

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE VIERDE KAMER

ARREST

nr. S/2013/0175 van 25 juni 2013
in de zaak 1213/0361/SA/4/0337

In zake: de bvba **CARROSSERIE MALFAIT**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Bert ROELANDTS en Sofie RODTS
kantoor houdende te 9000 Gent, Kasteellaan 141
waar woonplaats wordt gekozen

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
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
de partij:*

1. de **VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ "DE LIJN"**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Dirk LINDEMANS
kantoor houdende te 1000 Brussel, Keizerslaan 3
waar woonplaats wordt gekozen

2. de **stad GENT**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester
en schepenen

3. het **college van burgemeester en schepenen** van de **stad GENT**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Sylvie KEMPINAIRE
kantoor houdende te 9051 Sint-Denijs-Westrem (Gent), Putkapelstraat
105

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 1 februari 2013 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement RWO, afdeling Oost-Vlaanderen van 11 december 2012, waarbij aan de eerste tussenkomen de partij een stedenbouwkundige

vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het verlengen van tramlijn 21/22 in de stad Gent tot het centrum van de deelgemeente Zwijnaarde.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te Gent, Heerweg-Noord, Heerweg-Zuid, Haardstedestraat, Klaartestraat, Tramstraat en Ter Linden.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De repliek van de tussenkomen- de partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschriften tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 21 mei 2013, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Sofie RODTS die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Paul AERTS die verschijnt voor de verwerende partij, advocaat Filip DE PRETER die loco advocaat Dirk LINDEMANS verschijnt voor de eerste tussenkomen- de partij en advocaat Sylvie KEMPINAIRE die verschijnt voor de tweede en derde tussenkomen- de partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. TUSSENKOMST

1.

De VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ ("DE LIJN") verzoekt met een aangetekende brief van 29 maart 2013 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 29 april 2013 aan de tussenkomen- de partij toelating verleend om in de debatten tussen te komen betreffende de vordering tot schorsing.

2.

De stad GENT, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen, en het college van burgemeester en schepenen van de stad GENT verzoeken met een aangetekende brief van 2 april 2013 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de vierde kamer heeft met een beschikking van 29 april 2013 aan de tussenkomen- de partijen toelating verleend om in de debatten tussen te komen betreffende de vordering tot schorsing.

IV. FEITEN

Op 22 juli 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient de eerste tussenkomende partij bij de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor:

“de verlenging van tramlijn 21-22 tot Zwijnaarde, Ter Linden.

De werken omvatten

- de aanleg van tramsporen langs Heerweg Noord en Heerweg Zuid (ten noorden van ter Linden) met bijhorende herinrichting van de wegenis,
- de bouw van 2 trambruggen, respectievelijk over de Ringvaart en de E40,
- de aanleg van 3 buurtparkings”

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan ‘Gentse en Kanaalzone’, gelegen in woongebied, bufferzone en industriegebied.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grootstedelijk gebied Gent’, vastgesteld met een besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 15 september 2010 tot en met 15 oktober 2010, worden 75 bezwaarschriften ingediend.

Het Agentschap Ruimte en Erfgoed Oost-Vlaanderen, Cel Archeologie, Monumenten en Landschappen brengt op 12 augustus 2010 een gunstig advies uit.

De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) stelt op 17 augustus 2010 geen bezwaar te hebben tegen de aanvraag.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt geen advies uit binnen de decretaal voorziene termijn van dertig dagen.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 7 september 2010 gunstig mits de voorgestelde compensatiemaatregelen worden uitgevoerd.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken brengt geen advies uit.

De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) brengt op 14 september 2010 een ongunstig advies uit en op 10 mei 2011, na overleg met de aanvrager, een voorwaardelijk gunstig advies.

De dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen brengt geen advies uit.

De nv Waterwegen en Zeekanaal brengt op 23 september 2010 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De derde tussenkomende partij adviseert op 25 oktober 2012 als volgt:

“ ...

3. Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

...

