

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 27 september 2016 met nummer RvVb/S/1617/0117
in de zaak met rolnummer 1516/RvVb/0622/SA

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. mevrouw Ria VRIELYNCK2. de heer Etienne DE MAEYER3. mevrouw Marie Christine DE BROCK4. de heer Marc COPPIETERS5. mevrouw Francine BOSSUYT-SIX <p>vertegenwoordigd door advocaat Arne DEVRIESE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 15</p>
Verwerende partij	<p>de deputatie van de provincieraad van WEST-VLAANDEREN</p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Jo GOETHALS met woonplaatskeuze op het kantoor te 8800 Roeselare, Kwadestraat 151/B41</p>
Tussenkommende partij	<p>HOGESCHOOL WEST-VLAANDEREN (HOWEST)</p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Pieter-Jan DEFOORT en Ruben VANSTEENKISTE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Domein De Herten, Hertsbergsestraat 4</p>

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 20 mei 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 14 april 2016.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk van 25 november 2015 ontvankelijk doch ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden verleend voor het bouwen van een schoolgebouw HC Ho West op de percelen gelegen te 8500 Kortrijk, Sint-Martens-Latemlaan zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie E, nummers 0429H en 0437H.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 12 augustus 2016 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkomende partij met een beschikking van 23 augustus 2016 toe in de debatten.

De verwerende partij dient een nota betreffende de vordering tot schorsing in en legt het administratief dossier neer. De argumentatie van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 20 september 2016.

De verzoekende partijen, de verwerende en de tussenkomende partij verschijnen schriftelijk.

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 tussenkomende partij dient op 15 juli 2015 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van de HC Ho WEST over 4 lagen” op de percelen gelegen te 8500 Kortrijk, Sint-Martens-Latemlaan zn.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Kortrijk’, vastgesteld met koninklijk besluit van 4 november 1977, gedeeltelijk in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, gedeeltelijk in parkgebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het bijzonder plan van aanleg nummer 23, ‘Paters Mote’, goedgekeurd met een ministerieel besluit van 3 maart 1988, in een zone met hoofdbestemming ‘gemeenschapsvoorzieningen’.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 19 augustus 2015 tot en met 17 september 2015 gehouden wordt, dienen onder meer de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Ruimte en Erfgoed, afdeling West-Vlaanderen - Erfgoed, adviseert op 11 augustus 2015 voorwaardelijk gunstig.

De brandweer van de stad Kortrijk adviseert op 21 augustus 2015 voorwaardelijk gunstig.

De provinciale dienst Waterlopen adviseert op 4 september 2015 ongunstig. Dit ongunstig advies werd nadien omgevormd naar een gunstig advies.

Het agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 9 september 2015 ongunstig.

Ruimte en Erfgoed, afdeling West-Vlaanderen - Archeologie, adviseert op 17 september 2015 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 25 november 2015 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de tussenkomende partij.

Tegen die beslissing tekenen de verzoekende partijen op 13 januari 2016 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Naar aanleiding van dit beroep dient de tussenkomende partij op 12 februari 2016 bij de verwerende partij een toelichtende nota in met bijhorend nieuw parkeerplan.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 3 maart 2016 om het beroep gegrond te verklaren en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

“ ...

4B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

(...)

In eerste instantie is het zeer opmerkelijk is dat het ontwerp zelf geen eigen autostandplaatsen voorziet; een tekortkoming die raakt aan een essentieel aspect van het BPA Paters Mote, m.n. de vereiste om "op eigen terrein voldoende parkeerruimte aan te leggen voor alle wagens van het bedrijf, het personeel en de bezoekers". Het zorgen voor een effectieve, voldoende grote parkeercapaciteit bij een sterke mobiliteitsgenererende functie (in casu een school die gepaard gaat met de generatie van veel autoverkeer) is dan ook een belangrijk aspect van het streven naar een goede plaatselijke aanleg.

Aanvrager stelt in zijn beroepsschrift dat hij thans 'garanties' heeft dat er in totaal 559 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn, waardoor "er voldoende effectieve en gegarandeerde parkeerruimte zal bestaan om de parkeerdruk op te vangen". Indien men er van uit gaat dat de berekeningswijze zoals vermeld in de bijgevoegde mobiliteitstoets oké is, dan is de toekomstige mobiliteitsbehoefte voor Howest 365 parkeerplaatsen.

In casu maakt aanvrager concreet melding van volgende parkeercapaciteit

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1. | Parking Leie: | 100 plaatsen |
| 2. | Parking Howest 1: | 35 plaatsen |
| 3. | Parking Howest 2: | 72 plaatsen |
| 4. | Parking Howest 3: | 292 plaatsen |
| 5. | Parking Magdalena: | 60 |
| | Totaal: | 559 plaatsen |

In eerste instantie stelt zich evenwel de vraag of de parkeerproblematiek zomaar kan opgelost worden op grond in eigendom Van derden. Het BPA legt immers expliciet vast dat de parkeerproblematiek "op eigen terrein" dient opgelost te worden, wat in casu geenszins het geval lijkt. Het realiseren van parkeerplaatsen op andere eigendommen valt niet onder de afwijkingsmogelijkheden vermeld in artikel 4.4.1. VCRO zodat daaromtrent een legaliteitsbelemmering bestaat.

In bijkomende orde dient gewezen op de "**Algemene Stedenbouwkundige verordening van de stad Kortrijk**" (deputatie dd. 20-9-2012) die van toepassing is op de aanvraag, in het bijzonder wat betreft het artikel 51:

"Artikel 51: Schoolgebouwen

Bij nieuwbouw, uitbreiding of bij een grondige hervorming van schoolgebouwen moet een schoolvervoersplan opgemaakt worden en bijgevoegd bij de stedenbouwkundige aanvraag. Een schoolvervoersplan bevat minimaal al de gegevens over hoe het verkeer en het parkeren van auto's en (brom)fietsen voor personeel en studenten, het op- en afhalen van leerbussen,... opgelost zal worden, in combinatie met het open vervoer."

*Dit artikel bevat an sich geen concrete parkeernormen, maar is wél ontegensprekelijk opgesteld met het oog op het voorzien van voldoende parkeervoorzieningen bij de realisatie van schoolgebouwen. Gezien er thans geen garanties zijn over de realisatie van voldoende autostandplaatsen (zie ook hierna) dient thans ook geconcludeerd te worden dat de aanvraag ook niet verenigbaar is met de algemene stedenbouwkundige verordening van de stad Kortrijk. Dit vormt een **bijkomend probleem**.*

Daarnaast stelt zich de vraag vooral ook of de door aanvrager aangehaalde parkeerplaatsen in het zgn. "nieuw parkeerplan" (toegevoegd in de beroepsprocedure) wel effectief door de Hoge Scholengroep Howest zullen gebruikt kunnen worden. Het lijkt er op dat enkel de (reeds bestaande) parkings 'Howest 1' en 'Howest 2' in aanmerking komen.... Wat betreft de voorgestelde parkings 'Leie', 'Howest 3' en 'Magdalena' is het immers geenszins duidelijk of de overeenkomsten omtrent deze toekomstige parkings wel afgerond zijn (zie o.a. grond PTI), waardoor er op vandaag -en in tegenstelling tot wat aanvrager beweert- geen garanties zijn omtrent de vermelde parkeercapaciteit .

