

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 28 augustus 2018 met nummer RvVb/A/1718/1210  
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0265/SA/0259

Verzoekende partij	de nv <b>ARTEXIS</b>  vertegenwoordigd door advocaten Ludo OCKIER en Erinde DE LANGE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 3
Verwerende partij	de <b>GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR</b> van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen  vertegenwoordigd door advocaat Paul AERTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Coupure 5
Tussenkommende partij	de nv <b>GRONDBANK THE LOOP</b>  vertegenwoordigd door advocaten Jan BOUCKAERT en Pieter VANDENHEEDE met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Loksumstraat 25

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 2 januari 2015, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de verwerende partij van 20 november 2014, waarbij aan de tussenkommende partij onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor werken aan en voorbereidende werken binnen de tramlijn en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5".

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

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De Raad verwerpt met een arrest van 16 juni 2015 met nummer S/2015/0072 de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De verzoekende partij dient een verzoek tot voortzetting in.

2.

De verwerende partij dient een antwoordnota in en bezorgt het administratief dossier. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient een laatste nota in. De tussenkomende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De kamervoorzitter verdaagt de behandeling de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 6 december 2016 naar de zitting van 20 december 2016. De procespartijen krijgen de mogelijkheid met aanvullende nota's standpunt in te nemen over de invloed van een recent aan de verzoekende partij verleende stedenbouwkundige vergunning op de exceptie van de tussenkomende partij met betrekking tot het belang van de verzoekende partij.

De verzoekende partij en de tussenkomende partij hebben elk een aanvullende nota ingediend.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging opnieuw op de openbare zitting van 20 december 2016.

Advocaat Erlinde DE LANGE voert het woord voor de verzoekende partij.

Advocaat Pieter VANDENHEEDE voert het woord voor de tussenkomende partij.

De verwerende partij verschijnt, alhoewel behoorlijk opgeroepen, niet op de zitting.

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. De artikelen 37 en 38 DBRC-decreet zijn van toepassing zoals gewijzigd door het decreet van 9 december 2016.

### III. FEITEN

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

Volgens het aanvraagformulier zijn dit onder meer de volgende werken:

“ ...

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

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

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

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

De verwerende partij verklaart op 15 juli 2014 als volgt het dossier volledig en ontvankelijk:

" ...

*Op 18/06/2014 ontving ik uw aanvraag, ingediend volgens 'de bijzondere procedure van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.*

*Het ontwerp komt voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het Project-M.E.R.-besluit. De aanvraag heeft immers betrekking op rubriek 10, e): de aanleg van wegen. Bijgevolg dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te screenen.*

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

*In de project-M.E.R.-screeningsnota die bij het dossier werd gevoegd, wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar verklaart zich akkoord met deze conclusie. De opmaak van een project-M.E.R. kan dus redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens bevatten over aanzienlijke milieueffecten. Derhalve is de opmaak van een project-M.E.R. niet nodig.*

..."

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

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent adviseert op 25 september 2014 als volgt voorwaardelijk gunstig:

“ ...

## **MOTIVERING**

### ***Volgende feiten gaan aan de beslissing vooraf:***

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

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

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

*De tijdelijke park & ride parking wordt voorzien in de 'zone z2 zone voor wonen en kantoorachtigen'.*

*Voorliggende aanvraag heeft betrekking op de uitvoering van fase 5: de kruising van de oostelijke ringweg met de bestaande tramsporen. Deze vijfde fase is een onderdeel van de volledige ringwegstructuur die vooropgesteld wordt voor de ontsluiting van de site 'The Loop'.*

*De ringweg wordt geflankeerd door een groenstructuur en begeleidende bomenrij. De ringweg zorgt voor de ontsluiting naar de omliggende velden. Komende vanuit het noorden is er eerst de invoegzone van veld 5oost en veld 3oost die aantakt op de reeds aanwezige rotonde. Naast hal 8 is een calamiteiten-uitrit voorzien voor de site Artexis.*

*Deze uitrit is voorzien in grasdallen. Even verderop is er een volwaardige in- en uitvoegstrook naar de site Artexis. Ter hoogte van de invoegzone kruist de tram gelijkvloers de ringweg. Vanaf dit punt opent het landschap zich en begint de ringweg te zakken. De ringweg wordt vanaf dit punt een stuk breder met 2 bijkomende uitvoegstroken. Er is een uitvoegstrook naar de ondergrondse parking van veld 12oost en vlak voor de trambrug naar de parking van Ikea. Op het diepste punt onder de trambrug heeft de ringweg een vrije hoogte van 4m80. Eenmaal voorbij dit diepste punt stijgt de ringweg om ter hoogte van Ikea aan te sluiten op de bestaande infrastructuur.*

*De ringweg zelf bestaat uit twee rijstroken in asfalt (3m25). De westelijke overgang van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkgronds. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggende fiets- en voetpad voorzien.*

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

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

***Deze beslissing wordt genomen om volgende redenen.'***

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

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

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

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

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

*Door te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor de bediening van de parkings voor veld 12 en IKEA worden de noodzakelijke kruisingen over de trambaan beperkt gehouden. Op die manier wordt een maximale veiligheid en doorstroming nagestreefd.*

*Enkel voor de afwikkeling en bediening van veld 9-10 worden gelijkgrondse overgangen over de trambaan voorzien. Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.*

*Het algemeen bouwreglement van de Stad Gent omvat geen reglementering inzake het opleggen van lasten bij aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen. Op basis van*

*bovenstaande beoordeling is het redelijk en proportioneel te verantwoorden om in deze aanvraag lasten op te leggen aan de houder van de vergunning.*

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

...

## **VOORSTEL**

### **Artikel 1:**

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

*Voorwaarden met betrekking tot de inrichting van de wegenis*

- *De uitgevoerde handelingen moeten voldoen aan de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid.*
- *Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit. Aangezien de nooduitrit van Artexis slechts occasioneel mag gebruikt worden is het niet aangewezen om deze met wegmarkeringen als invoegstrook aan te duiden.*
- *Alle betonstraatstenen moeten van het formaat 22x22x8 zijn in plaats van 20x20x8.*
- *Het pad dat de P&R verbindt met de tramhalte moet worden aangelegd in betonstraatstenen in plaats van in half verharding.*
- *De parkeerplaatsen op de P&R moeten ofwel in grasdallen ofwel in kasseien worden aangelegd.*
- *Binnen het volledige projectgebied moet op alle oversteken voor voetgangers op de looplijnen een blindengeleiding voorzien worden. Bij het intekenen van de blindengeleiding moet tevens bijzondere aandacht gaan naar de perrons en het beveiligen van de hellingen.*
- *De voorziene bushalte ter hoogte van veld 16 moet aangelegd worden in betonstraatstenen.*
- *De boomroosters moeten aan de richtlijnen van de Stad Gent voldoen.*
- *In plaats van holle greppels moeten vlakke kantstroken voor de afwatering worden gebruikt.*
- *De verharding van het voetpad moet opgesloten worden met een verzonken*

*boordsteen ID1 op een fundering van 10 centimeter zandcement in een legbed van 3 centimeter zandcement.*

- *Het strookje uitgewassen beton tussen de betonnen trambaan en het asfalt van de ringweg moet ter hoogte van gelijkgrondse kruising achterwege worden gelaten. Idem voor de parallelweg, het fietspad en het voetpad.*
- *De driehoekige verharding in grasdallen voorbij de trambaan ter hoogte van de voet van de "green" moet niet voorzien worden. Deze zone moet mee met de "green" worden ontworpen.*
- *Het hellingsbeton dat voorzien wordt op de bodem van de sleuf om de dwarshelling van de weg te maken moet in één beweging met de bodemplaat mee aangelegd worden.*
- *Voor grote delen van het ontwerp zijn de peilen onduidelijk. in het technisch dossier moet iedere boordsteen, kolk, hoek van de verharding in hoogte gekend zijn.*
- *De grondankers moeten volledig binnen het toekomstige openbaar domein worden geplaatst.*
- *Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.*

*Voorwaarden voor de aanleg van rioleringen en nutsleidingen*

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

*Voorwaarden voor de inrichting van de groenstroken*

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

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

## **Artikel 2:**

*legt aan de houder(s) van de vergunning, bij afgifte van de stedenbouwkundige*

vergunning, de hiernavolgende lasten op: (...)

**Artikel 3:**

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

*...*

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

*“ ...*

**BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG**

*De aanvraag betreft de uitvoering van fase 5, nl. de kruising van de oostelijke ringweg met de bestaande tramsporen. Deze vijfde fase is een onderdeel van de volledige ringweginfrastructuur die vooropgesteld wordt voor de ontsluiting van de site 'The Loop'.*

*Om de doorstroming op de site te bevorderen, is een ontsluitingssysteem bedacht, bestaande uit twee lussen (oostelijke en westelijke ringweg) met de Adolphe Pégoudlaan als centrale drager. Een laatste schakel daarin is de kruising van de tramlus met de oostelijke ringweg en de daarbij horende ontwikkelingsvelden, die naast de hallen van Flanders Expo ook nog Ikea en het Holiday Inn Hotel bedient.*

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

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

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

*De westelijke kruising van de tramlijn over de ringweg gebeurt ongelijkgronds. Er wordt hiervoor een trambrug met naastliggend fiets- en voetpad voorzien. Het brugdek is in*



*totaal 9,60m breed, waarvan 5,10m voorzien is voor de trambaan en technieken. Er wordt een dubbelrichtingsfietspad van 3m en een voetpad van 1,50m voorzien. Het geheel is een eenvoudige betonnen constructie, steunend op 2 tussenpijlers. Het dek van de brug wordt uitgewerkt in uitgewassen beton.*

*Behoudens de kruisingen voor de tram vormt dit segment van de ringweg ook een knooppunt met diverse toe- en uitgangen naar de omliggende velden. Ter hoogte van velden 9 en 10 wordt ten noordoosten van hal 8 een uitrit voorzien. Ten zuidwesten van hal 8 wordt een inrit voorzien naar Artexis. Gebundeld met deze toekomstige inrit wordt een 'calamiteiten-uitrit' voorzien in grasdallen.*

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

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

*Er is gekozen voor een locatie die tijdens de werken geen hinder zal ondervinden, noch hinder zal veroorzaken door zijn ligging buiten de projectzone. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in halfverharding, enkel de interne wegenis wordt uitgevoerd in asfalt.*

*Tussen de parkeerplaatsen is telkens een groenstrook voorzien, aangeplant met gemengde hagen. In combinatie met de bomenrijen, is de parking zeer groen ingebed.*

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

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

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

*...*

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

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

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

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

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

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

*Door te werken met ongelijkgrondse kruisingen voor de bediening van de parking voor veld 12 en Ikea worden de noodzakelijke kruisingen over de trambaan beperkt gehouden. Op die manier wordt een maximale veiligheid en doorstroming nagestreefd.*

*Enkel voor de afwikkeling en bediening van veld 9-10 worden gelijkgrondse overgangen over de trambaan voorzien. Ten zuiden van hal 8 is een bijkomende nooduitrit voorzien in grasdallen. Het is echter in geen geval de bedoeling dat deze evolueert naar een permanente uitrit.*

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

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

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

*Dat bijkomende buffering gerealiseerd dient te worden voor de aan te leggen verhardingen om de schadelijke invloed op de waterhuishouding in het stroomgebied van waterloop nr. 7.06 te beperken. Door de Dienst Integraal Waterbeleid worden voor de realisatie van verharde oppervlaktes van meer dan 1000m<sup>2</sup>, conform het geldend provinciale beleidskader, bijkomende milderende maatregelen opgelegd. Er wordt gevraagd om bijkomende infiltratie- en buffercapaciteit te voorzien om de (versnelde) afvoer van nieuw aan te leggen verharding naar de waterlopen te vermijden of te beperken.*

*Dat het provinciaal beleidskader voor verharde oppervlaktes groter dan 1000m<sup>2</sup> en zandige bodem (klasse 2) een infiltratieoppervlakte van 400m<sup>2</sup>/ha verharde oppervlakte en een buffervolume van 330m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte voorziet. De infiltratievoorziening mag niet aangelegd worden onder het maximale niveau van de grondwatertafel.*

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

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

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

*Gelet het ongunstig advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De opmerkingen, welke leidden tot het ongunstig advies, worden hieronder omschreven en besproken.*

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

*Overwegende dat de Mober een bundeling is van eerdere studies en een verwerking van gegevens uit reeds vroeger opgemaakte Mobers. Voorliggende Mober is echter niet het sluitstuk, sommige deelstudies staan nog ter discussie en worden slechts kort toegelicht.*

*Dit maakt de nota niet altijd even leesbaar. In de Mober worden bijvoorbeeld meerdere maatregelen met een grote impact op de mobiliteit onderzocht, die nog niet in een beslissingsfase zitten. De mobiliteitssituatie op The Loop, die wordt geschetst in de Mober, verwijst voor een deel naar de lange termijn, die uiteraard nog aan verandering onderhevig kan zijn. Door het limiteren van de parkeercapaciteit op The Loop wordt het aantal wagens beperkt opdat er geen noemenswaardige problemen zouden ontstaan.*

*Uiteraard dient de situatie op The Loop constant te worden gemonitord en opgevolgd. Er zal worden onderzocht hoe deze monitoring het best gerealiseerd kan worden en ingepast in het toekomstige verkeersbegeleidingssysteem en Verkeerscentrum.*

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

*alternatieven is enkel op interne vergaderingen besproken, zonder dat MOW hierbij betrokken was.*

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

*Bijgevolg zou een bespreking ervan op een gemeentelijke begeleidingscommissie in realiteit niet tot nieuwe opmerkingen kunnen leiden, waardoor het project onuitvoerbaar zou worden.*

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

*Door de vele op- en afritten is de verkeerssituatie ter hoogte van de tramkruising zeer complex. De uitvoegstrook voor veld 10 wordt ook gebruikt als invoegstrook voor veld 12oost. In de beperkte weefzone van 100m wordt een gelijkgrondse tramkruising voorzien. De zichtbaarheid van de signalisatie is op de 2<sup>de</sup> rijstrook moeilijk te detecteren. Dit verhoogt de kans op negatie van het rood licht aan de tramovergang.*

