijke verordening vraagt immers 1 plaats in een fietsbergruimte per wooneenheid (bij meergezinswoningen met meer dan 2 wooneenheden) en een fietsenstalplaats per 10 woningen (bij meergezinswoningen met meer dan 20 woonentiteiten).

Op het plan van de gelijkvloerse verdieping kunnen we aflezen dat een fietsberging wordt voorzien, waarin 50 fietsen kunnen worden gestald. Daarnaast zijn 27 van de 37 parkeergarages op de verdiepingen -1 en -2 voldoende groot om naast een auto ook één of meerdere fietsen te stallen. Met andere woorden worden er voor 59 woonentiteiten minstens 77 plaatsen voor fietsen voorzien. Een fietsenstalplaats is niet verplicht wanneer er geen voortuinstrook is voorzien. Er wordt gebouwd op de rooilijn.

- Een ander punt handelt over een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen. Op de ondergrondse verdiepingen worden immers slechts 43 parkeerplaatsen voorzien voor 59 appartementen. Op vandaag werden de volgende fases reeds vergund: Oostkaai 11, Victoria, Baelskaai 8 en Baelskaai 12. In totaal gaat het om 154 vergunde woonentiteiten. Voor deze woonentiteiten werden in totaal 260 parkeerplaatsen vergund. In tegenstelling tot wat de bezwaarindiener lijkt aan te nemen, zit er dus geen tekort op de reeds vergunde appartementsgebouwen en de hierbij horende parkeerplaatsen. De voorliggende aanvraag voorziet 59 entiteiten en 43 parkeerplaatsen. Wanneer rekening wordt gehouden met de reeds vergunde parkeerplaatsen, moet worden vastgesteld dat op vandaag nog steeds meer dan 1 parkeerplaats per woonentiteit wordt voorzien. De aanvrager voorziet in een navolgende fase een overschot van parkeerplaatsen. In de aanvraag voor fase 2/One Baelskaai worden er 51 parkeerplaatsen voorzien voor 19 woonentiteiten. De ondergrondse parkeerplaatsen voor de voorliggende fase en deze fase 2 worden gebundeld. De parkeerplaatsen uit fase 2 zullen dus ook door de woonentiteiten uit fase 1 kunnen worden gebruikt. Deze aanvraag voor fase 2/One Baelskaai werd op 27/04/2017 ingediend.
- In een volgend bezwaar wordt aangegeven dat de mobiliteitsstudie ondermaats is en gebaseerd is op onvolledige en onjuiste gegevens. Volgens de bezwaarindiener zou de MOBER onvoldoende zijn. De bezwaarindiener betwist de correctheid van de MOBER. De bezwaarindiener wijst op het feit dat het openbaar vervoer te beperkt zou zijn, er niet zou zijn aangetoond dat de te verwachten verkeersstroom onder de maximumcapaciteit van de kruispunten H. Baelskaai en Fortstraat blijft. De bezwaarindiener stelt tenslotte dat de MOBER – door het aantal bouwvragen dat sindsdien werd ingediend – voorbijgestreefd en onrealistisch zou zijn.

De MOBER is opgemaakt conform het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2008 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (B.S. 10/08/2009). De mobiliteitsimpact van het project werd berekend op basis van gekende en algemeen gehanteerde kencijfers en normen voor verkeersgeneratie en parkeren.

Het project waarvoor deze MOBER werd opgemaakt voorziet de realisatie van 974 wooneenheden, 2.170m<sup>2</sup> kleinschalige commerciële functies, 1.730m<sup>2</sup> kantoren zonder

baliefunctie en 3.100m<sup>2</sup> horeca. De impact – waarmee de MOBER rekening houdt – is op vandaag nog geenszins bereikt. Zoals gezegd, zijn er op vandaag 154 woonentiteiten vergund en 2841m<sup>2</sup> commerciële functies. De voorliggende aanvraag heeft betrekking op 59 woonentiteiten. Dit betekent een totaal van 213 entiteiten. Dit is minder dan een vierde van het aantal entiteiten waarmee de MOBER rekening houdt. Nu de effecten waarmee de MOBER rekening houdt veel ruimer zijn dan hetgeen op vandaag is bereikt, volstaat de MOBER ruimschoots voor de beoordeling van de voorliggende aanvraag.

Het feit dat de MOBER in 2012 werd opgemaakt, doet hieraan geen afbreuk. Er hebben zich na 2012 geen onverwachte zaken met een negatieve impact voorgedaan, waardoor er een nieuwe MOBER zou moeten worden opgemaakt. Het klopt dat het entiteiten hier en daar wat werd aangepast, maar de marge van de MOBER (974 entiteiten) ligt nog een heel stuk ruimer dan hetgeen op vandaag is gerealiseerd.

De concrete kritiek van de bezwaarindiener (m.n. de impact op het openbaar vervoer en op de kruispunten) is weinig gefundeerd. De bezwaarindiener beperkt zich tot de loutere stelling dat er zich op deze punten negatieve effecten zouden voordoen. Hiertegenover staat een MOBER, opgesteld door een erkend studiebureau. Uit deze MOBER blijkt dat de impact op het openbaar vervoer en de impact op de kruispunten afdoende werden onderzocht.

Voor wat de impact op de kruispunten betreft, kan worden verwezen naar pagina 54-55 van de MOBER waarin dit concreet werd onderzocht. Voor wat het kruispunt N34xFortstraat betreft, werd vastgesteld dat er ruim voldoende capaciteit is (m.n. capaciteit van 1800pae voor een te verwachten doorgaand verkeer van 657 pae). Voor wat het kruispunt N34xBaelskaai betreft, worden een aantal maatregelen voorgesteld die, indien de verkeerssituatie die noodzakelijk maakt, kunnen worden genomen. Er is intussen al een afstelling van de lichten gebeurd en de werken van de herinrichting van de H. Baelskaai zijn in uitvoering. Hierbij worden 63 parkeerplaatsen voorzien en zijn er bijkomende fietsenstallingen voorzien op het openbaar domein.

Voor wat de veerboot betreft, moet worden vastgesteld dat er in 2011 nieuwe veerboten werden ingezet. Deze veerboten hebben een capaciteit van 50 personen (per overzet) en in de periode tussen 1 april en 30 september zijn er continu overzetten tussen 6u30 en 21u (mits een aantal rustpauzes). In de periode tussen 1 oktober en 31 maart zijn er continu overzetten tussen 7u45 en 21u (mits een aantal rustpauzes). De omvang van het voorliggend project is niet van die aard om hierop een bepalende impact te hebben.

Momenteel wordt onderzocht of deze capaciteit nog kan worden verhoogd.

- Een laatste argument dat deel uitmaakte van het bezwaar dat werd ingediend tijdens het tweede openbaar onderzoek betreft de schending van het inzagerecht.

De bezwaarindiener stelt dat zijn inzagerecht zou zijn geschonden nu er niet werd gereageerd op zijn vraag tot inzage (gesteld per e-mail). Bezwaarindiener stelt verder dat hij in de lokettenzaal inzage heeft genomen, maar dat hij onvoldoende onderlegd was om het computerprogramma te gebruiken. De vraag per e-mail waar bezwaarindiener naar verwijst, betreft de inzagemogelijkheid voor oude dossiers (niet in openbaar onderzoek). In voorliggend geval gaat het om een lopend dossier in openbaar onderzoek. Zoals duidelijk op de website van de stad Oostende wordt vermeld, kunnen dossiers in openbaar onderzoek tijdens de openingsuren worden ingekeken in de lokettenzaal. Voor deze dossiers dient er m.a.w. geen afspraak per mail te worden gemaakt. Uit het bezwaar blijkt dat de bezwaarindiener van deze laatste mogelijkheid gebruik heeft gemaakt en het dossier ter plaatse is komen inkijken, waardoor zijn eerste vraag tot inzage per e-mail logischerwijze zonder voorwerp is geworden.

Uit intern nazicht blijkt dat de bezwaarindiener, nadat hij het dossier digitaal kon inkijken, op donderdagmorgen 30/03/2017 ook inzage heeft gekregen in de papieren documenten op de dienst. Uit de lezing van het bezwaarschrift en de gemaakte opmerkingen blijkt dat de bezwaarindiener afdoende kennis heeft kunnen nemen van het dossier. De

*bezwaarindieners oefent meer bepaald kritiek uit op de inhoud van het dossier (o.a. de MOBER en de parkeerplaatsen). Men kan enkel kennis hebben van deze gegevens indien men het dossier heeft kunnen inkijken..*

*Gelet op bovenstaande motivatie wordt het ingediende bezwaar ontvankelijk doch ongegrond verklaard.*

*Het project past in de verdere ontwikkeling van de site Oosteroever die over verschillende fases wordt uitgevoerd.*

*De goede plaatselijke ruimtelijke ordening wordt niet in het gedrang gebracht.*

...

