

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 23 april 2019 met nummer RvVb-A-1819-0905
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0324-A

Verzoekende partij	het college van burgemeester en schepenen van de stad GENT vertegenwoordigd door advocaat Sylvie KEMPINAIRE
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van OOST-VLAANDEREN vertegenwoordigd door mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN
Tussenkomen de partij	de vzw BEDRIJVENPARK GENTBRUGGE II , met zetel te 9050 Gentbrugge, Kerkstraat 108 vertegenwoordigd door advocaat Jeroen DE CONINCK met woonplaatskeuze op het kantoor te 2000 Antwerpen, Amerikalei 211

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 11 januari 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 16 november 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkomen de partij tegen de beslissing van de verzoekende partij van 30 juni 2017 ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan mevrouw Carole DE TOLLENAERE, hierna 'de aanvrager' genoemd, een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor de bouw van een geheel van twee assemblagehallen met inpandige kantoren, een gedeelde overdekte buitenruimte als verbinding, met groendak en dakterrassen, en een centraal gelegen laad- en loskade met verhoogd logistiek dek op de percelen gelegen te 9050 Gentbrugge (Gent), Dulle-Grietlaan, met als kadastrale omschrijving afdeling 22, sectie B, nummers 14/f3 en 14/e3.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomen de partij vraagt met een aangetekende brief van 26 maart 2018 in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomen de partij met een beschikking van 28 mei 2018 toe tussen te komen.

De verwerende partij dient een antwoordnota in en bezorgt het administratief dossier. De tussenkomen de partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 26 februari 2019.

Advocaat Robin SLABBINCK loco advocaat Sylvie KEMPINAIRE voert het woord voor de verzoekende partij.

Mevrouw Kaat VAN KEYMEULEN voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Tinneke HUYGHE loco advocaat Jeroen DE CONINCK voert het woord voor de tussenkomende partij.

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

De aanvrager dient op 22 februari 2017 bij de verzoekende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de bouw van twee assemblagehallen met inpandige kantoren, een gedeelde overdekte buitenruimte als verbinding met groendak en dakterras, en een centraal gelegen laad- en loskade met verhoogd logistiek dek” op de percelen gelegen te 9050 Gentbrugge (Gent), Dulle-Grietlaan, met als kadastrale omschrijving afdeling 22, sectie B, nummers 14/f3 en 14/e3.

De percelen liggen, volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, vastgesteld met een koninklijk besluit van 14 september 1977, in industriegebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg ‘Arbed Noord’, goedgekeurd op 27 januari 2003, in een zone voor bedrijven.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 31 maart tot en met 30 april 2017, worden twee bezwaarschriften ingediend.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert op 22 juni 2017 voorwaardelijk gunstig.

De verzoekende partij verleent op 30 juni 2017 als volgt onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning aan de aanvrager:

“...

ADVIES VAN DE GEMEENTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, uitgebracht op 22 juni 2017.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar heeft volgende elementen aangewezen om te worden opgenomen in voorliggende beslissing:

...

6. OPENBAAR ONDERZOEK

Overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen

en aanvragen tot verkavelingswijziging, werd een openbaar onderzoek georganiseerd om volgende reden: afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften.

Het openbaar onderzoek is gestart uiterlijk binnen de 10 dagen na de afgifte van volledigheidsbewijs, namelijk op 31 maart 2017. Het openbaar onderzoek is afgesloten op 30 april 2017.

Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 2 (identieke) bezwaren ingediend.

De bezwaren worden als volgt samengevat:

...

2. BPA

De aanvraag is niet in overeenstemming met het BPA op volgende punten:

...

- Het BPA bepaalt dat 'voor de uitbouw van economische activiteiten er wordt gestreefd om het mobiliteitsprofiel van de bedrijven af te stemmen op het gewenste bereikbaarheidsprofiel van de plek en wordt de aard van de aanwezige bedrijven meer in overeenstemming gebracht met het profiel en het niveau van de plek.'

...

4. Inconsistentie Meyvaert-Haerens i.v.m. mobiliteit

In het screeningsdocument geeft Meyvaert aan dagelijks een 70-tal werknemers met de wagen te verwachten.

In de beschrijvende nota van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning wordt dan weer aangegeven dat er slechts 40 werknemers individueel met de wagen komen.

Er wordt vermoed dat de data in de aanvraag eerder wishful thinking zijn dan een weerspiegeling van de realiteit.

...

11. Mobiliteit

Meyvaert-Haerens voorziet geen eigen parkeerplaatsen maar rekent op de bestaande infrastructuur op het bedrijventerrein, een infrastructuur die nu al kreunt onder overbezetting. De komst van Meyvaert-Haerens zorgt voor een aanzienlijke bijkomende parkeerdruk voor de buurt, een situatie die niet gaat opgelost worden door de parkeertoren uitsluitend voor te behouden voor het bedrijventerrein.

Uit geen enkel document blijkt dat het Mobiliteitsbedrijf betrokken of geraadpleegd werd.

Voor een vestiging van deze omvang is dit een vereiste.

Naar aanleiding van het stedenbouwkundig onderzoek van deze aanvraag worden de bezwaren als volgt besproken:

...

2. BPA

...