Ruimtelijke impact

De voorgestelde wegeniswerken zitten grotendeels vervat binnen de bestaande rooilijnen, zoals goedgekeurd bij KB 14 april 1937 en gewijzigd bij MB van 22 maart 1990 en gemeenteraadsbesluit van 28 juni 2000. Voor de woningen langs Heerweg-Noord met huisnr's. 103 tot 117 is onteigening onvermijdelijk om het gewenste profiel te realiseren. Hetzelfde geldt voor de percelen in private eigendom waarop de buurtparkings worden aangelegd. Daarnaast worden ook een aantal voortuinstroken onteigend in functie van het voorzien van voldoende brede voetpaden. De onteigeningsprocedure wordt parallel doorlopen aan deze aanvraag. Daar waar private delen omgevormd worden tot openbaar domein, zal de bestaande rooilijn worden opgeheven. Deze procedure wordt eveneens parallel aan deze aanvraag gevoerd.

Het is van belang dat alle nieuwe rooilijnen en wachtgevels waar niet meer tegenaan zal gebouwd worden, op een kwalitatieve en duurzame manier worden afgewerkt.

Daarnaast is het wenselijk dat enkel de noodzakelijke hoogstammige bomen worden gerooid.

Alle bomen die zich buiten de contouren van de vernieuwde wegzone of nieuw geplande infrastructuur bevinden moeten behouden blijven. Het gaat hier in hoofdzaak over de bomen in het talud en de omgeving van de bruggen over de Ringvaart en de autosnelweg E40. Ter hoogte van de eindhalte aan de bibliotheek kunnen eveneens verschillende bomen behouden blijven, alsook in het plantsoen ter hoogte van het kruispunt met de Rooskensstraat.

Architecturale uitwerking

...

4. Doorwerking MER op niveau van de stedenbouwkundige vergunning

...

5. Openbaar onderzoek

...

Thema 2: Onteigeningen en financiële aspecten

BEZWAREN

1. In functie van de onteigening werden heel wat bezwaren met betrekking tot de gevoerde procedure en communicatie ingediend. Veel bezwaarindieners wijzen erop dat zij tot op heden nog geen bericht ontvangen hebben met betrekking tot de onteigening. Bovendien zijn de onteigeningsplannen niet gekoppeld aan de vergunningsaanvraag.

2. Enkele bezwaarschriften handelen over de onnodige onteigening van de voortuin. In sommige gevallen wordt verwezen naar de huidige parkeermogelijkheden in de voortuin die na onteigening niet meer mogelijk is. Het betreft zowel particuliere woningen als handelsaken.

3. Een vraag over hoe de procedure van onteigening wordt verder gezet.

Dit in het bijzonder voor de woningen gelegen langs Heerweg-Noord 103-117, waar slechts een deel van de woningen wordt onteigend.

4. De komst van de tramlijn zelf, een gedeeltelijke onteigening van hun perceel, de integratie van de buurtparking of de aanwezigheid van de eindhalte zijn argumenten om te spreken over een ernstige waardevermindering van de woning.

Ook het niet meer kunnen realiseren van de bestaande bouwmogelijkheid over het volledige perceel vormt een waardevermindering van het perceel.

De stad moet opdraaien voor de kosten die een dergelijke verandering kan/zal veroorzaken aan het privaat domein (voortuin herinrichten)

BEHANDELING

1. De onteigeningsprocedure en vergunningsaanvraag staan in principe los van elkaar. Strikt genomen moet men overigens geen eigenaar zijn om een stedenbouwkundige vergunning aan te vragen. De vergunningverlenende overheid dient dit evenmin te onderzoeken. Los daarvan is het stadsbestuur uiteraard wel voorstander om voor een dergelijk project beide procedures zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Hieronder wordt een kort overzicht weergegeven van de gezette stappen.

In het kader van de informatievergadering van februari 2008 werd het tot dan toe opgemaakt voorstel van onteigeningsplannen voorgelegd. In de aanloop van deze informatievergadering werden de te onteigenen eigenaars aangeschreven via een brief (onteigening voortuinen) of op de hoogte gebracht door een gesprek met een vertegenwoordiger van De Lijn (onteigening panden). Naar aanleiding van suggesties en opmerkingen geformuleerd tijdens de infomarkt werden de ontwerpplannen alsook de onteigeningsplannen nog bijgesteld. Over deze wijzigingen van de onteigeningsplannen werd geen communicatie gevoerd.