Maar er zijn ook inhoudelijk problemen m.b.t. deze 3 extra parkings:

- Vooreerst **ontbreken de concrete ontwerpplannen** om een stedenbouwkundige beoordeling mogelijk te maken. De parkeerterreinen dienen dan ook een wezenlijk onderdeel (dus mét bouwplannen!) te zijn van voorliggende stedenbouwkundige aanvraag. Een loutere 'overeenkomst' inzake het gebruik van gronden biedt de vergunningverlenende overheid dan ook onvoldoende informatie 'om concreet te kunnen nagaan of het parkeren wel op een "ruimtelijk verantwoorde" manier (d.w.z.. op een veilige- en esthetische manier) kan gebeuren. Bovendien leidt deze werkwijze tot het bijkomend probleem dat de toegankelijkheidsnormen voor parkeerplaatsen in toepassing van de gewestelijke verordening toegankelijkheid niet kunnen afgetoetst worden;
- In tweede instantie zijn er ook **bestemmingsproblemen**. Zo ligt de parking 'Howest 3' (die thans in exploitatie is van een bedrijf) geheel zonevreemd in een "zone voor ambacht en lichte nijverheid" volgens het geldende BPA' Paters Mote. De 'parking Leie' (gronden in eigendom van het PTI) ligt wellicht (gezien concrete ontwerpplannen ontbreken kan dit niet exact nagegaan worden) deels in een "groenzone met recreatief karakter". Vanuit juridisch oogpunt is het aldus onmogelijk om een parking voor een gemeenschapsvoorzieningen in dergelijke zones een vergunning af te leveren. Dit vereist trouwens een aparte stedenbouwkundige vergunningsaanvraag die een functiewijziging nastreeft en -zoals gesteld- een concrete inrichting voorstelt;
- Tot slot zijn er ook een aantal **ruimtelijke knelpunten**. Zo stelt zich m.b.t. "parking Leie" de vraag of dit zomaar kan zonder het functioneren van het containerpark te hinderen en dient m.b.t. de 'parking Magdalena' opgemerkt dat deze in eerste aanleg nog werd aanzien

als tijdelijke parking en in beroep plots een permanente parking wordt (gelet op de directe aansluiting op de parkfunctie is een permanent parkeerplaats op deze locatie minder evident gezien het onduidelijk is hoe de parkeerfunctie nop een kwalitatieve manier kan geïntegreerd worden t.a.v. het park waarvan het deel uitmaakt.

*Aanvrager stelt voor om in toepassing van artikel 4.3.1§1 VCRO **een voorwaarde** op te leggen bij het afleveren van een stedenbouwkundige vergunning, m.n.. "het gebouw niet te gebruiken Vooraleer de parkeerplaatsen allemaal gerealiseerd zijn volgens aangepast plan".*

Een dergelijke voorwaarde is geenszins wettelijk.

Artikel 4.3.1 §1 VCRO bepaalt immers dat 'voorwaarden niet mogen dienen om leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen'. Het tekort aan parkeercapaciteit betreft net een mooi voorbeeld van een dergelijke leemte. Er kan derhalve niet akkoord gegaan worden met aanvrager waar men in het beroepschrift aangeeft dat het voorzien van voldoende parkeercapaciteit "een bijkomstigheid" betreft. In casu geldt net het tegenovergestelde en gaat het nochtans om een essentieel onderdeel van voorliggend aanvraag...

Voorts dient gewezen op artikel 4.2.19 §1 VCRO waarin bepaald wordt dat "voorwaarden voldoende precies moeten zijn". Volgens de rechtsleer mogen voorwaarden niet zo geformuleerd worden dat zij aanvrager van de vergunning toelaten de aanvraag naar goeddunken aan te passen, en kunnen ook geen beoordelingsruimte laten aan de begunstigde van de vergunning. Bovendien kunnen de voorwaarden de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.

De voorwaarde zoals door aanvrager voorgesteld wordt, voldoet hier geenszins aan zodat ook omwille van deze reden het niet aangewezen is om een dergelijke voorwaarde op te leggen.

Aanvrager stelt in zijn beroepschrift om -zo nodig- een openbaar onderzoek te houden m.b.t dit dossier. Gelet op de hierboven vastgestelde problemen lijkt dit niet nuttig. Een complete herwerking van het dossier waarbij een concrete invulling wordt gegeven aan de parkeerproblematiek is immers aangewezen.

Concluderend wordt geoordeeld dat de door aanvragers aangereikte oplossing om geen parkeercapaciteit niet op eigen terrein te realiseren zowel 'onmogelijk' is (het BPA laat dit niet toe; er ontbreken bovendien ontwerpplannen) als 'niet realistisch' is (er zijn onvoldoende garanties). Het afleveren van een vergunning is derhalve niet aan de orde!

Volledig in ondergeschikte orde (en louter i.f.v. een toekomstige heraanvraag) wordt hierna nog kort ingegaan op een aantal andere discussies m.b.t. de toepassing van het BPA Paters Mote.

Zo werpen beroepers op dat het maximum bezettingspercentage (20%) wordt overschreden én het gebouw 5 bouwlagen vertegenwoordigt terwijl het BPA Paters Mote slechts :4 bouwlagen toestaat.

In casu heeft het. schepencollege de ondergrondse bouwlaag (met een oppervlakte van 6.115m²) niet als een extra bouwlaag beschouwd omdat men van mening was dat de bovengrondse footprint van het gebouw (slechts 1.805m²) -binnen de voorziene bouwmogelijkheden van het BPA valt en het ontwerp inspeelt op het bestaande hoogteverschil

(1m t.o.v.. peil Karel de Goedelaan en -1,5m t.o.v: peil Sint Martens-Latemlaan) en de ondergrondse bouwlaag (hoogte 4,7m) doet aansluiten op het straatniveau. Daardoor kan het park doorgetrokken worden over deze ondergrondse laag en door nieuw te realiseren aanplantingen en padenstructuren kan aansluiten op het bestaande park.