*Vele bezoekers komen slechts occasioneel naar The Loop. De verkeerssituatie is voor hen nieuw, ongewoon en moeilijk leesbaar.*

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

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

*Hiervoor werd rekening gehouden met een geoptimaliseerde lichtenregeling. De roodtijd van 30 seconden werd gehanteerd in de microsimulatie.*

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

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

*Overwegende dat op heden binnen in de tramlus een P&R voor 112 wagens bestaat.*

*Deze situatie is beschreven in de Mober. In de toekomst zal deze P&R echter geherlocaliseerd worden; in eerste instantie op veld 11 tijdens de werken aan de ringweg en de tramkruising. De huidige locatie wordt deels ingenomen door nieuwe infrastructuur.*

*Het binnengebied van de tramlus zou nadien zeer moeilijk ontsloten kunnen worden.*

*Binnen het ontwerp is gekozen om deze ruimte groen in te vullen. Een onderzoek naar de definitieve locatie van de P&R is op heden nog lopende.*

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

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

*Overwegende dat de keuze van de inplanting van de tijdelijke parking weloverwogen is gebeurd. De parking is georiënteerd op de richting van de definitieve ringweg. De toegang tot de tijdelijke parking kan enkel via de bedieningsweg ten zuiden van de ringweg. Toegang via de Derbystraat is niet mogelijk voor wagens. Voetgangers kunnen via een verbinding parallel aan de tramsporen het tramperron bereiken. Zoals reeds gesteld, zal de bereikbaarheid van de definitieve P&R met 500pp voor het openbaar vervoer moeten afgewogen worden. Deze afweging kan op heden niet gemaakt worden, vermits de locatie voor de definitieve parking nog niet gekend is.*

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

- De effecten voor het uitzonderlijk transport zijn niet onderzocht. Het is onduidelijk wat de aanrijroute is voor uitzonderlijk vervoer naar Artexis. De hoogte van de tunnels van de aftakkingen van de interne verdeellus zijn slechts 2m80 hoog. De hoogte van de tunnel van de interne verdeellus is maximum 4m80 hoog. Nochtans verloopt er een route van uitzonderlijk transport van de interne verdeellus naar veld 10. Overwegende dat Artexis zelf, en in samenspraak met o.a. de politie, de routes bepaalt voor uitzonderlijk transport.

Dit uitzonderlijk transport gebeurt hoogstens een aantal keer per jaar. Om de site te bereiken zijn meerdere routes mogelijk, afhankelijk van het soort transport (hoog, breed, lang en ondeelbaar). Bij de tunnel voor de tramkruising werd rekening gehouden met de nodige hoogte die opgegeven werd door Artexis. Een route die Artexis nu voorziet voor uitzonderlijke transporten is via Bovenhove, de brandweerweg en dienstweg naar Ikea

De gekozen route zal echter steeds afhangen van het soort transport dat dient uitgevoerd te worden.

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

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

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

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

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

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

verstoord worden.

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

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

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

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

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

#### Mer-screening

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

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

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

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

#### ALGEMENE CONCLUSIE

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

...

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

*Voorwaarden met betrekking tot de inrichting van de wegenis*

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

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

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



*dossier moet iedere boordsteen, kolk, hoek van de verharding in hoogte gekend zijn.*

- *De grondankers moeten volledig binnen het toekomstige openbaar domein worden geplaatst.*
- *Er moet voldoende bescherming zijn van de brugpijlers en schanskorven tegen aanrijding.*

#### *Voorwaarden voor de aanleg van rioleringen en nutsleidingen*

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

#### *Voorwaarden voor de inrichting van de groenstroken*

- *De groenstroken op de P&R zijn te smal om kwalitatieve bomen aan te planten,*

*Het is aan te raden de parkeerplaatsen slechts 4,50 meter diep te maken.*

*Wagens kunnen met hun neus over de groenstrook parkeren en de bomen krijgen dan betere kansen.*

- *Alle gesloten groenzones op de bodem van de sleuf moeten worden voorzien van een drainage.*
- *Alle beplanting moet ten laatste en volledig gerealiseerd zijn voor 1 april van het eerste plantseizoen na het beëindigen van de werken.*
- *Mits het naleven van deze voorwaarden kan de weg worden opengesteld worden voor het publiek.*
- ***De voorwaarden opgelegd in het brandweeradvies van 2510812014.***
- ***De voorwaarden opgelegd door het Agentschap Onroerend Erfgoed:***

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

*Het onderzoek dient te worden uitgevoerd conform de bepalingen van het archeologiedecreet. Dit betekent onder meer dat het onderzoek, inclusief de rapportage, wordt uitgevoerd door en onder leiding van een archeoloog. De archeoloog vraagt hiertoe een opgravingsvergunning aan bij het agentschap (Onroerend Erfgoed, Brussel, Back Office Beheer, Koning Albert 11-laan 19, bus 5, 1210 Brussel). Aan deze vergunning worden bijzondere voorwaarden gehecht. De*

*bouwheer kan deze bijzondere voorwaarden vooraf opvragen bij de provinciale dienst van het Agentschap Onroerend Erfgoed om de aanbesteding van de archeologische prospectie vlot te laten verlopen.*

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

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

*De te ontbossen oppervlakte bedraagt 2341m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet. De resterende bosoppervlakte (12244m<sup>2</sup>) moet ALS BOS behouden blijven. Bijkomende kappingen in deze zone kunnen maar uitgevoerd worden mits machtiging door het Agentschap voor Natuur en Bos. Het is evenmin toegelaten in deze zone constructies op te richten of ingrijpende wijzigingen van de bodem, de strooisel-, kruid- of boomlaag uit te voeren.*

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

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

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

*Een infiltratieoppervlakte van 400m<sup>2</sup>/ha verharde oppervlakte en een buffervolume van 330m<sup>3</sup>/ha verharde oppervlakte dient te worden gerealiseerd met noodoverloop naar het bestaande RWA-stelsel met bufferbekken aan de Pégoudlaan. De infiltratievoorziening mag niet aangelegd worden onder het maximale niveau van de grondwatertafel.*

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

*De gelijkgrondse tramoversteek dient na realisatie grondig te worden geëvalueerd.*

*Er dient een alternatieve locatie gevonden te worden voor de Park & Ride.*

*De Artexissite dient bereikbaar te blijven voor het uitzonderlijk vervoer.*

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

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

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

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

***Volgende aandachtspunten worden meegegeven vanuit de VMM:***

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

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

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

*...*

Dit is de bestreden beslissing.

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

De nv GRONDBANK THE LOOP vraagt met een aangetekende brief van 30 maart 2015 in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 23 april 2015 de tussenkomende partij toegelaten tussen te komen.

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

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

##### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep**

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

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

*Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partij stelt in het beroepsverzoekschrift met betrekking tot haar belang:

“ ...

6.

*Conform art. 4.8.11. §1, 3° VCRO kan een verzoekschrift tot nietigverklaring ingesteld worden door elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden.*

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

*Onder meer worden een in- en uitrit naar een ondergrondse parking op veld 1200ST voorzien (inrit/uitrit veld 120).*

*Deze in- en uitrit komt langs de zone waar ARTEXIS zelf een ondergrondse parkeergarage zal oprichten (zoals voorzien in het GRUP "SDW-5 Handelsbeurs", Z8 Zone voor handelsbeurs en aanverwante (grootschalige) activiteiten), zijnde het nog beschikbare vrije stuk grond voor hal 3:*

...

*De in- en uitrit veld 120, zoals voorzien op de plannen houdt hiermee geen rekening en de realisatie van de tramlus zoals vergund op 20.11.2014 houdt het risico in dat de ontsluiting van een toekomstige parkeergebouw op het terrein van ARTEXIS niet of nauwelijks realiseerbaar is.*

*Verder wordt ten zuidwesten van hal 8 een inrit voor ARTEXIS voorzien, samen met een bijkomende nooduitrit:*

...

*Over deze nooduitrit wordt in de bestreden beslissing als uitdrukkelijke voorwaarde opgelegd dat deze in geen geval mag evolueren naar een permanente uitrit.*

*Dit strookt evenwel niet met de inhoud van de besprekingen die verzoekende partij recent nog had met zowel de stad GENT als de aanvrager , waarin dit wel als een reguliere uitrit werd voorgesteld.*

...”

2.

De tussenkomen partij betwist als volgt het belang van de verzoekende partij:

“ ...

*(i) Het ingeroepen belang is onvoldoende rechtstreeks*

**32.** *Verzoekende partij beschikt niet over het rechtens vereiste belang bij huidige vordering tot schorsing en vernietiging. Zij steunt haar belang hoofdzakelijk op het feit dat de realisatie van de tramlus evenals de geplande in- en uitrit van de ondergrondse parking op veld 1200ST de realisatie van een toekomstig parkeergebouw dat verzoekende partij voorneemt te bouwen op de eigen site (voor hal 3) belemmeren.*

**33.** *De door verzoekende partij omschreven nadelen vloeien met andere woorden onder meer voort uit de komst van een (inrit naar de) parking op veld 1200ST (**stuk 16**). De stedenbouwkundige vergunning van deze parking maakt evenwel niet het voorwerp uit van huidige vordering. Verzoekende partij kan de hinder en nadelen die zij meent te zullen ondergaan ten gevolge van de stedenbouwkundige vergunning voor een parkeergebouw, dat buiten het voorwerp van de thans bestreden vergunning valt, niet inroepen ter staving van haar belang in huidige procedure.*

*Het belang is in die mate onvoldoende rechtstreeks.*

**34.** *In zoverre de komst van de tramlus wordt betwist, richt de kritiek van verzoekende partij zich rechtstreeks tegen het RUP Handelsbeurs, dat de tramlus voorziet op het grafisch plan (zie **stuk 18** en supra, randnummer 7). Deze kritiek is niet gericht tegen het voorwerp van de bestreden vergunning en kan niet worden aangenomen.*

**35.** *Verzoekende partij kan verder geen voordeel halen uit een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing. Uw Raad kan middels huidige vordering de stedenbouwkundige vergunning van de ondergrondse parking niet schorsen of vernietigen. Indien verzoekende partij meent nadelen te ondervinden door deze stedenbouwkundige vergunning, dan had zij daartegen een vordering tot vernietiging en/of schorsing, moeten instellen. Telefonisch contact met de griffie van Uw Raad leert dat de verzoekende partij heeft nagelaten dit te doen. In zoverre verzoekende partij aldus meent dat de realisatie van haar toekomstig parkeergebouw wordt belemmerd door de ondergrondse parking, stelt verzoekster tot tussenkomst vast dat verzoekende partij elk belang ontbeert bij huidige vordering daar een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing dit nadeel of deze hinder niet zal wegnemen.*

*(ii) Bovendien: de (vermeende) hinder ingevolge de fasen 1 t.e.m. 4 kan niet worden aanvaard*

**36.** *In de mate verzoekende partij kritiek uit op de ontsluiting van het gebied van the Loop, kan zij evenmin voordeel halen uit de vernietiging van de bestreden beslissing, aangezien de bestreden beslissing een vijfde deel is van een gehele, gefaseerde ontwikkeling. De bestreden beslissing maakt immers de laatste schakel uit in de voorziene ringweginfrastructuur. De kritiek van verzoekende partij is te herleiden tot een kritiek op de gehele inplanting van the Loop. Zo bepaalde het RUP Handelsbeurs reeds dat de uitbouw van een degelijk systeem van openbaar vervoer absoluut noodzakelijk is voor het ontwikkelen en functioneren van het gebied. Te dien einde werd op het grafisch plan het tracé van de tramlijn, zoals het thans is vergund, voorzien. De vernietiging kan er niet toe leiden dat de reeds vergunde werken ongedaan worden gemaakt.*

*Een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing zal de door verzoekende partij ingeroepen hinder en nadelen niet kunnen ontnemen. Bovendien moet worden vastgesteld dat verzoekende partij, hoewel zij betrokken was in de realisatie van the Loop, nooit beroep heeft ingesteld tegen de vorige fasen 1 t.e.m. 4 van the Loop of tegen het RUP Handelsbeurs. Fase 5 vormt slechts het sluitstuk van de eerdere ontwikkeling van fasen 1 t.e.m. 4.*

*(iii) Vermeende hinder ingevolge een "toekomstig" parkeergebouw is hypothetisch en onzeker*

**37.** *Verzoekende partij maakt ook op geen enkele wijze voldoende in concreto waarschijnlijk dat zij daadwerkelijk hinder en nadelen zal ondervinden door de bestreden beslissing. Zij tracht dit te staven aan de hand van een "toekomstig" parkeergebouw dat zij op een niet nader bepaald moment op de eigen site van Flanders Expo zal aanvragen en optrekken. Wanneer het parkeergebouw er zal komen en waar het precies zou worden ingeplant, is nog geen uitgemaakte zaak. Zo is het niet zeker dat zij dit parkeergebouw wel kan realiseren zolang de bestaande ingang (het kopgebouw) van de hallen van Flanders Expo niet is afgebroken. Er blijkt aldus 'een grote mate van onzekerheid omtrent het "toekomstig" parkeergebouw te bestaan.*

Een heel aantal factoren waarvan de komst van dit "toekomstig" parkeergebouw afhangt (afbraak kopgebouw, bekomen van stedenbouwkundige vergunning(en), duidelijkheid over precieze inplanting, bovengrondse of ondergrondse parking ...) is nog niet uitgeklaard. Ook toont verzoekende partij niet aan dat zij voor het door haar vermelde "toekomstig" parkeergebouw geen beroep kan doen op de inrit langs hal 8. De inrit aan hal 8 laat perfect toe dat het "toekomstig" parkeergebouw voor hal 3 — dat vooralsnog theorie blijft — bereikbaar kan zijn en (op duurzame wijze) blijven. Minstens zorgt de inrit voorzien in de bestreden beslissing voor de ontsluiting via een inrit op het perceel van verzoekende partij.