#### **Watertoets**

*De watertoets wordt behandeld in het advies van de dienst Beheer, Ontwerp en Inrichting onder punt B.6.*

#### **MER-screening.**

*Dit project resulteert niet in activiteiten die boven de drempelwaarden van bijlage I en II van het project-MER-besluit vallen. Daarnaast moet worden nagegaan of de aanvraag een bijlage III-project is dat wordt bedoeld door de Europese MER-richtlijn (zoals opgesomd in de bijlage bij omzendbrief LNE 2011/1). De voorliggende aanvraag kan worden opgevat als een "stadsontwikkelingsproject". Naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 24 maart 2011 (en de omzendbrief LNE 2011/1) dient voor dergelijke projecten een MER-screening uitgevoerd te worden waarin beoordeeld wordt of een project-MER al dan niet nodig is. De aanvrager heeft een uitgebreide MER-screeningsnota bij de aanvraag gevoegd waarin de mogelijke effecten van het project werden beoordeeld.*

*De belangrijkste milieueffecten die zich kunnen voordoen situeren zich op vlak van mobiliteit, geluid, (grond)water en landschap. Wat de mobiliteit betreft, kan worden verwezen naar de mobiliteitsstudie die bij de aanvraag werd gevoegd. Deze studie toont aan dat de totale ontwikkeling van de Oosteroever de bestaande verkeersstromen beperkt zal beïnvloeden. Er worden geen verkeersproblemen verwacht door de bijkomende verkeersbelasting. De parkeercapaciteit is voldoende om de parkeerbehoefte op te vangen. Wanneer naar aanleiding van de realisatie van de volgende aanvragen zou komen vast te staan dat er zich problemen zouden kunnen voordoen, kunnen naar aanleiding van deze aanvragen maatregelen worden genomen.*

*Door het aanleggen van de ondergrondse parkeergarage en bovengrondse constructies en verhardingen, zal de regenwaterafvoer toenemen en de infiltratie afnemen, wat de grondwaterstand plaatselijk kan beïnvloeden. In de openbare ruimte zal op verschillende plekken gewerkt worden met waterdoorlatende verharding of infiltratiezones om hemelwater waar mogelijk te laten infiltreren in de bodem alvorens over te storten op het rioleringsstelsel.*

*Wat het landschap betreft, wordt vastgesteld dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn. Er worden geen beschermde gebouwen of waardevolle gebouwen afgebroken. Er zijn geen belangrijke negatieve effecten vast te stellen ten aanzien van de landschapsstructuur. Buiten de projectzone is er bouwkundig erfgoed en een aantal beschermde monumenten aanwezig. Uit de screening blijkt dat er geen significante effecten op deze beschermde gebieden verwacht worden. In de inrichtingsstudie werd aangetoond dat er rekening wordt gehouden met de aanwezige landschapselementen met een cultureel of historisch belang*

*Rekening houdende met voornoemde kan geconcludeerd worden dat mogelijks optredende milieueffecten op degelijke wijze kunnen beperkt worden en dat de projectontwikkeling vanuit milieuoogpunt als aanvaardbaar beschouwd kan worden en er met andere woorden geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. Het project zoals beoogd in de voorliggende vergunningsaanvraag wordt beschouwd als niet project-MER-plichtig. Er moet dus geen gemotiveerd verzoek tot ontheffing project-MER opgemaakt worden.*

...

#### **Advies**

*Gunstig, mits naleven van volgende voorwaarden:*

- *de voorschriften van de stedelijke verordening op de bouwwerken en de voorwaarden en bepalingen die zijn vermeld in de hierbij gevoegde adviezen van de betrokken diensten en besturen dienen worden nageleefd.*
- *Gelet op het programma van maatregelen in de archeologienota bekrachtigd op 29/11/2016 met referentienummer <https://id.erfgoed.net/archeologie/archeologienotas/1071> zijn er geen specifieke maatregelen met betrekking tot archeologisch erfgoed noodzakelijk*
- *In de horeca-uitbating moet de vrije hoogte tussen de vloer en het plafond gemiddeld 2,70 meter zijn.*
- *De bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid (goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 05/06/2009 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 02/09/2009) moeten worden nageleefd.*
- *De badkamer uitgerust met een waterverwarmer op gas moet ter hoogte van de vloer uitgerust zijn van een reglementaire luchttoevoeropening, dit niettegenstaande alle andere luchtopeningen.*
- *De lokalen waarin een toilet is ondergebracht mogen nooit rechtstreeks in betrekking staan met de keukens, leefruimtes en de lokalen waar voedingsmiddelen in bewaard worden. Ze moeten door middel van een sas afgescheiden zijn van deze ruimten.*
- *De lokalen waarin gezondheidsinrichtingen zijn ondergebracht zoals badkamers, toiletten, enzovoort moeten van een reglementaire verluchting worden voorzien.*
- *Voor het aanbrengen van nieuwe publiciteitsborden moet een afzonderlijke aanvraag om vergunning bij ons Bestuur worden ingediend.*
- *Alle nieuw te bouwen woningen en alle woningen waaraan renovatiewerken worden uitgevoerd waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is moeten uitgerust zijn met correct geïnstalleerde rookmelders. Aan de hand van een attest, afgeleverd door de verstrekker van de stedenbouwkundige vergunning, moet de bouwheer bewijzen dat de rookmelder geplaatst is.*
- *Bij de uitvoering van de werken moeten alle nodige voorzorgsmaatregelen genomen worden opdat geen schade zou worden berokkend aan personen of goederen, zowel roerende als onroerende. Alle kosten die voortvloeien uit de aanpassingen aan het openbaar domein in functie van de realisatie van onderhavige stedenbouwkundige vergunning zijn ten laste van de aanvrager.*

*...*

De tweede tussenkomende partij verleent op 2 mei 2017, door het bijtreden van voormeld verslag, een stedenbouwkundige vergunning “mits het naleven van de voorgestelde voorwaarden” aan de eerste tussenkomende partij.

Tegen deze beslissing tekent de verzoekende partij op 31 mei 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Op 14 juli 2017 dient de eerste tussenkomende partij een “toelichtende nota vergunninghouder” in bij de verwerende partij als repliek op de beroepsgrievens van de verzoekende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 1 augustus 2017 om dit beroep in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

“ ...

### 3. MER SCREENING

Volgens het beroepsschrift valt de aanvraag onder de Bijlage II van het MER-besluit. Dit standpunt kan niet gevolgd worden. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft betrekking op een project dat voorkomt op de lijst van Bijlage III bij het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 01/03/2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening, meer bepaald punt 10 b) Infrastructuurprojecten, stadsontwikkelingsprojecten. De aanvraag betreft immers de bouw van een meergezinswoning met een volume van meer dan 1000m<sup>3</sup>. Ingevolge artikel 16, 7° van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, herhaaldelijk gewijzigd bij Besluiten van de Vlaamse Regering, is bij het aanvraagdossier een project-m.e.r.-screeningsnota gevoegd. De beslissing van het college bevat geen inhoudelijke beoordeling van de screeningsnota. Op basis van de screeningsnota wordt vastgesteld dat er geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn. De vaststelling dat de aanvraag geen aanzienlijke milieu-effecten zal doen ontstaan impliceert enkel dat er geen MER moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, dit voor zover er geen legaliteitsbelemmering wordt vastgesteld.

### 4. INHOUDELIJKE BESPREKING

#### 4A BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

De **plaats van de aanvraag** situeert zich in de Oostendse haven, ten noordoosten van de oude stadskern. De site ligt langsheen de Hendrik Baelskaai t.h.v. de Lange Nelle (vuurtoren). Het gebied is volop in ontwikkeling en maakt deel uit van het masterplan Oosteroever. Het desbetreffend perceel van 1425m<sup>2</sup> is momenteel braakliggend en ligt recht tegenover de ophaalbrug. Ten noorden ligt de Halve maan en het Fort Napoleon.

...

Het **ontwerp** voorziet het bouwen van een meergezinswoning met 59 woonentiteiten, 4 gelijkvloerse handelsruimtes en een ondergrondse parkeergarage voor 43 auto's. De bouwwerken worden voorzien op de hoek van de Hendrik Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid. Dit nieuw appartementsgebouw vormt de 1ste fase van een 2-fasig bouwproject. De 2de fase maakt geen deel uit van deze aanvraag maar werd ondertussen ingediend bij de stad Oostende.

Op de hoek van de Hendrik Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid telt het volume 12 bouwlagen met een technisch verdiep en bouwt af naar 6 bouwlagen aan de kant van Vuurtorendok-Zuid.

Aan de kant van de Hendrik Baelskaai bouwt het volume af via een tussenstap van 8 bouwlagen naar 5 bouwlagen, om dan terug te stijgen naar 7 bouwlagen op de hoek van de Hendrik Baelskaai en een nieuwe doorrit doorheen het bouwblok. Het deel bestaande uit 5 en 7 bouwlagen maakt deel uit van fase 2.

Het kelderverdiep bestaat uit parkeervoorzieningen, de teller lokalen voor de nutsmaatschappijen, een vuilnisberging en de nodige putten voor de riolering (regenwaterputten en septische putten). De gelijkvloerse bouwlaag omvat de gemeenschappelijke inkomhallen met traphallen en liftkokers, een fietsenstalling voor 50 fietsen, 4 handelsruimtes (133 m<sup>2</sup>, 146 m<sup>2</sup>, 154 m<sup>2</sup> en 214 m<sup>2</sup>) en de inrit naar de ondergrondse garages. De bovenliggende 11 bouwlagen bevatten 59 woonentiteiten

waarvan 42 appartementen met 2 slaapkamers, 14 appartementen met 3 slaapkamers en 3 duplexen met 3 slaapkamers. De woonentiteiten hebben een oppervlakte van minimum 80m<sup>2</sup> en max. 200m<sup>2</sup>.

De architectuur van de gevels wordt bepaald door de glooiingen van de terrassen met glazen borstweringen. De gevels worden afgewerkt met zwartbruin geprofileerd aluminium in combinatie met zwartbruin aluminium buitenschrijnwerk. De terrasboorden worden afgewerkt in zwartbruin aluminium-composiet. De onderkant van de terrassen wordt bepleisterd en is licht van kleur.

Er werd een **openbaar onderzoek** georganiseerd, er werd bezwaar ingediend. Ingevolge een gegrond bezwaar over het ontbreken van een mobiliteitsstudie werd er een mobiliteitsnota toegevoegd. Er werd een **tweede openbaar onderzoek** georganiseerd en opnieuw werd bezwaar aangetekend. In het beroepsschrift wordt opgeworpen dat het openbaar onderzoek inzage moet geven op het dossier en dat dit onvoldoende het geval was waardoor er een **schending is van inzagerecht**. Op de website van Oostende <https://www.oostende.be/product.aspx?id=17867> staat dat er geen afspraak dient gemaakt om het inkijken van een openbaar onderzoek (enkel inzage, geen toelichting).

Uit het beroepsschrift blijkt dat de beroeper het dossier wel heeft kunnen inkijken, doch volgens hem te weinig tijd kreeg om het dossier volledig grondig te onderzoeken. Het ingediende bezwaar werd ontvankelijk doch ongegrond verklaard.

Ingevolge de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning komt de aanpalende in beroep.

...

#### **4C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

...

In de omgeving zijn er naast actieve bedrijven ook braakliggende terreinen en nieuwe meergezinswoningen. De aanvraag ligt op de kop van de Hendrik Baelskaai – Vuurtorendok-Zuid. Deze site is volop aan het ontwikkelen op basis van een **inrichtingsstudie**, waar naast wonen ook ruimte is voor kleinschalige detailhandel, horeca, vrije beroepen en diensten. Het ontworpen gebouw bestaat uit 4 handelszaken en 59 appartementen. Deze inrichtingsstudie maakt deel uit van het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Oostende' en heeft louter een totaalvisie weer.

