

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2012/0258 van 27 juni 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 met een aangetekende brief van 8 december 2011, strekt tot de vernietiging en de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 12 oktober 2011, waarbij aan de tussenkomende partij een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site '[REDACTED]' 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 bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te [REDACTED].

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De Raad heeft bij arrest van 28 maart 2012 met nummer S/2012/0063 de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De tussenkomenende partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 20 juni 2012, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Erika RENTMEESTERS die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Inneke BOCKSTAELE die loco advocaat Paul AERTS verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Filip DE PRETER die loco advocaat Dirk LINDEMANS verschijnt voor de tussenkomenende partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

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 14 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.

IV. FEITEN

Op 1 juli 2011 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomenende partij bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site [REDACTED] 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 ‘[REDACTED]’ 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*".

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling beleid mobiliteit en verkeersveiligheid adviseert op 8 augustus 2011 ongunstig en, na verder overleg, op 7 oktober 2011 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 E40, 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 [REDACTED] 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 [REDACTED]. Ter ondersteuning van de fietsbereikbaarheid van dit nieuwe stadsdeel is ook [REDACTED] meegenomen in dit netwerk.

De site [REDACTED] 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 E40 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 Deinze.

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 ■■■■ 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 evacuatieroute 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.

...

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 N43 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 Deinze 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.

De nv [REDACTED] heeft bij aangetekende brief van 22 december 2011 een beroep ingesteld dat eveneens strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van deze bestreden beslissing. Dit beroep is bij de Raad geregistreerd onder het rolnummer 1112/0328/SA/4/0281.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De Raad heeft met het arrest van 28 maart 2012 met nummer S/2012/0063 vastgesteld dat het beroep tijdig werd ingesteld. Er zijn geen redenen om anders te oordelen.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

1.

De Raad heeft bij arrest van 28 maart 2012 met nummer S/2012/0063 vastgesteld dat de verzoekende partij beschikt over het rechtens vereist belang in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid, 3° VCRO.

2.

De tussenkomende partij werpt in haar schriftelijke uiteenzetting op:

“ ...

De verzoekende partij steunt haar belang uitsluitend op haar hoedanigheid van uitbater van een handelszaak die toegankelijk is via de [REDACTED], waar de tussenkomende partij haar exclusieve busbaan zou willen aanleggen. Bovendien komt de wegenis veel dichters dan voorheen - bij haar eigendom en verdwijnen de parkeerplaatsen van de verzoekende partij.

Wanneer een verzoeker in zijn verzoekschrift een welbepaald belang laat gelden, trekt hij grenzen rond het gerechtelijk debat, onder meer ten aanzien van de ontvankelijkheid van het beroep. Het belang dient te dezen dan ook enkel te worden beoordeeld vanuit deze elementen.

Vanuit dit standpunt zijn er alvast redenen om de nietigverklaring te beperken tot een deel van de vergunning. De Raad van State oordeelde reeds herhaaldelijk dat een vergunning in beginsel ondeelbaar is, maar dat in bepaalde gevallen kan blijken dat de vergunning toch deelbaar is.

In deze zaak is er sprake van drie werken die weliswaar met elkaar verband houden, maar die daarom niet onsplitbaar zijn.

Het meest ingrijpende werk is de aanleg van de exclusieve vrije busbaan. Die start vanaf de bestaande trambedding (annex vrije busbaan) die de site “ [REDACTED] ” binnengaat, en loopt tot aan de MG-Toren. Het gaat om de werken tot aan de snede C-C'. Deze werken sluiten daar aan op een bestaande straat, de [REDACTED], die perfect bruikbaar is voor het busverkeer zonder dat er iets aan gewijzigd wordt.

Dit werk is afsplitsbaar van de herinrichting van de [REDACTED]. Die omvat de volgende werken:

- *Aanleg van een fiets-en voetpad*
- *Weghalen van de middenberm*

Alleen de aanleg van het fiets- en voetpad is daarbij vergunningsplichtig. Het is ook dit werk waaraan de verzoekende partij haar belang vastknoopt.

Daarnaast omvat de vergunning ook de herinrichting van het kruispunt, door het doorbreken van de middenberm (niet vergunningsplichtig) en de aanleg van fietspaden.

Een dergelijke vergunning is splitsbaar in meerdere onderdelen, en de verzoekende partij heeft slechts een belang voor het deel van de werken dat uitgevoerd wordt aan de [REDACTED] (tussen snede C-C' en het fietspad langsheen de [REDACTED]).