Hoe verzoekende partij de inrit verder op eigen terrein verder regelt, is haar zaak. Van een hypothekering is dus geen sprake.

Verzoekende partij maakt evenmin aannemelijk waarom de huidige ontsluiting van hun velden (velden 9 en 10; cf. supra de kaart op randnummer 8) niet zou volstaan voor het "toekomstig" parkeergebouw. Uw Raad kwam in het schorsingsarrest van 16 juni 2015 tot eenzelfde oordeel en verwierp mede daarom de vordering tot schorsing.

**38.** Het belang dient actueel, zeker en vaststaand te zijn. Een zuiver theoretisch of louter hypothetisch belang volstaat niet. Dienaangaande is vast te stellen dat verzoekende partij onvoldoende aantoonde dat zij effectief een parkeergebouw zal plaatsen op de door haar aangeduide locatie.

Verzoekende partij kan geen belang putten uit de loutere intentie om in de toekomst misschien een parkeergebouw in te richten. Dergelijk belang volstaat immers niet als een actueel, zeker en vaststaand belang.

Dat het om vage plannen gaat, die nog niet zijn uitgewerkt, blijkt uit een recente bespreking dd. 14 november 2014 die verzoekster tot tussenkomst met de stad Gent en verzoekende partij had (cfr. **stuk 9**). Verzoekende partij stelde daarin het volgende:

*"Artexis is vragende partij om samen met het ontwerpteam van veld 12oost nu al een gezamenlijke visie te ontwikkelen over een toekomstige aansluiting van hun nog te ontwerpen dek naar de Green. Vanuit die visie kan er dan nagedacht worden hoe er op kortere termijn ook al een aansluiting van de Green kan komen op het huidige niveau van kopgebouw. Artexis geeft aan dat ze eerst intern wat denkwerk moeten doen voor ze met de ontwerpers van veld 12oost kunnen samen zitten" (eigen onderlijning).*

Aldus blijkt niet dat de bestreden beslissing de (zelfs nog niet uitgewerkte of vergunde) plannen voor het parkeergebouw op de site van verzoekende partij bij voorbaat hypothekeert.

Het tegendeel is waar, vermits een inrit en nooduitrit is voorzien richting het perceel van verzoekende partij (voor hal 8 zo tot voor hal 3).

De volgende afbeelding toont de locatie van de inrit en nooduitrit (zie **stuk 21**):

...

De bestreden beslissing bepaalt dat de nooduitrit niet mag worden gebetonneerd. De nooduitrit mag evenwel occasioneel gebruikt worden en werd dus wel degelijk voorzien.

Volgens verzoekende partij strookt deze beslissing niet met de inhoud van de besprekingen die voorafgingen aan de bestreden beslissing.

Dit is echter onjuist.

Het inzicht om van de nooduitrit een permanente uitrit te maken dateert van na de datum van de bestreden beslissing, nl. op een bespreking tussen de stad Gent, verzoekende partij en verzoekster tot tussenkomst (**stuk 9**). De nooduitrit kan via een navolgende aanvraag en vergunning steeds nog worden gewijzigd naar een volwaardige uitrit. Dit kon evenwel nog niet gebeuren, omdat verzoekende partij nog geen uitgewerkt plan met betrekking tot de plannen op haar terreinen kon voorleggen (**stuk 10**). Verzoekende partij kan dan ook niet voorhouden dat er reeds een akkoord met betrekking tot de uitrit bestond.

Overigens is vast te stellen dat verzoekende partij op heden nog steeds niet over een uitgewerkt plan beschikt. Uit de thans lopende besprekingen tussen verzoekster tot tussenkomst en verzoekende partij inzake het permanent maken van de uitrit onder hal 8 blijkt dat verzoekende partij nog steeds geen in detail uitgewerkte toekomstvisie heeft voor haar percelen. Verzoekende partij heeft blijkbaar Arcadis de opdracht gegeven om de toekomstige mobiliteit op haar percelen te onderzoeken. Verzoekende partij dient aldus blijkbaar nog steeds intern denkwerk uit te voeren.

**39.** Bovendien maakt verzoekende partij abstractie van afspraken gemaakt rond de ontsluiting voor het volledige perceel van verzoekende partij. Verzoekende partij heeft een uitrit op haar eigen perceel (aan de andere zijde). Daarover bewaart zij echter het stilzwijgen.

De inrit is voorzien zoals op bovenstaand detailplan. De toegang tot het terrein van verzoekende partij is dus wel degelijk voorzien. Het is voor verzoekende partij aldus mogelijk dat zij deze inrit verder realiseert tot een volwaardige inrit naar haar toekomstig parkeergebouw. De redenen waarom zij dit niet doet, liggen volledig bij verzoekende partij.

Dat geen volwaardige uitrit doch slechts een nooduitrit werd voorzien, valt te verklaren doordat de uitrit voor het perceel van verzoekende partij langs een andere kant is voorzien, nl. langs een weg ten noorden van haar percelen en dus niet ter hoogte van de perimeter van de bestreden stedenbouwkundige vergunning. Het is aan verzoekende partij om deze noordelijke ontsluitingsweg te verbinden naar het "toekomstig" parkeergebouw. Aldus beschikt verzoekende partij wel degelijk over meerdere ontsluitingsalternatieven. Een finale keuze werd in casu nog niet gemaakt, omdat verzoekende partij zelf nog denkwerk moet doen. Een ontsluiting met uitrit wordt niet onmogelijk gemaakt door de bestreden vergunning.

Verzoekende partij kan haar eigen dralen bij het finaliseren van de plannen voor Flanders Expo niet op verzoekster tot tussenkomst afschuiven. De discussie is eigenlijk een louter interne discussie, die zich enkel en alleen afspeelt op het terrein van verzoekende partij. Hoe verzoekende partij haar eigen ontsluiting op de terreinen van Flanders Expo regelt, is evenwel niet aan de orde. Er kan geen belang worden uit geput.

In de mate dat verzoekende partij haar belang steunt op (vermeende) hinder en nadelen die uit de bestreden beslissing volgen wat de toegang tot haar eigen perceel betreft, moet worden vastgesteld dat de ontsluiting en toegang tot het perceel van verzoekende partij wel degelijk is geregeld via een inrit, enerzijds, en nooduitrit, anderzijds, en dat een hypothekering ter hoogte van veld 12OOST niet is aangetoond.

Verzoekende partij kan dus niet ernstig voorhouden dat de bestreden beslissing de realisatie van haar "toekomstig" parkeergebouw verhindert, in tegendeel. Het vereiste griethoudend karakter van de bestreden beslissing is niet aangetoond.

(iv) Geen voordeel maar nadeel bij een gebeurlijke schorsing/vernietiging

**40.** Verzoekster tot tussenkomst merkt op dat een schorsing resp. vernietiging van de bestreden beslissing de verzoekende partij geen voordeel zal opleveren, maar net een nadeel.

De percelen van verzoekende partij behoren ook tot het gebied van the Loop. Het is precies om de mobiliteitsdoorstroming binnen het gebied the Loop te verbeteren, dat de bestreden beslissing is genomen. Verzoekende partij zal aldus door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing veel beter worden ontsloten dan vandaag het geval is. Deze werkzaamheden resulteren niet alleen in een aanzienlijke meerwaarde op het vlak van mobiliteit, maar zullen ongetwijfeld ook de commerciële waarde van de percelen waarop de verzoekende partij een erfpacht heeft, ten goede komen. De voorgenomen werkzaamheden, met inbegrip van een tramlus, faciliteren immers evengoed de ontwikkeling van de erfpachtpercelen van verzoekende partij.

**41.** Bovendien wordt het vermeende ontwikkelingsnadeel dat verzoekende partij ingevolge de bestreden beslissing meent te zullen lijden (op vlak van haar "toekomstige" parking), nergens in concreto gestaafd. Ook van een daling van de commerciële waarde van de desbetreffende percelen kan geen sprake zijn, vermits zij als gevolg van de bestreden beslissing net een geoptimaliseerde ontsluiting verkrijgen, die deel uitmaakt van een globale mobiliteitsvisie van het gebied. In zoverre verzoekende partij door de impliciete verwijzing naar de commerciële en ontwikkelingswaarde van haar activiteiten trouwens een commercieel belang inroept ter staving van middelen inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening, kan zij dat niet op ontvankelijke wijze doen.

**42.** Omdat verzoekende partij geen enkel concreet project voor haar "toekomstige" parking voorlegt, kan evenmin worden ingezien op welke wijze zij vermeende bereikbaarheids- en ontsluitingshinder zou kunnen lijden. Dergelijke hinder wordt niet alleen nergens aangetoond, bovendien kan slechts een concreet project nood hebben aan bereikbaarheid en ontsluiting.

Bovendien zorgt de bestreden beslissing er precies voor dat verzoekende partij haar nog uit te werken parkeergebouw meteen op een gloednieuwe wegenis kan aansluiten, die is voorzien op het binnenrijden van verkeer. Er is zelfs een specifieke inrit voorzien ter hoogte van hal 8.

Aldus ligt een voordeel in plaats van een nadeel voor.  
..."

3.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij:

"...

8.

Wat de eerste opmerking van tussenkomende partij betreft, wenst verzoekende partij vooreerst op te werpen dat de plannen bij de bestreden beslissing zeer duidelijk ook betrekking hebben op de verhouding met en aansluiting tot de in- en uitrit naar de geplande parking op veld 12OOST (plan 8439-TEK-B-015-A-V-C Tunnelinrit veld 12O met ondergelegen pompput en plan 8439-TEK-B-016-A-V-C Tunneluitrit veld 12O – zie ook de Nota Bouwaanvraag blz. 12 en 13).

De in- en uitritten van de ondergrondse parking, en hoe die zich verhouden met de traminfrastructuur, maken wel degelijk deel uit van het voorwerp van de bestreden beslissing.

Hoe dan ook kan niet ernstig betwist worden dat bestreden beslissing uitgaat van één zeer specifieke locatie van in- en uitrit van en ondergrondse parking op veld 12OOST.



*De specifieke locatie waar het hier over gaat, betreft een “infrastructurele knoop” (Nota Bouwaanvraag blz. 7), waarop “op de nieuwe infrastructuur een aantal in- en uitritten (is) geënt naar naburige velden” (Nota Bouwaanvraag blz. 15).*

9.

*Indien de tramlus wordt uitgevoerd zoals vergund zal onvoldoende fysieke ruimte overblijven om ook het toekomstig parkeergebouw van FLANDERS EXPO te laten aansluiten op de Ringweg waar zich – naast de tramlus – ook de in- en uitritten van het parkeergebouw op Veld 12 zullen bevinden.*

*Het gebrek aan fysieke ruimte voor een dubbele in- en uitrit naar twee naastgelegen parkeergebouwen zal aldus een eerste probleem zijn.*

*Bovendien zal het ook zeer de vraag zijn of de Ringweg ter hoogte van de tramlus nog in staat zal zijn om de mobiliteitsbewegingen van een tweede parkeergebouw te ondervangen en of realisatie van de traminfrastructuur fase 5 desgevallend de verhoging van de capaciteit van de ringweg (die immers niet onbeperkt is) niet in de weg zal staan.*

*De bestreden beslissing heeft dus wel degelijk een onmiskenbare nadelige impact op de verdere ontwikkeling van de site van ARTEXIS.*

10.

*Dat de verzoekende partij de eerdere werken aan de ringinfrastructuur niet bestreden heeft doet geen afbreuk aan haar gewettigd belang om zich te verzetten tegen de bestreden beslissing.*

*Voor zover als nodig merkt verzoekende partij ook nog op dat de fase 5 die fase is die rechtstreeks ingrijpt op de toegang van en naar FLANDERS EXPO (ARTEXIS) alsook op de door haar geplande ontwikkeling op haar site:*

...

*Bovendien heeft verzoekende partij steeds gehoopt dat de ontsluiting en ontwikkeling van de verschillende velden op de site THE LOOP zouden genomen worden met respect voor haar belangen en verzuchtingen en dat eventuele discussiepunten daaromtrent minnelijk zouden opgelost worden.*

11.