Vanaf 2009 werden alle vragen en opmerkingen met betrekking tot het onteigeningsaspect binnen het dossier doorverwezen naar De Lijn. De onduidelijkheid die bestond binnen de projectgroep van het dossier (Stad Gent, De Lijn, AWV,...) werd ook in 2009 afgespiegeld in de communicatie naar de bewoners.

In 2009 werden de onteigeningsplannen verder beëindigd om op 28 juli 2010 bekrachtigd te worden bij Ministerieel besluit.

Er werd door het hoofdbestuur van De Lijn uitdrukkelijk gekozen om niet te communiceren over de onteigening zolang de onteigeningsmachtiging niet gepubliceerd werd. Ondanks het aandringen van de stad Gent werd in functie van de onteigeningsprocedure geen communicatie, noch openbaar onderzoek gehouden. Ondertussen werd voorliggende aanvraag ingediend door De Lijn zonder verdere communicatie over het onteigeningsplan. Dit zorgt jammer genoeg voor heel wat vragen en onduidelijkheden bij de betrokkenen.

De onteigeningsmachtiging werd op 14 september 2010 gepubliceerd in het Belgisch Stagsblad. De verdere onteigeningsprocedure gebeurt op initiatief van De Lijn en verloopt parallel aan deze aanvraag. De Lijn doet hiervoor beroep op het aankoopcomité van de federale overheid. Volgens de meest recente informatie zijn de onteigeningen van de woningen intussen afgerond, de verwerving van een deel van de voortuinstroken is nog lopende. Alle betrokken eigenaars zouden intussen wel op de hoogte moeten zijn van

de te onteigenen delen. De percelen waar de buurtparkings worden voorzien, zijn intussen eigendom van de stad Gent.

2. De doelstelling van het voorliggend dossier is de heraanleg van de Heerweg-Noord en -Zuid. De focus ligt daarbij veelal op de integratie van de tramlijn. We mogen echter niet over het hoofd zien dat naast de tramlijn ook een gewenst profiel wordt gerealiseerd met veilige fietspaden en voldoende brede en comfortabele voetpaden. Onteigeningen over de volledige lengte van het traject zijn dus niet enkel nodig om de tramlijn te realiseren. Met de huidige breedte was het bovendien onmogelijk om het gewenste profiel met veilige fietspaden en ruime voetpaden te integreren. Op plaatsen waar er een tekort aan ruimte werd geconstateerd, werd de nodige ruimte gevonden door middel van onteigening. Waar mogelijk, dit enkel door middel van onteigening van voortuinen, werd ook de nodige ruimte gezocht om een maximaal aan parkeren te integreren in dit gewenste profiel.

Omdat we evolueren naar een gewenst profiel met tramlijn en fietspaden aan beide zijden werd uit veiligheidsoverwegingen vooropgesteld dat haaks parkeren of schuin parkeren, wat nu vaak voorkomt in de voortuinen, zoveel mogelijk wordt vermeden. Om de veiligheid voor de tram en vooral de fietser te garanderen wordt langsparkeren ingevoerd.

Specifiek voor de voortuin van de handelszaak op het hoekpunt van de Heerweg-Noord en de I. Van Oostenrijkstraat kan het volgende worden meegegeven. Momenteel wordt deze ruimte benut in functie van het aanwezige carrosseriebedrijf. Bezwaarindiener geeft daarbij het huidige aantal benutte parkeerplaatsen op voor dit hoekpunt. Daarbij moeten we aangeven dat vaak een deel van het openbaar domein wordt benut ten koste van een veilige doorgang voor de voetganger alsook een duidelijk overzicht over het kruispunt. Met het voorliggende plan stellen we op een duidelijke manier een grens tussen het openbaar en privaat domein. Een deel van het privaat domein wordt daarbij benut om voldoende ruimte te geven aan de fietser en de voetganger. Het kruispunt wordt ingesnoerd met een eenvoudige T-aansluiting en een doorlopend voetpad. Het kruispunt wordt daardoor een stuk overzichtelijker en vooral veiliger. Ondanks de beperkte ruimte-inname zijn we van mening dat nog voldoende ruimte overblijft voor het goed functioneren van het carrosseriebedrijf.

