

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 5 november 2019 met nummer RvVb-S-1920-0243
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0876-SA

Verzoekende partij	het college van burgemeester en schepenen van de gemeente WICHELEN vertegenwoordigd door advocaat Sofie DE MAESSCHALCK, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9000 Gent, Kasteellaan 141
Verwerende partij	de provincie OOST-VLAANDEREN vertegenwoordigd door de deputatie van de provincieraad
Tussenkommende partijen	1. de bvba COINVEST vertegenwoordigd door advocaten Wim DE CUYPER en Roy VANDER CRUYSSSEN, met woonplaatskeuze op het kantoor te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57 2. de LEIDEND AMBTENAAR van het Agentschap Wegen en Verkeer, met kantoor te 1000 Brussel, Koning Albert II laan 20 bus 4

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 11 juli 2019 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 16 mei 2019.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de eerste tussenkommende partij tegen de weigeringsbeslissing van de verzoekende partij van 14 december 2014 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de eerste tussenkommende partij een omgevingsvergunning onder voorwaarden verleend voor de sloop van fabrieksgebouwen en woningen en de bouw van een meergezinswoning met 29 appartementen op de percelen gelegen te 9260 Schellebelle (deelgemeente van Wichelen), Dorp 31, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie A, nummers 280H, 283/2N en 283L.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De eerste tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 2 september 2019 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De waarnemend voorzitter van de Raad laat deze tussenkommende partij met een beschikking van 16 september 2019 toe in de debatten.

De tweede tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 3 september 2019 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen. De waarnemend voorzitter van de Raad laat deze tussenkomende partij met een beschikking van 16 september 2019 toe in de debatten, maar stelt dat het verzoekschrift tot tussenkomst dient geregulariseerd te worden.

2.

De verwerende partij dient een nota over de vordering tot schorsing en het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partijen over de vordering tot schorsing is vervat in hun respectievelijke verzoekschriften tot tussenkomst.

3.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 8 oktober 2019.

Advocaat Sofie DE MAESSCHALCK voert het woord voor de verzoekende partij. Mevrouw Leen LIPPEVELDE voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Roy VANDER CRUYSSSEN voert het woord voor de eerste tussenkomende partij. De tweede tussenkomende partij verschijnt schriftelijk.

4.

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

III. FEITEN

1.

De eerste tussenkomende partij dient op 10 augustus 2018 bij de verzoekende partij een aanvraag in voor een omgevingsvergunning voor de bouw van een meergezinswoning met 29 appartementen en 43 parkeerplaatsen, na de afbraak van fabrieksgebouwen en woningen.

Bij de aanvraag wordt onder meer een nota inzake parkeerplaatsen gevoegd. Daaruit blijkt dat *“het project voorziet in 43 parkeerplaatsen voor 29 appartementen”, waarvan er “22 parkeerplaatsen als dubbele plaatsen achter elkaar worden aangeboden”*. Er wordt gesteld dat *“een afwijking wordt aangevraagd op de geldende gemeentelijke verordening, gezien de schaal van het project en het groot aantal voorziene parkeerplaatsen”,* terwijl *“de parkeerplaatsen achter elkaar voorzien samen worden aangeboden aan de kopers”*.

2.

De percelen liggen volgens het gewestplan ‘Dendermonde’, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 november 1978, in woongebied.

De percelen liggen ook binnen het werkingsgebied van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeerplaatsen, fietsenstalplaatsen en bergingen bij meergezinswoningen, goedgekeurd door de gemeenteraad op 30 april 2014 en door de verwerende partij op 12 juni 2014 (hierna: GSV).

De percelen grenzen tevens aan het beschermd monument ‘*beboomd dorpsplein en voetwegel Zwanewegel*’, dat bij ministerieel besluit van 11 januari 2012 werd beschermd wegens *“de historische en sociaal-culturele waarde”,* waarbij *“het algemeen belang dat de bescherming*

verantwoordt wordt gemotiveerd door het gezamenlijk voorkomen en de onderlinge samenhang van de volgende intrinsieke waarden”:

“ ...

Het ruime rechthoekige beboomde dorpsplein van het Scheldedorp Schellebelle dat minstens bestaat sedert de 17^{de} eeuw, verleent aan de historische dorpskern een zeer herkenbare eigenheid en is als infrastructureel fenomeen voor de occupatiegeschiedenis historisch-geografisch relevant. Het plein is gelegen aan de beschermde oude parochiekerk en pastorie van Schellebelle, en aan de vroegere heerweg Wetteren-Dendermonde die nog steeds de hoofdas vormt in een van oorsprong wellicht middeleeuwse bewoningskern bij de Schelde en het plein diagonaal oversnijdt. Vanuit de vier pleinhoeken vertrekken oude verbindingswegen en de vroegere Pontweg, naar het nabije sinds de 13^{de} eeuw bestaand Scheldeveer. Aan de overzijde is de bebouwing van de lange pleinwand onderbroken door een oude voetweg de Zwanewegel, een karakteristiek aspect van een oud landelijk wegennet.

Het dorpsplein met beeldbepalende grasvelden met bomenrijen vormt een cultuurhistorisch passend kader voor de gotische Sint-Jans-Onthoofdingkerk aan de Schelde: haar opvallend fraai silhouet is een visueel dominante component voor deze historische cultuurlandschappelijke ruimte.

Als representatief dorpsplein, gelegen tussen kerk met omringend kerkhof en gemeentehuis, bezit het plein contextueel en functioneel ook een onlosmakelijke historische samenhang met het beschermde gedenkteken voor de oorlogsslachtoffers van WO I en II en met het beschermde roephuisje bekend staand als ‘het Kot’, beide op het plein gelegen. De jonge centrale dorpslinde, aangeplant refererend aan de oude ‘Stenen Linde’ of vroegere marktboom, accentueert het traditioneel publieke karakter van het plein als hoofdplaats, commercieel centrum en vanouds gebruikelijke ontmoetingsplaats binnen een dorpsgemeenschap. Ook voor andere traditionele populaire activiteiten en festiviteiten sociaal-cultureel heden nog als kenmerkend dorpsplein van blijvende betekenis voor de gemeenschap.

...”

De percelen liggen volgens de inventaris van het bouwkundig erfgoed eveneens deels binnen en grenzen aan het landschappelijk geheel ‘Kalkense Meersen en Heisbroek’ (ID: 135202).

De percelen grenzen tenslotte ook aan het vogelrichtlijngebied ‘Durme en de Middenloop van de Schelde’ (BE2301235), het habitatrictlijngebied ‘Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent’ (BE2300006) en het VEN-gebied ‘Vallei van de Boven-Zeeschelde van Kalkense Meersen tot Sint-Onolfspolder’ (die zijn gelegen aan de overzijde van de Schelde).

3.

De aanvraag wordt behandeld volgens de gewone procedure.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 19 september 2018 tot en met 18 oktober 2018, wordt een bezwaarschrift ingediend.

De gemeentelijke omgevingsambtenaar adviseert op 12 december 2018 ongunstig:

De tweede tussenkomende partij adviseert op 13 december 2018 ongunstig:

“ ...

Verkeersveiligheid

De bepalingen van het dienstorder MOW/AWV/2012/16 van 16/10/2012 betreffende de reglementering van de toegangen tot het gewestdomein stelt in punt 2.1: “blijkt uit de stedenbouwkundige aanvraag dat er een niet te verwaarlozen mobiliteitsimpact kan ontstaan, dient de aanvrager een mobiliteitstoets op te stellen”. Het doel voor de opmaak van het dienstorder was het resulteren in een verlaging van het aantal mogelijke conflictpunten met de

zwakke weggebruiker. Gelet op de hoge densiteit van de woonentiteiten dient er verder onderzoek te gebeuren mbt de mobiliteitsimpact. De aangevraagde meergezinswoning situeert zich in buitengebied; bijgevolg is de site sterk auto-afhankelijk en resulteert de site in een sterke verhoging van de verkeersintensiteiten. Realistische alternatieven inzake bereikbaarheid zijn op deze site onvoldoende aanwezig. Op basis van de huidige elementen in het dossier kan worden gesteld dat de ruimtelijke draagkracht (wegcapaciteit) wordt aangetast. Op microniveau wordt niet aangetoond welke impact de linkse afslagbewegingen op de N416 richting Dorp op de doorstroming hebben.

...

De verzoekende partij weigert op 14 december 2018 een omgevingsvergunning, waarbij zij zich aansluit bij het advies van de gemeentelijke omgevingsambtenaar:

“ ...

MER/MER-SCREENING

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III bij het Besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-MER-screening ..., m.n. "10b standsontwikkelingsprojecten" (omwille van volume > 1.000 m³).

...

In de aanvraag is een MER-screening toegevoegd, echter voor alle aspecten wordt gesteld dat er geen (negatieve) effecten te verwachten zijn, zonder enige onderbouwing. De aanwezigheid van beschermde diersoorten (huiszwaluw) wordt niet onderzocht, zo wordt wel een zwaluwnestenpaal voorzien, maar het aantal nesten en dergelijke worden niet vermeld. Zo kan niet beoordeeld worden of deze voldoende compensatie bieden aan het verloren gaan van de zwaluwnesten. Effecten op het watersysteem, het beschermd landschap (beschermd dorpsgezicht), mobiliteit, ... worden niet besproken.

De conclusie van de bijgevoegde MER-screeningsnota kan aldus niet worden bijgetreden.

...

OPENBAAR ONDERZOEK

... Het bezwaarschrift handelt over de hoogte van de gebouwen en het zichtperspectief aan de Scheldekant. ...

