

**RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**  
**VOORZITTER VAN DE VIERDE KAMER**

**ARREST**

**nr. S/2012/0063 van 28 maart 2012**  
**in de zaak 1112/0276/SA/4/0239**

*In zake:*

de nv [REDACTED]

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Erika RENTMEESTERS  
kantoor houdende te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

*verzoekende partij*

*tegen:*

de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het  
departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Paul AERTS  
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

*verwerende partij*

*Tussenkomende  
partij :*

de **VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Dirk LINDEMANS  
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3  
bij wie keuze van woonplaats wordt gedaan

---

**I. VOORWERP VAN DE VORDERING**

De vordering, ingesteld bij aangetekende brief van 8 december 2011, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 12 oktober 2011, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site 'The Loop' ter bediening van de nieuwe bushalte 'MG Tower' en het aanleggen van een fiets- en voetpad met herinrichting van het kruispunt [REDACTED] en de regularisatie van een stuk reeds vergunde wegenis.

Het betreft percelen gelegen te [REDACTED] en met kadastrale omschrijving [REDACTED].

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

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De tussenkomende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de tweede kamer, werd op 7 februari 2012 toegewezen aan de vierde kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 7 maart 2012, alwaar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Bruno VAN CAUWENBERGH die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Filip DE PRETER die loco advocaat Dirk LINDEMANS verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen van titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en van de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009.

## **III. TUSSENKOMST**

De VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ - DE LIJN vraagt met een op 19 januari 2012 ter post aangetekend verzoekschrift om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de tweede kamer heeft vastgesteld, met een beschikking van 6 februari 2012, dat er grond is om het verzoek in te willigen en dat de verzoeker tot tussenkomst beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO voor wat betreft de behandeling van de vordering tot schorsing.

## **IV. FEITEN**

Op 1 juli 2011 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site ‘The Loop’ ter bediening van de nieuwe bushalte ‘MG Tower’ en het aanleggen van een fiets- en voetpad met herinrichting van het kruispunt [REDACTED] en de regularisatie van een stuk reeds vergunde wegenis”*.

De aanvraag betreft fase 6 van de gefaseerde herinrichting van de wegenis aan de site ‘The Loop’ teneinde de MG Tower bereikbaar te maken met openbaar vervoer.

Deze fase omvat drie deelprojecten:

- een vrije busbaan langsheen de ringweg (deels regularisatie);
- de herinrichting van de verbinding tussen de ringweg en de [REDACTED];
- de herinrichting van het kruispunt van de ringweg met de [REDACTED].

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', gelegen in gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige culturele activiteiten.

De percelen zijn, volgens de bestreden beslissing, eveneens gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, "*Handelbeurs – SDW 5*", dat werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2007.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling beleid mobiliteit en verkeersveiligheid adviseert op 8 augustus 2011 ongunstig en op 7 oktober 2011, na verder overleg, voorwaardelijk gunstig.

De Vlaamse Milieumaatschappij brengt op 8 september 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De brandweer van de stad Gent brengt op 12 augustus 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De gewestelijke stedenbouwkundige erfgoedambtenaar brengt op 23 augustus 2011 een gunstig advies uit.

Op 22 september 2011 neemt het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent volgend standpunt in:

" ...

#### **WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN**

##### 1. Voorschriften inzake ruimtelijke ordening

###### *1.1 Ruimtelijke uitvoeringsplannen – plannen van aanleg*

*Het bouwperceel ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening grootstedelijk gebied Gent, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005. De geplande werken in het deel tussen de aansluiting op [REDACTED] en de loopbrug worden gevat door de voorschriften van het bijzonder plan van aanleg SDW5, zoals goedgekeurd bij besluit van 4 september 1985. De tweestrooksafrit van de [REDACTED], de nieuw aan te leggen busbaan en ontsluitingsweg bevinden zich in een zone voor wegenis. Het aanliggend fietspad is deels gelegen in een zone voor handelsbedrijven. De overige werken worden gevat door de voorschriften van het RUP Handelsbeurs, zoals goedgekeurd bij besluit van 8 maart 2007. De werken maken deel uit van de eerste ontwikkelingsfase (zone voor projectontwikkeling Fase 1 (ZO)) en worden gevat door de specifieke voorschriften van de zone voor interne ringweg (Z11) en de zone voor wonen en kantoorachtigen (Z2).*

...