**Functioneel gezien past een meergezinswoning met handelgelijkvloers op deze locatie.**

Het is te betreuren dat telkens afzonderlijke bouwprojecten worden ingediend. Een duidelijk totaalplan per bouwblok ware meer aangewezen.

...

**Het cruciale probleem in dit dossier is de parkeerproblematiek, voor zowel de auto's als de fietsen.** Zoals eerder al opgemerkt is er nood aan een totaalplan per bouwblok waardoor alles op mesoniveau kan bekeken worden.

Ingevolge het bezwaar die ingediend is tijdens het openbaar onderzoek werd een mobiliteitsplan ingeleverd. Dit plan houdt volgens het advies van MDK geen rekening met de jachthavengebonden activiteiten, waardoor parkeertekort ontstaat. Bovendien spreekt dit mobiliteitsplan zich uit over de hele site en zoals al opgemerkt is er geen concreet plan met het aantal woonentiteiten, handelszaken van het hele bouwblok waardoor een exact aantal niet gekend is.

Men is volop bezig met de heraanleg van het einde van het Vuurtorendok. Op heden parkeren al veel voertuigen op het openbaar domein. Ook aan de achterzijde van het bouwblok, m.n. langs de Victorialaan staan veel voertuigen geparkeerd. Door de komst van bijkomende woonentiteiten en handelszaken zal de parkeerdruk steeds toenemen. De klanten van de handelszaken en bezoekers van de meergezinswoning moeten zich

wenden tot het openbaar domein, de ondergrondse parkeerplaatsen zijn louter voor de bewoners. Hoe het publiekdomein zal ingericht worden kan niet afgeleid worden uit het dossier. Bovendien gaf MDK in haar advies ter kennis dat de parkeerplaats t.h.v. het Fort Napoleon zal verplaatst worden waardoor misschien parkeerplaatsen zullen verdwijnen en bijkomende parkeerdruk ontstaat langsheen de Hendrik Baelskaai.

In huidig ontwerp zijn er voor 59 woonentiteiten en 4 handelszaken slechts 43 parkeerplaatsen waarvoor 11 voor andersvaliden. Dit betekent dat niet iedere bewoner beschikt over een parkeerplaats. Waarom worden er zoveel plaatsen voorzien voor andersvaliden? Bovendien is er geen enkele parkeerplaats voor de uitbaters en klanten van de handelszaken. Volgens het beroepsschrift is de vraag naar garages erg groot en hebben al enkele eigenaars van de aanpalende residentie twee garages aangekocht waardoor ook druk ontstaat van aanpalenden om hier een garage aan te kopen.

Veel bewoners hebben een fiets, doch heeft deze meergezinswoning slechts 50 fietsenstallingen voorzien voor 59 woonentiteiten. 42 woonentiteiten hebben 2 slaapkamers en 17 appartementen beschikken over 3 slaapkamers waardoor niet alle bewoners de plaats hebben om fietsen te stallen. Het standpunt van het college van burgemeester en schepenen dat de garages voldoende ruim zijn om bijkomende fietsen te stallen kan dan ook niet bijgetreden worden. Overigens is hier opnieuw geen rekening gehouden voor de klanten van de handelszaken.

Het gebouw wordt in de publiciteit omschreven als 'exclusieve topresidentie in nieuw stadsdeel oosteroever'. Het is dan ook bijzonder vreemd dat het ontwerp geen rekening houdt met de nieuwe verordening, waardoor er veel meer fietsstallingen aanwezig zouden zijn (per slaapkamer 1 fietsenstalling, dit betekent 135 i.p.v. 50 fietsenstallingen zonder rekening te houden met de 4 handelszaken) alsook elektrische laadpunten. Het is te betreuren dat het ontwerp hiermee geen rekening houdt.

De site is vlot toegankelijk via de Dr. Eduard Moreauxlaan (N34), ligt op 1km wandelafstand van de kusttram en op een boogscheut (230m) van het station die bereikbaar is via een veerdienst tussen de Visserskaai en het Maritiem Plein. Het veerpontje kent tijdens de zomerperiode vaak enorme wachtrijen. Een vaste verbinding naar het stadsdeel zou een must zijn.

In het beroepsschrift wordt opgeworpen dat de **ruimtelijke visuele inpasbaarheid** van het project niet verenigbaar is met de omgeving en met de beeldbepalende elementen, m.n. de vuurtoren Lange Nelle en de ophaalbrug.

Op de kop telt het volume 12 bouwlagen met technisch verdiep en het bouwt af naar minimaal 5 bouwlagen. Door het grootste volume op de kop te zetten ontstaat er een nieuw landmark die in harmonie staat met de omgeving. De Lange Nelle is een baken in het landschap. Deze slanke vuurtoren staat in contrast met het ontworpen gebouw One. Al de andere gebouwen zijn eerder strak van vormgeving – weliswaar zijn er verspringen waardoor geen monotone volumes ontstaan. Het nieuwe gebouw is als het ware geïnspireerd op de golven van de zee en het duinenlandschap. Door gebruik te maken van glooiende terrassen ontstaat er eenheid met de natuur en is er contrast met de Lange Nelle. Het gebouw staat op **voldoende afstand van de ophaalbrug** waardoor geen conflicten kunnen ontstaan.

Uit de archeologienota werd op basis van het bureauonderzoek een lage archeologische verwachting vooropgesteld (p107), dit luidt als volgt:

...

*De lichtbundel van de Lange Nelle (vuurtoren) heeft volgens de beroeper impact op de leefruimtes van de meergezinswoningen en bevestigt dit door eigen waarnemingen in zijn appartement. De lichtbundel van de vuurtoren heeft een vast patroon en kan inderdaad lichtimpact hebben op de appartementen. Maar zoals het college van burgemeester en schepenen terecht opmerkt ligt de onderkant van de lichtbundel op 61,32m hoogte en is het ontworpen meergezinswoning 43m hoog waardoor, waardoor de lichtbundel van de Lange Nelle geen negatieve impact heeft op de meergezinswoning. De lichtbundel is niet van die aard dat er negatieve impact ontstaat op de leefkwaliteit van de bewoners van de appartementen.*

***Uit bovenstaande blijkt dat een meergezinswoning op deze locatie zeker mogelijk is, doch er dienen meer parkeerplaatsen en fietsenstallingen voorzien.***

***Het ware aangewezen dat de aanvrager rekening houdt met bovenstaande opmerkingen en een nieuw dossier in eerste aanleg indient.***

*...*

Op 7 augustus 2017 dient de eerste tussenkomen partij bij de verwerende partij nog een "aanvullende nota vergunninghouder" in.

Na de hoorzitting van 8 augustus 2017 verklaart de verwerende partij het beroep op 31 augustus 2017 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning volgens de ingediende plannen. De verwerende partij beslist:

*...*

### **3 MER-SCREENING**

*Volgens het beroepsschrift valt de aanvraag onder de Bijlage II van het MER-besluit. Dit standpunt kan niet gevolgd worden. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag heeft betrekking op een project dat voorkomt op de lijst van Bijlage III bij het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 01/03/2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening, meer bepaald punt 10 b) Infrastructuurprojecten, stadsontwikkelingsprojecten. De aanvraag betreft immers de bouw van een meergezinswoning met een volume van meer dan 1000m<sup>3</sup>. Ingevolge artikel 16, 7° van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, herhaaldelijk gewijzigd bij Besluiten van de Vlaamse Regering, is bij het aanvraagdossier een project-m.e.r.-screeningsnota gevoegd. De beslissing van het college bevat geen inhoudelijke beoordeling van de screeningsnota.*

*Ten noorden van het projectgebied bevinden zich het habitatrichtlijngebied 'Duingebied incl. IJzermonding en Zwin' en het VEN-gebied 'Middenkust'. Vanuit landschappelijk oogpunt zijn in de omgeving van het projectgebied de ankerplaats 'Duinbossen tussen Oostende en Wenduine met concessie De Haan', de relictzone 'Duinen Oostkust' en het beschermd landschap 'Omgeving van het Fort Napoleon' van belang. Daarnaast zijn er buiten de projectzones ook nog beschermde monumenten en bouwkundig erfgoed aanwezig. Uit de screening blijkt dat er **geen significante effecten op deze beschermde gebieden** verwacht worden.*

*Een ander belangrijk afwegingscriterium van project-MER plicht is in casu mobiliteit. Er werd daarom een afzonderlijke **mobiliteitsstudie** uitgevoerd in het kader van de voorliggende vergunningsaanvraag. Daaruit blijkt dat de aanwezige verkeersstructuren de ontwikkelingen in het projectgebied aankunnen en dat er geen onaanvaardbare hinder zal ontstaan.*



*Het project zal voldoen aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozingen van afvalwater en hemelwater. Door het aanleggen van een gescheiden afvoer met een vertraagde afvoer en buffer voor het hemelwater afkomstig van de toename in verharding zal het project dan ook geen nadelig effect uitoefenen op het integrale waterhuishoudingssysteem van het studiegebied. Tijdens de aanlegfase zal de bemaling zover technisch mogelijk beperkt worden. De bemaling mag het grensvlak tussen zoet en zout water niet verstoren. Het bemalingswater zal afgevoerd worden naar de dokken volgens de geldende regelgeving.*

*Rekening houdende met voornoemde kan geconcludeerd worden dat mogelijks optredende milieueffecten op degelijke wijze kunnen beperkt worden dat de projectontwikkeling vanuit milieuoogpunt als aanvaardbaar beschouwd kan worden, met andere woorden **geen aanzienlijke milieueffecten** te verwachten zijn. De vaststelling dat de aanvraag geen aanzienlijke milieu-effecten zal doen ontstaan impliceert enkel dat er geen MER moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, dit voor zover er geen legaliteitsbelemmering wordt vastgesteld.*

...

## **5 MOTIVATIE STANDPUNT DEPUTATIE**

*De Deputatie sluit zich niet aan bij het standpunt van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en motiveert haar standpunt als volgt:*

...