Evaluatie bezwaar: De appartementen langs de Veerдам en Scheldedijk worden herbouwd op dezelfde lijn van het bestaande fabrieksgebouw. De gebouwen B en D bestaan uit 4 bouwlagen met plat dak met een hoogte van 14,17m vanop het maaiveld. Blok C bestaat uit 5 bouwlagen met een hoogte van 17,5m. Dit blok komt hiermee 6,31m hoger dan het bestaande fabrieksgebouw. Dit volume staat in schril contrast met het bestaande bebouwingspatroon en wijkt aanzienlijk af van de kleinschaligheid van de dorpskern.

Het bezwaarschrift wordt bijgetreden.

...

BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

...

De site is gelegen tussen het dorpsplein (beschermd bij ministerieel besluit van 11 januari 2012), de Scheldedijk en de Veerдам van Schellebelle. Het dorpsplein is een rechthoekig beboomde dorpsplaats welke doorkruist wordt door de gewestweg Wetteren-Dendermonde. Het dorpsplein is naast de kerk met kerkhof, gemeentehuis, pastorie omzoomd door een heterogene bebouwing, bestaande uit horecazaken, één-gezins- en meergezinswoningen. De gebouwen bestaan overwegend uit 2 bouwlagen met een hellend dak, die een aaneenschakeling vormen van gebouwen met diverse kroon lijsthoogtes en nokhoogtes. Hier en daar zijn er horecazaken met één bouwlaag en een volume onder hellend dak. Aan de noordelijke kant grenst de Schelde. Het dorpsplein heeft zijn eigenheid waarbij de bouwtypologie een belangrijke rol speelt.

Het project omvat o.a. het slopen van de twee bestaande woningen, Dorp 31 en 32 langs het dorpsplein en het bouwen van appartementen op dezelfde voorgevellijn als de bestaande te slopen woningen. De halfopen woningen, die bestaan uit twee bouwlagen en hellend dak worden vervangen door één appartementsblok, bestaande uit twee bouwlagen met een onderdoorrit en een dak volume met twee appartementen. De uitbouw (erkers) met terrassen

in het dak volume dat doorloopt over meer dan 3/4 van het dakgedeelte vormen hierdoor een derde bouwlaag. Dergelijk volume oogt te zwaar t.o.v. de bestaande bebouwing en schaadt het aanzicht van het dorpsplein. Dergelijk bouwvolume staat niet in relatie tot de omgeving. De bouwstijl past niet binnen het dorpsgezicht.

De appartementen langs de Veerdam en Scheldedijk worden herbouwd op dezelfde lijn van het bestaande fabrieksgebouw. De gebouwen B en D bestaan uit 4 bouwlagen met plat dak met een hoogte van 14,17m vanop het maaiveld. Blok C bestaat uit 5 bouwlagen met een hoogte van 17,5m. Dit blok komt hiermee 6,31m hoger dan het bestaande fabrieksgebouw. Dit volume staat in schril contrast met het bestaande bebouwingspatroon en wijkt aanzienlijk af van de kleinschaligheid van de dorpskern. De groene binnenruimte die gecreëerd wordt in het binnenplein biedt een meerwaarde aan het appartementencomplex maar biedt geen meerwaarde aan het dorpsaanzicht gezien dit plein gevormd wordt tussen de appartementsblokken en niet in relatie staat met de Schelde.

Voor de parkeerplaatsen wordt een afwijking gevraagd van onze gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeerplaatsen bij meergezinswoningen. Volgens deze norm dienen voor 29 appartementen 44 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn op het terrein. Hier zijn 43 parkeerplaatsen voorzien. Daarvan zijn er echter 11 parkeerplaatsen die niet toegankelijk zijn, zonder een wagen te verplaatsen. Dergelijke parkeerplaatsen kunnen niet meegerekend worden in het aantal voorziene parkeerplaatsen conform de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. Derhalve komen slechts 32 parkeerplaatsen in aanmerking wat slechts voldoende is voor het vergunnen van een meergezinswoning met 21 woongelegenheden. Er dient voor gezorgd te worden dat de invulling van de ondergrondse parkeergarage op een realistischer manier gebeurt. De gevraagde afwijking werd derhalve onvoldoende gemotiveerd.

De bijkomende wagens die in- en uitrijden zullen een bijkomende impact hebben op de verkeerssituatie in die omgeving, temeer omdat deze toegang zich dicht bij en kruispunt van de gewestweg bevindt. Dergelijke impact dient onderzocht te worden in de MER-screening. De bouwvrije zijdelingse strook tussen Blok Den de perceelsgrens is minder dan 3,00m, wat niet volgens de gangbare normen is.

Algemene conclusie: Het ontwerp heeft een te zwaar bouwvolume en is niet verenigbaar met de dorpsomgeving waardoor de goede plaatselijke aanleg in het gedrang wordt gebracht. De impact van dergelijk project in de omgeving werd niet onderzocht.
..."

4.

Tegen deze beslissing tekent de eerste tussenkomende partij op 11 januari 2019 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De verzoekende partij bevestigt in haar advies van 15 maart 2019 haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg, gezien "er weinig bijkomende argumenten zijn die aantonen dat dergelijk grootschalig gebouw past in het bestaande woonweefsel".

De tweede tussenkomende partij adviseert op 26 februari 2019 opnieuw ongunstig, waarbij zij de argumentatie in haar eerder ongunstig advies van 13 december 2018 herhaalt.

De provinciale omgevingsambtenaar adviseert op 29 april 2019 om het beroep niet in te willigen en de omgevingsvergunning te weigeren:

" ...

2.4 De MER-toets

Huidige aanvraag omvat een project dat is opgenomen in de lijsten van bijlage III van het MER-besluit. Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen

aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn zonder enige onderbouwing. De aanwezigheid van beschermde diersoorten (huiswaluw) wordt niet onderzocht, zo wordt wel een zwaluwnestenpaal voorzien, maar het aantal nesten en dergelijke worden niet vermeld. Zo kan niet beoordeeld worden of deze voldoende compensatie bieden aan het verloren gaan van de zwaluwnesten. Effecten op het watersysteem, het beschermd landschap (beschermd dorpsgezicht), mobiliteit, ... worden niet besproken. De conclusie van de bijgevoegde MER-screeningsnota kan aldus niet wordt bijgetreden..

...

2.8 De goede ruimtelijke ordening

...

Vooreerst dient de omgevingstoets uitgevoerd voor het gebouw A. Het gabarit van de aanpalende woning links (nr. 30) wordt gevolgd. Er wordt evenwel geen overgang gecreëerd naar het aanpalende gebouw rechts. Bijkomend vormen de dakterrassen die doorlopen over meer dan 3/4 van het dakgedeelte duidelijk visueel een derde bouwlaag die niet conform is met de bebouwing langs deze zijde van het dorpsplein. Het gecreëerde volume oogt te zwaar en schaadt zoals door het college vooropgesteld, terecht, het aanzicht van het dorpsplein. De bouwstijl past niet binnen het dorpsgezicht en is niet inpasbaar op deze locatie.

Met betrekking tot de omgevingstoets voor het gebouw C, dat bestaat uit 10 appartementen, in 5 bouwlagen onder plat dak, wordt voor het voorziene gabariet, door appellant verwezen naar een ander gebouw nabij de dorpskern. Op die locatie werd volgens het college in haar weigeringsbesluit, eerder een klooster gesloopt die dezelfde hoogte had. Daarom kon dit gebouw volgens het college op die site herbouwd worden met dezelfde hoogte, namelijk drie bouwlagen onder afgeknot hellend dak en beperkte dakuitbouwen. Blok C bestaat uit 5 bouwlagen met een hoogte van 17,5m. Dit blok komt hiermee 6,31m hoger dan het bestaande fabrieksgebouw. Dit volume staat in schril contrast met het bestaande bebouwingspatroon en wijkt aanzienlijk af van de kleinschaligheid van de dorpskern. De groene binnenruimte die gecreëerd wordt in het binnenplein biedt een meerwaarde aan het appartementencomplex maar biedt geen meerwaarde aan het dorpsaanzicht gezien dit plein gevormd wordt tussen de appartementsblokken en niet in relatie staat met de Schelde.

Het dorpsplein van Schellebelle is met zijn bomenrijen, oorlogsmonument en roephuisje beschermd als monument. De typische dorpskern van Schellebelle dient echter "kleinschalig" te blijven en het dorpsplein dient zijn karakteristieke kenmerken te behouden. Aan deze dorpskern grenzende bebouwing dient hiermee ruimtelijk rekening te houden of er minstens op afgestemd te zijn. Dit komt voor deze site in aanvraag eerder neer op een kwalitatief project met maximum 3 bouwlagen, wat tevens een algemene ruimtelijke tendens is die aangehouden wordt voor de gehele gemeente. Kwalitatieve inbreidingsprojecten bieden wel een meerwaarde, zoals gesteld door appellant, maar dienen ook op maat van de dorpskernen en de omgeving te blijven. In het beroepschrift wordt door appellant verwezen naar de Vlaamse Bouwmeester, kernversterking en ruimtelijk rendement. Ruimtelijk rendement heeft evenwel als doel de ruimte intensiever te gebruiken, doch dit zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit en dit op de best gelegen plaatsen van een gemeente, zoals huidige locatie bij het dorpsplein. Een nieuw inbreidingsproject biedt hier, zoals door appellant in zijn beroepschrift gesteld, wel een meerwaarde tegenover de huidige verouderde fabrieksgebouwen, doch kan ook met zowel 3 bouwlagen met (afgeknot) hellend of plat dak, in plaats van 5 bouwlagen onder platte dakafwerking, langs de Scheldeflank een meerwaarde bieden. Het gebouw is ook met drie bouwlagen kernversterkend en draagt ook in een kleiner gabariet dan wat voorligt kernversterkend bij tot een verhoging van ruimtelijk rendement.