Niettemin dit standpunt op zich kan verdedigd worden (de BPA eis van 80% te bewaren groene ruimte in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen wordt immers gerespecteerd en beoogt een kwalitatieve oplossing m.b.t. de integratie van het nieuwe schoolgebouw t.a.v. het aanliggende park), stelt zich de vraag hoe dit concept kan gerijmd worden met het BPA voorschrift dat het aantal bouwlagen beperkt tot maximum 4. Volgens het BPA dient "het aantal volle bouwlagen wordt gerekend tussen de inkomdorpel en de bovenkant kroonlijst". Het BPA stelt aldus dat er 4 bouwlagen mogelijk zijn zonder echter te preciseren 'waar' deze bouwlagen moeten gelegen zijn.

In casu gebeurt de toegang tot het schoolgebouw t.h.v. de 3 parkinsnijdingen waarvan de inkomdorpel zich 4,7m diepte ondergronds bevindt (het niveau -1 is dus waar de inkom is voorzien), waardoor de ondergrondse bouwlaag als een volwaardige bouwlaag dient aanzien te worden (naar 'beleving' zal dit trouwens zeker het geval zijn...). Er kan daarbij tevens verwezen worden naar rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen waarin aangegeven wordt dat "een ondergrondse bouwlaag eveneens als bouwlaag geldt indien deze bouwlaag langs een aantal zijden niet zichtbaar zou zijn" (Datum 30/08/2011 - Rolnr. A/2011/0120 - Arrestnr. 2010/0539/A/2/0520). Dit is in casu een vergelijkbare situatie zodat voorbehoud dient te worden gemaakt op het gehanteerde concept met 4 bovengrondse bouwlagen bovenop een ondergrondse sokkel die aldus als "volwaardige bouwlaag" dient beschouwd te worden. Daardoor komt het totaal aantal bouwlagen op 5. In toepassing van artikel 4.4.1. §1 VCRO kan niet afgeweken worden van het aantal bouwlagen.

Voorts werden volgende afwijkingen m.b.t. het gabariet en het ruimtegebruik op het BPA vastgesteld:

1. de maximum toegestane bouwhoogte (in casu 15,7m i.p.v. maximaal 14m);
2. de vereiste afstand tot de perceelsgrenzen minimum moet gelijk zijn aan de hoogte van het gebouw (hoewel de inplantingsgegevens niet geheel duidelijk zijn op het ontwerpplan, leert nameting op het plan dat het gebouw sporadisch deze afstand overtreedt..)

Gezien het architecturaal ontwerp een volledige nieuwbouw beoogt waarbij er in casu rekening mag gehouden worden met nieuwe ontwikkelingen inzake ventilatie, akoestiek en isolatie (waardoor de vloerpakketten groter worden en de verdiepingshoogtes dus toenemen) en het ontwerp van het gebouw qua inplanting een gangbaar ruimtegebruik kent t.a.v. vergelijkbare situaties (zie ook omgeving); zijn er op zich geen principiële bezwaren om afwijkingen van de bouwhoogte en de afstand tot de perceelsgrenzen toe te staan.

Het gebruik van in het oog springende "digitale screens" dient wel vermeden gezien het BPA helkleurige materialen uitsluit voor de gevels.

Beroepers wijzen tevens op het **ongunstig advies van het agentschap Natuur en Bos** dd.9-9-2015 waarin staat dat een vergunning afleveren niet mogelijk is omwille van de "direct werkende normen".

(...)

Volgens het advies van het ANB worden er meer dan 30 bomen en struiken gerooid en is dit een grote ingreep in het bestaande groen van het Magdalenapark. Volgens ANB dient het project herbekeken te worden om tot een gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos te komen. Men concludeert dat de vergunningsaanvraag in strijd is met de direct werkende norm vermeld in artikel 16 alsook de doelstelling(en) of zorgplicht(en) vermeld in artikel 14§1 van het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

*Op vraag van de vergunningshouder -die aan de deputatie aangepaste plannen heeft bezorgd m.b.t. de compensatie van de groenaanplantingen- werd op 22-2-2016 een nieuw advies van het Agentschap Natuur en Bos opgevraagd. Dit inhoud van dit advies was bij de opmaak van dit verslag nog niet bekend en dient aldus afgewacht te worden. **Indien uit dit nieuw advies opnieuw zou blijken dat de aanvraag opnieuw in strijd zou zijn met een "direct werkende norm" dan is de aanvraag ook vanuit dit gegeven juridisch niet vergunbaar...***

Gezien de vermelde problemen inzake de toepassing van het BPA Paters Mote wordt in principe niet meer ingegaan te worden op andere geldende regelgevingen die van toepassing zijn op de aanvraag (watertoets, gewestelijke verordening hemelwater, gewestelijke verordening toegankelijkheid, ...).

Een snelle (maar onvolledige).analyse leert dat er zich geen grote problemen daaromtrent lijken te stellen:

- De verenigbaarheid van voorliggend project met de gewestelijke verordening Toegankelijkheid (BVR 5 juni 2009) werd op 12/8/2015 getoetst door het Agentschap Toegankelijkheid Vlaanderen die een gunstig advies formuleerde, zodat er bijgevolg vanuit kan gegaan worden dat de aanvraag voldoet aan de verordening;*
- Daar waar de provinciale technische dienst waterlopen op 4-9-2015 nog een ongunstig advies formuleerde m.b.t. het voorliggende project werd na een "aangepast ontwerp" een gunstig advies geformuleerd, zodat een positieve conclusie mag genomen worden m.b.t. de toepassing de gewestelijke hemelwaterverordening en de Watertoets.*

..."

Op 8 maart 2016 vindt de hoorzitting plaats.

In antwoord op het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dient de tussenkomende partij op 8 maart 2016 bij de verwerende partij een aanvullende nota met bijhorend parkeerplan in.

Het agentschap voor Natuur en Bos brengt op 11 maart 2016 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De verwerende partij verklaart het beroep op 14 april 2016 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert:

"...

3 MER-SCREENING

De aanvraag betreft de bouw van een nieuwe onderwijscampus voor de Hoge School West-Vlaanderen. Bij het aanvraagdossier werd een project-m.e.r.-screeningsnota gevoegd. De beslissing van het college bevat geen inhoudelijke beoordeling van de screeningsnota.

In de project-Mer-screeningsnota wordt tot de eindconclusie gekomen dat "rekening houdende met de kenmerken van het project, de omgeving en de bovenstaande analyse blijkt dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn".