Het te ontwikkelen bedrijfsterrein heeft een oppervlakte van ongeveer 7.500 m². Op basis van de parkeerrichtlijnen en voorgesteld bouwprogramma is een bijkomende parkeerdruk tussen 39 en 52 personenwagens te verwachten. De aanvrager geeft aan dat ongeveer 40 werknemers individueel met de wagen komen werken. Dagelijks zijn er 4 tot 5

vrachtwagens te verwachten. Tot slot passeren een 5-tal bestelwagens enkele dagen per week om installatiematerialen op te halen. Rekening houdend met deze cijfers dient geoordeeld te worden dat het mobiliteitsprofiel te verantwoorden is ten opzichte van het bedrijventerrein en de aangrenzende woonwijken. Essentieel is het gebruik van de route Land Van Rodelaan – Robert Rinskoplaan – Leo Terzweillaan als verbinding met het hogere wegennet en de Brusselsesteenweg voor zowel vrachtverkeer als werknemers.

Dit wordt als een bijzondere voorwaarde opgenomen in deze stedenbouwkundige vergunning.

...

4. Inconsistentie Meyvaert-Haerens i.v.m. mobiliteit

De Stad Gent heeft parkeerrichtlijnen als leidraad voor de te verwachten parkeerdruk.

Deze parkeerrichtlijnen zijn locatiegebonden en baseren zich op het aantal m² en de specifieke functie.

In deze zone is er een richtlijn om 3 – 4 parkeerplaatsen / 100 m² kantoorruimte en 1 – 1,9 parkeerplaatsen / 100 m² industrie (assemblagehallen) te voorzien. Dit vertaalt zich in minimum 39 en maximum 52 autoparkeerplaatsen. Rekening houdend met de parkeerrichtlijnen en de ambities/gerealiseerde doelstellingen van het interne bedrijfsvervoerplan dient een 40-tal werknemers die individueel met de wagen komen als een realistische weerspiegeling van de realiteit aangenomen te worden. Er dient dan ook geoordeeld te worden dat er geen sprake is van wishful thinking.

...

11. Mobiliteit

Er werd advies gevraagd aan het Mobiliteitsbedrijf. Dit advies is voorwaardelijk gunstig.

De voorwaarden hebben betrekking op de oppervlakte van de fietsenstalling welke moet verruimd worden.

De Stad Gent heeft parkeerrichtlijnen als leidraad voor de te verwachten parkeerdruk.

Deze parkeerrichtlijnen zijn locatiegebonden en baseren zich op het aantal m² en de specifieke functie.

In deze zone is er de richtlijn om 3 – 4 parkeerplaatsen / 100 m² kantoorruimte en 1 – 1,9 parkeerplaatsen / 100 m² industrie (assemblagehallen) te voorzien. Dit vertaalt zich in minimum 39 en maximum 52 autoparkeerplaatsen. Rekening houdend met de parkeerrichtlijnen en de ambities/gerealiseerde doelstellingen van het interne bedrijfsvervoerplan dient een 40-tal werknemers die individueel met de wagen komen als realistische weerspiegeling van de realiteit aangenomen te worden. Dit kan opgevangen worden in de bestaande parkeertoren rekening houdend met de parkeerdruk van de bestaande bedrijven.

...

8. BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Algemeen

De aanvraag is ruimtelijk en stedenbouwkundig te verantwoorden.

De aanvraag geeft invulling aan een L-vormige kavel welke aansluit op het Arbedpark en de groenas langsheen de Schelde.

...

Mobiliteit

Er zijn 80 werknemers (70 werknemers Meyvaert + 10 werknemers Haerens).

- Voetganger

De site is vlot te voet te bereikbaar. De omliggende straten hebben een voetpad.

De toegang tot de kantoren van Meyvaert gebeurt via de Dulle-Grietlaan. De toegang tot de kantoren van Haerens gebeurt via het bestaande fiets- en wandelpad ten zuiden van het gebouw.

- Fiets

Zowel vanuit het stadscentrum, het station Gent - Dampoort, het station Gent-Sint-Pieters en het station Gentbrugge als de omliggende (deel)gemeentes is de site vlot met de fiets te bereiken.

De fietsenstalling is bereikbaar via het bestaande fiets- en wandelpad aan de oostkant van het gebouw. Dit is een optimaal en wenselijk alternatief voor de wegenis van het bedrijventerrein.

De fietsende werknemer kan via het fietspad oever Schelde en vervolgens het Arbedpark rechtstreeks het bedrijf binnenrijden en heeft hierdoor een optimaal en wenselijk alternatief voor de wegenis van het bedrijventerrein.

Aantal fietsenstallingen:

In deze zone geldt de richtlijn van 1,5 fietsen / 100 m² kantoorruimte en 1 fietsen / 100 m² industrie (assemblagehallen). Dit vertaalt volgens de richtlijnen van stad Gent voor het project in 75 m² of dus 75 fietsparkeerplaatsen waarvan 4 voor bezoekers.

Volgens de cijfers van de firma's, komen momenteel 15 werknemers met de fiets.

Aanvrager geeft nog aan dat er de ambitie is om het aantal fietsers te verdubbelen middels fietsvergoeding en degelijke fietsinfra (stalling met 30 plaatsen, kleedruimtes en douches, rechtstreekse ontsluiting naar het fietspad op de oever van de Schelde).

In de nota van de architect is sprake van een stalling voor 30 fietsen. Dit zijn er 45 te weinig volgens de richtlijnen van stad Gent. Op de plannen is een stalling ingetekend van 46 m².