Er wordt door appellant in zijn het beroepschrift ook verwezen naar gebouwen aan de Schelde in Wetteren en Dendermonde. Hier dient echter vastgesteld dat de verwijzingen stedelijke gebieden betreffen waar dergelijke grootschalige gebouwen op hun plaats zijn en passen binnen het bestaande woonweefsel. De in voorliggende aanvraag beoogde bebouwing past, gelet op wat voorafgaat, niet in het bestaande woonweefsel van de dorpskern van Schellebelle en brengt de ruimtelijke draagkracht in het gedrang.

De kelderverdieping omvat 43 parkeerplaatsen ... In het beroepschrift wordt door appellant aangehaald dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien, namelijk 43. Volgens de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeerplaatsen, fietsenstalplaatsen en bergingen moeten er voor 29 appartementen 44 parkeerplaatsen op eigen terrein zijn. Daarvan zijn er in voorliggend project, binnen een zeer krappe situatie van in- en uitrijden van de parkeerplaatsen, eveneens 11 parkeerplaatsen die dubbel gebruikt zullen worden, dus achter elkaar gelegen zijn, zonder enige uitwijking voor de eerst gelegen parkeerplaats. Dergelijke parkeerplaatsen kunnen door hun zeer onbruikbare situatie, niet als volwaardig meegerekend worden in het aantal voorziene parkeerplaatsen. Het project voldoet wat bruikbare parkings betreft, dan ook niet aan de verordening.

Verder dient, met betrekking tot de afwikkeling van de bijkomende mobiliteitsproblematiek welke de 29 appartementen met zich meebrengen, gesteld, dat door het agentschap Wegen & Verkeer op 26 februari 2019, een ongunstig advies werd uitgebracht. Dit ongunstige advies, wordt gestoeld op de vermeerdering van de woonentiteiten en de daarbij horende impact op de mobiliteit, temeer het project aansluit bij het kruis- of snijpunt met de gewestweg N 416 Hoogstraat. Gelet op de hoge densiteit van de woonentiteiten dient er verder onderzoek te gebeuren mbt de mobiliteitsimpact. De aangevraagde meergezinswoning situeert zich in buitengebied; bijgevolg is de site sterk auto-afhankelijk en resulteert de site in een sterke verhoging van de verkeersintensiteiten. Realistische alternatieven inzake bereikbaarheid zijn op deze site onvoldoende aanwezig. Op basis van de huidige elementen in het dossier kan worden gesteld dat de ruimtelijke draagkracht met betrekking tot de wegcapaciteit inderdaad wordt aangetast. Er wordt, zoals terecht gesteld in het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, in voorliggend project een bijkomende impact gecreëerd op de mobiliteit, door de linkse afslagbewegingen vanuit de uitrit, welke op de N416 richting Dorp doorstroming hebben.

De mobiliteitsimpact werd in voorliggende aanvraag onvoldoende onderzocht en kon op betere wijze worden opgelost dan met een in- en uitrit vlak op het snijpunt met de gewestweg. Het ongunstige advies, ook al is dit niet bindend, in toepassing van artikel 4.3.4 VCRO, hetgeen stelt dat de vergunning niet dient te worden geweigerd op basis van dit advies, dient echter bijgetreden te worden.

...

Na de hoorzitting van 7 mei 2019 verklaart de verwerende partij het beroep op 16 mei 2019 gegrond en verleent zij een omgevingsvergunning onder voorwaarden:

“ ...

2.4 De MER-toets

Huidige aanvraag omvat een project dat is opgenomen in de lijsten van bijlage III van het MER-besluit. Bij de aanvraag is een MER-screening gevoegd. Hieruit blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.

...

2.5 De natuurtoets

Artikel 16 van het Decreet natuurbescherming legt aan de overheid op er voor te zorgen dat geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan door het verlenen van een vergunning.

Het project wordt gerealiseerd na sloop van een bestaand bedrijfsgebouw. Aan de gevel van dit gebouw bevinden zich nesten van huiszwaluw, een beschermde diersoort. De zorgplicht stelt dat bij afbraak van een gebouw de verdwenen nesten dienen te worden gecompenseerd. In de aanvraag wordt hiervoor een zwaluwnestpaal voorzien in de zone van het project. Indien deze minimaal evenveel nesten bevat als er aanwezig zijn op het te slopen gebouw kan deze maatregel aanvaardbaar worden geacht. Voor zwaluwen geldt een verlengde schoontijd van half april t.e.m. eind september. Tijdens deze periode mogen de bestaande zwaluwnesten niet worden verwijderd.

2.6 De goede ruimtelijke ordening

...

Vooreerst dient de omgevingstoets uitgevoerd voor het gebouw A. Het gabarit van de aanpalende woning links (nr. 30) wordt gevolgd. Er dient geen overgang gecreëerd naar het aanpalende gebouw rechts. Er worden ruime dakterrassen voorzien wat de woonkwaliteit ten goede komt.

Met betrekking tot de omgevingstoets voor het gebouw C, dat bestaat uit 10 appartementen, in 5 bouwlagen onder plat dak, wordt voor het voorziene gabariet door appellant terecht verwezen naar een ander gebouw nabij de dorpskern. Op die locatie werd volgens het college in haar weigeringsbesluit, eerder een klooster gesloopt dat dezelfde hoogte had. Daarom kon dit gebouw volgens het college op die site herbouwd worden met dezelfde hoogte, namelijk drie bouwlagen onder afgeknot hellend dak en beperkte dakuitbouwen. Blok C bestaat uit 5 bouwlagen met een hoogte van 17,5m. Dit blok komt hiermee 6,31m hoger dan het bestaande fabrieksgebouw. Dit volume staat in contrast met het bestaande bebouwingspatroon en wijkt enigszins af van de kleinschaligheid van de dorpskern, ten voordele van het ruimtelijk rendement dat zo op een kwalitatieve wijze kan gerealiseerd worden binnen de kern en binnen een kwalitatieve omgeving. De groene binnenruimte die gecreëerd wordt in het binnenplein biedt een meerwaarde aan het appartementencomplex.

Het dorpsplein van Schellebelle is met zijn bomenrijen, oorlogsmonument en roephuisje beschermd als monument. De typische dorpskern van Schellebelle dient zijn schaal te behouden blijven en het dorpsplein dient zijn karakteristieke kenmerken te behouden. Aan deze dorpskern grenzende bebouwing dient hiermee ruimtelijk rekening te houden of er minstens op afgestemd te zijn. Met voorliggend ontwerp is men hier in geslaagd, binnen de tijdgeest van verhoogd ruimtelijk rendement.

Kwalitatieve inbreidingsprojecten zoals dit bieden wel een meerwaarde, zoals gesteld door appellant. In het beroepschrift wordt door appellant verwezen naar de Vlaamse Bouwmeester, kernversterking en ruimtelijk rendement. Ruimtelijk rendement heeft evenwel als doel de ruimte intensiever te gebruiken, doch dit zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit en dit op de best gelegen plaatsen van een gemeente, zoals huidige locatie bij het dorpsplein. Een nieuw inbreidingsproject biedt hier, zoals door appellant in zijn beroepschrift gesteld, een meerwaarde tegenover de huidige verouderde fabrieksgebouwen. Er wordt door appellant in zijn beroepschrift enigszins terecht verwezen naar gebouwen aan de Schelde in Wetteren en Dendermonde. De Schelde is de gemeenschappelijke drager van deze projecten. De in voorliggende aanvraag beoogde bebouwing past in het bestaande woonweefsel van de dorpskern van Schellebelle en brengt de ruimtelijke draagkracht niet in het gedrang.

De kelderverdieping omvat 43 parkeerplaatsen ... In het beroepschrift wordt door appellant aangehaald dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden voorzien, namelijk 43. Volgens de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening inzake parkeerplaatsen, fietsenstalplaatsen en bergingen moeten er voor 29 appartementen 44 parkeerplaatsen op eigen terrein zijn.

Verder dient, met betrekking tot de afwikkeling van de bijkomende mobiliteitsproblematiek welke de 29 appartementen met zich meebrengen, gesteld, dat door het agentschap Wegen & Verkeer op 26 februari 2019, een ongunstig advies werd uitgebracht. Dit ongunstige advies, werd gestoeld op de vermeerdering van de woonentiteiten en de daarbij horende impact op de mobiliteit, temeer het project aansluit bij het kruis- of snijpunt met de gewestweg N 416 Hoogstraat.