3. De onteigeningsmachtiging werd op 14 september 2010 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De onteigeningsprocedure gebeurt op initiatief van De Lijn en verloopt verder parallel aan deze aanvraag. De Lijn doet hiervoor beroep op het aankoopcomité van de federale overheid. Volgens de meest recente informatie zijn de onteigeningen van de woningen intussen afgerond.

Bij de aanvang van het project werd vooropgesteld om bij de verwerving van de percelen Heerweg-Noord103-117 uit te gaan van een volledige verwerving van de woningen inclusief het perceel. Op het resterende deel van het perceel, na onteigening, zou de stad, al dan niet in samenspraak met de oorspronkelijke eigenaars een nieuw project kunnen realiseren waarbij ook een deel als buurtparking zou kunnen fungeren. Omdat de bestaande eigenaars opnieuw zouden kunnen bouwen op hun perceel en omdat dit niet noodzakelijk was om de nodige parkeercompensatie te realiseren werd afgestapt van het uitgangspunt om de volledige percelen te onteigenen.

4. Het spreekt voor zich dat voor de te onteigenen delen een redelijke vergoeding wordt uitgekeerd. Het feit dat de geplande ingrepen een waardevermindering voor de omgeving betekenen is echter moeilijk aan te tonen. De taxatie van een woning of handelspand

berust bovendien op meerdere factoren. Parkeren wordt daarbij enkel geëvalueerd aan de hand van de al of niet aanwezigheid van een garage in het pand.

Bovendien is het stadsbestuur overtuigd dat de heraanleg van de Heerweg-Noord en -Zuid enkel een meerwaarde zal opleveren voor de buurt. De integratie van fiets- en voetpaden die de veiligheid verhogen en de komst van een tramlijn die zorgt voor een hoogwaardige en kwalitatieve mobiliteit zullen bijdragen tot een meerwaarde van de leefomgeving en automatisch zorgen voor een verhoging van de kwaliteit van het woonweefsel rondom.

...

conclusie

Voorwaardelijk gunstig, de aanvraag is in overeenstemming met de wettelijke bepalingen en verenigbaar met de goede plaatselijke aanleg, mits voldaan wordt aan de bijzondere voorwaarden.

De aanvraag om stedenbouwkundige vergunning wordt beslist door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, de gedelegeerde stedenbouwkundige ambtenaar of de Vlaamse Regering (art. 4.7.26 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).

Bijzondere voorwaarden

1. Alle bomen die zich buiten de contouren van de vernieuwde wegzate of nieuw geplande infrastructuur bevinden moeten behouden blijven. Het gaat hier in hoofdzaak over de bomen in het talud en de omgeving van de bruggen over de Ringvaart en de autosnelweg E40. Ter hoogte van de eindhalte aan de bibliotheek kunnen eveneens verschillende bomen behouden blijven. In het plantsoen ter hoogte van het kruispunt met de Rooskensstraat staan ook bomen die kunnen behouden blijven.

2. Bovenleidingen voor de tram dienen te worden opgehangen tussen de gevels. Op plaatsen waar dit technisch niet mogelijk is, kunnen palen geplaatst worden. Deze dienen zo dicht mogelijk tegen de rooilijn te worden geplaatst en rekening te houden met de minimale obstakelvrije loopruimten conform de gewestelijke verordening inzake voetgangersverkeer.

3. De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden (zie advies van 26 september 2010 met kenmerk 02007-01/CDP/2010).

De werken dienen gefaseerd uitgevoerd te worden in overleg met de brandweer.

T.h.v. Ter Linden moet de bibliotheek en het achterliggende rusthuis altijd bereikbaar zijn ook tijdens de werkzaamheden.

4. Bijgaand advies van Fluxys NV (advies van 4 oktober 2010, met kenmerk L-FLX2010058837) moet stipt nageleefd worden.

5. Bijgaand advies van VMM (advies van 10 mei 2011, met kenmerk WT 2010 G 1178_2) moet stipt worden nageleefd.

Opmerkingen

Bovenaan het talud moeten geen nieuwe hoogstammige bomen worden aangeplant. Momenteel bestaat de beplanting er uit een brede waardevolle houtkant die aan beide kanten van de rijbaan zoveel mogelijk moet behouden blijven. De kronen van de bomen groeien breed over de straat en nieuwe bomen zouden hier geen kans krijgen om te groeien of schuin naar het licht toe groeien. Nieuwe of opgehoogde groene open ruimtes worden zoveel mogelijk bebost in overleg met de Groendienst van stad Gent.