Er zijn slechts een 20-tal fietsen ingetekend. Dit zijn er 10 minder dan voorgesteld in de nota van de architect al wordt op de plannen gesteld dat de fietsenstalling voor minstens 30 fietsen kan dienen. De fietsen bevinden zich onder een trap. De hoogte moet minimum 2,00 m zijn om de fietsen vlot en comfortabel te kunnen stallen. Hier lijkt niet aan te worden voldaan. Aangezien de 30 stallingen niet zijn ingetekend, kan niet nagegaan worden welk aantal fietsen hier op een comfortabele manier gestald kunnen worden. De fietsenstalling is afgesloten, overdekt en bevindt zich op het maaiveld. Dit is positief.

- Collectief vervoer

De site ligt op fietsafstand van station Gent-Dampoort en station Gent-Sint-Pieters en op wandel- en fietsafstand van station Gentbrugge.

De hoogfrequente buslijn 3 halteert op ca. 300 m van de site.

Verschillende autodeelpunten bevinden zich op of vlakbij de site.

De site is dus goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

- Auto

De site is bereikbaar vanaf het hogere wegennet via de Land Van Rodelaan - Rinskopflaan en Terzweillaan.

Parkeren:

Dit nieuw project voorziet niet in autoparkeerplaatsen. Enkel een zone voor laden en lossen voor vrachtwagens.

In deze zone is er de richtlijn om 3 – 4 parkeerplaatsen / 100 m² kantoorruimte en 1 – 1,9 parkeerplaatsen / 100 m² industrie (assemblagehallen) te voorzien. Dit vertaalt zich voor het project in minimum 39 en maximum 52 autoparkeerplaatsen. Volgens de eigen cijfers komen 40 werknemers met de eigen wagen. De aanvrager stelt dan ook dat er minimum 40 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Dit valt binnen de parkeerrichtlijnen van de Stad Gent.

Deze plaatsen worden allen voorzien in het centraal gelegen gemeenschappelijk parkeergebouw van het industrieterrein. De centrale parking wordt voorbehouden voor de bedrijven op de site. De bedrijven zullen een aantal 'parkeerkaarten' toegewezen krijgen waarvoor zij niet (extra) dienen te betalen. Zij betalen immers al een vergoeding voor de parking via de erfpachtconstructie.

Deze kaarten zijn enkel geldig voor het parkeergebouw en niet voor de parkeerplaatsen op het openbaar domein. De 'parkeerkaarten' zullen tussen de bedrijven verdeeld worden via een verdeelsleutel op basis van de huidige erfpachtoppervlakte/parkingvergoeding. Meyvaert-Haerens zouden op die manier recht hebben op 67 parkeerplaatsen. Dat is meer dan de gevraagde 40 en dan de volgens de richtlijnen toegelaten 52. De vzw bedrijvenpark Gentbrugge II zal een ruilsysteem van parkeerkaarten mogen organiseren gezien sommige bedrijven een overschot, respectievelijk een tekort aan parkeerkaarten zullen hebben.

De route die moet gebruikt worden vanaf het hogere wegennet en de Brusselsesteenweg is: Land Van Rodelaan – Rinskopflaan – Terzweillaan.

Laden en lossen:

Volgens de aanvraag worden er 5 bestelwagens en 5 vrachtwagens per dag verwacht. Er is niet meegegeven over welk type vrachtwagens het gaat. Evenmin werd toegelicht op welke uren de leveringen gebeuren.

De route die moet gebruikt worden vanaf het hogere wegennet en de Brusselsesteenweg is: Land Van Rodelaan – Rinskopflaan – Terzweillaan.

Er worden op de site 4 plaatsen voorzien voor bestelwagens voor leveranciers, alsook een laad- en loskade voor 2 vrachtwagens op het eigen perceel. Op die manier kan laden en lossen op eigen terrein worden georganiseerd. Dit is positief. Mocht dit niet zo gebeuren, zal de circulatie rond, naar en van het centrale parkeergebouw gehinderd worden.

De laad- en loszone ligt centraal tussen de twee assemblagehallen.

De ontsluiting hiervan gebeurt via de Dulle-Grietlaan.

...

10. CONCLUSIE

*Mits naleving van onderstaande bijzondere voorwaarden, wordt de aanvraag **gunstig** geadviseerd.*

OPENBAAR ONDERZOEK

De aanvraag werd openbaar gemaakt volgens de regels vermeld in het uitvoeringsbesluit betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingsaanvragen.

Tijdens de periode van dit openbaar onderzoek zijn er 2 digitale bezwaren ingediend.

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich integraal aan bij het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar wat betreft de bespreking van de bezwaren en het college maakt dit tot haar standpunt.

COLLEGEBSLISSING VAN 30 JUNI 2017

Het college van burgemeester en schepenen sluit zich integraal aan bij het advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar en maakt dit tot haar eigen motivatie.

Bijgevolg beslist het college van burgemeester en schepenen het volgende:

I. Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is het college van burgemeester en schepenen per aangetekende brief op de hoogte te brengen van het begin van de handelingen waarvoor vergunning is verleend, ten minste acht dagen voor de aanvatting van die handelingen.

*II. De vergunning wordt afgegeven onder volgende **voorwaarden**:*

...