De deputatie kan niet akkoord gaan met het standpunt van de gemeente en de provinciaal omgevingsambtenaar dat het ontwerp niet in het bestaande woonweefsel zou passen. Het inbreidingsproject komt in de plaats van een leegstaand bedrijfsgebouw en wordt inderdaad 1/3de hoger gebouwd dan het bestaande fabrieksgebouw. De POA heeft aan dat dit inbreidingsproject kwalitatief is doch te grootschalig voor de dorpsomgeving. Het project is echter aan de zijde van de dorpskern volledig afgestemd op de omliggende bebouwing met de twee bouwlagen met een dakvolume en sluit aan bij de omliggende bebouwing. De POA

geeft aan dat het gabarit van de aanpalende woning links wordt gevolgd. Het dorpsplein wordt gekenmerkt door bebouwing met verschillend gabarit. Het volume dient aan te sluiten bij een gabarit van een aanpalend gebouw. Dit kan enkel het rechtse of het linkse gebouw zijn. Het is logisch in een tijdperk waar er nood is aan verdichting dat men het pand met het hoogste gabarit neemt indien ten minste de ruimtelijk kwaliteit wordt bewaakt hetgeen hier het geval is. Met betrekking tot de bouwdelen D en B kan iedereen zich aansluiten dat deze getuigen van goede kwaliteit en ruimtelijk inpasbaar zijn. Enkel met betrekking tot gebouw C gesitueerd aan de Schelde worden opmerkingen gemaakt over het gabarit. Dit gebouw is echter niet zichtbaar vanop het dorpsplein. Het gebouw C is gesitueerd aan de Schelde die hier toch wel met zijn aanlegsteiger voor een veerpont en met links het café en feestzaal het veer. Het iets hoger gebouw C dan het bestaande fabrieksgebouw zal zeker een verbetering vormen voor de algemene omgevingskwaliteit. Het gebouw wordt ook teruggetrokken en voorzien van horizontaliteit die het project een gelaagdheid verschaffen. Ter hoogte van de hoeken wordt gewerkt met insprongen die het geheel minder zwaar maken. Het gebouw blijft inpasbaar in de omgeving en overschrijdt zeker niet het pittoreske kerkgebouw dat zich iets verder hiervan aan de rechterzijde bevindt. Het creëert als het ware een duo spel met deze 16de -eeuwse Sint-Jan onthoofding pittoreske kerk aan de boorden van de Schelde. Het gebouw C zal ongeveer hetzelfde gabarit hebben als de middenbeuk van deze kerk en evenals de bebouwing aan de linkerzijde (ter hoogte estaminet het veer), dit blijkt uit een plaatsbezoek. Er dient bij de werken rekening gehouden met de bemerkingen van de Vlaamse Waterweg. Daarnaast worden als bijkomende voorwaarden opgelegd.

Art 4.1 vanuit de stedenbouwkundige verordening inzake parkeerplaatsen, fietsenstelpplaatsen en bergingen bij meersgezinswoningen laat toe dat de vergunningverlenende overheid afwijkt van de norm maar steeds een maximum parkeerfaciliteit tracht te handhaven. In tegenstelling tot wat de POA aangeeft is er wel degelijk een basis mobiliteitsaanbod aanwezig in de directe omgeving. Er is een buslijn met twee lijnen (gemiddeld meer dan een bus per uur) en er bevindt zich op 1,4 km een station dat door twee spoorlijnen wordt bediend. Verder is het project gelegen nabije de dorpskern en aan een veilig jaagpad richting Wetteren. Enkel voor grotere boodschappen zijn de bewoners afhankelijk van personenvervoer. Door het verplicht voorzien van deelwagens kan deze behoefte gemakkelijk worden ingevuld. In de zeer nabije omgeving en op wandelafstand is er een buurtwinkel, Smatch aanwezig in de dorpskern die dagelijks en ook in het weekend en op zondag open is. De deputatie kan zich dus niet aansluiten bij de motivatie van de POA over de mobiliteit.

...

Besluit

... Op basis van de aanvraag ... wordt een omgevingsvergunning verleend onder volgende voorwaarden: ...

5) Wanneer uit de garage gereden wordt dient men verplicht een afslagbeweging naar rechts te maken om via de ventweg Dorp de gewestweg op te rijden.

6) De afwijking op de parkeernorm tot 1 parkeerplaats per woonentiteit conform artikel 4.1 van de verordening wordt aanvaard onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat minimaal 3 collectieve parkeerplaatsen moeten voorzien worden voor deelwagens (al dan niet elektrisch) en dat er ook 3 wagens moeten voorzien worden. Er dient een overeenkomst met een aanbieder van deelwagens te worden voorgelegd aan de vergunning verlenende overheid en een kopie aan het gemeentebestuur bezorgd. De deelwagens dienen ook toegankelijk worden voor bewoners van het dorp Schellebelle.

..."

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Uit het dossier blijkt dat de vordering tot schorsing regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij stelt enerzijds dat de eerste tussenkomende partij *“niet zal wachten met de uitvoering van de vergunning tot aan de uitspraak ten gronde”*. Ter ondersteuning van haar bewering wijst zij op een niet-vertrouwelijk schrijven van de eerste tussenkomende partij van 1 juli 2019, evenals op het feit dat er klaarblijkelijk reeds 1/4 van de appartementen zijn verkocht. Anderzijds stelt zij dat de tenuitvoerlegging van de vergunning *“haar overheidstaken in ernstige mate zal bemoeilijken dan wel verhinderen”*. Zij meent vooreerst dat het project een ernstige negatieve impact zal hebben op haar stedenbouwkundig beleid om de erfgoedwaarden op haar grondgebied te vrijwaren. Zij stelt met name dat de erfgoedwaarden van het als monument beschermde dorpsplein door de hoge nieuwbouw onherroepelijk zullen worden aangetast. Zij wijst op het weigeringsmotief in die zin in haar vergunningsbeslissing in eerste administratieve aanleg en in het advies van de provinciale omgevingsambtenaar. Zij meent ook dat het project een negatieve impact zal hebben op het beschermde landschap ‘Kalkense Meersen en Heisbroek’, dat naast het waardevolle biologische landschap aan de overzijde van de Schelde, dat eveneens een habitat- en vogelrichtlijngebied is, ook de dorpskern en een deel van de bouwplaats omvat. Zij meent tevens dat het project een sterke negatieve parkeer- en mobiliteitsimpact zal genereren in de directe omgeving. Zij stelt dat de parkeernormen in haar parkeerverordening worden miskend door de ontstentenis van voldoende bruikbare parkeerplaatsen en een onwettige vergunningsvoorwaarde inzake deelwagens, waardoor de parkeerdruk op het openbaar domein wordt afgewenteld. Zij wijst op het weigeringsmotief in die zin in haar vergunningsbeslissing in eerste administratieve aanleg en in het advies van de provinciale omgevingsambtenaar, evenals op het gebrekkig aanbod van openbaar vervoer in de directe omgeving.

2.

De verwerende partij betwist de hoogdringendheid. Zij benadrukt enerzijds dat de verzoekende partij niet aantoonst dat de werken reeds zijn gestart dan wel binnen korte termijn een aanvang zullen nemen. Zij stelt anderzijds dat de verzoekende partij niet aannemelijk maakt dat haar overheidstaken ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in ernstige mate zullen worden bemoeilijkt dan wel verhinderd. Zij meent vooreerst dat het vrijwaren van het beschermd dorpsplein niet behoort tot de bevoegdheid van de verzoekende partij maar wel van de overheidsdiensten bevoegd voor onroerend erfgoed. In dit kader merkt zij op dat de beweerde aantasting van het beschermde dorpsplein bovendien moet worden genuanceerd. Zij wijst met name op de vaststelling dat enkel blok A met twee bouwlagen en een dakvolume, waarvan de kroonlijst- en nokhoogte aansluiten bij de links aanpalende woning en worden doorgetrokken tot de rechts aanpalende woning, is gesitueerd ter hoogte van het beschermde dorpsplein, en de overige bouwblokken niet. Zij betwist tevens de aangevoerde mobiliteitsimpact. Wat betreft de

afwenteling van de parkeerdruk op het openbaar domein wijst zij op de voorziene 43 parkeerplaatsen en de voorwaarde inzake deelwagens, evenals op het ruim mobiliteitsaanbod in de omgeving. Voorts stelt zij dat het aantal verkeersbewegingen niet in die mate zal verhogen dat de verzoekende partij haar overheidstaak inzake mobiliteit niet meer zorgvuldig zal kunnen uitvoeren. Zij benadrukt tenslotte dat de verzoekende partij niet aantoont dat haar beleid en overheidstaken ‘ogenblikkelijk’ worden geschaad dan wel verhinderd, gezien de aangevoerde nadelige gevolgen zich pas bij de voltooiing van het project zullen manifesteren.

3.

De eerste tussenkomende partij betwist de hoogdringendheid. Zij stelt enerzijds dat de *“gebeurlijke intentie tot uitvoer niet volstaat tot vaststelling van de hoogdringendheid”*, in de rand waarvan zij opmerkt dat de verzoekende partij het officiële schrijven niet als stuk voorlegt. Anderzijds meent zij dat *“de verzoekende partij niet aantoont hoe de uitoefening van haar overheidstaken in het gedrang wordt gebracht of verhinderd”*. Zij stelt vooreerst dat de verzoekende partij geen stukken voorlegt waaruit de aangevoerde nadelige gevolgen concreet blijken. Zij benadrukt dat enkel het dorpsplein als monument is beschermd en niet de aanpalende woningen, waarop de bestreden vergunning betrekking heeft. Zij meent dat de verzoekende partij aan de hand van een simulatie van de inplanting van de meergezinswoning tussen de bestaande woningen langsheen het dorpsplein, dat daarop niet wordt weergegeven, niet concreet aantoont dat het project een dermate ernstig impact heeft op het dorpsplein dat de uitoefening van haar bestuurstaken in het gedrang komt. Zij wijst ter weerlegging van de kleinschaligheid van de dorpskern op de recente meergezinswoning op 50m afstand van de bouwpercelen. Zij stelt dat de verzoekende partij evenmin concreet aantoont dat het project een impact heeft op het landschap ‘Kalkense Meren’ aan de overzijde van de Schelde, in de rand waarvan zij opmerkt dat er geen sprake is van een beschermd landschap. Zij stelt tevens dat de verzoekende partij haar beleid niet concreet uiteenzet, en evenmin aantoont dat dit beleid door het project op ernstige wijze zal worden doorkruist of dat zij haar overheidstaken niet zal kunnen vervullen. Zij merkt op dat het gegeven dat de visie van de verzoekende partij inzake de goede ruimtelijke ordening verschilt met deze van de verwerende partij niet impliceert dat er afbreuk wordt gedaan aan en onherroepelijk gevolgen zijn voor haar stedenbouwkundig beleid op een ruimere schaal dan de bouwpercelen. Zij betwist de precedentswaarde van het project, in de rand waarvan zij opmerkt dat de verzoekende partij niet aantoont dat zij een concreet beleid voert dan wel enige juridisch bindende maatregel nam om hoogbouw langsheen het dorpsplein uit te sluiten, waarbij zij herhaalt dat het gabarit van de nieuwbouw langsheen het dorpsplein aansluit op de linker aanpalende woning. Zij betwist tenslotte de aangevoerde mobiliteitsimpact. Zij meent dat de verzoekende partij in essentie haar eerste en derde middel herneemt en enkel haar visie inzake de mobiliteitsaspecten geeft, zonder concreet aan te tonen dat haar mobiliteitsbeleid door het project zal worden doorkruist. Zij stelt tenslotte dat *“de verzoekende partij niet aantoont waarom dat de impact dermate groot is dat niet gewacht kan worden op de behandeling omtrent het vernietigingsberoep”*, en met name niet concreet aantoont dat zij haar bestuurstaken ingevolge de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet langer zal kunnen uitvoeren.