...

De verwerende partij beslist op 11 december 2012 om een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

“ ...

Stedenbouwkundige vergunbaarheid

Artikel 4.3.1. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verplicht tot weigering van de vergunning indien het aangevraagde onverenigbaar is met stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften - voor zover daarvan niet op geldige wijze is afgeweken — (a), en indien de goede plaatselijke aanleg in het gedrang komt (b).

a. Verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften

De aanvraag ligt voor het grootste deel in woongebied (ongeveer 1 km). De ligging in het industriegebied gebeurt door de oostelijke verschuiving van het tramtracé uit de bestaande weg Heerweg-Noord (die tot heden de grens vormt tussen woon- en industriegebied) over een afstand van circa 700 meter binnen de huidige groenaanleg aan de oostelijke zijde, het industriegebied wordt dus enkel aan de buitenkant bij geringe diepte geraakt. De bufferzone, begrepen tussen de Ringvaart en de E40 net ten westen van de verkeerswisselaar met de E17, wordt over een lengte van ongeveer 120 meter doorkruist.

De gewestplanvoorschriften, respectievelijk de artikelen 5, 7 en 14 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, bepalen :

...

De overeenstemming met de gewestplanvoorschriften kan als volgt worden beoordeeld:

De aanvraag is, voor het gedeelte gelegen in woongebied, in overeenstemming met de gewestplanbestemming, waar volgens vermeld artikel 5 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 openbare nutsvoorzieningen expliciet worden toegelaten.

De aanvraag is evenwel niet zonder meer in overeenstemming met de bestemming bufferzone en industriegebied.

In dit aspect van de zaak stelt artikel 4.4.7 §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening: "In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen

van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructuren of voorzieningen tot gevolg hebben.»

De aanvraag voldoet aan deze voorwaarden: het gaat om een project van openbaar

belang, waarvoor vrijstelling tot opmaak van de MER werd verleend. Binnen het industriegebied sluit de nieuwe trambedding onmiddellijk aan bij de bestaande, structuur- en zichtbepalende verkeersas Heerweg-Noord, waarbij een integrerende bundeling van verkeerslijnen (tramweg en "gewone" weg) wordt bereikt.

Ook binnen de bufferzone loopt de nieuwe tramlijn samen met de genoemde Heerweg-Noord en de direct aanliggende bestaande overbruggingen van Ringvaart en E40. De bijkomende ruimteinname is zeer beperkt circa 120 meter lang en 10 meter breed (trambedding plus naastliggend fietspad). De verzorgde plaatsing en vormgeving laten binnen de bufferzone een beperkte lijnvormige groenaanleg toe tussen de bestaande weg en de nieuwe tramlijn, zonder evenwel afbreuk te doen aan het beeld van compact gebundelde lijninfrastructuur. De bufferzone in kwestie wordt overigens in de lengte doorkruist door de Buitenring Zwijnaarde en de Ottergemsesteenweg Zuid, deze laatste met verspreid aanliggende bouwconfiguraties. Het algemeen karakter en het uitzicht van de plaats worden niet op dwingende wijze veranderd, de doordachte tracering en uitvoering impliceren een duidelijke opwaardering in de ruimtelijke organisatie van de plaats.

Het project is bijgevolg verenigbaar met de algemene bestemming (wegenis en aansluitende gronden) en met het architectonische karakter van de betrokken zoneringen industrie- en buffergebied. De invloed op het gebruik en de bestemming van deze gebieden blijft beperkt.

De stad heeft de bovenvermelde verkavelingen in die zin gewijzigd dat het project technisch-stedenbouwkundige verenigbaarheid met deze verkavelingsvoorschriften bekommt.

Een verdere decretale vereiste, met name de verwezenlijking van een sociaal of bescheiden woonaanbod, vastgesteld bij of krachtens het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid, is niet aan de orde. De open luifel (wachtruimte) aan het eindpunt Ter Linden zal reglementair voor het publiek toegankelijk zijn.