*Verder onderlijnt de verzoekende partij dat voor de toepassing van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO niet vereist is dat de ingeroepen hinder of nadelen absoluut zeker is.*

*Verzoekende partij heeft in haar inleidend verzoekschrift echter duidelijk aangetoond dat de aanleg van de tramlus fase 5 de verdere ontwikkeling van haar eigen site hypothekeert en heeft dit op voldoende concrete wijze omschreven en aangetoond.*

*Het toekomstig parkeergebouw is veel minder hypothetisch of louter intentioneel dan tussenkomende partij wil laten uitschijnen.*

*De Nota Bouwaanvraag vermeldt op blz. 15 uitdrukkelijk dat FLANDERS EXPO (dat uitgebaat wordt door verzoekende partij) concrete plannen heeft naar de bouw van een extra hal en het heraanleggen van het omliggende publiek domein.*

*Ondertussen heeft verzoekende partij een inrichtingsstudie “z8 (veld 9&10): zone voor handelsbeurs en aanverwante volgens RUP SDW-5 Handelsbeurs” laten opmaken én*

*uitgebreid besproken de stad GENT. De laatste versie die werd besproken met de stad GENT dateert van 01.10.2015 (stuk III.3). Het gecoördineerd advies van de stad GENT op deze inrichtingsstudie dateert van 20.10.2015 (III.4).*

*Verzoekende partij bestudeert momenteel dit advies en bekijkt hoe zij dit kan verzoenen met de plannen van haar bouwaanvraag.*

*Deze plannen zijn bijna gefinaliseerd en het is de bedoeling van de verzoekende partij om het bouwdoossier zo snel als mogelijk in te dienen (wellicht in de loop van de maand november 2015).*

*12.*

*De uitvoering van de bestreden beslissing brengt de toegankelijkheid van de site van FLANDERS EXPO in gevaar.*

*Een eerste probleem betreft de vaststelling dat de plannen bij de aanvraag ter hoogte van hal 8 (noordoostelijke zijde) slechts een inrit + “nooduitrit” voorzien.*

*Een nooduitrit kan uiteraard niet aangewend worden als permanente bedieningsweg voor de site van FLANDERS EXPO.*

*Er mag niet vergeten worden dat op een site zoals FLANDERS EXPO het logistieke verkeer voor de opbouw en afbraak van de beuren op enkele dagen tijd uitermate belangrijk is en dat er ook rekening moet gehouden worden met toegangswegen voor uitzonderlijk vervoer.*

*Nu reeds is één enkel (permanente) uitrit ter hoogte van hal 8 nauwelijks voldoende om al het verkeer – auto’s zowel als vrachtverkeer – vlot van de site te laten wegrijden.*

*Tijdens de opbouw en afbraak van beurzen is er een zeer grote drukte van vrachtverkeer, en het minste foutieve manoeuvre heeft tot gevolg dat deze uitrit dichtslibt.*

*Met een bijkomend parkeergebouw ter hoogte van hal 3 zal dit probleem nog prangender zijn.*

*De inrit + nooduitrit ter hoogte van hal 8 aan noordoostelijke zijde zijn absoluut onvoldoende om de realisatie van een eigen parkeergebouw mogelijk te maken.*

*Een permanente uitrit ter hoogte van hal 8 én een tweede uitrit ter hoogte van de tramlus zijn dan ook een absolute noodzaak om de toegankelijkheid van de site van FLANDERS EXPO nu en in de toekomst te kunnen garanderen.*

*13.*

*Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de maximale capaciteit van de Ringweg.*

*Met de uitbreiding van FLANDERS EXPO zoals voorzien in het RUP komen er op de site van verzoekende partij 1818 voertuigen extra bij.*

*Aan de westelijke zijde kunnen er tijdens de spitsuren maximaal 500 voertuigen per uur uitrijden.*

*Dat is de visie die de stad GENT hanteert, en dat blijkt ook uit het geactualiseerd MOBER van 22.01.2014 (stuk III.1 MOBER, Deelrapport MOBER dd. 22.01.2014 op blz. 104) waarbij onderzocht wordt wat de gevolgen zouden zijn van een bijkomende verkeersgeneratie (ten*

gevolge van de aanleg op de site *FLANDERS EXPO* van bijkomende parkings, vb. *VIP-parking*) via een uitrit langs de westelijke zijde:

*“Het kantelpunt in de verliestijd bevindt zich ongeveer bij 500 voertuigen per uur. (...)*

*Om capaciteitsproblemen op de interne losweg en de Ringweg te voorkomen, wordt voorgesteld om de capaciteit van de *VIP-parking* te beperken tot 500 parkeerplaatsen. Zo kan de uitstroom nooit hoger zijn dan 500 voertuigen per uur.*

*De overige 1.318 parkeerplaatsen dienen te worden ontsloten via het rechtsin-rechtsuit principe ter hoogte van hal 8.”*

*Aldus blijkt duidelijk dat bij een uitbreiding van *FLANDERS EXPO*, die zoals reeds herhaaldelijk benadrukt wordt, expliciet is voorzien in het *RUP SDW-5 HANDELSBEURS*, de bijkomende voertuigbewegingen onmogelijk langs westelijke zijde de site van verzoekende partij kunnen geconcentreerd worden.*

*Een bijkomende uitrit ter hoogte van de tramlus is hoe dan ook onontbeerlijk. Dit zal evenwel niet mogelijk meer zijn als de bestreden beslissing wordt gehandhaafd.*

14.

*Het is niet omdat een verbeterde traminfrastructuur de mobiliteit op en toegankelijkheid naar de site *THE LOOP* bevordert, dat deze infrastructuur ook de mobiliteit op en toegankelijkheid naar de site *FLANDERS EXPO* / de erfpachtzone van *ARTEXIS* op de site *THE LOOP* bevordert, en bijgevolg dat verzoekende partij er geen belang bij zou hebben om de concrete modaliteiten van de vergunning aan te vechten.*

*Verzoekende partij is niet tegen een traminfrastructuur op de site. Ze gaat enkel niet akkoord met de wijze waarop deze infrastructuur zal worden aangelegd.*

...

4.

In haar laatste schriftelijke uiteenzetting stelt de tussenkomende partij:

“...

**6.** *Verzoekende partij baseert haar belang gedeeltelijk op de hinder die voortvloeit uit de komst van het parkeergebouw op veld 1200ST (**stuk 16**). Zij meent weliswaar, verwijzend naar **stuk 15**, dat de locatie van het parkeergebouw "een infrastructurele knoop" betreft. De hinder en nadelen waar verzoekende partij zich op moet steunen, moeten in (rechtstreeks of onrechtstreeks) causaal verband staan met de bestreden beslissing. De bestreden beslissing heeft enkel fase 5 van the Loop vergund. Het parkeergebouw op veld 1200ST maakt geen deel uit van fase 5 of van de bestreden beslissing. Verzoekende partij kan de (onrechtstreekse) hinder die zij meent te ondervinden uit deze vergunningsbeslissing niet inroepen in onderhavige procedure. De omstandigheid dat de locatie "een architecturale knoop" betreft, doet hier geen afbreuk aan.*

**7.** *Verzoekende partij verwijst verder naar haar eigen toekomstig parkeergebouw.*

*Tussenkomende partij merkt evenwel op dat er geen enkele concrete plannen of stukken worden voorgelegd waaruit de komst van dit parkeergebouw zou moeten blijken. Dit werd ook door Uw Raad vastgesteld in het kader van de schorsingsprocedure die aan huidige vernietigingsprocedure voorafging.*

Verzoekende partij beperkt zich tot een verwijzing naar **stuk 15** van tussenkomende partij en tot de eenzijdige stelling dat het bouwdoossier "zo snel als mogelijk" zal worden ingediend.

Aan dergelijke eenzijdige stelling kan geen waarde worden gehecht, minstens volstaat dit niet ter staving van het belang van verzoekende partij. Deze stelling wordt ook nergens concreet gemaakt.

Verzoekende partij heeft overigens op 23 november 2015 een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning ingediend voor het slopen van bestaande constructies die verbindingen maken tussen de hallen 3-5-7 en hal 8, het slopen van het bestaand gebouw 'Gourmet' naast hal 8, het aanleggen van het Expo-Park rondom de hallen, het herbekleden van de gevels van de bestaande hallen, de bouw van de Link, de bouw van Hal 10 en de bouw van een opslagplaats in het Containerpark aan de Noordzijde. In deze vergunningsaanvraag worden geen (concrete) plannen uiteengezet voor een eigen parkeergebouw.

Het belang van verzoekende partij, voor zover gesteund op haar eigen toekomstig parkeergebouw, is dan ook louter hypothetisch.

Verzoekende partij moet bovendien doorheen de ganse procedure voor Uw Raad blijk geven van het rechtens vereiste belang. Zowel op het ogenblik van het indienen van het beroep als op het ogenblik van de uitspraak moet worden aangetoond dat hij nog een tastbaar voordeel kan halen uit de vernietiging van de bestreden beslissing.' Het rechtens vereiste belang kan immers niet na het instellen van het beroep worden gecreëerd. Verzoekende partij kan aldus geen nieuwe elementen aanhalen of stukken voorleggen om haar belang te staven.

**8.** Verzoekende partij werpt een aantal vragen op met betrekking tot de mobiliteitshinder en de draagkracht van de ringweg. Zij stelt de vraag of de ringweg ter hoogte van de tramlus nog in staat zal zijn om de mobiliteitsbewegingen van een tweede parkeergebouw te ondervangen. Opnieuw baseert verzoekende partij haar belang op haar toekomstig parkeergebouw. Het parkeergebouw was ten tijde van de vergunningsbeslissing onvoldoende concreet en is dat nog steeds. Mogelijke hinder, zoals de mobiliteitshinder die zou ontstaan door de komst van dit parkeergebouw, kan dan ook niet in aanmerking worden genomen.

Verder stelt tussenkomende partij vast dat er in de inrichtingsnota (**stuk III.3** van verzoekende partij) van verzoekende partij een aantal oplossingen worden aangereikt om de congestie bij meer dan 500 wagens per uur te vermijden (zie p. 80 van **stuk III.3** van verzoekende partij). In het ontwerp-MOBER "bouwvergunning Hal 10 en The Link Flanders Expo" (**stuk 34**) wordt eveneens geconcludeerd dat er na de geplande uitbreiding van Flanders Expo met Hal 10 nog voldoende capaciteit is (ook tijdens de absolute piekbeurs) op de Adolphe Pégoudlaan en de ringweg the Loop. Volgens het ontwerp-MOBER zijn er evenmin problemen te verwachten op de verschillende in-en uitritten en de bijhorende in- en uitvoegstroken op de ringweg (stuk 34, p. 87).

**9.** Wat de toegankelijkheid naar de site van verzoekende partij betreft, verwijst verzoekende partij naar het gebrek aan permanente uitrit maar voegt zij niets aan eerdere standpunten toe.

Tussenkomende partij verwijst naar haar schriftelijke uiteenzetting dd. 31 augustus 2015.

Hieraan voegt tussenkomende partij, voor zover als nodig, toe dat verzoekende partij sedertdien met onder meer de stad Gent veelvuldig heeft samengezeten over de regularisatie van de nooduitrit tot reguliere uitrit. Kennelijk heeft verzoekende partij van de stad Gent deze

*regularisatie bekomen in het kader van de besprekingen van de bouw van hal 10. Dit blijkt ook **stuk III.4** van verzoekende partij. Gelet op deze ontwikkelingen, valt nog minder in te zien welk belang verzoekende partij heeft bij huidige vordering.*  
...

5.

Na de openbare zitting van 6 december 2016 krijgen de procespartijen de mogelijkheid met aanvullende nota's standpunt in te nemen over de invloed van een recent aan de verzoekende partij verleende stedenbouwkundige vergunning op de exceptie van de tussenkomen de partij met betrekking tot het belang van de verzoekende partij.

5.1.

De verzoekende partij stelt in haar aanvullende nota:

“ ...

2.

...

*Er werd ter zitting door verzoekende partij gesteld dat een stedenbouwkundige vergunning was aangevraagd én verkregen voor een uitbreiding, maar het betreft wel niet de oprichting van een parkeergebouw, maar de oprichting van een nieuwe hal (hal 10) en nog aantal andere werken.*

*De oprichting van een parkeergebouw – naast de uitbreiding van de beurshallen - wordt evenwel uitdrukkelijk voorzien in het RUP SDW-5 HANDELSBEURS, ook al worden daarvoor geen termijnen bepaald.*

3.

*Op de plannen bij deze vergunning heeft verzoekende partij langs de zuidoostelijke zijde, ten zuiden van de bestaande hal 8 en de nieuwe hal 10, een volwaardige inrit en uitrit getekend, beide met permanent karakter.*

...

*Dit permanent en volwaardig karakter wordt door in de uiteindelijk afgeleverde vergunningsbeslissing niet weerhouden.*

*Integendeel, er worden zeer stringente voorwaarden gekoppeld aan het gebruik van deze uitrit, die bovendien maar vergund wordt tot 2019:*

...

*Op blz. 30 van de vergunning worden voorwaarden opgesomd:*

...

*De vergunningsbeslissing van 10.03.2016 geeft zelf aan dat zij daarbij rekening gehouden heeft met de in onderhavige procedure bestreden stedenbouwkundige vergunning van de tramlus:*

*Op blz. 3 staat de vergunning 2014/70137 vermeld als relevante aanvraag uit de omgeving:*

...

*Op blz. 5, onder Beschrijving van de omgeving, de bouwplaatsen het project, wordt verder toegelicht dat de stad GENT de uitrit wenst te behouden zoals voorzien op de vergunning voor de tramlus (2014/70137, bestreden beslissing):*

...

*Op blz. 10 benadrukt de beslissing van 10.03.2016 dat de afgifte van een vergunning gekoppeld is aan de wegenis, en wordt opnieuw verwezen naar de bestreden beslissing:*

...

Tenslotte blijkt uit de bespreking van het mobiliteitsaspect dat de stad GENT geen volwaardig uitrit wenst langs zuidoostelijke zijde:

...

Met andere woorden, uit de beslissing van 10.03.2016 blijkt herhaaldelijk dat **de Stad GENT de situatie zoals vergund in de bestreden beslissing als uitgangspunt neemt bij de beoordeling van de mobiliteit en wijze van ontsluiting van de site Flanders Expo.**

Verzoekende partij heeft er alle belang bij dat de bestreden beslissing vernietigd wordt, aangezien in die beslissing de zuidoostelijke uitrit van ARTEXIS wordt ingetekend als nooduitrit in grasdallen en niet als volwaardige uitrit:

4.

Voor zover als nodig wenst verzoekende partij op te merken dat zij vooralsnog niet begonnen is met de uitvoering van deze vergunning, omdat zij tot nu toe altijd heeft beschikt over volwaardige inritten en uitritten aan de kant van de tramlus en bijgevolg niet akkoord gaat met de beperkingen en voorwaarden opgelegd door het College van Burgemeester en Schepenen in geval van uitbreiding van haar activiteiten. Dergelijke beperkingen maken de ontsluiting van de site Flanders Expo inderdaad onmogelijk en in dergelijke omstandigheden is de uitbreiding van de activiteiten op de site volledig zinloos. Bovendien wil verzoekende partij ook eerst de uitspraak van Uw Raad afwachten in onderhavige procedure.

5.

Dat het parkeergebouw thans nog niet is aangevraagd door ARTEXIS betekent nog niet dat het zou gaan om een louter hypothetisch belang.

Art. 4.8.11. § 1., 3° VCRO bepaalt dat de beroepen bij de Raad kunnen worden ingesteld door elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die "rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de vergunnings-, validerings- of registratiebeslissing of aktenaam van een melding".