4.

De tweede tussenkomende partij wijst op haar ongunstige adviezen, en sluit zich aan bij het standpunt van de verzoekende partij. Zij wijst op haar taak als wegbeheerder om in te staan voor de verkeersveiligheid en de vlotte verkeersdoorstroming op de wegen waarvoor zij bevoegd is. Zij stelt dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar verhindert om haar taken als wegbeheerder uit te oefenen.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De bestreden beslissing beoogt de nieuwbouw van een meergezinswoning met meerdere bouwblokken voor 29 appartementen en 43 ondergrondse garages na de sloop van de bestaande fabrieksgebouwen en twee woningen ter hoogte van het als monument beschermde dorpsplein van Schellebelle. Ter vervanging van voormelde twee woningen die rechtstreeks aan het dorpsplein grenzen wordt een bouwblok voorzien met twee bouwlagen en een dakvolume, evenals een in- en uitrit naar de ondergrondse parking. De overige hogere bouwblokken situeren zich daarachter richting de Schelde.

3.

De verzoekende partij maakt als bestuurlijke overheid redelijkerwijze voldoende aannemelijk dat de bestreden beslissing de uitvoering van haar overheidstaken of bestuursopdrachten waarmee zij inzake erfgoed- en mobiliteitsbeleid is belast, verhindert dan wel in ernstige mate bemoeilijkt.

Zij maakt onder verwijzing naar haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg (en het advies van de provinciale omgevingsambtenaar) afdoende aannemelijk dat haar erfgoedbeleid inzake het als monument beschermde dorpsplein wordt doorkruist. Haar taak om de lokale erfgoedwaarden te vrijwaren kadert in haar decretale beleidstaak om aan de hand van een ruimtelijk plannings- en vergunningsbeleid (als vergunningverlenende overheid in eerste administratieve aanleg) in te staan voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en de vrijwaring van de goede ruimtelijke ordening op haar grondgebied, waaronder ook de cultuurhistorische aspecten ressorteren. Er kan redelijkerwijze niet ernstig worden betwist dat de aanvraag een effectieve impact zal hebben op (onder meer) de in hoger geciteerd ministerieel beschermingsbesluit beschreven kenmerken van het dorpsplein, waaronder de 'eigenheid', gezien blok A van de meergezinswoning hieraan rechtstreeks grenst, en de overige hogere bouwblokken op korte afstand worden ingeplant. Dezelfde vaststelling geldt wat betreft de impact op het op de inventaris van het bouwkundig erfgoed vermelde landschappelijk geheel 'Kalkense Meersen en Heisbroek', waarbinnen ook het beschermd dorpsplein is gelegen. De verwijzing door de eerste tussenkomende partij naar de meergezinswoning ter hoogte van de Hoogstraat doet daaraan geen afbreuk, gezien dit gebouw niet (rechtstreeks) grenst aan het betreffende dorpsplein en aan het landschappelijk geheel 'Kalkense Meersen en Heisbroek'.

Zij maakt onder verwijzing naar haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg (en het advies van de provinciale omgevingsambtenaar) tevens afdoende aannemelijk dat haar mobiliteitsbeleid inzake (onder meer) parkeren wordt doorkruist. Er kan redelijkerwijze niet ernstig

worden betwist dat de aanvraag in het buitengebied een effectieve impact zal hebben op de parkeerdruk op het openbaar domein, gelet op de afwijking op de GSV. De vaststelling dat er terzake in de bestreden beslissing voorwaarden worden opgelegd om de mobiliteitsimpact te remediëren, en de aanvraag zo te conformeren aan de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening, doet geen afbreuk aan voormeld oordeel, temeer de wettigheid en de pertinentie van deze voorwaarden door de verzoekende partij terecht (zie verder: eerste middel) worden betwist.

4.

De verzoekende partij maakt eveneens voldoende aannemelijk dat het resultaat van de procedure ten gronde in de gegeven omstandigheden, inzonderheid het voorwerp van de aanvraag, niet kan worden afgewacht. Het is voor de verzoekende partij quasi onmogelijk om met zekerheid te weten wanneer de vergunde werken effectief zullen worden aangevat, en zij kan niet worden geacht in alle omstandigheden te kunnen inschatten of een uitvoerbare vergunningsbeslissing ook daadwerkelijk (op korte termijn) zal worden uitgevoerd. Gelet op de vaststelling dat de eerste tussenkomende partij zowel voor als in de loop van de voorliggende procedure niet ontkende dat zij het resultaat van de behandeling van de vernietigingsprocedure niet zal afwachten, en evenmin betwist dat er reeds circa 25% van de appartementen zijn verkocht, kan redelijkerwijze worden aangenomen dat (minstens) de sloop van onder meer de woningen ter hoogte van het beschermde dorpsplein en de grondwerken in functie van de parking op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, desgevallend gevolgd door de bovengrondse ruwbouw. Gelet op de reële doorlooptijd van de vernietigingsprocedure, zal deze procedure op dat ogenblik nog niet zijn beëindigd. In tussentijd zal de verzoekende partij wel reeds (kunnen) worden geconfronteerd met de door haar ingeroepen nadelige gevolgen, in het bijzonder de aantasting van (de eigenheid van) het beschermde dorpsplein, die naderhand niet eenvoudig en alleszins niet binnen korte termijn zullen kunnen worden hersteld. De vaststelling dat de verzoekende partij haar nadelige gevolgen eerder koppelt aan de nieuwbouw (dan wel aan de bewoning van de appartementen) en niet zozeer aan de afbraak van de bestaande bebouwing doet daaraan *in casu* geen afbreuk, gezien uit het administratief dossier en het verzoekschrift tot tussenkomst van de eerste tussenkomende partij niet blijkt met welke snelheid het project kan worden gerealiseerd, noch in hoeverre er gefaseerd zal worden gewerkt.

5.

Gelet op voormelde overwegingen is er dan ook voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond.

B. Ernstige middelen

B.1. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert de schending aan van de artikelen 5 en 4.1 GSV, van de artikelen 1.1.2, 13° en 4.3.1, §§1 en 2 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna: VCRO), van artikel 74 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: OVD), en van het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het materiële motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zij stelt in essentie dat de aanvraag, mede in het licht van haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg en het advies van de provinciale

omgevingsambtenaar, diende te worden geweigerd wegens strijdigheid met de stedenbouwkundige voorschriften van de GSV.

Zij wijst vooreerst op de vaststelling dat de aanvraag, in strijd met de artikelen 5.2 en 5.8 GSV, onvoldoende rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen voorziet. Zij stelt met name dat er slechts 43 parkeerplaatsen zijn, waarvan er 11 enkel kunnen worden bereikt of verlaten als een andere wagen wordt verplaatst, terwijl er voor de 29 appartementen in beginsel minimum 44 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen moeten zijn. Zij wijst tevens op de vaststelling dat de aanvraag niet op een geldige en zorgvuldige wijze afwijkt van de parkeernorm, gezien er niet wordt voldaan aan de cumulatieve voorwaarden in artikel 4.1 GSV om hierop een uitzondering te kunnen toestaan. Zij stelt met name dat de eerste tussenkomende partij niet aan de hand van een nota bij haar aanvraag aantoont dat de parkeernorm omwille van redenen van goede ruimtelijke ordening niet kan worden gehaald. Zij stelt dat de verwerende partij evenmin heeft gepoogd om toch een maximum aan parkeergelegenheid op de bouwpercelen te handhaven. Zij merkt op dat ook de vergunningsvoorwaarde inzake de drie collectieve parkeerplaatsen voor deelwagens hieraan niet kan verhelpen, gezien dit geen rechtsgeldige afwijkmogelijkheid van de parkeernorm betreft in de zin van artikel 4.1 GSV, terwijl deze voorwaarde bovendien onwettig is. Zij wijst in dit kader op de vaststelling dat het onduidelijk is waar deze deelwagens moeten worden voorzien, gelet op de vereiste dat ze ook voor de bewoners van Schellebelle toegankelijk moeten zijn, en op welke manier de vereiste overeenkomst met een aanbieder van deelwagens kan worden gehandhaafd. Gelet op deze onduidelijkheden meent zij dat de betreffende voorwaarde niet voldoende precies is en evenmin kan worden verwezenlijkt door toedoen van de eerste tussenkomende partij. Zij wijst tenslotte op de onjuiste overwegingen in de bestreden beslissing inzake het aanbod aan openbaar vervoer in de directe omgeving, dat zij bestempelt als ruim onvoldoende om vlotte verplaatsingen te maken.