De nota spitst zich in hoofdzaak toe tot de bouwplaats zelf. Er wordt niet ingegaan op de nieuw aan te leggen parkings in de omgeving van de bouwplaats. Hoewel deze niet effectief deel uitmaken van de aanvraag zijn deze inhoudelijk wél een belangrijk onderdeel zijn van voorliggende aanvraag. Bij punt 9 wordt gesteld "er is geen relatie is met andere projecten", dit strookt niet geheel met de uiteindelijk beoogde ontwikkelingen. Bovendien roept dit verdere vragen op m.n. of de realisatie van deze parkings andere activiteiten in het gedrang zal brengen, bvb. hinder voor de groenzone langs de Leie (punt 12: "effecten op de natuur of het landschap") en of de exploitatie van het containerpark of het bestaande bedrijf Lagae niet In het gedrang komt (punt 12: "andere effecten die het project kan genereren")?

Voorts ware het aangewezen om in de Project-m.e.r.-screening meer inhoudelijk in te gaan op de effecten inzake "licht en stralingen (Impact digitale screens op de gevels), de "effecten op het onroerend erfgoed" (aanliggend beschermd Magdalenazwembad...) alsook de eventuele effecten op de "effecten op de mens", meer bepaald wat betreft de mogelijke gevolgen van de aanvraag voor de omwonenden, wat ruimer is dan het aspect mobiliteit (er zijn Immers ook neveneffecten te verwachten zoals de te verwachten bijkomende drukte in de omgeving t.h.v. de aanliggende residentiële woonwijk...).

De vaststelling dat de nota op bepaalde onderdelen wat meer onderbouwd had kunnen worden impliceert evenwel niet dat de screeningsnota in haar volledigheid onvoldoende kan worden beoordeeld. Op basis van de beschikbare nota én de overige beschikbare informatie In het dossier kan worden vastgesteld dat er redelijkerwijze geen aanzienlijke milieueffecten kunnen worden verwacht die nopen tot de opmaak van een MER of verzoek tot ontheffing. De opmerkingen die In dit verband door de beroeper worden geformuleerd zijn niet van die aard dat wordt aangetoond dat er toch sprake zou kunnen zijn van aanzienlijke milieu-effecten maar maken eerder een verkapte toetsing van de goede ruimtelijke ordening uit. Beide beoordelingen dienen strikt elkaar te worden onderscheiden. De vaststelling dat de aanvraag geen aanzienlijke milieu-effecten zal doen ontstaan Impliceert immers enkel dat er geen MER moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, dit voor zover er geen legaliteitsbelemmering wordt vastgesteld.

(...)

5 MOTIVATIE STANDPUNT DEPUTATIE

De Deputatie motiveert haar standpunt als volgt

5A BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG

De aanvraag strekt tot het bouwen van een nieuw schoolgebouw ter hoogte van de bestaande Campus Howest op de site Graaf Karel de Goedelaan, net buiten de Kortrijkse binnenstadsring ten zuiden van de Leie.

De uitbreiding wordt gerealiseerd t.f.v. de verhuis van de bestaande Hogeschoolcampus 'Renaat de Rudderelaan' (met thans 756 studenten) die gelegen is aan de andere (oostelijke) zijde van het centrum van Kortrijk. A.g.v. de uitbreiding zou het totaal aantal studenten -rekening houden met een groei van 10%- op de site Graaf Karel de Goedelaan op 1932 komen.

De plaats van de aanvraag maakt deel uit van het historische Magdalenapark op een beeldpalende locatie t.h.v. de hoek Graaf de Goedelaan - Sint Martens-Latemlaan, op wandelafstand (ca. 1km) van het station van Kortrijk. De omgeving kenmerkt zich door de aanwezigheid van een grote diversiteit aan stedelijk functies, waaronder een site van Howest (aan de overzijde Sint-Marten-Latemlaan), het Provinciaal Technisch Instituut, de Sint Paulusschool (lager onderwijs), het Magdalenazwembad (als monument beschermd en onderdeel van het park) en ook enkele grote bedrijven (o.a. Houthandel Lagae) en woningen langs de Karel de Goedelaan. Onmiddellijk langs oostelijk zijde bevindt zich de woonwijk Paters Mote.

De site is bereikbaar via een rond punt dat gelegen is langs de Marksesteenweg, een lokale verbindingsweg tussen het centrum van Kortrijk en Marke.

Het ontwerp voorziet in een hedendaags gebouw bestaande uit een 6.115m² grotendeels grote ondergrondse sokkel van 1 volwaardige bouwlaag (hoogte 4,5m) met daarboven een vijfhoekige slankere bovenbouw bestaande uit 4 bijkomende bouwlagen (kroonlijsthoogte: 15,7m) die op min 20m van de Sint-Martens-Latemlaan en min 16m t.a.v. de Graaf Karel de Goedelaan wordt ingepland. Het Magdalenazwembad bevindt zich op 38m. Het ontwerp voorziet aanplantingen van grassen/heesters en een padenstructuur voor het niet bebouwde deel van deze sokkel, waarmee een doortrekking van de parkfunctie wordt beoogd. In het park worden 3 insnijdingen gemaakt die als toegang dienen tot de ondergrondse bouwlaag. Het materiaalgebruik voor de gevels bestaat uit licht brons getint aluminium en hout. Een deel van de gevels (toegangen) wordt voorzien van digitale screens in de gevels. De aanvraag gaat gepaard met het vellen van een 30-tal bomen waarvoor aanvrager een compensatie voorziet in het park (een nieuw aanplantingsplan werd daaromtrent ter advies voorgelegd aan het Agentschap Natuur en Bos).

Tijdens het openbaar onderzoek werden twee bezwaarschriften (waarvan 1 petitielijst met 115 handtekeningen) ingediend uitgaande van de buurtbewoners van de naastliggende woonwijk die niet akkoord gaan met voorliggende aanvraag. Er wordt o.a. gevreesd voor mobiliteitsproblemen (door het gebrek aan parkeergelegenheid), buurtoverlast met schending van het residentieel karakter van de woonbuurt en problemen inzake grondwaterhuishouding. Men wees tevens op diverse tegenstrijdigheden met het SPA 23 'Paters Mote'. Het schepencollege heeft de bezwaarschrift voor het grootste deel ongegrond verklaard en de vergunning onder voorwaarden verleend. Er werd tevens beslist om een zgn. "werkgroep mobiliteit" (alwaar de parkeerproblematiek en de circulatie aan bod zal komen) op te richten waarin zowel de buurt, de stad Kortrijk, Parko als Howest vertegenwoordigd worden.

5B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

Volgens het **gewestplan** is de aanvraag deels gelegen in 'parkgebied' en deels in "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen".

De aanvraag valt ook binnen de contouren van het BPA Paters Mote (MB 3/3/1988) dat het gewestplan vrijt en het aanvraagperceel, bestemd in een zone met hoofdbestemming 'Gemeenschapsvoorzieningen'. Gezien de ligging binnen dit BPA zijn de aldaar geldende voorschriften van toepassing.

Een schoolgebouw is op zich verenigbaar met de bestemming gemeenschapsvoorzieningen.