Het bestaan van hinder of nadelen die verzoekende partij ondervindt of zal ondervinden moet niet absoluut zeker vaststaan, het is voldoende dat deze hinder of nadelen in concreto aannemelijk gemaakt wordt.

In casu toont verzoekende partij aan dat zij op tweevoudige wijze gehinderd, minstens kan gehinderd worden door de bestreden beslissing:

- De bestreden beslissing legt de wijze van ontsluiting naar de site van Flanders Expo vast, in het bijzonder wordt de uitrit langs zuidoostelijke zijde als een nooduitrit ingetekend (cf. supra). Dit heeft nu reeds een nadelig effect in die zin dat in de vergunning van 10.03.2016 dit gegeven is aangewend om beperkingen op te leggen aan het gebruik van de zuidoostelijke uitrit;
- De bestreden beslissing dreigt de oprichting van het parkeergebouw op de site ter hoogte van hal 8 (naast de aangevraagde hal 10) te hypothekeren wat betreft de wijze van ontsluiting;

De oprichting van een parkeergebouw wordt uitdrukkelijk voorzien in het RUP SDW-5 HANDELSBEURS. Ook de stedenbouwkundige vergunning van 10.03.2016 verwijst uitdrukkelijk naar die toekomstige uitbreiding op blz. 10:

...

*Verzoekende partij heeft aldus een concreet belang bij het vernietigen van de bestreden beslissing aangezien daardoor de wijze van ontsluiting van de site van Flanders Expo opnieuw kan onderzocht worden, waarbij rekening kan gehouden worden met de bezwaren van ARTEXIS.*

6.

*Het lijkt hoe dan ook geen twijfel dat verzoekende partij rechtstreeks hinder of nadelen kan ondervinden (en reeds ondervindt, cf. de vergunningsbeslissing van 10.03.2016, stuk III.5) van de bestreden beslissing en aldus over het vereiste belang beschikt.*

*...*

5.2.

De tussenkomenende partij stelt in haar aanvullende nota:

*“ ...*

*4. Verzoekende partij verwijst ter staving van haar belang enerzijds naar de onmogelijkheid om nog een parkeergebouw te realiseren. Anderzijds steunt zij haar belang op het uitblijven van een permanente uitrit.*

*5. Zoals tussenkomenende partij reeds in haar schriftelijke uiteenzetting dd. 31 augustus 2015 en haar laatste schriftelijke uiteenzetting dd. 18 december 2015 heeft uiteengezet, beroept tussenkomenende partij zich louter op een hypothetisch belang.*

*Zij verwijst naar de wens om een parkeergebouw te realiseren, doch legt hiervoor geen enkel concreet plan voor.*

*De stedenbouwkundige vergunning van verzoekende partij dd. 10 maart 2016 heeft immers geenszins de bouw van een parkeergebouw als voorwerp. Met deze stedenbouwkundige vergunning worden enkel de volgende werken beoogd:*

- het slopen van bestaande constructies die verbindingen maken tussen de hallen 3-5-7 en hal 8 en bijgebouwen;*
- het slopen van het bestaand gebouw 'Gourmet' naast hal 8;*
- het aanleggen van het Expo-Park' rondom de hallen;*
- het herbekleden van de gevels van de bestaande hallen: Bardage;*
- de bouw van de Link;*
- de bouw van de Hal 10;*
- de bouw van een Opslagplaats in het Containerpark aan de Noorzijde.*

*Visueel zien deze werken er als volgt uit:*

*...*

*Verzoekende partij houdt aldus foutief voor dat de stedenbouwkundige vergunning dd. 10 maart 2016 een parkeergebouw vergunt. Meer zelfs, in haar vergunningsaanvraag heeft verzoekende partij uitdrukkelijk gesteld dat er momenteel geen parkeergebouw wordt voorzien (stuk 35, p. 61).*

Verzoekende partij laat dan ook na om concrete plannen voor het parkeergebouw te tonen. In de inrichtingsstudie die verzoekende partij bij haar vergunningsaanvraag voegde (**stuk III 3** van verzoekende partij) is louter sprake van een "mogelijk parkeergebouw" (p. 82 van de inrichtingsstudie). Er blijkt dan ook geen voldoende concreet project voor een parkeergebouw te bestaan.

Hetzelfde werd door Uw Raad opgemerkt in het schorsingsarrest dat in huidige vernietigingsprocedure tussenkwam.

Verzoekende partij kan aldus niet voorhouden dat de bestreden beslissing de realisatie van het parkeergebouw verhindert, aangezien er geen enkele concrete plannen over de wijze van inrichting van het parkeergebouw bestaan.

Het belang van verzoekende partij is bijgevolg hypothetisch.

**6.** Wat voorts de vragen van verzoekende partij met betrekking tot de mobiliteitshinder en de draagkracht van de ringweg eens haar parkeergebouw is gerealiseerd, betreft, is opnieuw op te merken dat er geen concrete plannen van het parkeergebouw voorliggen. Aangezien verzoekende partij geen enkel concreet gegeven over het parkeergebouw aanhaalt (bijv. inzake de grootte, of ze boven- of ondergronds is, de exacte ligging, de wijze van ontsluiting van het parkeergebouw, etc.), kan de draagkracht van de ringweg niet in vraag worden gesteld. Mogelijke hinder, zoals de mobiliteitshinder die zou ontstaan door de komst van dit parkeergebouw, kan dan ook niet in aanmerking worden genomen.

Bovendien blijkt uit de inrichtingsstudie van verzoekende partij (**stuk III.3** van verzoekende partij) en uit het MOBER (**stuk 34**) dat er na de geplande uitbreiding van Flanders Expo met Hal 10 nog voldoende capaciteit is (ook tijdens de absolute piekbeurs) op de Adolphe Pégoudlaan en de ringweg the Loop.' De stedenbouwkundige vergunning dd. 10 maart 2016 maakt evenmin gewag van mobiliteitsproblemen door de beperkte draagkracht van de ringweg the Loop.

**7.** Wat ten slotte de toegankelijkheid naar de site van verzoekende partij betreft, verwijst verzoekende partij naar het gebrek aan permanente uitrit.

In aanvulling op hetgeen tussenkomende partij in haar schriftelijke uiteenzetting dd. 31 augustus 2016 en haar laatste schriftelijke uiteenzetting dd. 11 december 2015 heeft gesteld, wijst tussenkomende partij erop dat de stedenbouwkundige vergunning dd. 10 maart 2016 deze uitrit als permanente uitrit vergunt tot 19 december 2019. De stedenbouwkundige vergunning dd. 10 maart 2016 motiveert dit als volgt:

"De zuidoostelijke uitrit is duidelijk een tijdelijk gegeven. Het is absoluut niet de intentie deze uitrit te laten bestendigen in fase II. De vergunningstermijn voor deze uitrit wordt dan ook uitdrukkelijk gekoppeld aan deze van de (VIP) frontparking die in een tijdelijke constellatie werd vergund op de gronden uit fase II. Deze parking is vergund tot 12 december 2019 (zie dossiernr. 2014/70158). Ook de uitrit die voorwerp uitmaakt van onderhavige aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal dus tot deze datum vergund worden. Indien vóór deze datum een nieuwe uitrit in westelijke richting wordt aangelegd (zoals voorzien in de inrichtingsstudie), dan dient de zuidoostelijke uitrit gesupprimeerd te worden. Indien op moment van het verstrijken van de vergunningstermijn nog géén alternatief voorhanden [is], kan een verlenging van de vergunning in overweging worden genomen. Deze overweging dient dan gestaafd te worden op basis van [een] nieuwe analyse van de mobiliteitseffecten. Om een niet



*vergunde situatie te vermijden, dient men voor het verstrijken van de vergunningstermijn (12.12.2019) over een uitvoerbare vergunning te beschikken."*

*Aldus beschikt verzoekende partij op heden, weliswaar tijdelijk, over een permanente uitrit.*

*Het is de bedoeling om een nieuwe uitrit in westelijke richting aan te leggen die als volwaardig alternatief voor de zuidoostelijke uitrit geldt. Verzoekende partij kan een verlenging van de huidige tijdelijke permanente uitrit aanvragen, indien dit volwaardig alternatief nog niet is gerealiseerd.*

*Het belang van verzoekende partij, in de mate dat het steunt op het bestaan van een zuidoostelijke nooduitrit, is dan ook achterhaald.*

*..."*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

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

Wel moet de verzoekende partij deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en tegelijkertijd aantonen 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.

Het belang van de verzoekende partij moet niet alleen bestaan bij de inleiding van de vordering, maar de verzoekende partij moet gedurende de gehele procedure een voortdurend, ononderbroken en actueel belang blijven hebben. Uit het eventueel gegrond bevinden van de vordering tot vernietiging moet de verzoekende partij immers nog een voordeel kunnen halen.

2.

De aanvraag van de tussenkomende partij heeft betrekking op ontsluitingsfase 5 van de site "The Loop" in Gent.

Deze site heeft ontwikkelingsvelden, die worden ontsloten door een oostelijke en westelijke ringweg met de Adolphe Pégoudlaan als centrale as.

Tussen de Adolphe Pégoudlaan en de oostelijke ringweg situeren zich de velden 9 en 10, veld 12 Oost en veld 15.

Het beurshallencomplex van de verzoekende partij (exploitant site "Flanders Expo") situeert zich op de velden 9 en 10. De tussenkomende partij staat in voor de herontwikkeling van de site "The Loop".

De projectzone situeert zich ter hoogte van de bestaande tramlus aan de oostelijke ringweg en de site van de verzoekende partij. Uit de bestreden beslissing blijkt meer bepaald dat deze tramlus "de eindhalte van tramlijn 1 Flanders Expo" is.

De tussenkomende partij beoogt met de aanvraag onder meer de heraanleg van deze bestaande tramlus met een ongelijkgrondse kruising (trambrug) en een gelijkgrondse kruising met de oostelijke ringweg. Ook in- en uitvoegstroken zullen worden voorzien met (bovengrondse en ondergrondse) in- en uitritten naar voormelde velden. Zo wordt onder meer ter hoogte van beurshal 8 op de site van de verzoekende partij een “calamiteiten-uitrit” (nooduitrit) voorzien. Er wordt ook een tijdelijke Park & Ride voorzien aan de overzijde van de oostelijke ringweg op veld 11 ter vervanging van de bestaande parking gelegen binnen de bestaande tramlus.

De verzoekende partij heeft op 10 maart 2016 een stedenbouwkundige vergunning bekomen voor de velden 9 en 10 met betrekking tot “het slopen van bestaande constructies die verbindingen maken tussen de hallen 3-5-7 en hal 8, het slopen van het bestaande gebouw 'Gourmet' naast hal 8, het aanleggen van het Expo-Park rondom de hallen, het herbekleden van de gevels van de bestaande hallen Bardage, de bouw van de Link, de bouw van hal 10 en de bouw van een opslagplaats in het containerpark aan de noordzijde”.

Uit de in die vergunning opgelegde voorwaarden met betrekking de zuidoostelijke uitrit (“een herneming van de uitrit, zoals voorzien in de vorige stedenbouwkundige vergunning voor de tramkruising”), waarmee voormelde “nooduitrit” wordt bedoeld, blijkt dat die slechts wordt “vergund tot 19 december 2019”.

3.

Uit haar beroepsverzoekschrift blijkt onder meer dat de verzoekende partij vreest voor de “toegankelijkheid” van en naar haar site als gevolg van de bestreden beslissing.

Op basis van alle voormelde gegevens kan niet ernstig worden betwist dat de bestaande eindhalte naar “Flanders Expo” toegang verleent tot de site van de verzoekende partij.

Evenmin kan ernstig worden betwist dat de met de bestreden beslissing aan de tussenkomende partij verleende vergunning onder meer betrekking heeft op de bereikbaarheid van de velden 9 en 10 vanop de oostelijke ringweg.

De tussenkomende partij maakt dus niet aannemelijk dat de bestreden beslissing een “onvoldoende rechtstreekse” verband heeft met de bereikbaarheid van de site van de verzoekende partij.

Terwijl de tussenkomende partij in haar (laatste) schriftelijk uiteenzetting stelt dat de met de bestreden beslissing vergunde nooduitrit voor de verzoekende partij een “permanente” uitrit is, erkent zij in haar aanvullende nota dat deze uitrit als gevolg van de op 10 maart 2016 verleende vergunning maar een “tijdelijke” oplossing is.

Dat het voorwerp van de vergunning van 10 maart 2016 geen “parkeergebouw” omvat, doet daar geen afbreuk aan.

Omwille van al deze vaststellingen en de aard en omvang van de met de bestreden beslissing vergunde werken, maakt de verzoekende partij voldoende aannemelijk hinder en nadelen te ondervinden als gevolg van de bestreden vergunningsbeslissing.

4.

De Raad verwierpt dan ook de exceptie van de tussenkomende partij.

## VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

### A. Derde middel

#### *Standpunten van de partijen*

1.

In haar derde middel voert de verzoekende partij als volgt een schending aan van de artikelen 2 en 4 van de Richtlijn 2011/92/EU van 13 december 2011 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: Richtlijn Project-MER) gelezen in samenhang met de bijlagen van deze richtlijn, van de artikelen 4.3.1 en 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), van artikel 2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage gelezen in samenhang met de bijlagen bij dit besluit (hierna: project-m.e.r.-besluit), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motiveringsplicht der bestuurshandelingen dan wel artikel 4.7.23 § 1 VCRO op het vlak van motiveringsverplichtingen, minstens van het algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat in een algemene motiveringsverplichting in hoofde van ieder bestuurlijk orgaan voorziet, en van het zorgvuldigheidsbeginsel:

“  
...  
11.

...

*Bijlage II bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 vermeld onder meer de volgende (deel)categorieën van projecten waarvoor een project-MER moet opgesteld worden, minstens door de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing moet ingediend worden bij de bevoegde administratie:*

#### 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 personenauto-equivalenten per tijdsblok van 2 uur.**

*e)*

- ° Aanleg van **wegen met 4 of meer rijstroken** over een lengte van 1 km tot 10 km.
- ° Aanleg van **wegen met 2 of meer rijstroken** over een lengte van 10 km of meer.
- ° Aanleg van verharde wegen die over een ononderbroken lengte van 1 km of meer in een bijzonder beschermd gebied zijn gelegen.