2.

De verwerende partij betwist het middel. Zij stelt dat zij op basis van de uitzonderingsmogelijkheid in artikel 4.1 GSV regelmatig kon oordelen dat 32 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen voor 29 appartementen volstaan. Zij benadrukt dat er *“nog altijd meer dan één parkeerplaats per woongegelegenheid wordt voorzien”*. Zij stelt dat de voorwaarde inzake de deelwagens voldoende precies is *“wanneer zij samen met de motivering wordt gelezen”*, gezien daaruit blijkt dat de deelwagens in functie staan van grotere boodschappen buiten het dorp, waar alle voorzieningen binnen wandelafstand bereikbaar zijn. Zij meent dat het toegankelijk maken van het deelwagensysteem voor de bewoners van Schellebelle *“geen enkel bezwaar noch onduidelijkheid vormt voor het gebruik door de bewoners”*.

3.

De eerste tussenkomende partij betwist het middel. Zij stelt dat aan de aanvraag *“een door de verordening verplichte nota inzake parkeerplaatsen, fietsenstalplaatsen en bergingen werd toegevoegd”*, waaruit blijkt dat er 43 parkeerplaatsen worden voorzien voor 29 appartementen, in plaats van de vereiste 44 parkeerplaatsen. Zij merkt op dat *“32 parkeerplaatsen rechtstreeks toegankelijk zijn, hetgeen meer dan één parkeerplaats per woongegelegenheid uitmaakt”*, waarbij er *“voor de bewoners die niettemin zouden beschikken over twee wagens 11 dubbele parkeerplaatsen worden aangeboden”*. Zij meent dat de verwerende partij terecht overeenkomstig artikel 4.1 GSV een afwijking heeft toegestaan op de parkeernorm, en dat de verzoekende partij derhalve ten onrechte stelt dat er niet is voldaan aan de daarin opgenomen afwijkingsbepaling. Zij benadrukt in dit kader dat zij in haar nota inzake de parkeerplaatsen bij de aanvraag wel degelijk een motivering opnam in functie van het verkrijgen van een afwijking op de parkeernorm om reden van goede ruimtelijke ordening, en dat de gevraagde uitzondering finaal door de verwerende partij moet worden beoordeeld, waarbij desgevallend rekening kan worden gehouden met andere redenen van goede ruimtelijke ordening dan deze die zijn opgenomen in de nota van de aanvrager.

Zij wijst op de motieven in de bestreden beslissing om een afwijking op de parkeernorm toe te staan, en meent dat de verzoekende partij er “*geenszins in slaagt aan te tonen dat (deze) motieven kennelijk onredelijk of in feite of in rechte niet correct zouden zijn*”. Zij merkt op dat het in het licht van een beleid om autoverkeer als primair vervoersmiddel af te bouwen niet onredelijk is om af te stappen van de vereiste dat er per appartement meer dan één parkeerplaats moet worden voorzien. Zij stelt dat “*de beoordeling tot afwijking van de norm wel degelijk steunt op draagkrachtige motieven omtrent de goede ruimtelijke ordening*”. Zij betwist de opportuïteitskritiek van de verzoekende partij inzake het aanbod aan openbaar vervoer, en stelt dat niet wordt aangetoond dat het in de bestreden beslissing beschreven (alternatief) mobiliteitsaanbod onjuist is, zodat de verwerende partij hierop terecht kon steunen om de “*zeer beperkte afwijking*” van de GSV om reden van goede ruimtelijke ordening te verantwoorden. Zij betwist tenslotte dat de voorwaarde inzake deelwagens onvoldoende precies is, gezien het duidelijk is dat zij collectieve parkeerruimte moet voorzien en effectief een aanbod van 3 deelwagens moet creëren, die ook ter beschikking moeten worden gesteld van de inwoners van Schellebelle.

4.

De tweede tussenkommende partij laat het middel onbesproken.

Beoordeling door de Raad

1.

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, lid 1, 1° VCRO dient een vergunning te worden geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met hetzij stedenbouwkundige voorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken, hetzij een goede ruimtelijke ordening. Een stedenbouwkundig voorschrift betreft overeenkomstig de definitie in artikel 1.1.2, 13°, a) VCRO (onder meer) een reglementaire bepaling, opgenomen in een stedenbouwkundige verordening, of een bouwverordening vastgesteld op grond van het decreet betreffende de ruimtelijk ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.

2.

De verwerende partij dient als vergunningverlenende overheid op concrete wijze, en met inachtneming van de adviezen, te onderzoeken of de bouw aanvraag beantwoordt aan de geldende stedenbouwkundige voorschriften en aan de goede ruimtelijke ordening, en of gebeurlijke afwijkingen op deze voorschriften kunnen worden beschouwd als (toegelaten) beperkte afwijkingen in de zin van artikel 4.4.1, §1 VCRO. De Raad kan zijn beoordeling daaromtrent niet in de plaats stellen van die van de vergunningverlenende overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de verwerende partij de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan niet op kennelijk onredelijke wijze tot haar -bestreden- beslissing is gekomen. Een kennelijk onredelijke beslissing zal slechts voorliggen wanneer wordt vastgesteld dat de beslissing van de verwerende partij dermate afwijkt van het normaal te verwachten beslissingspatroon, dat het ondenkbaar is dat een ander zorgvuldig handelend bestuur, in dezelfde omstandigheden, tot dezelfde besluitvorming zou komen. Om te voldoen aan de formele motiveringsplicht dient de verwerende partij in haar -bestreden- beslissing duidelijk de met de toets van de aanvraag aan de stedenbouwkundige voorschriften verband houdende redenen op te geven waarop zij haar beslissing steunt, zodat het voor de belanghebbende mogelijk is met kennis van zaken tegen de beslissing op te komen. De opgegeven motieven moeten afdoende zijn.

3.

De aanvraag beoogt de nieuwbouw van een meergezinswoning met 29 appartementen, waarvoor 43 ondergrondse parkeerplaatsen worden voorzien, waarvan er 11 niet rechtstreeks toegankelijk zijn. Zoals blijkt uit het administratief dossier en door partijen niet wordt betwist, ressorteert de aanvraag onder het toepassingsgebied van de GSV (overeenkomstig artikel 2, 1° GSV). Partijen betwisten evenmin dat de GSV een stedenbouwkundige verordening betreft in de zin van voormeld artikel 1.1.2, 13° VCRO, en dat voorliggende aanvraag in beginsel niet kan worden vergund indien ze strijdig is met de stedenbouwkundige voorschriften van de GSV en hierop geen afwijking kan worden toegestaan. De aanvraag diende dan ook in eerste instantie te worden getoetst aan de verordenende stedenbouwkundige voorschriften van deze stedenbouwkundige verordening, waarvan de relevante bepalingen luiden als volgt:

“
...

Art. 4 - Uitzonderingsbepalingen

4.1 - Wanneer om redenen van goede ruimtelijke ordening of een goede plaatselijke aanleg niet kan voldaan worden aan de verplichtingen zoals opgelegd in deze verordening, dan kan de aanvrager die dit kan aantonen, in een nota zoals bedoeld in art. 8.1. een vrijstelling van de verplichtingen uit deze verordening vragen. De vergunningverlenende overheid tracht wel steeds een maximum aan parkeergelegenheid op het perceel te handhaven.

Art. 5 - Parkeerplaatsen

5.1 - De aanvragen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, moeten voldoen aan de verplichtingen uit deze titel.

Minimum aantal

5.2 - Er geldt een minimum van 1,5 parkeerplaatsen per woongegelegenheid. Decimale getallen moeten worden afgerond naar de hogere eenheid.

...

Inplanting en toegankelijkheid

... 5.8 - De parkeerplaatsen moeten allen rechtstreeks toegankelijk zijn van aan de openbare weg, eventueel via een gemeenschappelijke toegangsweg die daarop uitmondt. Het is niet toegelaten dat één of meer auto's moeten verplaatst worden om een andere parkeerplaats in te nemen of te verlaten.

...

Art. 8 - Nota parkeerplaatsen, fietsenstallingen en berguimtes

8.1 - Bij elke aanvraag die tot het toepassingsgebied van deze verordening behoort, dient een nota gevoegd, ondertekend door de architect en de bouwheer, waarbij het parkeren, de fietsenstallingen en de berguimtes toegelicht worden.

...”

Gelet op geciteerde stedenbouwkundige voorschriften, dienen er bij aanvragen voor een nieuwe meergezinswoning in beginsel steeds een minimum aantal rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen te worden voorzien, tenzij de aanvrager aan de hand van een nota bij de aanvraag kan aantonen dat dit aantal omwille van redenen van goede ruimtelijke ordening niet kan worden gehaald. Alsdan kan de verwerende partij hierop een uitzondering toestaan, hoewel zij steeds een maximum aan parkeergelegenheid op de bouwpercelen moet trachten te handhaven.

4.

Het wordt door partijen niet betwist (en in de bestreden beslissing expliciet bevestigd) dat er in de nieuwe meergezinswoning met 29 appartementen in beginsel minstens 44 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen moeten worden voorzien, overeenkomstig de artikelen 5.2 en 5.8 GSV, tenzij hierop een afwijking kan worden bekomen overeenkomstig artikel 4.1 GSV. Het wordt evenmin betwist dat de verwerende partij op basis van voormelde uitzonderingsbepaling toelaat dat er in afwijking op de parkeernorm slechts 29 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen worden voorzien, ofwel 1 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaats per appartement, evenals 11

niet rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen, waaraan zij als voorwaarde koppelt dat er tevens minstens 3 collectieve parkeerplaatsen moeten worden voorzien voor 3 deelwagens.

5.