Volgende BPA-voorschriften zijn ook relevant voor de aanvraag:

- **A4. Parkeerruimtes, garages:** "(..) Ieder bedrijf of instelling voor gemeenschapsvoorzieningen is verplicht op eigen terrein voldoende parkeerruimte aan te leveren voor alle wagens van het bedrijf, het personeel en de bezoekers.. De toegang tot deze parkings moet gebeuren via een verdeelweg op eigen terrein. De in- en uitritten tot bedrijf of instelling voor gemeenschapsvoorzieningen moeten zoveel mogelijk gecentraliseerd worden en tot een minimum worden beperkt";
- **Maximum bebouwde oppervlakte:** 20%;
- De gebouwen binnen de zone voor gemeenschapsvoorzieningen moeten voldoen aan volgende gabaritschets:
...
Ten opzichte van de perceelsgrenzen (≠ rooilijn) dient een afstand bewaard die gelijk is aan de kroonlijsthoogte van het gebouw, uitgezonderd daar waar tegen een bestaande wachtgevel wordt gebouwd. (...);
- **Maximum aantal bouwlagen:** 4 ("het aantal volle bouwlagen wordt gerekend tussen de inkomdorpel en de bovenkant kroonlijst. Bij vaststelling van de hoogte gerekend in aantal bouwlagen, wordt aan een bouwlaag een maximale hoogte van 3 meter toebedacht");
- **Maximum bouwhoogte:** 14m ("De hoogte van het gebouw wordt gemeten vanaf het aanzetpijl van de inkomdorpel tot onderkant kroonlijst. Het aanzetpijl van de inkomdorpel ligt maximum 0,4m hoger dan het pijl van het openbaar domein op de rooilijn en aan de inkomdorpel gemeten");
- **A8. Materialen:** "1) Gevels: kleinschalige materialen in harmonie met de bestaande bebouwing in de omgeving. Verbod voor alle helkleurige materialen aangewend voor gehele gevels of delen van gevels voor blote cementberapingen en voor blote assebouwstenen. Het is evenmin toegelaten gebouwen op te richten waarvan de buitengevels volledig in hout of kunststoffen zijn uitgevoerd. 2) Daken: Platte daken: asfalt, zink"

Inzake de parkeerproblematiek wijst de PSA dat het ontwerp zelf geen eigen autostandplaatsen voorziet. Volgens de PSA is dit een tekortkoming die raakt aan een essentieel aspect van het BPA Paters Mote, m.n. de vereiste om "op eigen terrein voldoende parkeerruimte aan te leggen voor alle wagens van het bedrijf, het personeel en de bezoekers". Het zorgen voor een effectieve, voldoende grote parkeercapaciteit bij een sterke mobiliteitsgenererende functie (in casu een school die gepaard gaat met de generatie van veel autoverkeer) is dan ook een belangrijk aspect van het streven naar een goede plaatselijke aanleg.

In een nota naar aanleiding van het ingestelde beroep, wijst de aanvrager dat hij thans 'garanties' heeft dat er in totaal 559 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn, waardoor "er voldoende effectieve en gegarandeerde parkeerruimte zal bestaan om de parkeerdruk op te vangen". Indien men er van uit gaat dat de berekeningswijze zoals vermeld in de bijgevoegde mobiliteitstoets oké is, dan is de toekomstige mobiliteitsbehoefte voor Howest 365 parkeerplaatsen.

In casu maakt aanvrager concreet melding van volgende parkeercapaciteit

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1. | Parking Leie: | 100 plaatsen |
| 2. | Parking Howest 1: | 35 plaatsen |
| 3. | Parking Howest 2: | 72 plaatsen |
| 4. | Parking Howest 3: | 292 plaatsen |
| 5. | Parking Magdalena: | 60 |
| | Totaal: | 559 plaatsen |

De PSA werpt evenwel op dat de parkeerproblematiek wordt afgewenteld op eigendom van derden in de onmiddellijke omgeving. Dit is volgens de PSA in strijd met het BPA dat stelt dat de parkeerproblematiek "op eigen terrein" dient opgelost te worden, wat in casu geenszins het geval lijkt. Het realiseren van parkeerplaatsen op andere eigendommen valt niet onder de afwijkingsmogelijkheden zoals voorzien in artikel 4.4.1. §1 VCRO.

Bovendien wijst de PSA dat er geen garanties bestaan over de realisatie van voldoende autostandplaats wat impliceert dat ook niet is voldaan aan de "**Algemene Stedenbouwkundige verordening van de stad Kortrijk**" (deputatie dd. 20-9-2012). Immers artikel 51 van voormelde stedenbouwkundige verordening legt namelijk op dat bij elke aanvraag tot nieuwbouw, uitbreiding of bij een grondige hervorming van schoolgebouwen een schoolvervoersplan moet worden opgemaakt en bijgevoegd bi de stedenbouwkundige aanvraag. De PSA leidt hieruit af dat voldoende parkeervoorzieningen moeten worden voorzien bij de realisatie van schoolgebouwen.

Daarnaast heeft de PSA vragen bij de door aanvrager aangehaalde parkeerplaatsen in het zgn. "nieuw parkeerplan" (toegevoegd in de beroepsprocedure), namelijk of die wel effectief door de Hoge Scholengroep Howest zullen gebruikt kunnen worden. Het lijkt er op dat enkel de (reeds bestaande) parkings 'Howest 1' en 'Howest 2' in aanmerking komen.... Wat betreft de voorgestelde parkings 'Leie', 'Howest 3' en 'Magdalena' Is het immers geenszins duidelijk of de overeenkomsten omtrent deze toekomstige parkings wel afgerond zijn (zie o.a. grond PTI), waardoor er op vandaag -en in tegenstelling tot wat aanvrager beweert- geen garanties zijn omtrent de vermelde parkeercapaciteit .