*De eventuele nietigverklaring dient tot die werken te worden beperkt.
...*

De verzoekende partij repliceert in haar wederantwoordnota:

*“...
Verzoekende partij wijst erop dat een stedenbouwkundige vergunning in principe ondeelbaar is tenzij aangetoond kan worden dat een deel van de vergunning afsplitsbaar is en de vergunningverlenende overheid dezelfde beslissing genomen zou hebben zonder dit deel.*

*In casu kan het standpunt van tussenkomende partij niet gevolgd worden dat de eventuele nietigverklaring beperkt moet blijven tot het deel van de werken dat uitgevoerd wordt aan de [REDACTED] (tussen snede C-C' en het fietspad langsheen de [REDACTED]). Het volledige project werd in zijn geheel aangevraagd omdat dit vereist is voor de ontsluiting van de volledige site [REDACTED].
...”*

Beoordeling door de Raad

Een stedenbouwkundige vergunning is in beginsel één en ondeelbaar, waardoor een vergunningsbeslissing niet gedeeltelijk kan worden vernietigd. Van dit beginsel kan slechts worden afgeweken – bij wijze van uitzondering – indien vast zou staan dat het gedeelte, dat het voorwerp uitmaakt van het verzoek tot gedeeltelijke vernietiging, afgesplitst kan worden van de rest van de vergunning en dat de vergunningverlenende overheid dezelfde beslissing zou genomen hebben ongeacht het feit of het betrokken gedeelte al dan niet mede deel uitmaakte van de aanvraag. Er anders over oordelen zou tot gevolg hebben dat de Raad zich in de plaats zou stellen van de vergunningverlenende overheid en zich niet zou beperken tot zijn vernietigingsbevoegdheid, aangezien het niet vernietigd gedeelte hoe dan ook zou blijven bestaan.

Uit de beschrijving van de aanvraag in de bestreden beslissing blijkt dat de aanvraag “de verdere ombouw van het bestaande weggetje dat als ‘[REDACTED]’ bekend staat tot de infrastructuur die benodigd is om dit deel van het project ‘[REDACTED]’ naar behoren te laten functioneren”, betreft. Voorts wordt gesteld dat deze functies de “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)”, de “leveringen aan de bedrijven aan de [REDACTED], en ook als route voor uitzonderlijk vervoer (ter bediening van de Expo-hallen)” en “daarbovenop als evacuatie-route voor de site in noodsituaties”, betreffen. Verder luidt het in de bestreden beslissing dat de “ruimte die beschikbaar is voor dit zeer ruime programma (...) daarentegen zeer beperkt (is), zodat enkele functies noodgedwongen worden gebundeld”.

Uit deze beschrijving blijkt dat het gevraagde een totaalproject uitmaakt waarbij verschillende functies moeten worden gerealiseerd op een beperkte ruimte. Verder blijkt uit de bouwplannen dat de voorziene wegnis van het project één geheel uitmaakt en niet in verschillende onderdelen te onderscheiden valt.

Op het verzoek tot gedeeltelijke vernietiging kan aldus niet worden ingegaan.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

Enig middel – tweede onderdeel

Standpunt van de partijen

In dit middel voert de verzoekende partij de schendingen aan van artikel 4.3.1, §1, 1°, a VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel.

De verzoekende partij zet onder het tweede onderdeel uiteen:

“ ...

Verwerende partij stelt dus vast dat de aanvraag strijdig is met de in rekening genomen stedenbouwkundige voorschriften én met de goede ruimtelijke ordening. Bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening verwijst verweerder evenwel naar een aantal aanpassingen die in onderling overleg worden doorgevoerd, waardoor het project wel aanvaard kan worden. Los van de vraag of de aanvraag na de aanpassingen wel de toets van de goede ruimtelijke ordening doorstaat, moet vastgesteld worden dat dit in ieder geval niet voldoende is om af te wijken van de stedenbouwkundige voorschriften. Uit geen enkel argument van de bestreden beslissing blijkt immers dat ingevolge deze aanpassingen de aanvraag niet meer strijdig zou zijn met de geldende voorschriften.

*Overeenkomstig artikel 4.3.1 §1, 1° a moet een vergunning **geweigerd** worden wanneer het aangevraagde onverenigbaar is met de stedenbouwkundige voorschriften of de verkavelingsvoorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken. De wettelijke bepalingen inzake de mogelijkheid tot afwijking worden weergegeven in hoofdstuk IV van VCRO. Een afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften omdat een project verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, is daarin niet voorzien.*

Bovendien vormt een afwijking op een algemeen principe een uitzondering en moet duidelijk en afdoende gemotiveerd worden welke afwijking men toepast en om welke reden. In casu maakt de bestreden beslissing geen melding van een van de afwijkingsregels voorzien in hoofdstuk IV VCRO. Bijgevolg kan verzoekende partij niet anders dan concluderen dat geen toepassing is gemaakt van een van de wettelijk voorziene afwijkingsmogelijkheden en dat, nu verweerder zelf de strijdigheid met de voorschriften van het RUP vaststelt, de aanvraag geweigerd had moeten worden.

...”

De verwerende partij repliceert:

“ ...

Door het aanbrengen van enige aanpassingen aan het ontwerp werd het knelpunt, nl. het aankoppelen van de interne ontsluitingsweg aan de [REDACTED] opgelost.