### **5C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

*In de omgeving zijn er naast actieve bedrijven ook braakliggende terreinen en nieuwe meergezinswoningen. De aanvraag ligt op de kop van de Hendrik Baelskaai – Vuurtorendok-Zuid. Deze site is volop aan het ontwikkelen op basis van een **inrichtingsstudie**, waar naast wonen ook ruimte is voor kleinschalige detailhandel, horeca, vrije beroepen en diensten. Het ontworpen gebouw bestaat uit 4 handelszaken en 59 appartementen. Deze inrichtingsstudie maakt deel uit van het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Oostende' en heeft louter een totaalvisie weer.*

**Functioneel gezien past een meergezinswoning met handelgelijkvloers op deze locatie.**

*De provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar maakt de opmerking dat het te betreuren is dat er telkens afzonderlijke bouwprojecten worden ingediend. Op de hoorzitting stelt de aanvrager dat het volledige gebied niet in één keer kan gerealiseerd worden. De voorziene einddatum is 2030, het is dus onmogelijk om nu al stedenbouwkundige vergunning aan te vragen voor zaken die pas binnen 5 jaar gerealiseerd kunnen worden. De stedenbouwkundige vergunningen zijn immers niet onbeperkt geldig en gelet op de vervaltermijnen moet de aanvrager werken in fasen. De stad wijst er op dat er een inrichtingsplan voorhanden is en dat er nu per bouwblok een architecturaal plan wordt opgemaakt. Er is dus wel degelijk een **globale visie** maar het gebeurt inderdaad via afzonderlijke aanvragen.*

**Het cruciale probleem in dit dossier is, volgens de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, de parkeerproblematiek, voor zowel de auto's als de fietsen.**

Ingevolge het bezwaar die ingediend is tijdens het openbaar onderzoek werd een mobiliteitsplan ingeleverd. Dit plan houdt volgens het advies van MDK geen rekening met de jachthavengebonden activiteiten, waardoor parkeertekort ontstaat. Bovendien spreekt dit mobiliteitsplan zich uit over de hele site en zoals al opgemerkt is er geen concreet plan met het aantal woonentiteiten, handelszaken van het hele bouwblok waardoor een exact aantal niet gekend is.

Voor wat de plannen m.b.t. de jachthaven betreft, moet – samen met het college van burgemeester en schepenen – worden vastgesteld dat deze plannen **nog niet concreet** zijn uitgewerkt. Dit betekent dat er nog geen zicht is op de concrete impact van deze plannen. De impact van dit project, zal n.a.v. de aanvraag hiervoor moeten worden onderzocht. De aanvrager kan hier als buitenstaander geen rekening mee houden bij het opmaken van de voorliggende aanvraag.

Na de hoorzitting bezorgt de aanvrager alle reeds afgeleverde vergunningen zodat de deputatie een duidelijk beeld krijgt van hetgeen reeds vergund is en dus van de volledige site. Wat deze totaalvisie betreft, stelt de deputatie vast dat er een **inrichtingsstudie** bij de aanvraag werd gevoegd. Hierin wordt de verdere realisatie van het projectgebied geschetst. Deze inrichtingsstudie schetst duidelijk de verschillende fases. Het is op vandaag onmogelijk om in een inrichtingsstudie per gebouw het exacte aantal entiteiten en het exacte aantal parkeerplaatsen vast te leggen. Dit is ook de bedoeling niet van een inrichtingsstudie, nu de realisatie van de site over meerdere jaren loopt. Belangrijk is dat het project en **de parkeerbehoefte globaal worden bekeken**. Dit is gebeurd, zowel in de inrichtingsstudie als in de MOBER. Vervolgens wordt bij het indienen van iedere aanvraag afzonderlijk gekeken of er voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn. Nu het om een globaal project gaat en de ondergrondse parkeergarages uit de verschillende vergunningen op bepaalde plaatsen aan elkaar worden gekoppeld, moet er hierbij rekening worden gehouden met wat reeds is vergund.

Voor wat de **private parkeerplaatsen** betreft, moet worden vastgesteld dat de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar enkel gekeken heeft naar de parkeerplaatsen uit de voorliggende aanvraag. Zoals reeds gesteld zijn er in de voorgaande fases al een heel aantal parkeerplaatsen voorzien. Op vandaag zijn er **4 fases gerealiseerd**. In deze fases werd een overschot aan parkeerplaatsen gerealiseerd. De aanvrager verduidelijkt dat er vandaag 154 appartementen en 256 parkeerplaatsen vergund zijn. In de voorliggende aanvraag worden 59 appartementen en 43 parkeerplaatsen vergund. Dit betekent dat er – na toekenning van de vergunning – voor 213 appartementen in totaal **299 parkeerplaatsen** worden voorzien. Meer concreet betekent dit dat er – na toekenning van de voorliggende aanvraag – een parkeerratio van meer dan 1,4 parkeerplaatsen per appartement voorhanden is. Dit is meer dan voldoende. Louter bijkomend moet worden opgemerkt dat de aanvrager in een navolgende fase terug een overschot aan parkeerplaatsen voorziet. In de aanvraag voor fase 2/One Baelskaai worden er 51 parkeerplaatsen voorzien voor 19 woonentiteiten. Het college van burgemeester en schepenen heeft de vergunning hiervoor intussen toegekend. Uit deze verduidelijking blijkt dat in de reeds verleende vergunningen een overschot aan parkeerplaatsen is voorzien. De deputatie is van oordeel dat naar het volledige project moet gekeken worden, ook al wordt dit in fasen aangevraagd. Na toekenning van deze vergunning zijn er 213 appartementen en 299 parkeerplaatsen, dit is voldoende en zal niet voor bijkomende parkeerdruk zorgen.

Voor wat de **fietsen** betreft, moet worden herhaald dat de aanvraag in overeenstemming is met de voorschriften uit de toepasselijk stedenbouwkundige verordening. Zoals gezegd,

voorziet de aanvrager zelfs meer capaciteit dan de toepasselijke verordening voorschrijft. In ieder van de garageboxen is namelijk ruimte voorzien voor minstens 3 fietsen.

Voor wat de impact op **het openbaar domein** betreft, legt de aanvrager de plannen m.b.t. de heraanleg van het publiek domein voor. Bij de heraanleg worden er 32 plaatsen op de Baelskaai (gedeelte tussen Vuurtoren en Fortstraat) voorzien. In het tweede stuk van de Baelskaai worden er nog eens 31 voorzien. Mogelijks worden er bij de verdere heraanleg nog meer parkeerplaatsen voorzien. De provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar gaat er dus verkeerdelijk vanuit dat er geen parkeerplaatsen zouden zijn voorzien voor het aangevraagde handelsgelijkvloers en voor de bezoekers van de aangevraagde appartementen. De plannen voor de heraanleg van de Baelskaai tonen aan dat er wel degelijk parkeerplaatsen werden voorzien hiervoor. Daarnaast moet worden gewezen op het feit dat de aanvrager in de voorgaande fases 24 bovengrondse parkeerplaatsen op eigen terrein heeft voorzien. In de voorgaande aanvragen werden  $\pm 2.750\text{m}^2$  gemengde functies (kantoor, handel en horeca) vergund. Gelet op de omvang van de voorliggende aanvraag ( $647\text{m}^2$  commerciële ruimte) moet worden aangenomen dat er voldoende parkeerplaats hiervoor voorhanden is. In dit verband moet ook worden gewezen op het feit dat voor het handelsgelijkvloers van de Victoria en de kantoren Baelskaai 12 – gelet op de korte afstand - ook de andere kant Fortstraat veel gebruikt zal worden. Op basis van de verduidelijkende gegevens (m.n. de plannen van de heraanleg openbaar domein en de reeds vergunde bovengrondse parkeerplaatsen) moet worden vastgesteld dat er **voldoende parkeergelegenheid** is voor de gelijkvloerse functies en voor de bezoekers.

Voor wat de **veerboot** betreft, moet worden vastgesteld dat er in 2011 nieuwe veerboten werden ingezet. Uit de website van de stad Oostende blijkt dat deze veerboten een capaciteit hebben van 50 personen (per overzet) en dat er in de periode tussen 1 april en 30 september continu overzetten zijn tussen 6u30 en 21u (mits een aantal rustpauzes). In de periode tussen 1 oktober en 31 maart zijn er continu overzetten tussen 7u45 en 21 (mits een aantal rustpauzes). De omvang van het voorliggend project is niet van die aard om hierop een bepalende impact te hebben. Uit navraag blijkt dat er plannen zijn om de frequentie van de veerboot nog verder te verhogen, zodat er een quasi permanente 'loop' ontstaat.

In het beroepsschrift wordt opgeworpen dat de **ruimtelijke visuele inpasbaarheid** van het project niet verenigbaar is met de omgeving en met de beeldbepalende elementen, m.n. de vuurtoren Lange Nelle en de ophaalbrug.

Op de kop telt het volume 12 bouwlagen met technisch verdiep en het bouwt af naar minimaal 5 bouwlagen. Door het grootste volume op de kop te zetten ontstaat er een nieuw landmark die in harmonie staat met de omgeving. De Lange Nelle is een baken in het landschap. Deze slanke vuurtoren staat in contrast met het ontworpen gebouw One. Al de andere gebouwen zijn eerder strak van vormgeving – weliswaar zijn er verspringen waardoor geen monotone volumes ontstaan. Het nieuwe gebouw is als het ware geïnspireerd op de golven van de zee en het duinenlandschap. Door gebruik te maken van glooiende terrassen ontstaat er eenheid met de natuur en is er contrast met de Lange Nelle. Het gebouw staat op **voldoende afstand van de ophaalbrug** waardoor geen conflicten kunnen ontstaan.

Uit de archeologienota werd op basis van het bureauonderzoek een lage archeologische verwachting vooropgesteld (p107), dit luidt als volgt:

...

De **lichtbundel van de Lange Nelle** (vuurtoren) heeft volgens de beroeper impact op de leefruimtes van de meergezinswoningen en bevestigt dit door eigen waarnemingen in zijn

*appartement. De lichtbundel van de vuurtoren heeft een vast patroon en kan inderdaad lichtimpact hebben op de appartementen. Maar zoals het college van burgemeester en schepenen terecht opmerkt ligt de onderkant van de lichtbundel op 61,32m hoogte en is het ontworpen meergezinswoning 43m hoog waardoor, waardoor de lichtbundel van de Lange Nelle geen negatieve impact heeft op de meergezinswoning. De lichtbundel is niet van die aard dat er negatieve impact ontstaat op de leefkwaliteit van de bewoners van de appartementen.*

*...*

Dat is de bestreden beslissing.