Ook inhoudelijk meent de PSA dat er problemen zijn m.b.t. deze 3 extra parkings:

- Vooreerst **ontbreken de concrete ontwerpplannen** om een stedenbouwkundige beoordeling mogelijk te maken. De parkeerterreinen dienen dan ook een wezenlijk onderdeel (dus mét bouwplannen!) te zijn van voorliggende stedenbouwkundige aanvraag. Een loutere 'overeenkomst' inzake het gebruik van gronden biedt de vergunningverlenende overheid dan ook onvoldoende informatie om concreet te kunnen nagaan of het parkeren wel op een "ruimtelijk verantwoorde" manier (d.w.z. op een veilige- en esthetische manier) kan gebeuren. Bovendien leidt deze werkwijze tot het bijkomend probleem dat de

toegankelijkheidsnormen voor parkeerplaatsen in toepassing van de gewestelijke verordening toegankelijkheid niet kunnen afgetoetst worden;

- In tweede instantie zijn er ook **bestemmingsproblemen**. Zo ligt de parking 'Howest 3' (die thans in exploitatie is van een bedrijf) geheel zonevreemd in een "zone voor ambacht en lichte nijverheid" volgens het geldende BPA Paters Mote. De 'parking Leie' (gronden in eigendom van het PTI) ligt wellicht (gezien concrete ontwerpplannen ontbreken kan dit niet exact nagegaan worden) deels in een "groenzone met recreatief karakter". Vanuit juridisch oogpunt is het aldus onmogelijk om een parking voor een gemeenschapsvoorzieningen in dergelijke zones een vergunning af te leveren. Dit vereist trouwens een aparte stedenbouwkundige vergunningsaanvraag die een functiewijziging nastreeft en -zoals gesteld- een concrete inrichting voorstelt;
- Tot slot zijn er ook een aantal **ruimtelijke knelpunten**. Zo stelt zich m.b.t. 'parking Leie' de vraag of dit zomaar kan zonder het functioneren van het containerpark te hinderen en dient m.b.t. de 'parking Magdalena' opgemerkt dat deze in eerste aanleg nog werd aanzien als tijdelijke parking en in beroep plots een permanente parking wordt (gelet op de directe aansluiting op de parkfunctie is een permanent parkeerplaats op deze locatie minder evident gezien het onduidelijk is hoe de parkeerfunctie op een kwalitatieve manier kan geïntegreerd worden t.a.v. het park waarvan het deel uitmaakt.

Op de hoorzitting verklaart de aanvrager dat een aanvullend plan wordt ingediend voor 106 bijkomende parkeerplaatsen bovenop de bestaande. Dit volstaat volgens aanvrager om de bijkomende parkeerduik op te vangen, in combinatie met de volgende mobiliteitsmaatregelen die werden uitgewerkt in de mobiliteitsstudie (blz. 60-61). Die maatregelen leidden tot een aanzienlijke correctie in min van de berekende behoefte, waardoor de parking van 106 parkeerplaatsen volstaat

1) Maatregelenpakket infrastructuur

a. Fietsenstallingen

Op de geïntegreerde campussen worden fietsstallingen voorzien:

- buiten de gebouwen: overdekt - verlicht - vrij toegankelijk - diefstalvrije fietsrekken
- binnen gebouwen: overdekt - verlicht - niet vrij toegankelijk (toegangscontrole) - diefstalvrije fietsrekken

Er worden GEEN afzonderlijke fietsstallingen voor personeel voorzien.

b. Elektrische fietslaadpalen:

- onbeheerde oplossing (zonder kaart maar gratis) te voorzien in overdekte en beveiligde fietsstallingen

c. Fietsherstelplaats op de nieuwe campus Kortrijk i.s.m. Mobiel

d. Elektrische laadpalen voor wagens:

- enkel akkoord met dit voorstel indien dit geen kosten meebrengt voor Howest.

2. Maatregelenpakket duurzame dienstverplaatsingen

a. Gebruik van Blue-bikes aan stations voor dienstverplaatsingen (in voege vanaf februari 2015)

- werken met 2 poolkaarten per opleiding.
- lidkaarten betaald door algemene diensten
- kosten voor ritten en toeslagen en eigen risico (verlies of diefstal sleutels/fiets) betaald door opleiding.

b. Cambio autodelen voor dienstverplaatsingen (in voege vanaf februari 2015)

- werken met 2 poolkaarten per opleiding.
- financieringsbijdrage, activatiekost en abonnement betaald door algemene diensten
- uurprijs/dagprijs en kilometerprijs te betalen door opleiding
- kosten voor eigen risico schadegeval (750,00 Euro algemene diensten -t- 250,00 Euro opleiding)
- kosten voor laattijdig terugbrengen wagen door opleiding

c. Key Card voor dienstverplaatsingen

- Key Card met 10 ritten in 2e klas aan te kopen zoals Railpass en beschikbaar aan onthaal

d. rittenkaart vast traject voor dienstverplaatsingen

- 10 ritten kaarten Kortrijk Gent en Brugge Gent beschikbaar stellen zoals systeem Railpass.

3. Maatregelenpakket duurzame woon-werkverplaatsingen

a. Carpool.be

- Howest sluit aan bij www.campuspool.be en doorklikken op logo Howest of howest.carpool.be
- matchingtool voor carpoolers: open (alle andere gebruikers), keuze bij werknemer
- toegang Facebook, Google, Twitter, LinkedIn, ... voor registreren/inloggen en het delen van ritten + ook mobiele App

b. Jaarlijkse uitbreiding witte Howest-fietsen: voorzien voor 2015 aankoop bijkomend 8 witte fietsen. Wijziging betalingssysteem betaling aan Howest i.p.v. fietspunt

Voorts wijst aanvrager dat de huidige campus van de HOWEST gelegen is aan de Renaat De Rudderlaan 6 te- 8500, vlakbij het afrittencomplex 'Kortrijk Oost'. Deze campus is vandaag een ideale uitvalbasis voor studenten om met de auto te bereiken.

De nieuwe site aan de Sint-Martens-Latemlaan is daarentegen gelegen in het volle centrum van de Stad Kortrijk en erg goed te bereiken met het **openbaar vervoer** (busstation en treinstation bevinden zich op +/- 7 minuten wandelen van de site). I.t.t. de huidige site aan de Renaat de Rudderlaan, zullen de studenten veel minder gebruik maken van de wagen en eerder gebruik gaan maken van het openbaar vervoer.

Bovendien zal Stad Kortrijk naar de toekomst toe ook voor de omgeving van de Sint-Martens-Latemlaan en de naastliggende woonwijk een aangepast parkeerregime (hetzij betalend, met een "blauwe zone") invoeren zodat studenten en pendelaars worden ontmoedigd in de buurt te parkeren.

Rekening houdend met deze gegevens en de hoger aangehaalde milderende flankerende maatregelen die aanvrager verklaart te zullen nemen, met name extra fietseninfrastructuur, maatregelen voor duurzame dienstverplaatsing en duurzame woon-werkverplaatsingen, zal er ingevolge het voorgestelde project geen extra parkeerdruk worden gecreëerd. Aangezien de parkeervoorzieningen zullen gebeuren op eigen terrein (parking Leie), en dit in een zone voor gemeenschapsvoorzieningen wordt zowel aan de bezwaren van de PSA tegemoet gekomen en aan de voorwaarde van ANB voldaan.

Een bijkomend plan voor de Inrichting van 106 parkeerplaatsen wordt bijgevoegd. Dit wordt als voorwaarde bij de vergunning opgelegd.