3. De fietsenstalling moet een minimale oppervlakte hebben van 75m² en ruimte bieden om 75 fietsen, waarvan 4 voor bezoekers, te stallen. De fietsenstalling voor werknemers is afgesloten en overdekt. De fietsenstalling voor bezoekers mag niet afgesloten worden.

De ruimte onder de trap mag slechts meegerekend worden voor zover er een minimale vrije hoogte is van 2,00 m.

4. Verkeer van en naar de site mag niet ontsluiten via het omliggende woonweefsel. De route die moet gebruikt worden vanaf het hogere wegennet en de Brusselsesteenweg is: Land Van Rodelaan – Robert Rinskoplaan – Leo Tertzweillaan. In geen geval mag zwaar verkeer door de omliggende woonwijken rijden: o.a. de Tweekapellenstraat (school), Kerkstraat (te smal voor zwaar verkeer, school) en de Frederik Burvenichstraat zijn hiervoor niet geschikt. De bedrijven moeten zich houden aan de hierover gemaakte afspraken.

...

Tegen die beslissing tekent de tussenkomenende partij op 11 augustus 2017 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 29 september 2017 als volgt dat administratief beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

“ ...

2 Motivering

...

2.6 Beoordeling bezwaren geuit tijdens het openbaar onderzoek

De beoordeling van deze bezwaren door het college van burgemeester en schepenen (zie rubriek 1.6) wordt bijgetreden, met uitzondering van de toetsing van de voorschriften van het BPA (zie verder).

2.7 De juridische aspecten

A. Toetsing aan de voorschriften van het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, goedgekeurd op 16 september 2004, en wijzigingen

De aanvraag is (enkel) niet in overeenstemming met artikel 14, dat betrekking heeft op de verplichting tot aanleg van een groendak en dat als volgt luidt:

...

Het ontwerp voorziet in de oprichting van 2 assemblagehallen van tezamen ca. 5.550 m² groot met platte daken waarop geen groendak aangelegd wordt (de luifel die beide hallen verbindt wordt wel als groendak met terrasruimte aangelegd).

De bouwheer vraagt een afwijking op de verplichting om een groendak aan te leggen (zie 'nota hemelwater').

Om af te wijken moet cumulatief aan volgende voorwaarden zijn:

1. Relatief weinig hergebruikmogelijkheid van hemelwater.
2. Meerwaarde van een groendak voor de omgeving is klein.
3. Groendak is een significante meerkost.
4. Meerwaarde van een groendak voor het bedrijf is klein.

Er is niet voldaan aan voorwaarde nr. 4.

Er is een duidelijke meerwaarde van een groendak ten opzichte van de bewoonde omgeving en het groendak heeft een energetische meerwaarde voor het bedrijf. Er wordt benadrukt dat het bedrijventerrein zich situeert in een stedelijke omgeving.

Meergezinswoningen met 5 bouwlagen en uitkijkend op het platte dak werden in uitvoering van het BPA opgericht ten oosten van het Arbedpark. Binnen deze context heeft een groendak een duidelijke visuele meerwaarde ten opzichte van de voorgestelde bitumineuze dakdichting.

Een groendak is ook nuttig binnen de transformatie naar een meer klimaatrobuuste stad.

Een groendak zorgt voor afkoeling (i.p.v. verhitting door een bitumineuze dakdichting) van de omgeving en houdt water vast aan de bron.

De afwijking wordt dan ook niet toegestaan. Er moet een groendak aangelegd worden van 5.914 m² (exclusief lichtstraten en terrassen).

B. Toetsing aan de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg (BPA) 'Arbed Noord'

Het terrein is volgens het bestemmingsplan van dit BPA gelegen in een 'zone voor bedrijven'.

Binnen deze zone staat op het bestemmingsplan een 'maximale bouwlijn' ingetekend:

- Ten noorden: op 5 m afstand van de grenslijn met de ruim 30 m brede 'zone voor groenas' langs de Schelde.*
- Ten oosten: op 2 m afstand van de grenslijn met een 70 m tot 100 m brede 'parkzone' tussen de bedrijvenzone en de zones voor woningen.*

De aanvraag is op volgend punt strijdig met de voorschriften van het BPA: In de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 2.5.1) is uitdrukkelijk bepaald dat de 'maximale bouwlijn' niet mag overschreden worden.

In het ontwerp wordt de noordelijke bouwvrije zone (= 5 m brede zone tussen zonegrens en maximale bouwlijn) over ca. $\frac{3}{4}$ van de lengte volledig dicht gebouwd en wordt de oostelijke bouwvrije zone over gans de lengte volledig dichtgebouwd.

Het bebouwen van de betrokken zones wordt in de beschrijvende nota van de aanvraag als volgt geargumenteed:

...

De voorschriften van een goedgekeurd BPA hebben bindende en verordenende kracht.

Artikel 4.4.1, § 1 VCRO bepaalt dat in een vergunning, na een openbaar onderzoek, beperkte afwijkingen kunnen worden toegestaan op stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften met betrekking tot perceelsafmetingen, de afmetingen en de inplanting van constructies, de dakvorm en de gebruikte materialen, maar dat geen afwijkingen kunnen worden toegestaan voor wat betreft 1° de bestemming; 2° de maximaal mogelijke vloerterreinindex; 3° het aantal bouwlagen.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft in diverse arresten reeds geoordeeld dat steeds dient gemotiveerd te worden waarom de afwijking in redelijkheid te beschouwen is als een 'beperkte afwijking', en dat een afwijking die niet kan geacht worden in overeenstemming te zijn met de algemene strekking van het plan niet als 'beperkt' te beschouwen is (arrest nr. A/2013/0159 van 16 april 2013).