2.

De verzoekende partij heeft geen beroep bij de Raad ingesteld tegen de bestaande deelprojecten 1 tot en met 4.

De verzoekende partij heeft tegen de vergunningsbeslissingen van de verwerende partij voor deelproject 5 (zaak met rolnummer 1718-RvVb-0428-SA) en deelproject 8 (voorliggende zaak) beroepen tot schorsing en vernietiging bij de Raad ingesteld. Met het arrest van 13 maart 2018 met nummer RvVb/S/1718/0648 en het arrest van 21 augustus 2018 met nummer RvVb/S/1718/1185 verwerpt de Raad telkens het beroep tot schorsing.

De verzoekende partij heeft tegen de vergunningsbeslissingen van de verwerende partij voor deelproject 6 (zaak met rolnummer 1819-RvVb-0128-A), deelproject 9 (zaak met rolnummer 1819-RvVb-0109-A), deelproject 10 (zaak met rolnummer 1819-RvVb-0129-A) en deelproject 11 (zaak met rolnummer 1819-RvVb-0114-A) beroepen tot vernietiging bij de Raad ingesteld.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

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

#### **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

##### **A. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij**

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij stelt beroep in als belanghebbende derde in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO. Haar belang kan niet (meer) worden betwist doordat zij een bezwaarschrift heeft ingediend, waardoor een tweede openbaar onderzoek is gehouden. Ook in administratief beroep werd haar belang erkend, aldus de verzoekende partij.

Als bewoner op het adres Hendrik Baelskaai 12 bus 9/01, meent zij een direct aanpalende buur van het betrokken project te zijn dat voorziet in 59 appartementen (fase 1), en samen met de tweede fase 78 entiteiten zal bevatten.

Vanuit haar appartement zou zij thans uitzicht hebben op de zee en de vuurtoren 'de Lange Nelle', en zou zij volgens de inrichtingsstudie van 2012 vanop de negende verdieping, ongeacht voorliggende ontwikkeling (laagbouw) hierover een open zicht behouden. Het vergunde project voorziet afwijkingen van deze inrichtingsstudie, waardoor de visuele impact alleen al enorm is. Het

(uit)zicht op de vuurtoren en de zee, wat zij aanziet als een grote meerwaarde voor haar leef- en woongenot, zal door het veel te hoge project (12 bouwlagen) 'volledig weggenomen' worden.

Reeds in het bezwaarschrift (bezwaar nummer 3) en het beroepschrift werd opgemerkt dat de ruimtelijke en visuele inpasbaarheid van het project niet verenigbaar is met de beeldbepalende elementen en de omgeving, waaronder de vuurtoren en ophaalbrug. Deze erfgoedelementen hebben een grote historische waarde. Net de reden waarom zij dit appartement heeft aangekocht.

Verder worden slechts 43 parkeergelegenheden op een totaal van 59 appartementen voorzien, waardoor de druk op de openbare wegenis voor het parkeren gigantisch zal toenemen. Voor de vier (grote) gelijkvloerse handelsruimten worden geen parkeerfaciliteiten voorzien op eigen terrein. Ook de densiteit van het project zal mobiliteitshinder veroorzaken.

De verzoekende partij herhaalt uit te kijken op de betrokken projectsite.

Gezien de aard van het vergunde zal zij ernstige visuele hinder ondervinden, minstens is er een ernstig risico op hinder en nadelen op het vlak van het visuele hinder en licht, privacy- en lawaaihinder. De afwenteling van de mobiliteitshinder zal gebeuren op het nu reeds overvolle openbare domein.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar erkent haar argumentatie met betrekking tot deze hinder en nadelen die een logisch gevolg zijn van de nabijheid van het te grote project ten opzichte van het oorspronkelijk project en het door haar bewoonde appartement.

De verzoekende partij verwijst inzake de aangevoerde visuele hinder naar de plannen en foto's in het feitenrelaas en inzake de ingeroepen mobiliteitshinder nog haar middelen. Tot slot geeft zij een overzicht van de rechtspraak van de Raad over het causaal verband met de bestreden beslissing.

2.

De tweede tussenkomende partij betwist het belang van de verzoekende partij.

De aanvraag maakt deel uit van een groter geheel. Hiervoor is een inrichtingsplan opgemaakt dat de verzoekende partij bij aankoop van haar appartement bekend was. Zij neemt de exceptie, zoals ontwikkelt in de "toelichtende nota vergunninghouder" tijdens het administratief beroep over. In het kader van de inrichtingsstudie kan in redelijkheid - op grond van de visualisaties van de eerste tussenkomende partij - enkel worden aangenomen dat de verzoekende partij op meer groen zal uitkijken, meer doorzichten naar de zee zal hebben en een zicht op de vuurtoren behoudt.

De "vragen" van de verzoekende partij zijn louter hypothetisch, zoals zal blijken uit de bespreking van de middelen, minstens zijn deze niet altijd gesteund door de feiten. Het volstaat niet om louter hinder en nadelen op te sommen die geen causaal verband met de bestreden beslissing vertonen, aldus de tweede tussenkomende partij.

3.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij dat de hoogdringendheid in het kader van de schorsingsprocedure (arrest van 13 maart 2018) moet worden onderscheiden van de aangevoerde hinder en nadelen die voortvloeien uit de bestreden beslissing. Het vergunde wijkt af van de inrichtingsstudie van 2012.

De tweede tussenkomende partij blijft in haar uiteenzetting 'zeer karig' omtrent het aangevoerde mobiliteits-, verkeers- en parkeerinfarct. In het bijzonder vergunt de bestreden beslissing tal van

woongelegenheden, met bijkomende handelsgelegenheden, maar met ruim onvoldoende ontsluiting- en parkeercapaciteit, terwijl dit aan de verzoekende partij anders werd voorgespiegeld.

Enerzijds gaat het om een 'globaal' project, maar anderzijds wordt alles 'separaat' aangevraagd.

De verzoekende partij ziet zich geconfronteerd met het cumulatief effect van de toeloop en aanwezigheid van én de inwoners van het project (meestal met meer dan één wagen per gezin), én hun bezoekers, én diegenen die in de handelszaken zullen komen, én de toeristen waarop wordt gemikt. De verhouding van het aantal parkeerplaatsen-woongelegenheden is overigens minder dan één op één, los van de impact van de verkeersaantrekkende handelsgelegenheden. Zij acht het evident dat zij tegen dit niet opgevangen probleem in rechte kan opkomen, te meer omdat haar werd voorgespiegeld dat er zich geen mobiliteitsprobleem zou stellen.

De redenering van de tweede tussenkomende partij houdt in dat een inwoner van een stadsontwikkelingsproject die zich geconfronteerd ziet met een niet afdoende verdere invulling van het project zich steeds moet onthouden van stappen in rechte, aldus de verzoekende partij.

### *Beoordeling door de Raad*

#### 1.

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid 3° VCRO in principe dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden door de bestreden vergunningsbeslissing. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO vereist niet dat het bestaan van deze hinder of nadelen absoluut zeker is.

Wel zal de verzoekende partij het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk moeten maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet moeten omschrijven en tegelijk zal de verzoekende partij dienen aan te tonen dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of kan ondervinden.

De verplichting in hoofde van derde-belanghebbenden om de hinder en nadelen (concreet) te omschrijven mag ook niet op een buitensporig restrictieve of formalistische wijze worden toegepast, aangezien een te hoge drempel op de toegang tot de Raad afbreuk zou doen aan of onverzoenbaar zou zijn met het recht op effectieve toegang tot de rechter, zoals onder meer gewaarborgd door artikel 9, lid 3 van het verdrag van Aarhus.

#### 2.

Met de bestreden beslissing verleent verwerende partij aan de eerste tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een meergezinswoning met 59 woningen, 4 handelsruimten en 43 parkeerplaatsen binnen het projectgebied Kop H. Baelskaai (deelproject 8).

De verzoekende partij woont in dit grootschalig projectgebied op de negende verdieping van één van de vier, met de inrichtingsstudie van 25 juni 2012, voorziene woontorens (deelproject 2).

De tweede tussenkomende partij betwist niet dat door haar binnen het projectgebied Kop H. Baelskaai "*wijzigingen*" werden doorgevoerd ten opzichte van de inrichtingsstudie van 2012, zoals ook blijkt uit het feit dat de inrichtingsstudie in 2017 -dus vijf jaar later- werd geactualiseerd.

De eerste tussenkomende partij somt deze wijzigingen op als volgt:

- de grondgebonden woningen werden geschrapt, waarna deze geschrapte bouwvolumes werden verplaatst naar de twee centrale woontorens (deelprojecten 5 en 6);
- de creatie van bijkomende openingen tussen de gebouwen door het schrappen van bebouwing;
- de centrale woontorens werden verschoven;
- de *footprint* van de bebouwing werd van 9.575 m<sup>2</sup> naar 8.504 m<sup>2</sup> sterk verminderd;
- het hoekgebouw Baelskaai One werd beperkt verhoogd (deelproject 8).

Het feit dat de verzoekende partij in 2013 een appartement kocht binnen dit projectgebied, doet aan deze vastgestelde wijzigingen geen afbreuk.

### 3.

Zelfs indien met de tussenkomende partijen kan worden aangenomen dat het uitzicht van de verzoekende partij niet verslechtert door de wijzigingen die ten opzichte van de inrichtingsstudie 2012 werden gemaakt, dan nog kan moeilijk worden ontkend dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de leef- en woonkwaliteit van de verzoekende partij die woont binnen dit grootschalig stadsontwikkelingsproject kan beïnvloeden.

In het kader van de beoordeling van het rechtens vereiste belang van de verzoekende partij dient de Raad enkel te beoordelen of de verzoekende partij hinder of nadelen kan ondervinden ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, en hij mag daarbij geen overdreven restrictieve invulling geven aan de belangvereiste, op straffe van miskennis van het recht op effectieve toegang tot de rechter.