Met betrekking tot het aantal bouwlagen wijst, de PSA op het volgende :

"Volgens het BPA dient "het aantal volle bouwlagen wordt gerekend tussen de inkomdorpel en de bovenkant kroonlijst". Het BPA stelt aldus dat er 4 bouwlagen mogelijk zijn zonder echter te preciseren 'waar' deze bouwlagen moeten gelegen zijn.

In casu gebeurt de toegang tot het schoolgebouw t.h.v. de 3 parkingsnijdingen waarvan de inkomdorpel zich 4,7m diepte ondergronds bevindt (het niveau -1 is dus waar de inkom is voorzien), waardoor de ondergrondse bouwlaag als een volwaardige bouwlaag dient aanzien te worden (naar 'beleving' zal dit trouwens zeker het geval zijn...). Er kan daarbij tevens verwezen worden naar rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen waarin aangegeven wordt dat "een ondergrondse bouwlaag eveneens als bouwlaag geldt indien deze bouwlaag langs een aantal zijden niet zichtbaar zou zijn" (Datum 30/08/2011 - Rolnr. A/2011/0120 - Arrestnr. 2010/0539/A/2/0520). Dit is in casu een vergelijkbare situatie zodat voorbehoud dient te worden gemaakt op het gehanteerde concept met 4 bovengrondse bouwlagen bovenop een ondergrondse sokkel die aldus als "volwaardige bouwlaag dient beschouwd te worden. Daardoor komt het totaal aantal bouwlagen op 5. In toepassing van artikel 4.4.1 §1 VCRO kan niet afgeweken worden van het aantal bouwlagen."

In dat verband wijst de aanvrager dat de PSA verkeerdelijk uitgaat van het feit dat 'toegangen' ter hoogte van de 3 parkeerinsnijdingen als hoofdtoegangen aanzien, waardoor deze inkomdorpels als basis dienen om het aantal bouwlagen te berekenen. De aangehaalde parkeerinsnijdingen zijn echter nooduitgangen die enkel van binnenuit kunnen gebruikt worden en dus niet gebruikt kunnen worden als toegang tot de gebouwen. In dat verband wijst de aanvrager dat het ontwerp slechts in één enkele hoofdtoegang voorziet voor het nieuwe gebouw. Dit is namelijk de hoofdingang gelegen aan de Sint-Martenslatemlaan. De deputatie treedt dit standpunt van de aanvrager bij.. Rekening houdend met de hoofdingang langs de Sint-Martenslatemlaan, moet samen met de aanvrager worden besloten dat er slechts 4 bouwlagen boven de inkomdorpel bevinden zodat voldaan is aan het aantal bouwlagen zoals voorzien In het BPA.

Het BPA bepaalt dat het aanzetpeil van de inkomdorpel slechts maximum 0,40 m hoger mag liggen van het peil van het openbaar domein. Het aanzetpeil van de inkomdorpel van de hoofdingang aan de Sint-Martenslatemlaan is 1 meter gelegen boven het peil van het openbaar domein. Op grond van artikel 4.4.1 §1 VCRO wordt een beperkte afwijking gevraagd voor het deel van het aanzetpeil van de inkomdorpel dat boven toegelaten 0,40 m ligt.

Er wordt benadrukt dat de afwijking van 60 cm niet moet worden vergeleken met de voorziene maximum hoogte van 0,40 m voor de inkomdorpel, maar wel met de totale maximaal toegelaten bouwhoogte van 14 m van het gebouw. De bepaling over de hoogte van de inkomdorpel dient om het aanzetpeil) van de hoogte van het gebouw te meten. Het bepalen van de maximale hoogte van de inkomdorpel dient uitsluitend om te vermijden dat het gebouw (veel) hoger is dan de door het BPA toegelaten maximale bouwhoogte. Rekening houdend hiermee, moet

redelijkerwijs worden besloten dat de afwijking inzake de maximale hoogte van de inkomdorpel als beperkt moet worden aanzien.

Nu het BPA zelf een definitie geeft voor het berekenen van het aantal bouwlagen, is de door de PSA aangehaalde rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen waarin ook ondergrondse lagen als bouwlagen te beschouwen zijn, niet dienend. De rechtspraak gaat uit van situaties waarin het aantal bouwlagen niet gedefinieerd wordt door een RUP of BPA terwijl in het concrete geval het BPA Paters Mote wel uitdrukkelijk in een definitie voorziet.

De hoogte van het gebouw is bepaald op 15,7 m terwijl de maximale hoogte volgens het BPA bepaald is op 14 m. Zoals hoger reeds aangehaald is de afwijking enerzijds het gevolg van de verhoogde inkomdorpel (1 m ipv 40 cm), anderzijds het gevolg van de strengere EPB-normen die grotere isolatiepakketten vereisen. (1,10 m) Dit verklaart de afwijking qua bouwhoogte met 1,7m. rekening houdend met de maximale hoogte van 14m, bedraagt deze afwijking iets meer dan 12 % van de maximaal toegestane hoogte. Een dergelijke afwijking kan in die omstandigheden dan ook als beperkt worden aanzien in de zin van artikel 4.4.1 §1 VCRO.

Zoals ook aangegeven door de PSA moet de afstand tot de perceelsgrenzen minimum gelijk zijn aan de hoogte van het gebouw. Ondanks het feit dat de inplantingsgegevens niet altijd geheel duidelijk zijn, kan uit de nameting van het plan worden afgeleid dat deze afstand slechts sporadisch wordt overtreden. Ook deze afwijking moet als beperkt worden aanzien en is overigens verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening. (zie hieronder verder)

Het Agentschap Natuur en Bos (hierna genoemd : ANB) verleende op 9 september 2015 een ongunstig advies. Volgens het advies van het ANB worden er meer dan 30 bomen en struiken gerooid en is dit een grote ingreep in het bestaande groen van het Magdalenapark. Volgens ANB dient het project herbekeken te worden om tot een gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos te komen. Men concludeert dat de vergunningsaanvraag in strijd is met de direct werkende norm vermeld in artikel 16 alsook de doelstelling(en) of zorgplicht(en) vermeld in artikel 14§1 van het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Op vraag van de aanvrager -die aan de deputatie aangepaste plannen heeft bezorgd m.b.t. de compensatie van de groenaanplantingen- werd op 22 februari 2016 een nieuw advies van het Agentschap Natuur en Bos opgevraagd. Het nieuw advies van ANB verleend op 8 maart 2016 is ditmaal gunstig en luidt als volgt:

"Bespreking stedenbouwkundige vergunning

Op 9 september 2015 gaf het Agentschap voor Natuur en Bos een ongunstig advies uit betreffende de vergunningsaanvraag (ref. AVES/15-02153). Dit ongunstig advies werd gegeven omdat te weinig bomen en struiken voorzien werden in de omgevingsaanleg.