De Raad heeft tevens in diverse arresten reeds geoordeeld dat een afwijking van 25 % niet kan geacht worden in overeenstemming te zijn met de algemene strekking van het BPA en dus niet als een 'beperkte afwijking' kan beschouwd worden (arrest nr. A/2014/0164 van 4 maart 2014; arrest nr. A/2013/0159 van 16 april 2013).

Zoals hoger uiteengezet gaat het hier om het quasi volledig dicht bouwen van bouwvrije stroken van respectievelijk 5 m en 2 m breed.

Deze bouwvrije stroken staan duidelijk op het bestemmingsplan van het BPA aangeduid en moeten dus gerespecteerd worden. De argumentatie van de aanvraagster dat zij het ruimtelijk beter vindt de betrokken stroken toch volledig dicht te bouwen kan daar geen afbreuk aan doen.

De afwijking is niet beperkt (in beide gevallen wordt tot tegen de zonegrens gebouwd en bedraagt de afwijking dus 100 %) en is in strijd met de visie en algemene strekking van het BPA, die bepaalt dat nieuwe gebouwen niet tot tegen de grenslijn met de zone voor groenas langs de Schelde en de oostelijk gelegen parkzone mogen opgericht worden.

De aanvraag valt dus niet onder het toepassingsgebied van de afwijkingsmogelijkheid zoals vermeld in artikel 4.4.1, § 1 VCRO.

2.8 De goede ruimtelijke ordening

Gelet op bovenvermelde onoverkomelijke legaliteitsbelemmering voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning zijn verdere opportuniteitsoverwegingen niet meer relevant.

2.9 Conclusie

Uit wat voorafgaat dient besloten dat het beroep voor inwilliging vatbaar is.

Stedenbouwkundige vergunning dient te worden geweigerd.

...

Na de hoorzitting van 10 oktober 2017 willigt de verwerende partij als volgt het administratief beroep op 16 november 2017 in en weigert een stedenbouwkundige vergunning:

"...

2. Motivering

...

2.6 Beoordeling bezwaren geuit tijdens het openbaar onderzoek

De beoordeling van deze bezwaren door het college van burgemeester en schepenen (zie rubriek 1.6) wordt bijgetreden, met uitzondering van de toetsing van de mobiliteit (zie verder).

...

2.8 De goede ruimtelijke ordening

Samen met appellanten wordt vastgesteld dat er zich op heden reeds een belangrijk parkeerprobleem stelt en dat door het gevraagde dit probleem nog dreigt te verzwaren.

Vooraleer het gevraagde voor vergunning in aanmerking kan komen dient er minstens een oplossing gevonden te worden voor dit parkeerprobleem.

Op vandaag is immers de parkeerdruk al dusdanig hoog dat wildparkeren noodzakelijk blijkt.

Appellant tonen met voorbeelden aan dat de parkeerdruk er tevens in geresulteerd heeft dat bedrijven zich herlocaliseren van deze plek naar ander bedrijventerreinen met een minder hoge parkeerdruk, en dat klanten afgeschikt worden.

Het nu zonder verdere inspanningen toelaten van een bijkomen bedrijf zal deze problematiek niet ten goede komen, wel integendeel, wat zal resulteren in een overstijging van de parkeerdraagkracht van deze omgeving.

Er dient in overleg met alle partijen gezocht te worden naar een oplossing die de toenemende parkeer- en verkeersdruk van deze omgeving ten goede komt.

Vooralsnog kan niet besloten dat voorliggend ontwerp de goede plaatselijke aanleg niet in het gedrang brengt.

2.9 Conclusie

Uit wat voorafgaat dient besloten dat het derdenberoep voor inwilliging vatbaar is.

Stedenbouwkundige vergunning dient te worden geweigerd.

3. Besluit

Artikel 1: Het derdenberoep ingesteld tegen de beslissing van 30 juni 2017 van het college van burgemeester en schepenen van Gent houdende het onder voorwaarden verlenen van een stedenbouwkundige vergunning, aangevraagd door mevrouw Carole De Tollenaere, wordt ingewilligd.

Stedenbouwkundige vergunning wordt geweigerd.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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 – ONTVANKELIJKHEID WAT BETREFT HET BELANG VAN DE VERZOEKENDE PARTIJ

Standpunt van de partijen

De tussenkomende partij werpt de volgende exceptie op:

“Verzoekende partij tot tussenkomst wijst er alvast op dat de stad Gent geen belang meer heeft bij deze procedure, nu de aanvrager een (haast) identieke nieuwe aanvraag tot omgevingsvergunning heeft ingediend en doordat de aanvrager zelf geen procedure heeft opgestart tegen de geweigerde vergunning. Ten aanzien van de aanvrager is de vergunning derhalve definitief geweigerd. De vraag stelt zich welk belang er dan nog bij heeft om alleen de vergunning van de deputatie aan te vechten.