De omstandigheid dat de verzoekende partij zelf een appartement heeft gekocht in het grotere projectgebied, en – tot op zekere hoogte – heeft ingestemd met de verdere ontwikkeling van het projectgebied, is daarbij niet van aard om de verzoekende partij het rechtens vereiste belang bij haar vordering te onzeggen. Het wordt overigens niet aangevoerd, laat staan aangetoond, dat de verzoekende partij uitdrukkelijk afstand heeft gedaan van haar vorderingsrecht.

De tweede tussenkomende partij kan niet worden bijgetreden wanneer zij stelt dat de Raad reeds “één en ander” heeft bevestigd in het niet-schorsingsarrest. De Raad heeft in de arresten van 13 maart 2018 inzake het deelproject 8 (nummer RvVb/S/1718/0648) en van 21 augustus 2018 inzake het deelproject 5 (nummer RvVb/S/1718/1185) geoordeeld dat de verzoekende partij niet aantoont dat de zaak hoogdringend is. Deze voorwaarde die volgt uit artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet heeft een andere finaliteit dan de belangvereiste uit artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO, met name het aannemelijk maken dat een hoogdringende behandeling van de zaak zich opdringt.

De Raad verduidelijkt in dat verband dat hij bij de beoordeling van de schorsingsvoorwaarde rekening moet met de in het verzoekschrift tot schorsing ingeroepen hoogdringendheid. Welnu, in haar verzoekschrift tot schorsing heeft de verzoekende partij de hoogdringendheid zelf opgehangen aan het feit dat de aanvraag niet meer strookt met de inrichtingsstudie en het masterplan van 2012, en aan de verslechtering van haar uitzicht in vergelijking met de in 2012 voorgestelde situatie. De Raad heeft deze stelling van de verzoekende partij onderzocht en afgetoetst aan de stukken van het dossier (in het bijzonder visualisaties van zichtlijnen), en heeft geoordeeld dat de door de verzoekende partij ingeroepen redenen van hoogdringendheid niet overtuigen.

Hiermee heeft de Raad zich evenwel niet uitgesproken over de vraag of de verzoekende partij aantoont dat zij hinder en nadelen kan ondervinden ten gevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en dus over het rechtens vereiste belang beschikt bij haar beroep tot

vernietiging, een beoordeling die, zoals gezegd, een andere finaliteit heeft dan de beoordeling van de schorsingsvoorwaarde van de hoogdringendheid.

Voor de beoordeling van het belang is het bijgevolg niet relevant, of minstens niet doorslaggevend, om uit te maken of de situatie van de verzoekende partij verslechterd is in vergelijking met de situatie zoals voorgehouden in 2012. Het volstaat om na te gaan of zij hinder of nadelen kan ondervinden ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, en in alle redelijkheid kan niet worden uitgesloten dat de verzoekende partij, die in het ruimere projectgebied woont, hinder of nadelen kan ondervinden door de oprichting van het appartementsgebouw met 59 woningen, 4 handelsruimtes en 43 parkeerplaatsen.

Het causaal verband tussen de aangevoerde hinder en de realisatie van de bestreden beslissing is eveneens afdoende duidelijk, zodat de verzoekende partij over het rechtens vereiste belang beschikt in de zin van artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO.

4.

De exceptie wordt verworpen.

## **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN - ZEVENDE MIDDEL**

### **A. Zevende middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij ontleent dit middel aan de schending van de 'MER-richtlijn', met name de Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: Project-MER-richtlijn), 'het besluit van de Vlaamse regering van 3 juli 2009 (het Mober-besluit, waaronder artikel 7)', de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partij benadrukt dat het overschrijden van de drempelwaarden in de bijlage II van het Project-MER-besluit, met name de drempelwaarden in rubriek 10 b) 'stadsontwikkelingsprojecten', verplicht tot een volledige project-MER zoals zij aangaf in haar bezwaarschrift tijdens het openbaar onderzoek.

De aanvrager meent evenwel dat het voorliggende deelproject, mede rekening houdende met het voorwerp van de reeds verleende vergunningsaanvragen, in ruime mate onder de drempelwaarden van deze rubriek in bijlage II zouden blijven.

De verzoekende partij benadrukt dat ieder deelproject in extra bouwlagen voorziet, zodat de grens van het aantal wooneenheden in bijlage II wordt overgeschreden. Zij verwijst in het bijzonder naar het deelproject 5 (*Ensor Tower*) dat voorziet in 34 bouwlagen in plaats van de initieel voorziene 18 bouwlagen. Ook in de huidige aanvraag en bestreden beslissing wordt opnieuw een reeks extra bouwlagen toegevoegd aan het voorziene.

Er moet volgens de verzoekende partij rekening worden gehouden met het totaalproject. Daar waar de bestreden beslissing met betrekking tot de mobiliteit en parkeerfaciliteiten wel verwijst naar andere projecten en andere vergunningen, weigert zij dit te doen voor wat betreft de toepasbaarheid van de Project-MER-richtlijn. Het volstaat evenwel niet dat enkel rekening wordt gehouden met de bestaande 213 woonentiteiten.



In de beoordeling van het aangevraagde project dient te worden vastgesteld dat het in de inrichtingsstudie, masterplan en voorgelegde project-MER-screeningsnota beoogde aantal entiteiten van 974 in tussentijd de drempel van 1.000 entiteiten heeft overschreden en er wel degelijk aan de drempel van bijlage II is voldaan, zodat een volledig MER moet worden opgesteld en een “ontheffingsnota” niet kan volstaan.

## 2.

De verwerende partij antwoordt dat de aanvraag voorziet in 59 woonentiteiten, wat beduidend minder is dan de drempelwaarde in rubriek 10 b van bijlage II van het Project-MER-besluit. Ook de bestaande woonentiteiten (213) blijven nog ruim onder de drempelwaarde van 1.000 woonentiteiten. Ook de verdere ontwikkeling van het globale project voorziet niet in meer dan 1.000 entiteiten.

## 3.1

De eerste tussenkomende partij stelt dat de bestreden beslissing de oprichting vergunt van een appartementsgebouw met 59 appartementen, 4 gelijkvloerse handelsruimtes en een ondergrondse parkeergarage voor 43 auto's. De drempels van bijlage II worden hierdoor niet overschreden.

Ook wanneer rekening wordt gehouden met de reeds verleende vergunningen, wordt er ruimschoots onder de drempel van bijlage II gebleven. Op het ogenblik dat de verwerende partij de aanvraag diende te beoordelen, waren er 154 woonentiteiten vergund, zodat op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing de verwerende partij in haar beoordeling moest uitgaan van in totaal 213 entiteiten.

Ook de vergunde bruto-vloeroppervlakte van de handelsruimte lag samen lager dan 5.000 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat het bestreden deelproject niet boven de drempels van bijlage II komt en er geen verplichting geldt tot het opstellen van een project-MER of het vragen van een ontheffing daartoe.

De eerste tussenkomende partij erkent dat zij nog entiteiten wenst te realiseren. In dit kader werd een inrichtingsstudie opgemaakt die uitgaat van 974 entiteiten. Op basis van die inrichtingsstudie werd de MOBER en m.e.r.-screeningsnota opgemaakt. Volgens de eerste tussenkomende partij is het niet haar bedoeling om de drempel van 1.000 entiteiten te overschrijden. In de reeds gerealiseerde fases (en de fases die intussen in aanvraag zijn) werden er telkens minder appartementen dan aanvankelijk voorzien, aangevraagd. De eerste tussenkomende partij voegt als verduidelijking een tabel met de weergave van de geplande en de gerealiseerde/te realiseren entiteiten (stuk 11).

Het is pas wanneer de drempels uit bijlage II worden overschreden, dat de verplichtingen hieruit gelden. Om projecten op te vangen die onder de drempelwaarden blijven, is er bijlage III voorzien. Uit het administratief dossier blijkt dat een uitgebreide screeningsnota werd opgemaakt waarin de verschillende mogelijke effecten van het volledige deelproject werden onderzocht en uiteengezet. De verwerende partij heeft de screeningsnota expliciet beoordeeld in de bestreden beslissing.

## 3.2

De tweede tussenkomende partij neemt het standpunt van de eerste tussenkomende partij over dat het deelproject, mede verwijzend naar het voorwerp ervan, niet valt onder bijlage I en ook onder de drempelwaarde in rubriek 10 b van bijlage II blijft. Zelfs rekening houdend met de al vergunde deelprojecten worden de drempelwaarden in bijlage II niet overschreden. De verzoekende partij bewijst niet dat de eerste tussenkomende partij meer dan 1.000 woonentiteiten in de toekomst zal voorzien.

De tweede tussenkomende partij stelt dat de aanvrager daarom ermee kon volstaan een project-MER-screeningsnota op te stellen, wat de aanvrager heeft gedaan. Zij citeert de gemaakte MER-screening in de bestreden beslissing op grond van die screeningsnota.

Het middel is onontvankelijk in de mate de verzoekende partij niet uitlegt waarom zij het besluit van 3 juli 2009 geschonden acht in het kader van de mobiliteitsstudie.

4.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij dat geen van de andere procespartijen ingaat op de opgeworpen kennelijke tegenstrijdigheid in de motivering van de bestreden beslissing. Teneinde het gebrek aan parkeerplaatsen te rechtvaardigen, wordt aansluiting gezocht bij het “globaal project”, maar wat betreft de project-MER wordt “gesaucissionneerd” zonder dat de cumulatieve effecten van het globale project worden onderzocht, noch beoordeeld in de bestreden beslissing.

Volgens de verzoekende partij wordt beoogd een grootschalig stadsontwikkelingsproject in deelprojecten te vergunnen, ervan uitgaande dat slechts een project-MER moet worden opgesteld op het ogenblik dat één van de deelprojecten de kaap van 1.000 woningen zou overschrijden. De MER-regelgeving schrijft terecht voor dat rekening moet gehouden worden met de cumulatieve effecten van de aanvraag met de overige deelprojecten.

Indien toegestaan wordt dat stadsontwikkelingsprojecten van dergelijke omvang vergund worden in aparte deelprojecten - die kaderen in een (eenzijdige en niet-bindende) inrichtingsstudie - waarvan de globale impact niet onderzocht, noch beoordeeld, wordt door de vergunningverlenende overheid, zou de MER-regelgeving dode letter blijven.

Gezien de globale inrichtingsstudie moeten ook de cumulatieve milieueffecten van de nog aan te vragen deelprojecten onderzocht worden. Anders dan de tussenkomende partijen betogen is het dan ook niet relevant dat er “slechts” 213 entiteiten vergund waren op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing.