#### **VERENIGBAARHEID MET DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING**

##### 1. Beschrijving van de omgeving en de bouwplaats

...

##### 2. Toetsing aan wettelijke en reglementaire voorschriften

###### **BIJZONDER PLAN VAN AANLEG**

*De aanvraag stemt overeen met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften van het bijzonder plan van aanleg, met uitzondering van een deel van het fietspad dat in de zone voor handelsbedrijven is gelegen. Art. 4.4.7 van de Vlaamse codex ruimtelijke*

ordering laat de aanleg van wegenis in afwijking op stedenbouwkundige voorschriften toe, weliswaar voor zover het een kleine wijziging betreft voor werken van lokaal belang en de betrokken handelingen de algemene bestemming en het architectonisch en landschappelijk karakter niet kennelijk in het gedrang brengen.

De huidige aanvraag voldoet aan de decretale vereisten om toepassing te kunnen maken van dit artikel. Het betreft een beperkte aanpassing van de in het BPA voorziene zone voor wegenis in functie van de aanleg van een dubbelinrichtingsfietspad. De afwijkende strook blijft in breedte beperkt tot max. 3 m. De betrokken gronden behoren op vandaag reeds tot openbaar domein en werden wederrechtelijk gebruikt als parking en inrit. De impact op het ruimtelijke functioneren van de aanpalende bedrijfssite blijft minimaal.

## **RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN**

De aanvraag is overeenstemming met de bestemming en de stedenbouwkundige voorschriften van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De wegenis bevindt zich volledig binnen de in het ruimtelijk uitvoeringsplan voorziene zonering (Z11).

...

### **3. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening**

Voorliggend plan is een goede vertaling van het concept, zoals het door de verschillende stadsdiensten en in samenspraak met de verschillende partners (Vlaams Gewest, De Lijn, Grondbank The Loop en private ontwikkelaars) werd ontwikkeld tijdens het uitgebreide voortraject. Het plan van de busbaan en fietspad langs [REDACTED] past binnen de visies voor de lijnvoering van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk die werden ontwikkeld tijdens de opmaak van de MOBER voor gans de site en de MOBER voor veld 18. Tijdens het voortraject bij het uitrekenen van de plannen voor dit tracé werden heel wat verschillende pistes en oplossingsvarianten tegenover elkaar afgewogen. Volgende randvoorwaarden stonden hierbij voorop:

...

Intussen is ook het bovenlokaal fietsroutenetwerk in samenspraak met de provincie aangepast in functie van de meest recente en nog geplande ontwikkelingen op en rond The Loop. Ter ondersteuning van de fietsbereikbaarheid van dit nieuwe stadsdeel is ook [REDACTED] meegenomen in dit netwerk.

De site The Loop is een site volop in ontwikkeling en een bijzonder complex gebied op verkeerskundig vlak. Dit vraagt dan ook maatwerk. Voorliggend voorstel van wegenis is de best mogelijke oplossing, uitgaande van voorgaande randvoorwaarden en gezien de erg krappe ruimte om het project kwalitatief vorm te geven.

Waar fietsers en voetgangers gemengd worden, is consequent een breedte van 3,50m aangehouden, wat voldoende is om beide stromen te combineren. Het gedeeltelijk benutten van het tracé van de bestaande ringweg maakt het mogelijk de aanleg in de ruimte tussen ringweg en geluidsmuur te beperken tot een enkelvoudige busbaan. Dit is niet enkel ingegeven vanuit duurzaamheid (beperken van verhardingen) maar houdt tevens maximaal ruimte vrij voor de noodzakelijke groenaanleg in functie van een kwaliteitsvol wegbeeld langs ringweg oost.

Belangrijk is wel om absoluut te vermijden dat de busbaan zal dienen als sluipweg tussen ringweg en [REDACTED]. Het plaatsen van een extra bussluis zou gezien de oriëntatie van dit stuk weg in het verlengde van de ringweg, leiden tot verkeersonveilige situaties en een eventuele evacuatie bij calamiteiten volledig onmogelijk maken. Anderzijds is het louter plaatsen van verkeersborden weinig effectief en dient deze maatregel gecombineerd met extra handhaving of het plaatsen van een extra constructie met bebording boven het

*rijvak. Mogelijks vraagt het plaatsen van dergelijke constructies een beperkte aanpassing van de contouren van de wegenis.*