Gelet de conclusie van de waterbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV dat mits te voldoen aan de gestelde voorwaarden het project verenigbaar is met het Decreet Integraal Waterbeleid, doorstaat de aanvraag eveneens de wettelijke watertoets.

b. Verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening:

Zoals hierboven aangehaald geeft het ontwerp uitvoering aan door de hogere overheid goedgekeurde ruimtelijke en mobiliteitsplannen: het maatschappelijk nut van het project is wettelijk ondersteund.

De tramlijn wordt aangelegd in een verstedelijkte ruimte, grotendeels bepaald door de aanwezige bebouwing. Ook de kern Zwijnaarde is wettelijk opgenomen binnen het stedelijk gebied.

Voor zover de werken binnen de huidige rooilijn plaatsvinden is er geen bijkomende ruimteinname. De tramlijn sluit integrerend aan bij bestaande weginfrastructuur. Voor het deel in woongebied komt het tracé voornamelijk op de bestaande weg. Slechts een beperkte breedte ter hoogte van de woningen wordt gebruikt voor de aanleg van de tramlijn.

Door de werken wordt het uitzicht van de betrokken wegenis niet fundamenteel gewijzigd. De bijkomende visuele impact is er een van hernieuwde en verzorgde uitvoering van het openbaar domein. De kern van Zwijnaarde zal vlotter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Ook de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers verhoogt door het voorzien van afzonderlijke fietspaden en de heraanleg van voetpaden langs het traject. De mobiliteit in de regio zal door een groter aanbod van doelgericht en modern openbaar vervoer verbeteren.

De bovenleiding van de tram vormt een nieuw lijnelement dat inderdaad niet op de plannen is voorgesteld. Nochtans is deze leiding niet essentieel bij de huidige afweging, waar prioritair de plaatsing en uitvoering van de bedding zelf bepalend blijven. Dergelijke aanhorigheden kunnen later, bij de ingebruikname van het traject, nog apart worden aangevraagd, de vergunningsplicht van dergelijke technische uitrusting kan onderzocht worden overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van handelingen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is. Landschappelijk gezien past een tramlijn, in zijn volledigheid mét bovenleiding, in een stedelijke omgeving. De stad heeft in dit aspect van de zaak een gepaste aanbeveling tot zorgvuldige aanleg van de bovenleiding voorgesteld die bij een latere aanvraag kan gehanteerd worden.

De MER-ontheffing concludeert dat de exploitatie van de tramlijn niet leidt tot geluidshinder bij de omwonenden (trillingen kunnen door verdere technische dempingsingrepen eveneens vermeden worden). Het normale gebruik van de rijweg wordt niet doorbroken, er treedt op geen enkel punt significante barrièrewerking in de verkeersstroom op. Voor de bewoners en voor de handelaars worden een berekend, voldoende aantal parkeerplaatsen gecompenseerd. Blijkens de ontheffing zal op lange termijn ook het plaatselijke handelsapparaat een gunstig effect ondervinden van de veiliger en vlottere verkeersstroom.

Blijkens het advies van het agentschap voor Natuur en Bos komen geen belangrijke natuurwaarden in gevaar.

Om deze redenen zijn de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, de visueel-vormelijke elementen, de cultuurhistorische aspecten aanvaardbaar. Uit de MER-ontheffing blijkt een aanvaardbare weerslag op het bodemreliëf, de gezondheid, het gebruiksgenot en de plaatselijke veiligheid in het algemeen.

De aanvraag is dus ook ruimtelijk aanvaardbaar.

Enkel tijdens de aanlegfase, ingevolge de werking van machines, en de aan- en afvoer van vrachtwagens zal er significante hinder optreden. Deze hinder is hoe dan ook tijdelijk, hieromtrent heeft de MER-ontheffing concrete milderende maatregelen weerhouden.

Algemene Conclusie

Uit het voorafgaande blijkt dat, mits naleving van de aangehechte voorwaarden, en mits realisatie van de in de MER-ontheffing gestelde milderende maatregelen, de werken aanvaardbaar zijn.