Met verwijzing naar rechtspraak meent de verzoekende partij dat zij wel aannemelijk maakt dat het aantal woningen in het globaal project de drempel van 1.000 woningen zal overschrijden, nu de in de inrichtingsstudie vooropgestelde deelprojecten stelselmatig en aanzienlijk meer bouwlagen en woningen bevatten dan voorzien, anders dan wat de tussenkomende partijen stellen.

De verzoekende partij merkt ook nog op dat de verwerende en de tussenkomende partijen met geen woord reppen over de totale bruto-vloeroppervlakte van meer dan 5.000 m<sup>2</sup> aan handelsruimte in het globale project. Nochtans wordt in het middel duidelijk aangegeven dat voorzien wordt in aan het wonen aanverwante en ondersteunende commerciële functies, zoals horeca voor 3.100 m<sup>2</sup>, kleinschalige commerciële functies voor 2.170 m<sup>2</sup> en meer zakelijke kantoren zonder baliefunctie voor 2.650 m<sup>2</sup>. Het gaat derhalve om meer dan 5.000 m<sup>2</sup> aan handelsruimte.

De verzoekende partij concludeert dat een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing moest worden opgemaakt nu het globaal project valt onder bijlage II bij het Project-MER-besluit.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In essentie komt dit middel erop neer dat een project-MER of ontheffingsbeslissing vereist is omdat het “globale” project de drempelwaarden overschrijdt in rubriek 10 b) bijlage II bij het Project-MER-

besluit, met name meer dan 5.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte “handelsruimte” en meer dan 1.000 woonentiteiten. Minstens bevat de motivering in de bestreden beslissing geen afdoende onderzoek naar deze drempelwaarden en is het aanvraagdossier hieromtrent onduidelijk.

2.

De verzoekende partij voert eveneens de schending aan van “het besluit van de Vlaamse regering van 3 juli 2009 (het Mober-besluit, waaronder artikel 7)”, maar licht deze beweerde schending in het geheel niet toe.

Met de tweede tussenkomenende partij moet worden vastgesteld dat het middel op dit punt onontvankelijk is overeenkomstig artikel 15, 4° van het Procedurebesluit.

3.

De verzoekende partij verwijst naar het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-MER-screening dat onder meer het Project-MER-besluit wijzigde en een bijlage III toegevoegd heeft.

Met het voormelde besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 werd eveneens het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Besluit Dossiersamenstelling) gewijzigd door de bepalingen inzake de vereiste stukken in de dossiersamenstelling van de vergunningsaanvragen aan te vullen *met “een project-m.e.r.-screeningsnota, waarvan de inhoud beantwoordt aan de door de Vlaamse Regering ter zake gestelde eisen”*.

De bestreden beslissing verwijst terzake naar artikel 16, 7° van laatstgenoemd besluit.

Het voormelde besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 werd genomen met het oog op het verzekeren van de correcte omzetting van de Europese MER-richtlijn (2011/92/EU) van 13 december 2011 naar Vlaamse regelgeving, dit na een arrest van 24 maart 2011 met nummer C435/09 van het Hof van Justitie, waarin werd geoordeeld dat voor zover de regelgeving van het Vlaamse Gewest drempelwaarden en selectiecriteria vaststelt die enkel met de omvang van het betrokken project rekening houden, dit niet aan de eisen van artikel 4, leden 2 en 3 van de richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, voldoet. Het Hof van Justitie oordeelde vervolgens dat de regelgeving van het Vlaamse Gewest de verplichtingen niet is nagekomen die volgen uit de richtlijn 85/337 doordat niet de nodige maatregelen zijn genomen om artikel 4, leden 2 en 3, van deze richtlijn, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III, correct of volledig uit te voeren.

4.

Om na te gaan welke vorm van milieueffectrapportage noodzakelijk is in het kader van een vergunningsaanvraag, moet onder meer bepaald worden of het project onder het toepassingsgebied van bijlage II of bijlage III van het Project-MER-besluit valt.

Bijlage II bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet worden opgesteld, maar waarvoor de aanvrager een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen bij de bevoegde administratie (de dienst MER van het Departement Omgeving). Bijlage III bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet opgesteld worden, maar waar met een project-m.e.r.-screeningsnota kan aangetoond worden dat er geen (directe of indirecte) aanzienlijke milieueffecten worden veroorzaakt.

Het komt aan de vergunningverlenende overheid toe om op basis van de gegevens van het dossier deze MER-screening uit te voeren. Deze screening moet blijken uit de motieven in de bestreden beslissing. Wanneer tijdens de administratieve beroepsprocedure, zoals hier het geval door het

bezwaarschrift en beroepschrift van de verzoekende partij, de door de aanvrager gekozen vorm van de milieueffectenrapportage in vraag wordt gesteld, diende de vergunningverlenende overheid des te concreter te onderzoeken of de drempelwaarden in bijlage II van het Project-MER-besluit zijn overschreden en de MER-screening op dit punt des te concreter te motiveren.

De Raad kan zijn beoordeling niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel 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 het besluit is kunnen komen dat het aangevraagde niet onder het toepassingsgebied van bijlage II van het Project-MER-besluit valt.

5.

De bestreden beslissing stelt (terecht) vast dat het deelproject als een ‘stadsontwikkelingsproject’ te kwalificeren is.

De MER-rubriek ‘stadsontwikkelingsprojecten’ is opgenomen in bijlage II en bijlage III van het Project-MER-besluit. Deze rubriek omvat de volgende projecten:

Bijlage II, rubriek 10 b:

*“Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen,*

- met betrekking tot de bouw van 1.000 of meer woongelegenheden, of*
- met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup> handelsruimte of meer, of*
- met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.”*

Bijlage III, rubriek 10 b:

*“Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)”.*

De MER-regelgeving bevat geen definitie van het begrip ‘stadsontwikkelingsproject’.

In de ‘Handleiding stadsontwikkelingsprojecten’ (dienst MER, afdeling GOP van het departement Omgeving, actualisatie 27 juni 2018) wordt een toelichting gegeven in functie van de toepassing van dit begrip, mede verwijzend naar de Europese Guidance ‘Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive’ (European Communities, 2015).

Stadsontwikkelingsprojecten zijn projecten die betrekking hebben op de aanwezigheid van meerdere personen in functie van wonen, handelsactiviteiten en dienstverlening. Dergelijke projecten zijn te beschouwen als ‘stedelijk’ van aard, ongeacht de locatie ervan, en dienen zich dus niet noodzakelijk binnen stedelijk gebied te situeren om onder deze rubriek te vallen.

Het voorwerp van de bestreden beslissing heeft betrekking op één van de elf deelprojecten met onder meer woon- en handelsfuncties binnen het projectgebied Kop H. Baelskaai dat, volgens de project-MER-screeningsnota, samen met het projectgebied Vuurtorendok-Zuid het “volledige” projectgebied vormt van het “gemengd” stadsontwikkelingsproject (eigen vetzetting):

“ ...

De voorgenomen vergunningsaanvraag past binnen de gefaseerde ontwikkeling van het globale deelproject Kop H. Baelskaai. Voorliggende vergunningsaanvraag omvat een deel van fase 1 van de totale ontwikkeling van het projectgebied (zie figuur 2-1). Ondertussen zijn reeds een aantal bouwprojecten vergund en in aanbouw. Omwille van mogelijke cumulatieve effecten wordt bij de afweging van milieueffecten eveneens de totale projectontwikkeling beschouwd. In eerste orde wordt er een reflectie gemaakt naar de afweging van de milieueffecten van de voorliggende vergunningsaanvraag op zich. Daarnaast wordt ingegaan op de ontwikkelingen van **het volledige projectgebied (project Kop H. Baelskaai en project Vuurtorendok-zuid)** als voorwerp van voorliggende screeningsnota om mogelijke cumulatieve milieueffecten te behandelen. Deze inschatting van mogelijke cumulatieve milieueffecten zal in een latere fase, wanneer er een nog duidelijker zicht zal zijn op alle verdere toekomstige ontwikkelingen van het projectgebied, nog aangevuld worden; desgevallend kan dan alsnog geopteerd worden om een gemotiveerd verzoek tot ontheffing project-MER in te dienen.

...”

6.

De voormelde handleiding van de dienst MER verduidelijkt het begrip “brutovloeroppervlakte (bvo) handelsruimte” in de zin van de voormelde rubriek in bijlage II als volgt:

“ ...

Onder het begrip handel worden zowel (grootschalige) detailhandel als groothandel begrepen. [In een arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 9 augustus 2016 (RvVb/A/1516/1407) werd door de Raad uitdrukkelijk gesteld dat kantoorruimtes kunnen vallen onder de rubriek 10, b) “stadsontwikkelingsprojecten” van bijlage II van het project-m.e.r.-besluit en met andere woorden kunnen vallen onder de term “handelsruimte” waarvan sprake onder rubriek 10, b).]

Voor de definitie van brutovloeroppervlakte wordt hierbij verwezen naar de definitie zoals opgenomen in het Besluit van de Vlaamse Regering dat de inhoud van het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning bepaalt, namelijk: “de som van de vloeroppervlakte voor alle bouwlagen, met inbegrip van de buitenmuren of vergelijkbare bouwdelen, uitgezonderd de vloeroppervlakte die uitsluitend wordt bestemd voor parkeerplaatsen”.

Voor het bepalen van de brutovloeroppervlakte handelsruimte dient niet enkel rekening gehouden te worden met de effectieve winkel- of verkoopsruimte (bestemd voor klanten) [of kantoorruimte], maar dienen ook opslagruimten, technische verdiepen (liftkokers, lokalen met verwarmingsinstallatie, e.a.) en andere ruimten **die onlosmakelijk met het functioneren van de winkel(s) [of kantoren] verbonden zijn**, meegerekend te worden. Zo moeten overdekte ruimten, die bij de winkelactiviteiten horen maar eerder een publiek karakter hebben (vb. overdekte winkelhallen, overdekte binnenplaatsen/hallen...) ook in rekening gebracht te worden. Al deze ruimten hebben immers een bepalende rol in de generatie van milieueffecten, waarvan ruimte inname en visuele impact de belangrijkste zijn.