De aanvrager heeft de toelichtende nota vergunninghouder een situatieplan ingevoegd waarop de te rooien bomen en de nieuw te planten bomen werden Ingetekend. Er worden volgens dit plan minder bomen gerooid dan aangeduid op de plannen in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag.

In het parkgebied worden geen bomen gerooid, er worden echter wel parkeerplaatsen voorzien in het parkgebied waardoor aanwezige vegetatie verwijderd wordt.

Conclusie

Op basis van bovenstaande uiteenzetting verleent het Agentschap voor Natuur en Bos een gunstig advies mits naleving van de volgende voorwaarden:

- *De parkeerplaatsen dienen volledig gesitueerd te worden in het gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut.*
- *Er worden niet meer bomen gerooid dan aangeduid op het situatieplan gevoegd bij de toelichtende nota van de vergunninghouder in het kader van het beroep.*

De vergunningverlenende overheid kan de vergunning slechts toekennen mits naleving van deze voorwaarden.

Onderstaande direct werkende normen zijn hierbij van toepassing:

Artikel 16 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997 Artikel 8 Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21.10.1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 23.07.1998

Onderstaande doelstellingen of zorgplichten zijn hierbij van toepassing:

Artikel 14 §1 Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21.10.1997 (...)

De deputatie sluit zich volmondig aan bij het voorwaardelijk gunstig advies en maakt ze zich eigen. De door ANB opgelegde voorwaarden worden dan ook als voorwaarde bij deze stedenbouwkundige vergunning opgelegd.

Op grond van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, dient de vergunningverlenende overheid de aanvraag te onderwerpen aan een watertoets. Dit houdt in dat de aanvraag moet worden beoordeeld in het licht van de doelstellingen en beginselen van het Integraal waterbeleid. Ondermeer dient de overheid de vergunning te weigeren of gepaste voorwaarden op te leggen zodat geen schadelijk effect ontstaat aan de waterhuishouding. (art. 8 DIW) Bij twijfel moet de vergunningverlenende overheid advies vragen aan een door de Vlaamse regering aangewezen instantie.

Het besluit van de Vlaamse regering van 20 juli 2006 bevat nadere regels voor de toepassing van de watertoets en wijst de adviesverlenende instanties aan. Meer bepaald blijkt uit de kaarten van de watertoets dat de aanvraag in een mogelijks overstromingsgevoelig gebied ligt. In toepassing van artikelen 3 en 5 van voormeld besluit is de provinciale technische dienst waterlopen als beheerder van de nabijgelegen waterloop de aangewezen instantie om advies te verlenen.

In dat verband verleende de provinciale technische dienst waterlopen op 4 september 2015 een ongunstig advies. Dit ongunstig advies werd nadien omgevormd naar een gunstig advies nadat een "aangepast ontwerp" werd ingediend. Ook aan de voorschriften van de gewestelijke hemelwaterverordening is voldaan. Hieruit moet redelijkerwijs worden besloten dat de aanvraag geen negatieve effecten op de waterhuishouding zal teweegbrengen. De watertoets is dan ook positief.

De aanvraag is verenigbaar met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid. (BVR 5 juni 2009) Overigens heeft het Agentschap Toegankelijkheid Vlaanderen een gunstig advies geformuleerd.

De beroepsindieners werpen verder op dat het maximum bezettingspercentage (20%) wordt overschreden én het gebouw 5 bouwlagen vertegenwoordigt terwijl het BPA Paters Mote slechts 4 bouwlagen toestaat. Inzake het aantal bouwlagen kan worden verwezen naar wat hoger ii bepaald.

In casu moet samen met het schepencollege en de PSA worden gewezen dat dé bovengrondse footprint van het gebouw (slechts 1.805m²) binnen de voorziene bouwmogelijkheden van het BPA valt en het ontwerp Inspeelt op het bestaande hoogteverschil (-1m t.o.v. peil Karel de Goedelaan en -1,5m t.o.v. peil Sint Martens-Latemlaan). Bovendien sluit de ondergrondse bouwlaag (hoogte 4,7m) aan op het straatniveau. Daardoor kan het park doorgetrokken worden over deze ondergrondse laag en door nieuw te realiseren aanplantingen en padenstructuren kan aansluiten op het bestaande park. Op die manier wordt de eis van het BPA om 80% te bewaren als groene ruimte in de zone voor gemeenschapsvoorzieningen gerespecteerd. Dit betekent een kwalitatieve oplossing m.b.t. de integratie van het nieuwe schoolgebouw t.a.v. het aanliggende park.

5C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

Samen met de PSA moet worden beklemtoond dat het concept van het project nu net zo kwaliteitsvol is door het aantal bovengrondse bouwlagen te beperken en ondergronds een ruimte te creëren. Het project telt vier bouwlagen en een ruimte onder de grond die niet als een bouwlaag in de zin van het BPA kan worden gezien en waarvan er geen Impact is op de omgeving. Beroepsindleners mogen dan wel kritiek uitoefenen op het project. Zoals aanvrager stelt is de impact van het project op de omgeving veel minder dan wat de bouwmogelijkheden volgens het BPA toelaten.

Gezien het architecturaal ontwerp een volledige nieuwbouw beoogt waarbij er in casu rekening mag gehouden worden met nieuwe ontwikkelingen inzake ventilatie, akoestiek en isolatie (waardoor de vloerpakketten groter worden en de verdiepingshoogtes dus toenemen) en het ontwerp van het gebouw qua inplanting een gangbaar ruimtegebruik kent t.a.v. vergelijkbare situaties (zie ook omgeving), zijn de beperkte afwijkingen op de bouwhoogte en de afstand tot de perceelsgrenzen ruimtelijk aanvaardbaar.

*Mits naleving van de opgelegde voorwaarden is de aanvraag verenigbaar met de goede ruimtelijke ordening.
..."*

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals zal blijken, is dat niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

De exceptie van de verwerende partij moet maar worden onderzocht wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, zijn vervuld. Zoals al gesteld, is dat niet het geval.

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 is en dat de verzoekende partij minstens een ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

Met een brief van 14 september 2016 deelt de tussenkomenende partij mee dat zij verzaakt aan de stedenbouwkundige vergunning die met de bestreden beslissing verleend is.

Door die uitdrukkelijke verzaking verliest de vordering tot schorsing van de bestreden beslissing ieder nuttig effect voor de verzoekende partijen.

Een uitspraak over de vordering tot vernietiging volstaat om de belangen van de verzoekende partijen te vrijwaren.

Nu niet voldaan is 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, wordt de vordering tot schorsing verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De vordering tot schorsing wordt verworpen.
2. 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 27 september 2016 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Saartje CALLENS

Geert DE WOLF