*Ter hoogte van de afrit [REDACTED] was de beschikbare ruimte erg krap, vandaar ook de (zij het beperkte) afwijking op de in het BPA ingetekende zone. Fietspad is hier in breedte moeten beperkt blijven tot 2,50 m, dit om nog een restruimte voor voetgangers te reserveren. Op zich kan de beperkte breedte van de fietsvoorziening nog gemotiveerd worden vanuit de beperkte lengte van het traject (100 m) en dit gedeelte volledig in rechtstand ligt. Toch wordt aanbevolen om waar mogelijk een sterkere scheiding te voorzien tussen gemotoriseerd verkeer en het fiets-voetpad dmv New Jerseys of een opstaande boordsteen. Het aanpalende bedrijvencomplex is voor zijn ontsluiting aan de achterzijde in belangrijke mate afhankelijk van de busbaan, gezien het ontwerp van wegenis op het smalste punt tot ca. 2 m van de gevel komt. Het voorstel van wegenis zet zich echter volledig binnen de begrenzing van het openbaar domein. Belangrijk is wel dat de ontsluiting van dit bedrijvencomplex maximaal gebundeld wordt, teneinde het aantal aantakpunten op de busbaan (en dus over het fiets-voetpad) tot een minimum beperkt wordt.*

*De noodzakelijke linksafslagstrook op [REDACTED] initieert een gedeeltelijke heraanleg van het kruispunt, waarbij extra verkeerslichten en de bredere middenstrook niet enkel het busverkeer begeleiden maar ook de oversteek voor fietsers en voetgangers beveiligen. Het lokaal dubbelrichtingsfietspad aan de linkerzijde van de weg is absoluut noodzakelijk om de kantoortoren bereikbaar te maken voor fietsers, komende van [REDACTED].*

*Ter hoogte van veld 16 gaat huidige aanvraag uit van een definitieve aanleg, daar waar in voorgaande aanvraag enkel een tijdelijke ontsluiting werd vergund. Het binnen het projectveld zelf gesitueerde voetpad wordt nu opgenomen in het gemengd fiets-voetpad. De ruimte tussen weg en voorgevel is nog steeds voldoende als voortuin en organisatie van het gelijkvloers inkomgebeuren. Aan beide toegangen van het gebouw is een uitsparing van de groene binnenberm voorzien.*

*...”*

Op 12 oktober 2011 beslist de verwerende partij de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen op grond van volgende overwegingen:

*“ ...*

#### **STEDENBOUWKUNDIGE BASISGEGEVENS UIT DE PLANNEN VAN AANLEG / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN**

##### Ligging volgens de plannen van aanleg + bijbehorende voorschriften GWWZ

*De aanvraag ligt volgens het gewestplan GENTSE EN KANAALZONE – Algemeen, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 28/10/1998 in een **Gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige culturele activiteiten**. In deze zone gelden volgende aanvullende voorschriften :*

*Dit gebied is uitsluitend bestemd voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige activiteiten, meer bepaald activiteiten met een bovenlokale invloedssfeer.*

*De Vlaamse regering kan bepalen dat een bijzonder plan van aanleg voorafgaand aan de ontwikkeling van dat gebied dient goedgekeurd te worden waarin de stedenbouwkundige aanleg van het gebied, de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting,*

vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen en autobergplaatsen en de parkeer- en verkeersorganisatie waarbij de scheiding van het lokaal en bovenlokaal verkeer wordt aangegeven in relatie met de omringende gebieden, worden vastgesteld.

#### Ligging volgens het uitvoeringsplan + bijbehorende voorschriften

De aanvraag is gelegen in het gemeentelijk RUP "Handelsbeurs – SDW5". De relevante voorschriften zijn die voor 'Zone voor interne ringweg (z11)', 'zone voor ontsluitingsweg (s12)' en 'zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43 (z16)'.

Z11: 'In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis. Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd.'

Z12: 'In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis. Binnen de zone voor projectontwikkeling worden laanbeplantingen en grachten voorzien. Voor de woonstraten (■■■■) wordt de inrichting gericht op woonkwaliteit, verkeersveiligheid en het vermijden van sluikparkeren. Voor de delen van de ■■■■ en andere wegen die aantakken op de ringweg en die bedrijfszones bedienen maar geen onderdeel vormen van de interne ringweg wordt de inrichting gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven maar ook op het vermijden van het maken van ongewenste verbindingen met de ringweg, de R4, de ■■■■ of de ■■■■. De aanleg moet qua concept en kwaliteit aansluiten op die van de ringweg.'