Wanneer de handelsruimten binnen één project verdeeld zijn over een aantal deelprojecten, dient de brutovloeroppervlakte van de handelsruimten samengeteld te worden. Voorbeelden hiervan zijn winkelcentra en open winkelcentra ingericht als winkelstraat (de zogenaamde ‘Village’-winkelcentra).

De term stadsontwikkelingsproject duidt op projecten met een grotere schaal, bedieningsgebied of intensiteit dan bijvoorbeeld een **individueel ambacht** (bakker, slager,...). **Een kleinschalige winkel met hoofdzakelijk een lokaal bedieningsgebied** (bvb. bakker, slager, kapperszaak, nachtwinkel, krantenwinkel of gelijkaardig) wordt

*daarom niet als een “stadsontwikkelingsproject” beschouwd. Ook een **kleinschalig kantoor** (bv. verzekeringskantoor, advocatenkantoor, ...) of **kleinschalige praktijk** (bv. dokterspraktijk, ...) wordt niet als een stadsontwikkelingsproject beschouwd. [Daarnaast worden een café en restaurant ook als “kleinschalig met hoofdzakelijk een lokaal bedieningsgebied” beschouwd en dus niet als een stadsontwikkelingsproject.]*  
...

Het blijkt dat de dienst MER de handleiding onder meer actualiseerde op grond van het arrest van 9 augustus 2016 (nummer RvVb/A/1516/1407). Dit arrest is *in casu* niet dienstig omdat hiermee uitspraak werd gedaan over de wettigheid van een bestreden beslissing van 10 januari 2013, met name een beslissing genomen vóór het wijzigingsbesluit van 1 maart 2013 dat onder meer bijlage III toevoegde om te remediëren aan de door het arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 2011 vastgestelde onwettigheid van de interne MER-reglementering.

Dit belet niet dat de vergunningverlenende overheid bij gemengde stadsontwikkelingsprojecten, zoals hier het geval, bij de toets aan de relevante drempelwaarden van bijlage II voor zowel het aantal wooneenheden, als de bruto-vloeroppervlakte handelsruimte, als de totale verkeersgeneratie, rekening moet houden met het “gehele” project. Er mag hierbij opgemerkt worden dat bij de milieueffectrapportage de nadruk mede ligt op het zich al dan niet voordoen van “aanzienlijke milieueffecten”, inbegrepen de “cumulatieve effecten” die worden veroorzaakt door nog uit te voeren en/of reeds uitgevoerde projecten samen, wat niet noodzakelijk samenvalt met of beperkt is tot het voorwerp van het bestreden deelproject. Zo wordt vermeden dat bepaalde vormen van milieueffectrapportering geen doorgang vinden doordat projecten die samen aanzienlijke milieueffecten kunnen teweegbrengen, zij het bewust, dan wel onbewust, worden opgesplitst in kleinere projecten.

Wanneer de handelsruimten binnen één project verdeeld zijn over een aantal deelprojecten, moet de bruto-vloeroppervlakte van de handelsruimten dus samengeteld worden. Hoewel de handleiding van de dienst MER dit niet uitdrukkelijk stelt, geldt redelijkerwijs eenzelfde redenering voor de andere drempelwaarden inzake het aantal wooneenheden en de verkeersgeneratie.

Het volstaat dat één van de drempelwaarden uit bijlage II van het Project-MER-besluit wordt overschreden. Overschrijdt het project één van de vermelde drempelwaarden in rubriek 10 b) van bijlage II, dan valt het project onder die bijlage. Overschrijdt het project géén van de drie vermelde drempelwaarden, dan valt het project onder rubriek 10 b) van bijlage III.

#### 7.1

Zoals gesteld, moet de vergunningverlenende overheid bij de MER-screening *in casu* rekening houden met het totale projectgebied Kop H. Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid.

De inrichtingsstudie van 25 juni 2012, net zoals de inrichtingsstudie van 26 april 2017, vermeldt als ‘ruimtelijk programma’ voor het totale projectgebied Kop H. Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid naast de 974 wooneenheden (woonfunctie) ook ongeveer 7.000 m<sup>2</sup> “aan het wonen aanverwant en ondersteunend commercieel programma” met “*grosso modo 3.100m<sup>2</sup> [...] als ruimte voor horeca, 2.170m<sup>2</sup> voor kleinschalige commerciële functies en 1.730m<sup>2</sup> voor zakelijke kantoren zonder baliefunctie (vb. vrije beroepen)*” (niet-woonfuncties). De mobiliteitsstudie van 25 juni 2012 gaat uit van eenzelfde ruimtelijk programma voor het totale projectgebied.

De project-m.e.r.-screeningsnota vermeldt dat binnen het totale projectgebied “aan het wonen aanverwante en ondersteunende commerciële functies zoals horeca (3.100 m<sup>2</sup>) en kleinschalige commerciële functies (2.170m<sup>2</sup>) en zakelijke kantoren zonder baliefunctie voor een oppervlakte van 2.650 m<sup>2</sup>” zullen worden voorzien, in totaal dus 7.920 m<sup>2</sup> en bijna 1.000 m<sup>2</sup> meer kantoorruimte.

## 7.2

De verzoekende partij toont niet aan dat de drempelwaarde “*met betrekking tot de bouw van 1.000 of meer wooneenheden*” in rubriek 10 b) van bijlage II van het Project-MER-besluit wordt of zal worden overschreden. Waar de tussenkomenende partij stelt dat binnen het totale projectgebied, Kop H. Baelskaai en Vuurtorendok-Zuid te samen, 974 wooneenheden zullen worden opgericht, poneert de verzoekende partij wel dat het totale project de drempelwaarde in bijlage II van 1.000 wooneenheden zal overschrijden, maar toont zij dit niet aan.

De verzoekende partij toont wel aan dat uit de bestreden beslissing niet afdoende blijkt of het bestreden deelproject geen onderdeel uitmaakt van een totaal stadsontwikkelingsproject “*met een brutovloeroppervlakte van 5.000 m<sup>2</sup> handelsruimte of meer*” in de zin van rubriek 10 b) van bijlage II van het Project-MER-besluit. De MER-screening in de bestreden beslissing bevat geen concreet onderzoek waaruit blijkt dat kan worden aangenomen dat het totale stadsontwikkelingsproject de voormelde drempelwaarde van 5.000 m<sup>2</sup> “handelsruimte” niet zal overschrijden. De verwerende partij heeft met name niet onderzocht hoeveel bruto-vloeroppervlakte “handelsruimte” in de zin van de voormelde bijlage II hiermee wordt beoogd binnen het totale projectgebied. Het komt niet toe aan de Raad zelf de door de tussenkomenende partij bijgebrachte gegevens (tabellen en schema’s) ambtshalve te onderzoeken.

Volledigheidshalve wenst de Raad nog op te merken dat de toets van de verwerende partij aan de drempelwaarde van bijlage II “*met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur*”, in de mate de verwerende partij haar oordeel steunt op de mobiliteitsstudie, niet uitgaat van een eigen oordeel. Bovendien gaat de project-m.e.r.-screeningsnota uit van gedeeltelijk andere feitelijke gegevens wat betreft de oppervlakte aan niet-wonen functies voor het totale projectgebied.

## 8.

Uit de m.e.r.-screening in de bestreden beslissing blijkt niet of de verwerende partij afdoende heeft onderzocht of het bestreden deelproject, mede rekening houdende met het voorwerp van het totale project, de drempelwaarden uit bijlage II van het Project-MER-besluit niet overschrijdt. Ook in het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar wordt niet concreet ingegaan op deze vraag.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

## VII. VERZOEK TOT TOEPASSING BESTUURLIJKE LUS CONFORM ARTIKEL 34 DBRC-DECREET

Het komt aan de Raad toe om vrij te oordelen of in het kader van een concrete procedure de toepassing van de bestuurlijke lus bijdraagt tot een efficiënte en finale geschillenbeslechting binnen een redelijke termijn, en dit nadat alle partijen de mogelijkheid hebben gehad hun standpunt over het gebruik ervan kenbaar te maken.

De verwerende partij is op geen van beide zittingen verschenen of vertegenwoordigd, zodat haar standpunt inzake de toepassing van een bestuurlijke lus niet kenbaar is. Het toepassen van een bestuurlijke lus beoogt dus twee bijkomende tussenarresten van de Raad, met name voor het oproepen van de verwerende partij om standpunt in te nemen over de toepassing van de bestuurlijke lus en vervolgens een tussenarrest met het opleggen van de bestuurlijke lus en een beoordeling van de overige middelen. Ook moet de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar een nieuw verslag opmaken met een herbeoordeling van de MER-screening. In dit geval

beschouwt de Raad de toepassing van de bestuurlijke lus niet als een meerwaarde op gebied van efficiënte geschillenbeslechting.

De vraag van de tweede tussenkomende partij om overeenkomstig artikel 34 DBCR-decreet een bestuurlijke lus toe te passen, wordt verworpen.

#### **VIII. KENNELIJK ONRECHTMATIG BEROEP**

De eerste tussenkomende partij doet afstand van de gevorderde boetes wegens kennelijk onrechtmatig beroep, zodat de Raad zich hierover niet meer dient uit te spreken.

#### **IX. KOSTEN**

De verzoekende partij vraagt om een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen, die ten laste van de verwerende partij komt.

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

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

De verzoekende partij wordt ten gronde in het gelijk gesteld. Een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro (basisbedrag) wordt haar toegekend.



## BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de bvba VERSLUYS BOUWGROEP is ontvankelijk.
2. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de STAD OOSTENDE is ontvankelijk.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 31 augustus 2017, waarbij aan de eerste tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend volgens de ingediende plannen voor het bouwen van een appartementsgebouw met 59 woningen, 4 handelsruimten en 43 parkeerplaatsen op de percelen gelegen te 8400 Oostende, Hendrik Baelskaai zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie B, nummers 0032C4, 0032F4, 0032P4 en 0032Y4.
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partij en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
5. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partij, bepaald op 300 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 verschuldigd aan de verzoekende partij, ten laste van de verwerende partij.
6. De Raad legt de kosten van de tussenkomsten, bepaald op 200 euro, ten laste van de tussenkomende partijen, ieder voor de helft.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 1 oktober 2019 door de vijfde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vijfde kamer,

Bart VOETS

Pieter Jan VERVOORT