*Intussen werd de tweede stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ook ingediend en vergund door de stad Gent op 1 juni 2018 (zie **stuk nr. 7**). De vergunning wordt in deze procedure gevoegd. Nu naast het feit dat de aanvrager zich heeft neergelegd bij de weigering, zij bijkomend ook nog eens een nieuwe aanvraag heeft ingediend, moge het duidelijk zijn dat de stad Gent geen enkel belang heeft bij het indienen van het verzoekschrift tot vernietiging.*

Dit zou bovendien enkel en alleen tot rechtsonzekerheid leiden, nu de aanvrager zelf stelt niet verder te willen gaan en de stad anderzijds wel verder gaat.

Het moge dus duidelijk zijn dat de stad Gent geen enkel belang hierbij heeft en dat zij over geen belang beschikt.

Louter ondergeschikt wordt er hierna toch nog kort ingegaan op de middelen, aangehaald door de stad Gent.”

De verzoekende partij antwoordt hierop:

“Niet de stad Gent is de beroepsindiener, maar wel de vergunningverlenende overheid het CBS van de stad Gent.

Elke vergunningverlenende overheid heeft een belang overeenkomstig art. 4.8.11. § 1, 2° VI. Codex.

Het belang van de vergunningverlenende overheid valt niet samen met het particuliere belang van de aanvrager:

Het CBS ziet door de weigeringsbeslissing haar stedenbouwkundig beleid inzake de vestiging van bedrijven op haar lokale bedrijventerreinen doorkruist worden, en dit op basis van een onaanvaardbaar weigeringsmotief van de deputatie inzake een vermeend tekort aan parkeerplaatsen met als ongewenst gevolg dat een bedrijfskavel langdurig dreigt braak te blijven liggen.

Het feit dat de aanvrager de weigeringsbeslissing van de deputatie niet heeft aangevochten, is hoegenaamd niet relevant, aangezien een vernietigingsarrest ook voor de aanvrager rechtgevolgen heeft, zodat de weigeringsbeslissing evenmin definitief is in hoofde van de aanvrager, en dit tengevolge van het beroep van het CBS bij uw Raad.

Het verweer mist derhalve elke grond.

Subsidiair.

Wat betreft de opmerking dat de bouwheer-aanvrager een andere aanvraag heeft ingediend die vergund is door het CBS op 01.06.2018.

Deze vergunning is niet definitief, vermits de tussenkommende partij ook tegen deze aanvraag beroep heeft ingediend bij de deputatie.

Deze zaak is nog hangende.

Het verweer mist elke grond.”

Beoordeling door de Raad

De tussenkommende partij vermeldt in haar verzoekschrift tot tussenkomst telkens (alleen) “de stad Gent als verzoekende partij”, terwijl (alleen) het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent de verzoekende partij is en dat is voldoende om de exceptie te verwerpen.

De verzoekende partij heeft op 30 juni 2017 in eerste administratieve aanleg onder voorwaarden een stedenbouwkundige vergunning verleend en is derhalve een bij het dossier betrokken vergunningverlenend bestuursorgaan, dat, overeenkomstig artikel 4.8.11, §1, 2° VCRO; het vereist belang heeft om bij de Raad beroep in te stellen tegen de bestreden beslissing.

Dat de aanvrager een nieuwe, quasi identieke, aanvraag heeft ingediend en zelf bij de Raad geen beroep heeft ingesteld tegen de bestreden beslissing doet er geen afbreuk aan dat de verzoekende partij ,volgens de VCRO, van rechtswege belanghebbende is om bij de Raad beroep in te stellen.

De verzoekende partij heeft een zelfstandig vorderingsrecht, dat los staat van het recht van de aanvrager om beroep in te stellen.

De Raad verwerpt dan ook de exceptie.

Voor het overige blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld en worden er daarover geen excepties opgeworpen.

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN – ENIG MIDDEL

Standpunt van de verzoekende partij

De verzoekende partij voert als volgt de schending aan van de artikelen 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, a) en 4.7.23 VCRO, van de materiële motiveringsplicht, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna ‘de Motiveringswet’), en van de zorgvuldigheidsplicht:

“ ...

4.1 Algemeen

...

4.2 Toelichting bij dit middel.

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft in de beslissing uitdrukkelijk beslist en er werd gemotiveerd i.v.m. met de mobiliteit en de parkeerproblematiek als volgt:

...

In het verslag van de PSA werd het volgende overwogen :

...

onder punt 1.6. van het verslag werd het volgende overwogen:

...

M.a.w. op zeer gemotiveerde feiten werd zowel door het College van Burgemeester en Schepenen als door de PSA overwogen dat er geen bijkomend parkeerprobleem zal ontstaan.

De deputatie overwoog in strijd met de beslissing van het CBS en PSA het volgende:

...

De motivatie van de deputatie gaat over een algemene bestaande toestand doch concreet wordt er geen enkele toetsing gedaan van de aanvraag zelf en de invloed van de aanvraag zelf op de ruimtelijke ordening.

Het motief is totaal niet uitgewerkt of onderbouwd.

De deputatie gaat volledig in tegen de overwegingen van:

- van de mobiliteitsdienst;*
- de argumenten in de collegebeslissing*
- en in het PSA-verslag m.b.t. het parkeerprobleem.*

Op die manier kan de bedrijfskavel bovendien nooit bebouwd worden.

Het is echter duidelijk dat het volgende door alle andere diensten en het College van Burgemeester en Schepenen werd overwogen:

...