Uit de bestreden beslissing blijkt op het eerste gezicht niet dat de afwijking op de parkeernorm in de artikelen 5.2 en 5.8 GSV overeenkomstig de uitzonderingsbepaling in artikel 4.1 GSV zorgvuldig is onderzocht en afdoende gemotiveerd. Het blijkt met name niet op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat de minimumnorm van 44 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen voor 29 appartementen onder voorwaarde kan worden herleid tot 29 rechtstreeks toegankelijke parkeerplaatsen, ofwel *“1 parkeerplaats per woonentiteit”*. In de bestreden beslissing wordt daaromtrent enkel overwogen dat *“er in tegenstelling tot wat de POA aangeeft wel degelijk een basis mobiliteitsaanbod aanwezig is in de directe omgeving”*, gezien *“er een buslijn is met twee lijnen (gemiddeld meer dan een bus per uur) en er zich op 1,4 km een station bevindt dat door twee spoorlijnen wordt bediend”*. Voorts wordt gewezen op de vaststelling dat *“het project is gelegen nabij de dorpskern en aan een veilig jaagpad richting Wetteren”*, zodat *“de bewoners enkel voor grotere boodschappen afhankelijk zijn van personenvervoer”*, terwijl *“deze behoefte door het verplicht voorzien van deelwagens gemakkelijk kan worden ingevuld”*, temeer *“er in de zeer nabije omgeving en op wandelafstand een buurtwinkel aanwezig is in de dorpskern die dagelijks en ook in het weekend en op zondag open is”*. Ongeacht de juistheid van geciteerde overwegingen (inzake de noodzaak van eigen vervoer), hebben deze op het eerste gezicht alleszins geen uitstaans met de voorwaarde in artikel 4.1 GSV dat de aanvrager aan de hand van een nota bij de aanvraag moet (kunnen) aantonen dat het minimum aantal (rechtstreeks toegankelijke) parkeerplaatsen omwille van redenen van goede ruimtelijke ordening niet kan worden gehaald. Er wordt daarin immers niet verwezen naar de betreffende nota inzake parkeerplaatsen bij de aanvraag, terwijl evenmin blijkt dat de afwijking is ingegeven door redenen van goede ruimtelijke ordening. Bovendien blijkt op het eerste gezicht ook niet dat de eerste tussenkomende partij met de verwijzing in deze nota naar *“de schaal van het project en het groot aantal voorziene parkeerplaatsen”* redelijkerwijze (gemotiveerd) aantoont dat de parkeernorm niet kan worden gehaald omwille van redenen van goede ruimtelijke ordening. Uit geciteerde overwegingen blijkt evenmin dat de verwerende partij heeft gepoogd om een maximum aan parkeergelegenheid op de bouwpercelen te handhaven. Het feit dat zij ter zake een voorwaarde inzake deelwagens oplegt doet geen afbreuk aan voormelde vaststellingen, gezien deze voorwaarde (ongeacht haar wettigheid: zie verder) op het eerste gezicht evenmin uitstaans heeft met de cumulatieve voorwaarden in artikel 4.1 GSV en derhalve geen afdoende grond vormt om van de parkeernorm af te wijken.

Voormeld oordeel geldt des te meer in het licht van de overwegingen in respectievelijk de weigeringsbeslissing van de verzoekende partij in eerste administratieve aanleg en het advies van de provinciale omgevingsambtenaar, waarin wordt gesteld dat *“er dient voor gezorgd te worden dat de invulling van de ondergrondse parkeergarage op een realistische manier gebeurt”* en dat *“het project wat bruikbare parkings betreft niet voldoet aan de verordening”*. Wanneer de verwerende partij in haar beoordeling afwijkt van voormelde andersluidende standpunten inzake de verenigbaarheid van de aanvraag met de GSV, in het bijzonder het advies daaromtrent van de provinciale omgevingsambtenaar, vereisen de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel nochtans dat ze haar beslissing op dit punt des te concreter en zorgvuldiger motiveert, temeer gelet op artikel 63/1, lid 3 OVD. Ze neemt in die omstandigheden een niet-evidente beslissing, waardoor grotere eisen kunnen worden gesteld aan haar verplichting tot formele motivering en zorgvuldigheid.

6.

Ongeacht het onzorgvuldig onderzoek en de gebrekkige motivering van de afwijking op de parkeernorm, blijkt tevens dat de voorwaarde die in dit kader wordt opgelegd op het eerste gezicht ook op zichzelf onwettig is. Overeenkomstig artikel 74 OVD *“zijn alle voorwaarden voldoende*

precies en redelijk in verhouding tot het vergunde project” en *“kunnen ze worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant”*. De verwerende partij stelt als voorwaarde om *“de afwijking op de parkeernorm tot 1 parkeerplaats per woonentiteit conform artikel 4.1 GSV”* te aanvaarden *“dat minimaal 3 collectieve parkeerplaatsen moeten voorzien worden voor deelwagens en dat er ook 3 wagens moeten voorzien worden”*, in het kader waarvan *“er een overeenkomst met een aanbieder van deelwagens dient te worden voorgelegd aan de vergunningverlenende overheid en een kopie aan het gemeentebestuur bezorgd”*, waarbij *“de deelwagens ook toegankelijk dienen worden voor bewoners van het dorp Schellebelle”*. Deze voorwaarde is op het eerste gezicht niet voldoende precies. Uit de bestreden beslissing blijkt in het licht van de verplichting om deze deelwagens ook ter beschikking te stellen van de bewoners van Schellebelle met name niet duidelijk op welke manier deze vereiste concreet moet worden uitgewerkt. Zo is het niet duidelijk waar er (minimum) 3 collectieve parkeerplaatsen voor deelwagens (in de ondergrondse parking) moeten worden voorzien, noch hoe ‘de bewoners’ hiertoe (via de private bouwpercelen) toegang dienen te nemen. Het blijkt evenmin dat deze voorwaarde kan worden verwezenlijkt door toedoen van de aanvrager dan wel de bouwheer. Uit de bestreden beslissing blijkt in het licht van de verplichting om aan de verwerende partij een overeenkomst voor te leggen met een aanbieder van deelwagens met name niet duidelijk welke modaliteiten daarin moeten worden opgenomen, terwijl deze vereiste (in zoverre ze kan worden ingevuld) tevens lijkt te wijzen op de noodzaak van een bijkomende beoordeling door de verwerende partij inzake de correcte invulling van de voorwaarde.

Het middel is ernstig.

B.2. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert de schending aan van artikel 4.3.2., §2*bis* en bijlage II van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM), van artikel 2, §7 en bijlage III van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: project-mer-besluit), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, en van het zorgvuldigheids-, het redelijkheids- en het materiële motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zij betwist, mede in het licht van haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg en het advies van de provinciale omgevingsambtenaar, in essentie de degelijkheid van de project-mer-screeningsnota bij de aanvraag en van de beoordeling op basis hiervan van de potentiële aanzienlijke effecten voor mens en milieu in de bestreden beslissing.

Zij merkt op dat niet wordt betwist dat de aanvraag betrekking heeft op een stadsontwikkelingsproject in de zin van rubriek 10, b) in bijlage III bij het project-mer-besluit. Zij stelt dat de project-mer-screeningsnota bij de aanvraag *“een zeer karige, niet gemotiveerde screening van de mogelijke milieueffecten omvat”*, gezien er met betrekking tot alle potentiële milieueffecten telkens zonder meer (met eenzelfde standaardzin) wordt geantwoord dat *“er geen effecten denkbaar zijn”*, zodat de milieueffecten daarin niet zorgvuldig worden onderzocht. Zij stelt dat in de bestreden beslissing niet concreet wordt gemotiveerd waarom de verwerende partij meent dat de project-mer-screeningsnota bij de aanvraag volstaat, en dat er op basis daarvan op zorgvuldige wijze kan worden geoordeeld dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten genereert. In de rand hiervan wijst zij onder meer op de ligging van de bouwpercelen ter hoogte van een vogel- en habitatrichtlijngebied, de aanwezigheid van een beschermde vogelsoort in de te slopen gebouwen en de toename van de verkeersbewegingen. Zij stelt tevens dat de verwerende partij zich in de bestreden beslissing niet kon beperken tot een standaardformulering inzake de

project-mer-plicht, gelet op de vaststellingen in haar weigeringsbeslissing in eerste administratieve aanleg en in het advies van de provinciale omgevingsambtenaar inzake de gebrekkige onderbouwing van de project-mer-screeningsnota.

2.

De verwerende partij betwist het middel. Zij stelt dat *“de aanvrager alle noodzakelijke vragen inzake de project-mer-screening heeft beantwoord”* en dat zij *“daaruit terecht heeft geoordeeld dat van het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn”*.

3.

De eerste tussenkomende partij betwist het middel. Zij erkent dat de aanvraag een stadsontwikkelingsproject betreft waarvoor een project-mer-screeningnota moet worden opgesteld. Zij verwijst naar deze nota bij de aanvraag, en stelt dat de vragenlijst omtrent de milieueffecten werd ingevuld. Zij merkt op dat uit de bestreden beslissing in het licht van de concrete omstandigheden van de aanvraag moet blijken op basis waarvan de verwerende partij besluit dat er geen aanzienlijke milieueffecten worden verwacht en de opmaak van een project-mer niet nodig is. Zij benadrukt dat de betreffende mer-toets niet noodzakelijk moet worden opgenomen in een afzonderlijke screeningsparagraaf, maar er ook rekening kan worden gehouden met de (overige) overwegingen in de bestreden beslissing, in zoverre daaruit blijkt dat het project afdoende concreet werd getoetst aan de criteria van bijlage II DABM. Zij meent dat de verzoekende partij *“niet overtuigt dat een relevant milieueffect niet onderzocht is, rekening houdende met de concrete omstandigheden van het dossier”*, en *“op geen enkele manier aannemelijk maakt dat de verwerende partij niet redelijkerwijze tot haar besluit is kunnen komen dat geen aanzienlijke milieueffecten van het aangevraagde stadsontwikkelingsproject te verwachten zijn”*. Zij wijst in dit kader op de relevante overwegingen in de bestreden beslissing inzake de milieueffecten, respectievelijk wat betreft *“de beschermde diersoort”*, *“onroerend erfgoed”*, *“mobiliteit”* en *“impact op het water”*.