Z16: 'In deze zone in overdruk is het toegelaten het knooppunt dat bij de heraanleg van de N43 noodzakelijk blijkt, aan te leggen. Indien blijkt dat de reservatiestrook geheel of gedeeltelijk kan komen te vervallen wordt de onderliggende bestemming van kracht.

#### Overeenstemming met dit plan

De aanvraag is strijdig met het geldend voorschrift aangezien een (wellicht) ongewenste verbinding tussen interne ringweg en ■■■■ tot stand komt (cfr. infra).

...

#### **BESCHRIJVING VAN DE OMGEVING EN DE AANVRAAG**

De aanvraag betreft de verdere ombouw van het bestaande weggetje dat als ■■■■ bekend staat tot de infrastructuur die benodigd is om dit deel van het project 'The Loop' naar behoren te laten functioneren. Deze functies zijn velerlei : ontsluiting van de MG-tower en de langsliggende wooncomplexen voor zwakke weggebruikers (fietsers maar ook voetgangers) en voor openbaar vervoer (en wel in beide richtingen), maar ook voor leveringen aan de bedrijven aan de ■■■■, en ook als route voor uitzonderlijk vervoer (ter bediening van de Expo-hallen) en daarbovenop als evacuatie-route voor de site in noodsituaties. Daarnaast is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook een groenscherm onontbeerlijk.

De ruimte die beschikbaar is voor dit zeer ruime programma is daarentegen zeer beperkt, zodat enkele functies noodgedwongen worden gebundeld. Zo wordt één pad van 3,5 meter voor zowel voetgangers (benodigde breedte krachtens de bouwverordening terzake : 1,5 meter) en voor fietsers (minimumbreedte voor een dubbelrichtingsfietspad volgens het vademecum voor fietsvoorzieningen : 2 meter) voorzien. Dit pad verloopt voor het stuk aansluitend op de ■■■■ aanliggend, tegen de vigerende normen in. De

staduitwaartse busbaan loopt dan weer voor een stuk over de linkerstrook van de interne ring, waardoor een kortsluiting tussen deze weg en de [REDACTED] ontstaat. Het kruispunt met die secundaire weg moet voor de busbewegingen in de andere richting worden aangepast, wat echter de (in de huidige situatie al geringe) leesbaarheid van dit stukje infrastructuur niet meteen ten goede komt.

### **WATERTOETS**

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag ontworpen te worden aan de watertoets. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 (BS 31/10/2006) en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan het watersysteem, aan de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het bekkenbeheerplan.

Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in overstromingsgevoelig gebied, zodat in alle redelijkheid dient geoordeeld te worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt, zoals ook uit het boven aangehaalde advies van de Vlaamse Milieumaatschappij blijkt.

...

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

Uit bovenstaande beschrijving van het project moge al blijken dat de geboden oplossing voor het ruimtegebrek op bepaalde punten verre van optimaal is. In het (bijgevoegde) oorspronkelijke advies vanwege het Departement Mobiliteit en Openbare Werken leidt de opsplitsing van de pijnpunten in de afweging tegenover de doelstellingen zelfs tot een negatieve waardering van het project, die vanuit stedenbouwkundig oogpunt alleen maar kan beaamd worden, want de onwenselijkheid van een potentiële sluiproute tussen de interne ringweg en de N43 is zelfs als voorschrift in het RUP opgenomen (cfr. supra).

Anderzijds is het zo dat de ontwikkeling van de site in volle gang is, waardoor (verder) uitstel van de aanleg van deze infrastructuur evenzeer indruist tegen de goede ruimtelijke ordening. Om die reden is in onderling overleg (op 29/09, verslag bijgevoegd) tussen de betrokken actoren beslist het ontwerp nog bij te stellen als volgt :

- Op het kruispunt met de [REDACTED] wordt een langere middelgeleider voorzien. Daardoor wordt het visueel duidelijker voor het uitkomende verkeer (zowel uit de afrit als uit [REDACTED] ) dat links afslaan onwenselijk is. Tegelijkertijd vernauwt hierdoor de toegang naar [REDACTED] voor verkeer dat uit de richting van [REDACTED] komt, waardoor de kans op spookrijden eveneens afneemt.
- Er wordt een bussluis gecreëerd met slagbomen (met detectie) in beide richtingen en een terugkeeroptie naar de linkerstrook van de ringweg voor verkeer dat toch de afrit die enkel voor busverkeer is bedoeld, heeft genomen (Dit laat ook toe om deze route in geval van nood voor evacuatie te benutten)
- In zijn advies heeft het schepencollege reeds verzocht om de beveiliging van het aanliggende deel van het 'zwakkeweggebruikerspad' door middel van een vertikaal scheidend element (zoals voorgeschreven door het vademecum fietsvoorzieningen) bij wijze van voorwaarde op te leggen.