- op eigen terrein worden er vier plaatsen voorzien voor bestelwagens en leveranciers, alsook een laad- en loskade voor 2 vrachtwagens op het eigen perceel, op die manier worden laden en lossen op eigen terrein georganiseerd, dat is positief;*
- m.b.t. het parkeren wordt verwezen naar het centraal gelegen gemeenschappelijk parkeergebouw welke voorbehouden is voor de bedrijven van het industrieterrein; tevens wordt het systeem van parkeerkaarten volgens de erfpachtoppervlakte / parkingvergoeding toegelicht;*

de aanvrager komt daar eveneens voor in aanmerking;

de derde beroepers willen echter het gemeenschappelijk parkeergebouw alleen voor zichzelf gebruiken, dat kan uiteraard, iedereen heeft immers evenveel rechten.

Er kan dus nooit een ongelijkheid ontstaan door huidige vergunning te weigeren ingevolge het oneigenlijk gebruik van de bestaande kavels van de gemeenschappelijke parkeerplaatsen.

De huidige bedrijfskavel die moet ontwikkeld worden in het belang van de ontwikkelingen van het bedrijventerrein kan op die manier niet bebouwd worden, terwijl de bedrijventerreinen maximaal moeten benut worden.

De deputatie heeft dus op onjuiste en eenzijdige gegevens de analyses van de diensten en het CBS naast zich neergelegd, terwijl deze analyses juist gesteund zijn op objectieve en juiste feiten.

De adviezen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, de mobiliteitsdienst en de beslissing van het CBS staan diametraal tegenover de ongemotiveerde afwijzingsbeslissing van de deputatie.

De deputatie dient in dergelijke gevallen juist extra te motiveren.

Het is duidelijk dat de deputatie de haar toegekende appreciatiebevoegdheid inzake de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet naar behoren heeft uitgeoefend, met name zij is uitgegaan van de onjuiste en onvolledige feitelijke gegevens minstens werden deze niet correct beoordeeld.

Dit middel is gegrond.”

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij voert aan dat de verwerende partij in de bestreden beslissing het mobiliteitsaspect niet afdoende beoordeelt, noch motiveert, terwijl zowel zijzelf en haar dienst mobiliteit als de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, gemotiveerd beslist of geadviseerd hebben dat er geen parkeerproblemen zullen ontstaan.

2.

Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b) VCRO wordt een vergunning geweigerd wanneer de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening.

De overheid, die over een vergunningsaanvraag beslist, moet de overeenstemming van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening onderzoeken en beoordelen op basis van de in artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO vermelde aandachtspunten en criteria, waaronder de mobiliteit en daarbij rekening houden met de relevante in de omgeving bestaande toestand.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet verplichten de administratieve overheid in de bestreden beslissing zelf, afdoende, de juridische en feitelijke overwegingen te vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen.

De vergunningverlenende overheid heeft bij die beoordeling een discretionaire bevoegdheid.

De Raad mag zijn beoordeling van de eisen van een goede ruimtelijke ordening dan ook niet in de plaats stellen van die van het vergunningverlenend bestuursorgaan.

Bij het wettigheidsstoezicht op een bestreden beslissing is de Raad alleen bevoegd te onderzoeken of het vergunningverlenend bestuursorgaan zijn appreciatiebevoegdheid behoorlijk heeft uitgeoefend, meer bepaald of het is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het die correct heeft beoordeeld en of het, op basis daarvan, in redelijkheid de bestreden beslissing heeft kunnen nemen.

3.

Uit het dossier blijkt dat de verzoekende partij, in eerste administratieve aanleg, bij de toetsing van de verenigbaarheid van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening, de mobiliteit gunstig beoordeelt en de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaren over de mobiliteit niet volgt en verwerpt.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar beoordeelt de verenigbaarheid van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening niet omwille van legaliteitsbelemmeringen door strijdigheid met het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent en het bijzonder plan van aanleg 'Arbed Noord', maar sluit zich wel uitdrukkelijk aan bij de beoordeling door de verzoekende partij, in de in eerste administratieve aanleg genomen beslissing, van de bezwaren met betrekking tot de mobiliteit.

Wanneer de verwerende partij anders beslist dan de verzoekende partij en de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar moet zij de verenigbaarheid van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening des te zorgvuldiger beoordelen en motiveren.

4.

Het knelpunt voor de mobiliteit blijkt de parkeermogelijkheid te zijn: het wordt niet betwist dat op de percelen, waarop de aanvraag betrekking heeft, geen parkeerplaatsen voor auto's worden voorzien, maar alleen een laad- en loszone voor bestel- en vrachtwagens.

Bij de beoordeling van de bezwaren geeft de verzoekende partij in haar in eerste administratieve aanleg genomen beslissing aan dat zij parkeerrichtlijnen heeft, die als leidraad dienen voor de te verwachten parkeerdruk, die locatiegebonden zijn en afhankelijk van het aantal vierkante meter en van de specifieke functie.

Rekening houdend met deze parkeerrichtlijnen en de ambities/gerealiseerde doelstellingen van het intern bedrijfsvervoerplan valt het bijkomend aantal werknemers, dat individueel met de wagen komt, binnen die parkeerrichtlijnen en kan dat, volgens de verzoekende partij, rekening houdend met de parkeerdruk van de bestaande bedrijven, opgevangen worden in de bestaande parkeertoren, een gemeenschappelijk parkeergebouw dat centraal gelegen is op het industrieterrein en voorbehouden aan op de site gevestigde bedrijven, die in het gebouw een aantal parkeerplaatsen toegewezen krijgen.