4.

De tweede tussenkomende partij laat het middel onbesproken.

Beoordeling door de Raad

1.

De relevante bepalingen luiden (in de toepasselijke versie) respectievelijk als volgt:

“Artikel 4.3.2, §2bis DABM.

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. ...”

“Artikel 4.3.3, §2 DABM.

In de gevallen, vermeld in artikel 4.3.2, §2bis ..., waarvoor een project-m.e.r.-screeningsnota werd opgesteld, neemt de overheid die beslist over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag ... een beslissing of er een project-MER moet worden opgesteld. Zij doet dat op het ogenblik van en als onderdeel van de beslissing over de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag ... De beslissing dat al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, wordt openbaar gemaakt door de vergunningverlenende overheid. De Vlaamse Regering kan verder inzake de project-m.e.r.-screening nadere regels vaststellen en kan de vorm en de inhoudelijke elementen van de project-m.e.r.-screeningsnota bepalen.”

“Artikel 1, 5° Project-mer-besluit.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

5° project-m.e.r.-screeningsnota: een document waarin van een voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn.

“Artikel 2, §1 Project-mer-besluit.

De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §1, §2, §2bis, §3 en §3bis, van het decreet al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, zijn vermeld in bijlage I, bijlage II en bijlage III van dit besluit.”

“Artikel 2, §6 Project-mer-besluit.

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 voorgenomen 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 voorgenomen project.”

“Artikel 2, §7 Project-mer-besluit.

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.”

“Bijlage III Project-mer-besluit.

De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §2bis ... van het decreet een project-MER of een project-m.e.r.-screeningsnota moet worden opgesteld ...

10. Infrastructuurprojecten ...

b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)”

“Artikel 19 OVD.

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, of de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke omgevingsambtenaar onderzoekt de vergunningsaanvraag op haar ontvankelijkheid en volledigheid.

Als de vergunningsaanvraag onvolledig is, kan de bevoegde overheid, de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke omgevingsambtenaar of de door hem gemachtigde de vergunningsaanvrager per beveiligde zending vragen om de ontbrekende gegevens of documenten aan de aanvraag toe te voegen en de termijn bepalen waarbinnen dit moet gebeuren.”

“Artikel 20 OVD.

Als met toepassing van artikel 4.3.3, §2, van het DABM bij de vergunningsaanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota is gevoegd, onderzoekt de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, of de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke omgevingsambtenaar die nota en beslist of er over het project een milieueffectrapport moet worden opgesteld. ...”

“Artikel 66 Besluit Vlaamse regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het OVD.

Het bevoegde bestuur onderzoekt de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag.

...

Het resultaat van het onderzoek over de project-m.e.r.-screening bevat in voorkomend geval: 1° als besloten wordt dat een project-MER moet worden opgesteld, de belangrijkste redenen waarom een project-MER moet worden opgesteld, waarbij verwezen wordt naar de relevante criteria, vermeld in bijlage II van het DABM;

2° als besloten wordt dat er geen project-MER hoeft te worden opgesteld, de belangrijkste redenen waarom er geen project-MER hoeft te worden opgesteld, waarbij verwezen wordt naar de relevante criteria, vermeld in bijlage II van het DABM, en, als de aanvrager die heeft voorgesteld, de kenmerken van het project of de geplande maatregelen om te vermijden of te voorkomen wat anders wellicht aanzienlijke nadelige milieueffecten zouden zijn geweest.”

Gelet op geciteerde bepalingen is een project-mer-screeningsnota een (gemotiveerd) document waarin van een voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn. Zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding betreft het *“een gemotiveerde screeningsnota op basis waarvan door de initiatiefnemer wordt aangetoond ofwel 1) dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, ofwel 2) dat 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”* (Parl.St. VI.Parl. 2011-12, nr. 1463/1, 7). Het document moet het bestuur toelaten om met kennis van zaken en aan de hand van de in bijlage II bij het DABM omschreven criteria te beoordelen in hoeverre de aanvraag aanzienlijke effecten voor mens en milieu genereert, en of er daaromtrent al dan niet een project-mer moet worden opgemaakt. Die beoordeling gebeurt in beginsel in het kader van het onderzoek van de ontvankelijkheid en volledigheid van de vergunningsaanvraag. De bevoegde overheid dient in dit kader onder meer opgave te doen van *“de belangrijkste redenen waarom er geen project-MER hoeft te worden opgesteld, waarbij verwezen wordt naar de relevante criteria, vermeld in bijlage II van het DABM”*.

2.

Het wordt door partijen niet betwist dat de aanvraag moet worden beschouwd als een ‘stadsontwikkelingsproject’ in de zin van rubriek 10, b) van bijlage III bij het project-mer-besluit. Deze vaststelling vindt overigens steun in de (richtinggevende) Europese Guidance *“Interpretation of definitions of certain project categories of annex I and II of the EIA Directive”* (European Communities, 2008) en de *“Handleiding stadsontwikkelingsprojecten”* van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (AMNE-Dienst MER, 11 maart 2013), op basis waarvan de term ‘stadsontwikkelingsproject’ ruim moet worden geïnterpreteerd. Derhalve voegde de tussenkomende partij bij haar aanvraag terecht een project-mer-screeningsnota.

3.

Blijkens de lezing van de project-mer-screeningsnota bij de aanvraag wordt daarin ten aanzien van alle mogelijke effecten op mens en milieu die door het project kunnen worden verwacht stevast zonder meer gesteld dat *“er geen effecten denkbaar zijn”*. Dergelijke screeningsnota met loutere standaardoverwegingen kan in het licht van het voorwerp van de aanvraag en de situering van de bouwpercelen op het eerste gezicht niet worden beschouwd als een (gemotiveerd) document waarin van het voorgenomen project wordt aangegeven of er aanzienlijke effecten voor mens en milieu te verwachten zijn. Er wordt daarin met name onder meer abstractie gemaakt van de ligging van de bouwpercelen ter hoogte van speciale beschermingszones en ter hoogte van en deels binnen het landschappelijk geheel ‘Kalkense Meersen en Heisbroek’, met inbegrip van een als monument beschermd dorpsplein, van de aanwezigheid van een beschermde vogelsoort in de te slopen gebouwen en van de mobiliteitsimpact op de aanpalende gewestweg. In die optiek kan de betreffende nota de vergunningverlenende overheid op het eerste gezicht bezwaarlijk toelaten om met kennis van zaken en aan de hand van de in bijlage II bij het DABM omschreven criteria te beoordelen in hoeverre de aanvraag aanzienlijke effecten voor mens en milieu genereert.

4.

Ongeacht voormelde vaststelling, blijkt op het eerste gezicht evenmin uit (de mer-screeningsparagraaf in) de bestreden beslissing dat de noodzaak van een project-mer vervolgens wel door verwerende partij zorgvuldig werd onderzocht en gemotiveerd (op basis van de criteria

van bijlage II bij het DABM). Er wordt daarin met name niet gemotiveerd op basis waarvan de verwerende partij oordeelt dat uit de (op het eerste gezicht gebrekkig onderbouwde en gemotiveerde) project-mer-screeningsnota bij de aanvraag “*blijkt dat voor het project geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn*” (en de opmaak van een project-mer niet is vereist). Hoewel er in de bestreden beslissing onder de titels inzake respectievelijk “*de watertoets*”, “*de natuurtoets*” en “*de goede ruimtelijke ordening*” bepaalde relevante potentiële effecten op mens en milieu door de verwerende partij nader worden beoordeeld, maakt zij alleszins nog steeds abstractie van onder meer de situering van het project ter hoogte van speciale beschermingszones en ter hoogte van en deels binnen het landschappelijk geheel ‘Kalkense Meersen en Heisbroek’, zoals vermeld op de Inventaris van het bouwkundig erfgoed. Nochtans diende zij haar beslissing terzake, in het licht van de andersluidende standpunten met betrekking tot de project-mer-screeningsnota in de weigeringsbeslissing van de verzoekende partij in eerste administratieve aanleg en in het advies van de provinciale omgevingsambtenaar, des te concreter en zorgvuldiger te motiveren.

Het middel is ernstig.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de bvba COINVEST is ontvankelijk voor wat betreft de vordering tot schorsing.
2. Het verzoek tot tussenkomst van de LEIDEND AMBTENAAR van het Agentschap Wegen en Verkeer is ontvankelijk voor wat betreft de vordering tot schorsing.
3. De tenuitvoerlegging van de beslissing van de verwerende partij van 16 mei 2019, waarbij aan de eerste tussenkomende partij een omgevingsvergunning onder voorwaarden wordt verleend voor de sloop van fabrieksgebouwen en woningen en de bouw van een meergezinswoning met 29 appartementen op de percelen gelegen te 9260 Schellebelle (deelgemeente van Wichelen), Dorp 31, met als kadastrale omschrijving afdeling 3, sectie A, nummers 280H, 283/2N en 283L, wordt geschorst.
4. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 5 november 2019 door de achtste kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Marino DAMASOULIOTIS

Pascal LOUAGE