### **ALGEMENE CONCLUSIE**

Mits het respecteren van de hieronder opgelijste voorwaarden kan het project aanvaard worden.

*De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager, dier ertoe verplicht is*

*1° (...)*

*2° de volgende voorwaarden na te leven:*

- het kruispunt met de [REDACTED] dient te worden uitgevoerd zoals uitgetekend in bijlage I*
- er dient een bussluis te worden aangebracht zoals uitgetekend in bijlage II.*
- de overige voorwaarden waarvan sprake in het bijgevoegde advies van het college van burgemeester en schepenen van de Stad Gent.*

*...”*

Dit is de bestreden beslissing.

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

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

De verzoekende partij is een derde belanghebbende. De bestreden beslissing diende aan haar niet betekend te worden. Zij kon er pas kennis van nemen door de aanplakking van de beslissing op het terrein. De beroepstermijn van de verzoekende partij begint, overeenkomstig artikel 4.8.16, §2, 1°, b VCRO, te lopen vanaf de dag na deze van de aanplakking.

De bestreden beslissing werd, zoals blijkt uit de stukken van het dossier, aangeplakt op 9 november 2011.

Het door de verzoekende partij ingestelde beroep, bij aangetekende brief van 8 december 2011, is dus tijdig.

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

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO dat de verzoekende partij, als natuurlijke persoon of als rechtspersoon, rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing.

De verzoekende partij verwijst in haar verzoekschrift onder meer naar de negatieve invloed door de herinrichting van de wegenis waardoor parkeerplaatsen in functie van haar bedrijvencomplex zullen verdwijnen ten gevolge van de bestreden beslissing. Ze maakt daarmee voldoende aannemelijk dat zij als aanpalende buur hinder en nadelen kan ondervinden door de bestreden vergunningsbeslissing.

De verzoekende partij heeft aan de Raad tevens een afschrift bezorgd van haar actueel geldende statuten en van de rechtsgeldige beslissing van het bevoegde orgaan om in rechte te treden.

De verzoekende partij beschikt derhalve over het rechtens vereiste belang in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO.



## VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Uit de samenlezing van de artikelen 4.8.13 VCRO en 4.8.16, § 3, derde lid VCRO moet worden afgeleid dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts bij wijze van voorlopige voorziening kan worden geschorst ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel én wanneer hiertoe redenen voorhanden zijn.

### A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

*Standpunt van de partijen*

De verzoekende partij zet uiteen:

*“ ...*

*Verzoekende partij meent dat de schorsing noodzakelijk is omdat de werken een directe negatieve impact zullen hebben op haar eigendom. Ten eerste zal een gedeelte van deze eigendom ingenomen worden voor de aanleg van het nieuwe fiets- en voetpad, zonder dat de aanvrager hiervoor over een wettelijk recht beschikt. Verzoekende partij betwist immers dat dit deel tot het openbaar domein behoort en meent dat zij ingevolge ongestoord, ondubbelzinnig, voortdurend en openbaar bezit toepassing kan maken van de verkrijgende verjaring.*

*Ten tweede hebben de werken tot gevolg dat de parkeerplaatsen langs het perceel volledig verdwijnen waardoor elke mogelijkheid voor cliënteel van de handelszaken (zowel deze die verzoekster zelf uitbaat als deze die zij verhuurt) om te parkeren, ook verdwijnt. De beperkte restruimte die overblijft, zal immers niet kunnen volstaan, en ook de wijze waarop de wegenis ingericht wordt (met een afscheiding tussen weg en fietspad in New Jerseys of opstaande boordstenen) zal het onmogelijk maken om op de eigendom van verzoeker te rijden. In de onmiddellijke omgeving kan het wegvallen van de parkeerplaatsen ook niet opgevangen worden zodat de handelszaak van verzoekende partij en van haar huurders onbereikbaar worden voor cliënteel.*