*j) Aanleg van **infrastructuur voor trams**, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies, welke uitsluitend of overwegend voor personenvervoer zijn bestemd met een lengte van 1 km of meer.*

*De hierboven vermelde categorieën van infrastructuurprojecten zijn van toepassing op de voorliggende aanvraag, minstens via de toepassing van rubriek 13 b) zijnde wijzigingen aan*

projecten waarbij de drempelwaarden overschreden worden door het samenvoegen van de reeds vergunde en nog te vergunnen activiteiten.

De voorliggende aanvraag is reeds fase 5 van infrastructuurwerken uitgevoerd op de site THE LOOP.

In eerder vergunde fases werden werken uitgevoerd aan de Pégoudlaan (inclusief overbrugging), aan de oostelijke ringweg, de westelijke ringweg, de lokale ontsluitingswegen:

Er kan dus geenszins voldaan worden aan de MER-regelgeving door de loutere opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota (PrMS). Er had een project-MER, minstens gemotiveerd verzoek tot ontheffing moeten opgemaakt worden.

12.

Ondergeschikt, zelfs indien het voorliggend project niet zou vallen onder het toepassingsgebied van bijlage II bij Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004, maar enkel onder de bijlage III bij dat besluit - zoals de bestreden beslissing aanneemt - dan valt nog steeds niet te verklaren hoe de vergunningverlenende overheid in alle redelijke kon oordelen dat geen project-MER moest worden opgemaakt.

De gegevens waarop de project-m.e.r.-screeningsnota steunt, zijn immers verouderd, niet actueel en onvolledig. Er wordt ter zake verwezen naar een MOBER uit 2005, terwijl inmiddels al een actualisatie van deze studie is gebeurd (zie stuk III, 1.).

Alleen al op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel en motiveringsplicht kon de conclusie van de bij het dossier gevoegde project-m.e.r.-screeningsnota (op basis van een verouderde studie uit 2005) niet zonder meer overgenomen worden door de vergunningverlenende overheid.

Ook het advies van het departement MOW wijst op de **noodzaak om een project-MER** op te stellen, onder meer om de effecten qua mobiliteit (en in het bijzonder de effecten voor het uitzonderlijk transport van ARTEXIS) in kaart te brengen en desgevallend milderende maatregelen te nemen.

De bestreden beslissing verantwoordt noch in feite, noch in rechte, waarom geen projectMER moest opgesteld worden en waarom een project-m.e.r.-screeningsnota op basis van een verouderde studie toch volstaat voor de beoordeling van de aanvraag.

De bestreden beslissing schendt dan ook de MER-regelgeving alsook de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, minstens van de motiveringsplicht en van het zorgvuldigheidsbeginsel.  
..."

2.

De verwerende partij antwoordt hierop:

"...

2. De aanvraag betreft de uitvoering van fase 5, nl. de kruising van de oostelijke Ringweg met de bestaande tramsporen. Het plangebied van fase 5 is gelegen rond de tramlus aan de eindhalte van tram 1 Flanders Expo. De basisingreep betreft het realiseren van een ongelijkgrondse kruising tussen de Ringweg en de tramlus.

*Het voorwerp van de aanvraag komt voor op de lijst gevoegd als bijlage III van het project MER-besluit van 10 december 2004:*

*“10. Infrastructuurprojecten*

*...*

*e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)*

*...”*

*Het voorwerp van de aanvraag en de bestreden vergunningsbeslissing heeft enkel betrekking op fase 5. Niet de totaliteit van de reeds vergunde en gerealiseerde Ringweg moeten in rekening gebracht worden voor de toepassing van de voornoemde bepaling. Het gaat over autonome onderdelen, die afzonderlijk worden vergund en gerealiseerd.*

*Verzoekende partij toont dan ook op geen enkele wijze aan dat niet bijlage III maar wel bijlage II in deze van toepassing zou zijn.*

*3. Ondergeschikt wordt voorgehouden dat het voorgelegde project-MER-screeningsnota gebaseerd zou zijn op oude, niet actuele en onvolledige gegevens.*

*Verzoekende partij verwijst hiermede naar het eerste ongunstig advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van 1 augustus 2014.*

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

*Op basis van de inhoudelijke gegevens van de project MER-screeningsnota heeft de GSA in het bestreden besluit in alle redelijkheid onderschreven dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden. De opmaak van een project-MER is derhalve niet nodig.*

*Verzoekende partij toont ook niet op concrete wijze het tegendeel aan. Zij beweert louter in algemene bewoordingen dat de project MER-screeningsnota niet zorgvuldig zou zijn opgemaakt en beoordeeld.*

*Nochtans kan verzoekende partij zich niet beperken tot vage kritiek en beweringen of tot het formuleren van tegengesteld standpunt, maar moet verzoekende partij integendeel gefundeerd aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan foutief of kennelijk onredelijk zou hebben gehandeld (zie arrest RvVb nr. A/2013/0645 van 12 november 2013).*

*...”*

3.

De tussenkommende partij stelt:

“ ...

**74.** Verzoekster tot tussenkomst heeft een project-m.e.r.-screeningsnota laten uitvoeren voor fase 5 van the Loop (**stuk 15**, hoofdstuk 3). De verwerende partij besloot dienaangaande in de bestreden beslissing als volgt (**stuk 1.a**, blz. 18-19):

...

Hieruit volgt al dat de bestreden beslissing afdoende heeft gemotiveerd dat de project-m.e.r.-screeningsnota volstaat en waarom er geen project-MER diende te worden opgesteld.

Verzoekende partij kan in het licht van deze weliswaar summiere maar niettemin heldere en uitdrukkelijke motivering niet voorhouden dat de bepalingen van de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet zijn geschonden.

**75.** Verzoekende partij stelt voorts dat bepaalde categorieën van bijlage II van het MER-besluit van toepassing zouden zijn. Verzoekende partij gaat er – zonder deze stelling in concreto aan de vergunningsaanvraag te toetsen – van uit dat de drempels van de volgende categorieën zouden overschreden zijn:

...

Uit hetgeen hierna volgt, blijkt evenwel dat geen van deze categorieën van toepassing zijn op het voorliggende project en dat de stelling van verzoekende partij onjuist is.

- **Stadsontwikkelingsprojecten (categorie 10 b))**

Vooreerst betreft het voorwerp van de bestreden beslissing geen stadsontwikkelingsproject.

Het betreft immers de aanleg van wegen en een tramlus. Uit de richtlijnen inzake interpretatie van bepaalde projectcategorieën (“Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive”) van de Europese Commissie blijkt dat met de categorie “stadsvernieuwingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen” iets geheel anders is beoogd dan de thans bestreden werken:

...

Bovendien werd voor projecten zoals de aanleg van wegen en tramlijnen in afzonderlijke categorieën voorzien die niets te maken hebben met de categorie “stadsontwikkelingsprojecten”. Aldus kan niet worden ingezien hoe de categorie 10 b) van bijlage II van het MER-besluit in het voorliggend geval van toepassing kan zijn.

De bestreden beslissing heeft als dusdanig geen verkeersgenererende impact. Het voorwerp van de stedenbouwkundige vergunning zal immers geen verkeer teweeg brengen maar slechts de (bestaande) verkeersdoorstroming faciliteren. Het zijn de stadsontwikkelingsprojecten (bijv. parkeergebouwen, winkelcentra, etc.) die zullen worden ontwikkeld op de site die een verkeersgenererende impact zullen hebben. Verzoekende partij meent bijgevolg onterecht dat in casu een project-MER moest worden opgemaakt overeenkomstig categorie 10, b) “stadsontwikkelingsprojecten”.

- **Aanleg van wegen (categorie 10 e)) en van infrastructuur voor trams (categorie 10 j))**

De bestreden beslissing heeft betrekking op de aanleg / het rechte trekken van het oostelijk deel van de ringweg op the Loop en een nieuwe tramlus. De ringweg is opgebouwd uit twee

doorgaande rijstroken van 3.25m breed. Er is aldus geen sprake van wegen met vier of meer rijstroken of een lengte van 1 km tot 10 km.

De voorgenomen weg met twee rijstroken (geen vier volwaardige rijstroken en niet gelegen in bijzonder beschermd gebied) beslaat een lengte van minder dan 10 km. Aldus is categorie 10 e) van bijlage II van het MER-besluit niet van toepassing. De drempelwaarde van categorie 10 e), tweede streepje is niet overschreden. Evenmin is sprake van de aanleg van wegen met twee of meer rijstroken over een lengte van 10 km of meer. De aan te leggen ringweg omvat een afstand van ca. 630 m.

Ook de aan te leggen trambedding is minder lang dan 1 km. De afstand van de tramlus bedraagt in totaal ca. 500 m. Daarnaast wordt er een tijdelijk spoor aangelegd voor de duur van de werken. De lengte hiervan bedraagt ca. 130 m.

Aldus blijkt dat het voorwerp van de bestreden beslissing noch 1 km, noch 10 km overschrijdt.

De uitbreiding van de tramlus overschrijdt evenmin 1 km. De drempelwaarden van categorie 10, e) en i) zijn niet overschreden.

- **Wijzigingen en uitbreidingen van projecten (categorie 13)**

Verzoekende partij meent verder dat de bestreden vergunning een "wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding heeft tot een overschrijding van de in bijlage II genoemde drempelwaarden (niet in bijlage I of in rubriek 13.a) van bijlage II opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage II voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage II zou uitmaken.

In casu kan niet worden gesteld dat het gaat om een wijziging of uitbreiding van eenzelfde project. Elke (vergunde) fase voor de realisatie van the Loop is immers als een autonoom deel te beschouwen. Elke fase kan immers afzonderlijk van elkaar worden gerealiseerd. De infrastructuurwerken op de westelijke ring, bijvoorbeeld, werden reeds vergund en uitgevoerd op een moment dat de tramkruising aan de oostelijke ring nog niet in detail was uitgetekend.

Elke fase heeft ook betrekking op een ander deel van de site.

Er wordt met andere woorden geen eerder vergund project gewijzigd of uitgebreid. Bijgevolg is geen sprake van een wijziging of uitbreiding van de eerder vergunde fasen.

Verzoekende partij beroept zich dan ook ten onrechte op categorie 13 van bijlage II van het MER-besluit.

- **Besluit: bijlage II van het MER-besluit is niet van toepassing**

Geen van de door verzoekende partij ingeroepen categorieën van bijlage II van het MER-besluit is op het project van toepassing. In zoverre het middel van een dergelijke lezing van de ingeroepen categorieën van bijlage II van het MER-besluit uitgaat, kan het niet worden aangenomen.

Vermits het project onder de drempels van de categorieën 10 e) en j) van bijlage II van het MER-besluit valt, is categorie 10 e) van bijlage III van het MER-besluit (e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen) van toepassing. Aldus werd de juiste categorie 10, e) van bijlage III van het MER-besluit op het project toegepast. Er is een project-m.e.r.-screeningsnota opgemaakt (**stuk 15, hoofdstuk 3**), waarvan de resultaten door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar werden aanvaard (**stuk 22**). De verwerende partij heeft deze project-m.e.r.-screeningsnota inhoudelijk beoordeeld en kwam terecht tot de conclusie dat geen project-MER moest worden opgemaakt.

**76.** Ondergeschikt meent verzoekende partij dat de project-m.e.r.-screeningsnota verouderd, niet actueel en onvolledig is. Zo zou de project-m.e.r.-screeningsnota verwijzen naar het MOBER uit 2005, terwijl inmiddels een actualisatie van het MOBER is gebeurd.

Het zorgvuldigheidsbeginsel waarvan de verzoekende partij de schending inroept, zal enkel geschonden zijn, indien de beslissing niet steunt op werkelijk bestaande en concrete feiten die met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. Dat is evenwel niet het geval.

De verwerende partij heeft het MOBER uitdrukkelijk op actualiteitswaarde beoordeeld en overwoog als volgt:

...

Verzoekende partij toont nergens aan dat de verwerende partij zich kennelijk op onjuiste feiten zou hebben gesteund. De verwerende partij analyseerde de mobiliteitsproblematiek terecht in het licht van de veranderingen en onzekerheden die gepaard gaan met de ontwikkeling van de Flanders Expositie. Het feit dat verzoekende partij nog geen finale keuzes heeft gemaakt omtrent de toekomst van haar Flanders Expositie (afbraak kopgebouw? inplanting / grootte van het "toekomstig" parkeergebouw?), draagt trouwens bij tot deze onzekerheid over de verdere ontwikkeling van het plangebied.

**77.** Verzoekende partij stelt enkel in zeer algemene bewoordingen dat de project-m.e.r.-screeningsnota niet overeenkomstig de vereiste zorgvuldigheid werd opgesteld en beoordeeld en dat het bestreden besluit op dit punt de materiële motiveringsplicht zou schenden.

Gegevens waaruit deze onzorgvuldigheid dan wel zou moeten blijken, worden, behalve een veralgemeende verwijzing naar de actualisatie van het MOBER, niet bijgebracht.

Bovendien werd de door verzoekende partij vermelde actualisatie van het MOBER, opgemaakt door Technum (**stuk 5**) na de bestreden beslissing goedgekeurd. De verwerende partij vermocht er dus geen rekening mee te houden. Uit de project-m.e.r.-screeningsnota zelf (**stuk 15, hoofdstuk 3**) zelf blijkt dat werd gescreend op mogelijk significante milieueffecten ingevolge het project. Wat de discipline mobiliteit betreft, stelt de project-m.e.r.-screeningsnota het volgende:

...