Op het kruispunt met de N43 wordt een langere middengeleider voorzien. Daardoor wordt het visueel duidelijker voor het uitkomende verkeer (zowel uit de afrit als uit [REDACTED]) dat links afslaan niet wenselijk is. Tegelijkertijd vernauwt hierdoor de toegang naar [REDACTED] voor verkeer dat uit de richting van Deinze komt, waardoor de kans op spookrijden eveneens afneemt. Er wordt eveneens 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 ingeval van nood voor evacuatie te benutten. Op vraag van het Schepencollege van de STAD GENT wordt de beveiliging van het aanliggende deel van het 'zwakke weggebruikerspad' door middel van een verticaal scheidend element bij wijze van voorwaarde opgelegd.

Dit alles heeft dan ook geleid tot de voorwaardelijke vergunning van 12 oktober 2011.

In het bestreden besluit wordt nadrukkelijk gesteld dat mits het respecteren van deze opgelijste voorwaarden het project wel degelijk aanvaardbaar is en voldoet aan de stedenbouwkundige voorschriften van de toepasselijke bestemmingsplannen.

Verzoekende partij toont geenszins aan dat dit niet het geval zou zijn. De toetsing werd wel degelijk uitgevoerd.

...

De tussenkomenende partij voegt hier nog aan toe:

"...

In dit middelonderdeel stelt de verzoekende partij dat de vergunning strijdig is met het RUP, zonder evenwel aan te geven met wel voorschrift van het RUP één en ander strijdig zou zijn.

Het middel is dan ook onontvankelijk.

Mogelijk wordt verwezen naar het voorschrift Z15.

...

Dit voorschrift verbiedt om de bebouwing in de zone z6d, waar het torengedouw opgericht wordt, te ontsluiten via de N43. Deze zone moet worden ontsloten via de ontsluitingswegen van [REDACTED].

De aanvraag beoogt geen ontsluitingsweg voor het torengedouw te realiseren, maar wel een vrije busbaan.

Bij de beoordeling van de aanvraag bestond evenwel de bekommernis dat de vrije busbaan zou worden gebruikt als sluipweg voor het verkeer naar [REDACTED]. Hiertoe werden een aantal voorwaarden gekoppeld aan de vergunning. Het gaat onder meer om de creatie van een bussluis e.d.

Deze voorwaarden worden zelf niet bekritiseerd door de verzoekende partij. Deze voorwaarden zijn ook geschikt om sluipverkeer te weren.

..."

In haar wederantwoordnota voegt de verzoekende partij niets essentieels toe aan haar tweede onderdeel.

Beoordeling door de Raad

In de bestreden beslissing wordt overwogen dat de aanvraag is gelegen in het gemeentelijk RUP “Handelsbeurs – SDW5”. Voorts wordt verwezen naar de “relevante voorschriften” voor de ‘zone voor interne ringweg (z11)’, ‘zone voor ontsluitingsweg (z12)’ en ‘zone voor reservatiestrook voor knooppunten heraanleg N43 (z16)’.

De voormelde voorschriften luiden als volgt:

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 ■■■■. 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.

Onder de titel “overeenstemming met dit plan” overweegt de verwerende partij vervolgens dat de “aanvraag (...) strijdig (is) met het geldend voorschrift aangezien een (wellicht) ongewenste verbinding tussen interne ringweg en ■■■■ tot stand komt (cfr. infra)”, waarbij kan aangenomen worden dat daarmee verwezen wordt naar het stedenbouwkundig voorschrift van zone 12 ‘zone voor ontsluitingsweg’. In dit voorschrift wordt immers onder meer bepaald dat “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 ■■■■”.

Uit deze overweging in de bestreden beslissing kan worden afgeleid dat de verwerende partij het gevraagde strijdig acht met de toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften.

Artikel 4.3.1, §1, 1° VCRO luidt als volgt:

“ ...

Art. 4.3.1. §1. Een vergunning wordt geweigerd:

1° indien het aangevraagde onverenigbaar is met:

- a) stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften, voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken,*
- b) een goede ruimtelijke ordening;*

...”

Zoals reeds vastgesteld blijkt uit de bestreden beslissing dat het gevraagde onverenigbaar wordt geacht met de “stedenbouwkundige voorschriften”, zonder dat uit enig motief van de bestreden blijkt dat van het “geldend voorschrift” op een geldige manier kon worden afgeweken.

Het middel is in de gegeven mate gegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 12 oktober 2011, waarbij aan de tussenkomen de partij de stedenbouwkundige vergunning voorwaardelijk wordt verleend voor het bouwen van een nieuwe vrije busbaan aan de site '■■■■' ter bediening van de nieuwe bushalte 'MG Tower' en het aanleggen van een fiets- en voetpad met herinrichting van het kruispunt ■■■■ en de regularisatie van een stuk reeds vergunde wegenis op een perceel gelegen te ■■■■.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de tussenkomen de partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 275 euro, ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomen de partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 27 juni 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