*De inrichting van de wegenis zal het voor klanten in ieder geval veel moeilijker maken om de handelszaak te bereiken nu het niet duidelijk zal zijn dat de exclusieve busbaan richting [REDACTED] toch ook gebruikt mag worden voor het bedrijvencomplex waartoe de winkel van verzoekende partij behoort.*

*Dit zal niet alleen nadelig zijn voor de winkel van verzoekster zelf, maar ook aanleiding geven tot klachten vanwege de huurders die de parkeerplaatsen voor hun werknemers en cliënteel zien verdwijnen.*

*De impact van de aanvraag in zijn geheel, die kadert in de noodzakelijke bereikbaarheid van de nieuwe projectsite, maakt dat de werken zeer snel aangevat en uitgevoerd zullen worden. Meermaals wordt in het aanvraagdossier en in de bestreden beslissing immers gewezen op de absolute noodzaak om deze verbindingsweg aan te leggen. Meer zelfs : hoewel men het project op verschillende punten eigenlijk onaanvaardbaar vindt, verleent men de vergunning toch omdat niet langer gewacht kan worden. Verwerende partij schrijft letterlijk:*

*“Anderzijds is het zo dat de ontwikkeling van de site in volle gang is, waardoor (verder) uitstel van de aanleg van deze infrastructuur evenzeer indruist tegen de goede ruimtelijke ordening.”*

*Dit betekent dat de schorsing absoluut noodzakelijk is om te verhinderen dat de werken aangevat worden. Dit betekent ook dat, indien niet geschorst wordt maar de vergunning uiteindelijk wel vernietigd wordt, de kans op rechtsherstel bijzonder klein wordt. Dat men de reeds aangelegde wegenis zal uitbreken of verleggen, is uitgesloten zodat men er, omwille van de voldongen feiten, alles aan zal doen om de huidige, illegale toestand, opnieuw vergund te krijgen.*

*...”*

De verwerende partij repliceert:

*“ ...*

- 2. Zoals in de uiteenzetting ten gronde reeds is voorgehouden, is de aanvraag gelegen binnen de zone voor wegenis. Er wordt geenszins op een onwettige wijze gebruik gemaakt van de eigendom van verzoekende partij.*

*Ook in het advies van het College van Burgemeester en Schepenen van de STAD GENT wordt voorgehouden dat verzoekende partij zich om dezelfde reden evenmin kan beroepen op het verlies van parkeerplaatsen. Indien er al parkeerplaatsen zouden sneuvelen, dan is dit enkel om reden dat deze parkeerplaatsen ten precaire titel werden voorzien in een zone voor wegenis. Verzoekende partij bewijst geenszins haar eigendomsrechten.*

*Verzoekende partij kan zich dan ook niet beroepen op het wegvallen van deze parkeerplaatsen.*

*Bovendien kan verzoekende partij ook niet verwijzen naar eventuele nadelen die de uitvoering van de vergunning zou betekenen voor haar huurders. Het dient immers te gaan over een persoonlijk nadeel in hoofde van verzoekende partij zelf.*

- 3. Ook aan de tweede voorwaarde van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel is in hoofde van verzoekende partij dan ook niet voldaan.*

*...”*

De tussenkomende partij voegt hier nog aan toe:

*“ ...*

- 18. Uit artikel 4.8.13 VCRO, samen gelezen met artikel 8, lid 2, 5° van het Procedurereglement Kort Geding - en dat volgens constante rechtspraak van de Raad van State – vloeit voort dat de verzoeker die de schorsing vraagt zich in zijn verzoekschrift niet mag beperken tot vaagheden en algemeenheden, maar integendeel ‘zeer concrete gegevens’ moet aanvoeren, die erop wijzen dat hij naar aanleiding van de bestreden beslissing een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondervindt. Het moet voor Uw Raad immers mogelijk zijn om met voldoende precisie in te schatten of er al dan niet een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel voorhanden is, en het moet voor de verwerende partij en de tussenkomende partij mogelijk zijn zich tegen de door de verzoeker aangevoerde feiten en argumenten te verdedigen.*

*Uw Raad heeft reeds geoordeeld dat het begrip “moeilijk te herstellen ernstig nadeel” dat wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag begrepen worden.*