De project-m.e.r.-screeningsnota heeft eenzelfde onderzoek gedaan naar de andere disciplines die in het plan-MER aan bod zijn gekomen. De verwerende partij is op grond van deze gegevens in redelijkheid tot het besluit gekomen dat de opmaak van een project-MER niet nodig is, omdat de opmaak van een project-MER geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kon bevatten. Zowel het plan-MER als het opgemaakte MOBER hebben de milieueffecten reeds uitgebreid onderzocht. Deze studies waren beschikbaar voor de vergunningverlenende overheid en het MOBER werd in de bestreden beslissing betrokken. Daarnaast bevat de project-m.e.r.-screeningsnota een bijkomende geluidstudie waarin de mogelijke geluidsoverlast op de buurt in kaart werd gebracht.



Verzoekende partij toont niet aan de juistheid van de conclusies van voormelde wetenschappelijke studies in het gedrang komt. De project-m.e.r.-screeningsnota is dan ook met de nodige zorgvuldigheid opgemaakt en op basis van werkelijk bestaande en concrete feiten onderbouwd.

**78.** Wat het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken betreft, moet worden opgemerkt dat dit advies, hoewel initieel negatief (zie **stuk 1.g**), later werd bijgesteld naar een gunstig advies met opmerkingen (zie **stuk 1.h**). De initiële kritiek inzake opmaak van een project-MER, werd finaal niet behouden in de advisering door het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Verzoekende partij gaat hier volledig aan voorbij.  
...

4.

De verzoekende partij stelt in haar wederantwoordnota:

“...

De tekst van Rubriek 13 b) is voldoende duidelijk. Onder bijlage II vallen ook de uitbreidingen van projecten uit bijlagen I, II of III wanneer door die uitbreiding de in bijlagen II genoemde drempelwaarden worden overschreden.

In casu is fase 5 een onderdeel van de Ringinfrastructuur die op de site THE LOOP wordt heraangelegd.

In de Nota Bouwaanvraag lezen we op blz. 6:

“De uit te voeren werken van onderhavige aanvraag kaderen in een groter geheel dewelke wordt beschreven in het ruimtelijk uitvoeringsplan 'SDW-5 Handelsbeurs' (site FLANDERS EXPO), hetwelk op 8 maart 2007 door de provinciale deputatie werd goedgekeurd.

De infrastructuurwerken werden uitgevoerd in verschillende fasen (...)

Het gaat dus wel degelijk om één groot project van infrastructuraanleg, dat evenwel in verschillende fases wordt aangevraagd en uitgevoerd.

Dat fase 5 “afzonderlijk” van de voorgaande fases kan gerealiseerd worden betekent nog niet dat het een volledige “autonoom” project is, zoals verwerende partij tracht voor te houden.

Mocht de zienswijze van de verwerende partij gevolgd worden, dan zou de bepaling van Rubriek 13 b) immers een lege doos zijn: immers, wat wél autonoom kan uitgevoerd worden zou niet samengeteld moeten worden met de voorgaande fases, maar wat niet autonoom kan uitgevoerd worden kan überhaupt niet eens vergund worden omdat de stedenbouwkundige vergunning in dat geval niet splitsbaar is.

Overigens zou het in die hypothese niet zo moeilijk zijn om de MER-regelgeving te ontwijken, door een project dat valt onder de categorieën vermeld in bijlage II op te splitsen in onderdelen die onder de drempelwaarden vallen.

Dit kan uiteraard niet de bedoeling zijn.

Verzoekende partij houdt dan ook vast aan haar standpunt dat niet werd voldaan aan de MER-regelgeving door de loutere opmaak van een project-m.e.r.-screeningsnota (PrMS). Er

*had een project-MER, minstens gemotiveerd verzoek tot ontheffing moeten opgemaakt worden.*

*...*

5.

De verwerende partij stelt in haar laatste nota:

*“ ...*

*Verzoekende partij beperkt zich tot het herhalen van haar uiteenzetting in het verzoekschrift tot schorsing en tot nietigverklaring.*

*Dit standpunt wordt in de antwoordnota van verwerende partij en in de schriftelijke uiteenzetting van tussenkomende partij afdoende weerlegd.*

*De aanvraag betreft de uitvoering van fase 5, nl. de kruising van de oostelijke Ringweg met de bestaande tramsporen. De basisingreep betreft het realiseren van een ongelijkgrondse kruising tussen de Ringweg en de tramlus. Het gaat over een autonoom onderdeel die afzonderlijk kan worden vergund en gerealiseerd.*

*Verwerende partij herhaalt tevens dat door de aanvrager een project-MER-screeningsnota werd voorgelegd.*

*Ook in de wederantwoordnota van verzoekende partij wordt niet aangetoond dat verwerende partij zich kennelijk op onjuiste feiten zou hebben gesteund.*

*Het weze nogmaals benadrukt dat verzoekende partij zich niet kan beperken tot vage kritiek en beweringen of tot het formuleren van tegengesteld standpunt, maar integendeel gefundeerd moet aantonen dat het vergunningverlenend bestuursorgaan foutief of kennelijk onredelijk zou hebben gehandeld (zie arrest RvVb nr. A/2013/0645 van 12 november 2013).*

*...”*

6.

De tussenkomende partij stelt in haar laatste schriftelijke uiteenzetting:

*“ ...*

**23.** *Verzoekende partij meent dat het huidig project een bijlage II-project uitmaakt in de zin van het MER-besluit. Verzoekende partij meent immers dat de gefaseerde ontwikkeling van the Loop een geheel uitmaakt.*

**24.** *Vooreerst merkt tussenkomende partij op dat verzoekende partij er blijkbaar vanuit gaat dat het project de drempels in bijlage II van het MER-besluit overschrijdt. Verzoekende partij toetst deze stelling niet in concreto aan de rubrieken in bijlage II van het MER-besluit.*

*Verzoekende partij kan voorts niet worden gevolgd waar zij stelt dat fase 5 van the Loop een geheel vormt met fases 1 tot en met 4. Elke vergunde fase van the Loop betreft een afzonderlijk op zichzelf staand project, dat los van de uitvoering van de andere fases kan worden gerealiseerd. Elke fase heeft trouwens betrekking op een ander deel van de site. Fase 5 betreft het sluitstuk van de realisatie van the Loop (stuk 1.a, blz. 13). Tussenkomende partij heeft de MER-regelgeving in casu aldus niet ontweken door in een gefaseerde ontwikkeling te voorzien.*

*De rechtspraak waar verzoekende partij naar verwijst , betreft de mogelijkheid van het afsplitsen van een stedenbouwkundige vergunning:*

- *in het arrest met nr. A/2013/0345 oordeelde Uw Raad over een vergunningsaanvraag voor windmolens die in twee verschillende gemeenten waren gelegen "dat de twee reeksen windturbines voorzien zijn op het grondgebied van twee verschillende gemeenten, dat er twee openbare onderzoeken werden gevoerd en diverse instanties zich specifiek over de ene of de andere reeks hebben uitgesproken. De vergunning is derhalve splitsbaar en het afzonderlijk beoordelen van de beide reeksen zou — naar het oordeel van de Raad — niet tot een andere beslissing geleid hebben";*
- *in het arrest met nr. A/2013/0453 oordeelde Uw Raad dat een aanvraag voor de regularisatie van een muur, gelegen in een zone voor gesloten bebouwing, niet kan worden afgesplitst van de aanvraag voor de regularisatie van de muur gelegen in de tuinzone.*

*Uit voormelde rechtspraak kan aldus niets worden afgeleid over MER-plichtig zijn van een gefaseerde ontwikkeling. Het betreft louter de mogelijkheid tot het opsplitsen van een stedenbouwkundige vergunning.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

##### *1.*

De verzoekende partij verwijst in haar derde middel onder meer naar bijlage II bij het DABM, waaronder rubriek 13, en bekritiseert eveneens de project-MER-screening in de bestreden beslissing.

##### *2.1.*

Het decreet van 23 maart 2012 houdende wijziging van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (vervolgens: decreet van 23 maart 2012) heeft verschillende decretale bepalingen gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met het arrest van het Europees Hof van Justitie van 24 maart 2011 in de zaak C-435/09.

In voormeld arrest heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat de regelgeving van het Vlaams Gewest niet voldoet aan de eisen van artikel 4, leden 2 en 3 van richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, gelezen in samenhang met de bijlagen II en III daarbij, voor zover die regelgeving drempelwaarden en criteria vaststelt die alleen met de omvang van het betrokken project rekening houden.

Het wijzigingsdecreet van 23 maart 2012 heeft bepalingen van zowel het DABM als van de VCRO aangepast.

Onder meer de artikelen 5, 10 en 12 van het decreet van 23 maart 2012, en het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013, zijn op 29 april 2013 in werking getreden.

Stedenbouwkundige vergunningsaanvragen die vóór 29 april 2013 ingediend werden, worden, op basis van de overgangsbepaling van artikel 13, §2 van het decreet van 23 maart 2012, behandeld volgens *“de procedure die van toepassing was op dat ogenblik”*.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de met de bestreden beslissing vergunde aanvraag ingediend is op 18 juni 2014, en dus na voormelde datum van inwerkingtreding van 29 april 2013 van de gewijzigde MER-regelgeving.

## 2.2.

Artikel 4.3.2 DABM, zoals gewijzigd bij decreet van 23 maart 2012, bepaalt:

*“§ 1. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER moet worden opgesteld.*

*De verplichting tot het opstellen van een project-MER, vermeld in het eerste lid, geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*

*§ 2. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting moet worden opgesteld.*

*Die verplichting geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*

*§ 2bis. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragrafen 1 en 2 vermelde categorieën van projecten aan waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld.*

*Die verplichting geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*

*§ 3. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, aan voor welke veranderingen aan reeds bestaande projecten van de categorieën, vermeld in paragrafen 1 en 2, overeenkomstig dit hoofdstuk al dan niet een project-MER moet worden opgesteld op grond van een beslissing, geval per geval, van de administratie.*

*§ 3bis. De Vlaamse Regering wijst, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, aan voor welke veranderingen aan reeds bestaande projecten van de categorieën, vermeld in paragrafen 2 en 2bis, overeenkomstig dit hoofdstuk al dan niet een project-MER moet worden opgesteld op grond van een beslissing, geval per geval, van de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.*

*§ 4. De Vlaamse Regering kan de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, nader definiëren. Op grond van die criteria moet het mogelijk zijn uit te maken of aan een bepaald project, dan wel aan een verandering daarvan, al dan niet aanzienlijke milieueffecten verbonden kunnen zijn.*

*Bij de aanwijzing van categorieën van projecten overeenkomstig paragrafen 1, 2, 2bis, 3 of 3bis kan de Vlaamse Regering eveneens de administraties, overheidsinstellingen en*

*openbare besturen aanwijzen die, overeenkomstig artikel 4.3.4, § 4, een afschrift van de kennisgeving moeten ontvangen.*

*Elke vaststelling of vervanging van de criteria, vermeld in het eerste lid, wordt meegedeeld aan de Europese Commissie.”*

De bijlage II, zoals gewijzigd bij hetzelfde decreet, bepaalt:

*“De criteria overeenkomstig artikel 4.3.2, § 1, § 2, § 2bis, § 3, § 3bis en § 4, zijn:*

*Kenmerken van de projecten.*

*Bij de kenmerken van de projecten moeten in het bijzonder de volgende aspecten in overweging worden genomen:*

- a. de omvang van het project;*
- b. de cumulatie met andere projecten;*
- c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;*
- d. de productie van afvalstoffen;*
- e. verontreiniging en hinder;*
- f. risico op ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.*

*2. Plaats van de projecten.*

*Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moeten in het bijzonder de volgende aspecten in overweging worden genomen:*

- a. het bestaande grondgebruik;*
- b. de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;*
- c. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:*
  - wetlands;*
  - kustgebieden;*
  - berg- en bosgebieden;*
  - reservaten en natuurparken;*
  - gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG;*

- gebieden waarin de normen inzake milieukwaliteit die door de communautaire wetgeving zijn vastgesteld, al worden overschreden;

- gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;

- landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

### 3. Kenmerken van het potentiële effect.

*Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder de volgende aspecten in overweging worden genomen :*

*a. het bereik van het effect (geografische zone en omvang van de getroffen bevolking);*

*b. het grensoverschrijdende karakter van het effect;*

*c. de orde van grootte en de complexiteit van het effect;*

*d. de waarschijnlijkheid van het effect;*

*e. de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.”*

Artikel 4.7.26/1 VCRO, zoals ingevoegd bij decreet van 23 maart 2012 en gewijzigd bij decreet van 1 maart 2013, bepaalt:

*“1. Als de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota als vermeld in artikel 4.3.3, § 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, omvat, onderzoekt het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde, die nota en neemt een beslissing of er een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld.*

*§ 2. Er hoeft geen milieueffectrapport over het project te worden opgesteld als het vergunningverlenende bestuursorgaan of zijn gemachtigde oordeelt dat:*

*1) een toetsing aan de criteria van bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, uitwijst dat het voorgenomen project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten;*

*of*

*2) vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd betreffende een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd of een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.*

*§ 3. De beslissing dat een milieueffectrapport over het project moet worden opgesteld, heeft van rechtswege de onvolledigheid van de vergunningsaanvraag tot gevolg.*

*De aanvrager kan in dat geval een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting indienen bij de afdeling, bevoegd voor milieueffectrapportage overeenkomstig de procedure, vermeld in artikel 4.3.3, § 3 tot en met § 9, van het decreet van*

*5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid. De beslissing van de afdeling, bevoegd voor milieueffectrapportage, vermeld in artikel 4.3.3, § 6, van hetzelfde decreet, betreft een bindende beslissing voor de overheid, vermeld in paragraaf 1.”*

## 2.3.

Met een besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 is ook het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, gewijzigd.