Volgens de verzoekende partij hebben de bedrijven, die de door haar in eerste administratieve aanleg vergunde assemblagehallen zullen gebruiken, recht op meer parkeerplaatsen dan gevraagd.

Nog in de beslissing van de verzoekende partij in eerste administratieve aanleg wordt bij de beoordeling van de bezwaren het voorwaardelijk gunstig advies van het Mobiliteitsbedrijf vermeld, maar dat advies is niet terug te vinden in het administratief dossier, noch in de stukkenbundel van de verzoekende partij, zodat de Raad er geen rekening kan mee houden.

Tegenover de gunstige beoordeling door de verzoekende partij (en de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar) staat de ongunstige beoordeling van de verwerende partij.

Zoals de tussenkomende partij, die de beheerder is van het bedrijventerrein, en, samen met de zes bedrijven die er al gevestigd zijn, administratief beroep heeft ingesteld, stelt de verwerende partij vast dat er nu al een belangrijk parkeerprobleem is, dat, als gevolg van de aanvraag, nog dreigt te verzwaren, waardoor de parkeerdruk zodanig hoog wordt dat wildparkeren nodig is.

De indieners van het administratief beroep tonen, volgens de verwerende partij, met voorbeelden aan dat de parkeerdruk er ook al toe geleid heeft dat bedrijven herlocaliseren naar andere bedrijventerreinen met een minder hoge parkeerdruk en dat klanten afgeschrikt worden.

Volgens de verwerende partij moet er minstens een oplossing zijn voor het parkeerprobleem vooraleer de gevraagde vergunning te verlenen: zonder bijkomende inspanningen een bijkomend bedrijf toelaten zal het parkeerprobleem niet ten goede komen en resulteren in een overstijging van de parkeerdraagkracht van de omgeving.

Volgens de verwerende partij moet men dan ook in overleg zoeken naar een oplossing die de toenemende parkeer- en verkeersdruk van de omgeving ten goede komt.

De verwerende partij steunt zich in de bestreden beslissing, ter verantwoording van haar standpunt, dus als volgt op de argumentatie van de indieners van het administratief beroep, waaronder de tussenkomen de partij:

“ ...

Bedrijvenpark Gentbrugge II vzw is de vereniging die instaat voor het beheer van en verschillende bedrijven die gevestigd zijn in het bedrijvenpark Gentbrugge II Noord, waarbinnen de aanvraag gelegen is.

... ”

Het is appellanten volkomen onduidelijk op basis waarvan de stad Gent dit standpunt inneemt. Er worden geen (bezettings)-cijfers bijgebracht om deze stelling te staven, terwijl het aantal parkeerplaatsen ruim minder is dan noodzakelijk volgens het BPA (met alle gevolgen van dien voor de parkeerdruk) en terwijl toekomstige ontwikkelingen los van de aanvraag de parkeerdruk nog zullen doen toenemen. De centrale parking is onvoldoende om de huidige bezetting op te vangen, laat staan een dergelijke substantiële uitbreiding van het aantal gebruikers.

... ”

Het bedrijventerrein Gentbrugge II Noord is, behalve dan de percelen waarop de bestreden beslissing betrekking heeft, volledig ingevuld.

De tussenkomen de partij is de beheerder van dit bedrijventerrein en heeft, samen met de zes bedrijven die er al gevestigd zijn, het administratief beroep ingediend.

De Raad oordeelt dat de verzoekende partij niet overtuigt dat de motivering van de bestreden beslissing niet onderbouwd, kennelijk onredelijk of onzorgvuldig is.

De verwerende partij sluit zich aan bij de concrete argumentatie van de indieners van het administratief beroep, die concreet aantonen dat er momenteel al een ernstig parkeerprobleem is (er zijn 532 parkeerplaatsen nodig, terwijl er in totaal maar 433 plaatsen zijn, waarvan 280 op de centrale parking, zonder rekening te houden met de groei van de bestaande bedrijven, waar minimaal bijkomend 150 werknemers zullen werken) dat door de aanvraag nog dreigt te verergeren: wanneer de centrale parking (met 280 parkeerplaatsen) volzet is, moeten werknemers of bezoekers “wild parkeren” in de omliggende woonwijken.

Daarom beslist de verwerende partij niet kennelijk onredelijk of onzorgvuldig dat de aanvraag zal leiden tot een overstijging van de parkeerdraagkracht in de omgeving en dus een goede ruimtelijke ordening schaadt.

De Raad verwierpt dan ook het enig middel.

VII. KOSTEN

De verzoekende partij vraagt een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen ten laste van de verwerende partij.

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

De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging van de bestreden beslissing en de verzoekende partij is dus niet de procespartij die ten gronde in het gelijk wordt gesteld, zodat de Raad aan de verzoekende partij geen rechtsplegingsvergoeding kan toekennen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de vzw BEDRIJVENPARK GENTBRUGGE II is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging van de bestreden beslissing.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, meer bepaald het door de verzoekende partij betaald rolrecht, bepaald op 200 euro, ten laste van de verzoekende partij.
4. 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 23 april 2019 door de eerste kamer.

De griffier,

De voorzitter van de eerste kamer,

Jonathan VERSLUYS

Eddy STORMS