19. De verzoeker dient met andere woorden concrete gegevens aan te voeren die de kwalijke gevolgen van het project op zijn persoonlijke situatie aantonen, en zijn dossier voldoende stofferen (bijv. plannen, fotomateriaal, deskundige verslagen, etc.). De verzoeker dient daarbij niet alleen het bewijs te leveren van de ernst van het nadeel dat hij ondergaat of kan ondergaan, wat betekent dat hij zowel aanduiding moeten geven over de aard en de omvang van het te verwachten nadeel, maar ook voldoende elementen die wijzen op de moeilijke herstelbaarheid van dat nadeel.
20. De verzoekende partij vraagt een schorsing van de vergunning omdat een nieuw fiets- en voetpad zal worden aangelegd op haar eigendom. Hierdoor verdwijnen ook haar parkeerplaatsen. De beperkte restruimte zal niet volstaan om te kunnen parkeren.

Ook zou het voor het cliënteel niet duidelijk zijn dat het verkeer naar de handelszaken nog van de vrije busbaan gebruik mag maken.

21. Voor wat betreft het verdwijnen van de parkeerplaatsen zijn er twee hypothesen:
- Ofwel is de strook grond waarop het fiets- en voetpad zal worden aangelegd inderdaad eigendom van de verzoekende partij. In dat geval zal dit slechts kunnen worden aangelegd na verwerving van deze strook grond, eventueel via onteigening. Het ingeroepen nadeel zal een gevolg zijn van die verwerving
  - Ofwel is dit niet het geval, omdat de grond werd verworven in 1986. Het nadeel is dan het gevolg van die verwerving.

Blijkbaar werd na de overdracht van een deel van de grond het terrein verder ingericht zonder ermee rekening te houden dat een strook grond aan het Wegenfonds was overdragen met het oog op de verbreding van de aanpalende weg. De gevolgen hiervan zijn ten laste van de verzoekende partij, die deze situatie zelf in de hand heeft gewerkt en daar de gevolgen van moet dragen.

22. Verder blijkt uit onderstaande luchtfoto dat de verzoekende partij beschikt over 18 parkeerplaatsen links naast het gebouw, 8 parkeerplaatsen voor het gebouw en 6 parkeerplaatsen rechts naast het gebouw.

...

Een aantal van de parkeerplaatsen zal inderdaad verdwijnen. Het lijkt slechts te gaan om een vijftal plaatsen aan de linkerzijde van het terrein.

Dit zijn dan parkeerplaatsen die rechtstreeks toegankelijk zijn van een straat die in het onmiddellijk verlengde liggen van een afrit van de E40, wat maakt dat het in- en uitrijden van die parkeerplaatsen ronduit gevaarlijk is. Door de bestreden beslissing wordt de bewuste weg niet langer een afrit. De weg wordt van de afrit gescheiden.

23. De inrichting van de verzoekende partij heeft niet als adres "■■■■■", maar wel ■■■■■.

Het binnenrijden van de ■■■■■ is momenteel reeds onmogelijk voor het verkeer dat vanuit ■■■■■ komt. De weg is enkel toegankelijk voor verkeer afkomstig vanuit Gent. De vestiging van de verzoekende partij wordt daar aangeduid met een totem op de ■■■■■.

...

*Wat verandert is dat de busbaan ook toegankelijk wordt gemaakt vanuit de richting [REDACTED]. Dit zou enkel zijn voor bussen, maar dit kan geen nadeel berokkenen, aangezien er momenteel geen toegangsmogelijkheid is.*

*Voor het verkeer vanuit [REDACTED] verandert er niets.*

*Van een moeilijk te herstellen en ernstig nadeel is geen sprake.  
..."*

#### *Beoordeling door de Raad*

Een verzoekende partij moet in haar verzoekschrift duidelijk en concreet aangeven waarin precies het moeilijk te herstellen ernstig nadeel is gelegen dat zij ingevolge de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ondergaat of dreigt te ondergaan. De verzoekende partij dient dienaangaande concrete en precieze gegevens aan te brengen waaruit blijkt dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondergaat of dreigt te ondergaan.