Artikel 2, §§ 6 en 7 van het gewijzigd besluit bepalen thans:

*“§ 6. Voor de categorieën van projecten, vermeld in bijlage III bij dit besluit, kan de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.*

*De Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid, kan een modelformulier vaststellen voor de opmaak van de project-m.e.r.-screeningsnota, vermeld in het eerste lid. In dat modelformulier worden alle gegevens opgevraagd over de kenmerken van het voorgenoemen project, de locatie van het project, de gebieden waarop het project van invloed kan zijn en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, die nodig zijn om te besluiten of er aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn van een voorgenoemen project.*

*§ 7. De overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag beslist geval per geval over die project-m.e.r.-screeningsnota's. Ze beslist op basis van de selectiecriteria, vermeld in bijlage II van het decreet.”*

## 2.4.

In de parlementaire voorbereiding wordt bij artikel 5 van het wijzigingsdecreet van 23 maart 2012 ter aanpassing van artikel 4.3.2 DABM onder meer verduidelijkt (*Parl. St. VI. Parl., 2011-12, nr. 1463/1, 4-6*):

*“ ...*

*Artikel 4.3.2 bevat(te) de omzetting van artikel 4 van richtlijn 85/337/EEG. In dat artikel wordt het basissysteem uitgewerkt via hetwelk de verplichting wordt opgelegd om bepaalde categorieën van projecten aan de milieueffectrapportage te onderwerpen. Tot nu toe hield dat systeem in dat werd gewerkt met twee verschillende lijsten. Met huidig voorstel van decreet wordt een derde lijst toegevoegd aan deze twee lijsten, die hierna zullen toegelicht worden.*

*Een eerste lijst van categorieën van projecten zijn altijd MER-plichtig (§1). Een tweede lijst van categorieën van projecten kunnen door de administratie, namelijk de dienst Mer, worden ontheven van de project-MER-plicht naar aanleiding van een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting (§2), en een derde lijst van categorieën van projecten moet door de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, worden gescreend om uit te maken of het zinvol is om die projecten aan een MER te onderwerpen (§2bis). De administratie respectievelijk de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, moet een ontheffings-respectievelijk een screeningsbeslissing nemen op basis van criteria, vermeld in bijlage II van het DABM. Die criteria kunnen door de Vlaamse Regering nader worden gedefinieerd (§4).*

*Paragraaf 3 en 3bis bevatten een toevoeging aan respectievelijk de tweede (de zogenaamde ontheffingsgerechtigde projecten) en derde lijst (de zogenaamde screeningsplichtige projecten). De Vlaamse Regering moet namelijk uitmaken welke veranderingen aan projecten*

*die onder het toepassingsgebied vallen (ongeacht de lijst waarop ze voorkomen), ook door de administratie of de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, moeten worden onderzocht op de vraag of het nodig is ten gevolge van mogelijke aanzienlijke milieueffecten om die veranderingen aan een MER te onderwerpen.*

*– Paragraaf 1*

*Zoals gezegd, betreft deze paragraaf de categorieën van projecten waarvoor altijd een MER moet worden opgesteld. De lijst van die categorieën van projecten waarvoor altijd een project-MER moet worden opgesteld, werd in bijlage I van het Project-m.e.r.-besluit vastgelegd.*

*De huidige paragraaf 1 van artikel 4.3.1 wordt overgenomen met uitzondering van louter taalkundige en wetgevingstechnische aanpassingen. De bestaande milieueffectrapportageplicht wat de projecten van bijlage I van het Project-m.e.r.-besluit betreft blijft met andere woorden integraal behouden, met inbegrip van de verplichting tot het opstellen van een project-MER indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*

*– Paragraaf 2*

*Paragraaf 2 en 2bis betreffen de categorieën van projecten waarvoor de lidstaten overeenkomstig artikel 4, lid 2, van richtlijn 85/337/EEG moeten nagaan of er een MER-verplichting geldt. Paragraaf 2 bepaalt dat de Vlaamse Regering, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 vermelde categorieën van projecten aanwijst waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting moet worden opgesteld. Die verplichting geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*

*De huidige paragraaf 2 van het DABM vormde de rechtsgrond voor de lijst van categorieën van projecten, vermeld in bijlage II van het Project-m.e.r.-besluit. Voor die projecten moet de administratie met het oog op een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting nagaan of er een project-MER moet worden opgesteld. Paragraaf 2 van artikel 4.3.2, van huidig voorstel van decreet bevat een aantal taalkundige en wetgevingstechnische wijzigingen ten opzichte van de bestaande tekst van paragraaf 2 van artikel 4.3.2, die echter geen wijziging aanbrengen aan de bestaande situatie van milieueffectrapportageverplichting ten opzichte van de initiatiefnemer en van milieueffectrapportagebeoordeling door de administratie.*

*– Paragraaf 2bis*

*Paragraaf 2bis betreft een volledig nieuwe paragraaf die werd ingevoegd om tegemoet te komen aan de bezwaren, geuit door het Hof van Justitie in zijn arrest van 24 maart 2011.*

*Paragraaf 2bis bepaalt dat de Vlaamse Regering, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, de andere dan in paragraaf 1 en 2 vermelde categorieën van projecten aanwijst waarvoor overeenkomstig dit hoofdstuk een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld. Die verplichting geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.*



Voor de door middel van de huidige delegatie aan de Vlaamse Regering vast te stellen lijst van projecten zal er aldus door de initiatiefnemer hetzij een project-MER hetzij een project-m.e.r.-screeningsnota moeten worden opgesteld. Die documenten moeten gevoegd worden bij de vergunningsaanvraag. Als er een project-m.e.r.-screeningsnota wordt gevoegd bij de vergunningsaanvraag, moet de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, nagaan of er al dan niet aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van het project en of er met andere woorden toch nog een project-MER moet worden opgesteld dan wel of er vroeger een project-MER werd goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten. In dat laatste geval hoeft er evenmin een project-MER opgesteld te worden.

– Paragraaf 3 en 3bis

Deze paragrafen bevatten de omzetting van categorie 13 van bijlage II van richtlijn 85/337/EEG. Categorie 13 van bijlage II bevat de volgende m.e.r.-plichtige projecten:

*“Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I of II waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding).”*

Paragraaf 3 enerzijds bevat een delegatie aan de Vlaamse Regering om de veranderingen aan bestaande projecten van de categorieën, vermeld in paragraaf 1 en 2, aan te geven waarvoor door de administratie, geval per geval, zal moeten worden beslist of er al dan niet een project-MER moet worden opgesteld. De bestaande tekst van paragraaf 3 blijft integraal behouden, mits enkele louter taalkundige aanpassingen, zoals de vervanging van de term “milieueffectrapport” door “project-MER”.

Paragraaf 3bis anderzijds betreft een nieuwe paragraaf, die wordt ingevoegd om de veranderingen aan de bestaande projecten, vermeld in de nieuw ingevoegde paragraaf 2bis, ook m.e.r.-plichtig te maken. Paragraaf 3bis bepaalt dat de Vlaamse Regering, aan de hand van de criteria die worden omschreven in de bij dit decreet gevoegde bijlage II, aanwijst voor welke veranderingen aan reeds bestaande projecten van de categorieën, vermeld in paragraaf 2 en 2bis, overeenkomstig dit hoofdstuk al dan niet een project-MER moet worden opgesteld op grond van een beslissing, geval per geval, van de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.

– Paragraaf 4

Deze bepaling verleent de Vlaamse Regering de mogelijkheid om de criteria, opgenomen in bijlage II van het DABM (identiek aan de Europeesrechtelijke criteria van richtlijn 85/337/EEG) nader te definiëren. Op grond van die criteria moet het mogelijk zijn uit te maken of aan een bepaald project, dan wel aan een verandering daarvan, al dan niet aanzienlijke milieueffecten verbonden kunnen zijn. Die criteria vormen met andere woorden het afwegingskader waarvan de administratie of de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag, gebruik moet maken bij het beslissen over het al dan niet MER-plichtig zijn van een bepaald voorgenomen project.

...

3.

De werkwijze met drempelwaarden voor een aantal projecten, zoals vóór het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011, is vervangen door het voorzien van een bijlage III bij het project-MER-besluit.

Voor de projecten van deze bijlage III geldt dat de initiatiefnemer een project-m.e.r.-screeningsnota kan indienen bij de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en de volledigheid van de aanvraag.

Volgens de toelichting in de parlementaire voorbereiding is dit een gemotiveerde screeningsnota, op basis waarvan wordt aangetoond, ofwel dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van een project, ofwel dat er vroeger een project-MER werd goedgekeurd met betrekking tot een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten (*Parl. St. VI. Parl.*, 2011-12, nr. 1463/1, 7).

Het is vervolgens aan de overheid, die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de aanvraag, om een screeningsbeslissing te nemen, dit is een beslissing of er al dan niet een project-MER moet worden opgesteld. Die overheid moet bij die beoordeling de criteria hanteren van bijlage II van het DABM, die het afwegingskader zijn bij het nemen van een screeningsbeslissing.

De vergunningverlenende overheid kan beslissen dat er geen milieueffectrapport over het aangevraagd project moet worden opgesteld wanneer een toetsing aan de criteria van bijlage II DABM uitwijst dat het project geen aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten, of, wanneer er vroeger al een plan-MER werd goedgekeurd met betrekking tot een plan of programma waarin een project met vergelijkbare effecten beoordeeld werd, of een project-MER werd goedgekeurd met betrekking tot een project, waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

Essentieel bij de beoordeling van de vraag of een aangevraagd project van bijlage III van het project-MER-besluit aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten, is het toetsen van het concreet aangevraagd project aan de criteria van bijlage II van het DABM. De bepaling die daartoe verplicht is precies de remediëring van de Vlaamse regelgeving aan het arrest van het Hof van Justitie van 24 maart 2011.

4.

Uit het dossier blijkt dat de tussenkomende partij bij de aanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota heeft gevoegd en dat de bij de aanvraag gevoegde nota eveneens een titel *“project-mer-screening”* bevat, met onder meer een synthese van een vroeger plan-MER.

In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij bij de *“MER-screening”* dat de aanvraag van de tussenkomende partij betrekking heeft op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III bij het project-MER-besluit, omdat de aanvraag *“o.a. de aanleg van wegen”* omvat.

In de antwoordnota verduidelijkt de verwerende partij dat zij hiermee verwijst naar de categorie punt 10 (Infrastructuurprojecten), e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen). Deze categorie wordt ook vermeld in de project-m.e.r.-screeningsnota.

## 5.1

De verwerende partij steunt haar beoordeling van de MER-screening in de bestreden beslissing op haar ontvankelijkheids- en volledigheidsverklaring van 15 juli 2014, waarvan de overwegingen vermeld zijn in het feitenrelaas.

In dit document beperkt de verwerende partij zich tot een loutere akkoordverklaring met de conclusies in de project-m.e.r.-screeningsnota.

Uit de passus in de bestreden beslissing onder de titel “*MER-screening*” dat “*met de bij de aanvraag gevoegde project-Mer-screeningsnota, (...) wordt aangetoond dat de milieueffecten van het voorgenomen project niet van die aard zijn dat zij als aanzienlijk moeten beschouwd worden*”, blijkt dan ook niet waarop de verwerende partij zich steunt om tot die conclusie te komen, maar evenmin blijkt er uit dat er een toetsing is gebeurd aan de criteria van bijlage II van het DABM.

In de mate dat de verwerende partij en de tussenkomenende partij de (ondergeschikte) argumentatie van de verzoekende partij begrijpen als een kritiek op de beoordeling van respectievelijk het (initieel) ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en de bijgebrachte mobiliteitsstudie van 2005, oordeelt de Raad dat deze overwegingen van de verwerende partij in de bestreden beslissing behoren tot de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagd project met een goede ruimtelijke ordening.

Het is niet aan de Raad om in die overwegingen van de bestreden beslissing te zoeken naar een mogelijke beoordeling van de toetsing van het aangevraagd project aan (bepaalde) criteria van bijlage II DABM.

Die beoordeling wordt immers nergens in de bestreden beslissing expliciet of impliciet in verband gebracht met de beoordeling of voor het aangevraagd project een project-MER-rapport moet worden opgemaakt, zoals vermeld onder randnummer 3.

## 5.2.

Volgens de parlementaire toelichting moet het toetsingskader, zoals vermeld onder randnummer 3, ook worden toegepast in het geval van “veranderingen” aan een bestaand project.

In de project-m.e.r.-screeningsnota stelt de initiatiefnemer onder meer dat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning betrekking heeft op de “heraanleg van bestaande wegenis”. De tussenkomenende partij erkent in de project-m.e.r.-screeningsnota hiermee dat het met de bestreden beslissing vergund project betrekking op veranderingen aan bestaande infrastructuur.

Bij de beoordeling van de ontvankelijkheid van het beroep is al vastgesteld dat daartoe ook de bestaande tramlus behoort. Voor zover de verwerende partij in de bestreden beslissing de ongelijkgrondse tramkruising bestempelt als de “basingreep” van het deelproject, moet deze verandering, bij het nemen van een nieuwe beslissing, centraal staan in de project-MER-screening, los van de vraag of deze fase 5 beschouwd kan worden als “autonoom”.

## 6.

Het derde middel is dan ook gegrond.

### **B. Overige middelen**

De Raad onderzoekt de overige middelen niet, omdat ze niet kunnen leiden tot een ruimere vernietiging van de bestreden beslissing.

## **VII. KOSTEN**

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

### **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv GRONDBANK THE LOOP is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 20 november 2014, waarbij aan de tussenkomende partij onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor werken aan en voorbereidende werken binnen de tramlus en aansluitingen naar omliggende velden in het kader van het project "The Loop - fase 5" op de percelen gelegen te 9050 Gent, Bovenhove / Derbystraat / Henri Crombezlaan / Hélène Dutrieulaan, met als kadastrale omschrijving afdeling 25, sectie A, nummers 239a3, 239c3, 239y2, 259l2, 259g2 en 259h2.
3. De Raad beveelt de verwerende partij, binnen een vervaltermijn van 4 maanden vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest, een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomende partij.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 275 euro, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 28 augustus 2018 door de vierde kamer.

De toegevoegd griffier,

De dienstdoend voorzitter van de vierde kamer,

Stephanie SAMYN

Eddy STORMS