De verzoekende partij betoogt dat de werken een directe negatieve impact zullen hebben op haar eigendom omdat een gedeelte ervan zal worden ingenomen voor de aanleg van een fiets- en voetpad, omdat de parkeerplaatsen langs het perceel zullen verdwijnen en omdat de afscheiding tussen de wegenis en het fietspad de toegang tot de eigendom onmogelijk zal maken. Verder verwijst zij naar de onduidelijkheid over het toegelaten gebruik van de exclusieve busbaan richting [REDACTED], waardoor het voor klanten moeilijker zal zijn om de handelszaak te bereiken. Tenslotte stelt de verzoekende partij dat er niet enkel nadelen zijn voor haar handelszaak, maar ook voor de huurders van de parkeerplaatsen.

In zoverre de verzoekende partij aanvoert dat een gedeelte van haar eigendom zal worden ingenomen voor de aanleg van een fiets- en voetpad, moet met de tussenkomende partij worden vastgesteld dat dit aangevoerde nadeel zijn oorzaak niet kan vinden in het bestreden besluit. Een eigendomsoverdracht vloeit niet voort uit een vergunningsbeslissing. De verzoekende partij kan maar uit haar eigendom worden ontzet als de vrederechter de onteigening heeft of zal hebben toegestaan.

Uit de uiteenzetting van de verzoekende partij blijkt niet duidelijk in hoeverre de aangevoerde dreiging van het verlies aan parkeerplaatsen samenhangt met, of zijn oorzaak vindt in het aangevoerde nadeel van het verlies van eigendom. De verzoekende partij geeft niet aan over hoeveel parkeerplaatsen ze beschikt, hoeveel ze ervan verhuurt aan derden en hoeveel er bestemd zijn voor haar eigen handelszaak, hoeveel er door eigendomsverlies teloor zouden gaan en hoeveel er zouden teloor gaan doordat het bestreden besluit het zal "onmogelijk maken om op de eigendom van verzoeker te rijden". Met de tussenkomende partij moet in elk geval worden vastgesteld dat er zich niet enkel parkeerplaatsen bevinden langs de wegenis die het voorwerp uitmaakt van de bestreden beslissing, maar ook aan de perceelszijde grenzend aan de [REDACTED] en aan de andere zijde van het bedrijvencomplex, die ongemoeid blijven door de bestreden beslissing. Bij gebreke aan precieze en concrete gegevens kan niet beoordeeld worden of de verzoekende partij een persoonlijk moeilijk te herstellen ernstig nadeel lijdt door het beweerd verlies aan parkeerplaatsen.

Voor zover de verzoekende partij aanvoert dat de toegang tot haar eigendom onmogelijk zal worden, moet vastgesteld worden dat, los van de vraag of bij de uitvoering van de bestreden beslissing is voorzien in een onderbreking van de afscheiding tussen fietspad en wegenis ter hoogte van de handelszaak van de verzoekende partij, de verzoekende partij geen gegevens

aanreikt die zouden wijzen op de moeilijke herstelbaarheid van dit nadeel. Bovendien blijkt uit de stukken van het administratief dossier dat de handelszaak van de verzoekende partij in elk geval bereikbaar blijft via de [REDACTED].

De verzoekende partij blijft ook vaag in haar omschrijving dat door de onduidelijkheid over het toegelaten gebruik van de “busbaan” haar handelszaak moeilijker bereikbaar zou worden voor het cliënteel. De verzoekende partij lijkt hiermee een financieel nadeel te bedoelen, dat uit zijn aard echter niet kan beschouwd worden als moeilijk te herstellen.

Daar waar de verzoekende partij tenslotte aanvoert dat de uitvoering van de bestreden beslissing ook nadelen zou meebrengen van de “huurders”, is het niet duidelijk of de verzoekende partij daarmee nadelen bedoelt door het verlies aan parkeerplaatsen of nadelen doordat de winkels moeilijker bereikbaar zouden zijn. Bovendien moet vastgesteld worden dat de verzoekende partij zich niet met goed gevolg kan beroepen op nadelen van derden voor het aantonen van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel in de zin van artikel 4.8.13 VCRO.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.13 VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts bij wijze van voorlopige voorziening kan geschorst worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

## **B. Redenen die de schorsing rechtvaardigen**

Aangezien in het vorige onderdeel werd vastgesteld dat de verzoekende partij niet voldoende aannemelijk maakt dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is een onderzoek van de redenen die de schorsing van de bestreden beslissing kunnen rechtvaardigen niet aan de orde.

**OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. De vordering tot schorsing wordt verworpen.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing ten gronde.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 28 maart 2012, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Katrien VISSERS

Nathalie DE CLERCQ