BIJGEVOLG WORDT OP 11 DECEMBER 2012 HET VOLGENDE BESLIST:

De gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar geeft de vergunning af aan de aanvrager voor de bovenvermelde werken, onder de volgende voorwaarden:

...

2° de aanvrager/uitvoerder neemt alle maatregelen om er voor te zorgen dat geen schade optreedt aan de doorkruiste leidingen, installaties en infrastructures of aan de percelen, aanpalende eigendommen, constructies en/of gebouwen. Tijdens de werken worden de nodige voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van schade genomen. Desgevallend worden de nodige beveiligings- en/of herstellingsmaatregelen uitgevoerd, zo nodig na het bekomen van de daartoe vereiste vergunning of machtiging. Alle gronden worden na de uitvoering van de werken zoveel mogelijk in hun vorige staat of zoals aangegeven op de plannen hersteld of aangelegd.

3° De aanvrager/uitvoerder houdt bij de uitvoering van de werken rekening met de aanwezigheid van nutsleidingen in de straten en gebeurlijk bovengronds. Opzoeken van de ligging van niet exact gekende leidingen moet gebeuren door het graven van korte dwarsseleuven of het uitvoeren van peilingen. Indien leidingen/installaties moeten verplaatst worden dient dit te gebeuren door de bewuste maatschappijen minstens 48 uur op voorhand daarvan te verwittigen. Bovendien moet worden rekening gehouden met de door de nutsmaatschappijen opgelegde veiligheidsvoorschriften en verantwoordelijkheden.

4° De voorwaarde opgenomen in het advies van de VMM van 10 mei 2011 met kenmerk WT 2010 G 1178_2 naleven:

"in principe moet voldaan worden aan de bepalingen van art. 6.2.2.1.2 § 4 van Vlarem II waarin is opgenomen dat onverminderd andere wettelijke bepalingen voor de afvoer van hemelwater de voorkeur gegeven moet worden aan de volgende afvoerwijzen in afnemende graad van prioriteit: opvang voor hergebruik, infiltratie op eigen terrein, buffering met vertraagd lozen in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater en tot slot lozing in de regenwaterafvoerleiding (RWA) in de straat. Slechts wanneer de beste beschikbare technieken geen van de voornoemde afvoerwijzen toelaten, mag het hemelwater overeenkomstig de wettelijke bepalingen worden geloosd in de openbare riolering".

5° Rekening houden met de vondstmeldingsplicht zoals vermeld in het advies van het Agentschap Ruimte en Erfgoed Oost-Vlaanderen, Cel Archeologie, Monumenten en Landschappen van. 12 augustus 2010.

6° De boscompensatie zoals goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos Oost-Vlaanderen onder het nummer COMP/10/0075/0V, uitvoeren (BIJLAGE A).

7° De in het besluit opgesomde milderende maatregelen uit de MER naleven:

- Tijdens de aanleg van de bruggen en taluds over de E40 en R4 dienen tijdelijk versmalde rijstroken ingevoerd te worden en een snelheidsbeperking tot 70 km per uur opgelegd te worden. Tevens dient er een goede signalisatie van de tijdelijke werfzone aangebracht te worden en dient het verkeer komende vanuit de R4-Oost richting Oostende omgeleid te worden teneinde de verkeershinder op de E40 tot een minimum te beperken. Voor het doorgaand verkeer richting Brussel wordt ter hoogte van de afrit naar de E17 de tussenruimte tussen de E40 en de afrit tijdelijk ingericht als rijstrook.*
- Goede fasering van de werken met tijdelijke omlleidingen voorzien van een goede*

signalisatie.

- De aanleg van een tijdelijke werfweg, het gedeeltelijk vrijhouden van de toegang of de realisatie van een alternatieve ontsluiting vóór de aanvang van de werken teneinde de toegankelijkheid van het bedrijf Coca-Cola te verzekeren. Indien er geen alternatieve ontsluiting wordt voorzien, mogen er geen bomen aangeplant worden in de eerste strook van 70 m ten zuiden van de kruising met de oprit van Coca-Cola en dient er een verkeerslicht geplaatst te worden teneinde de zichtbaarheid ter hoogte van de kruising van de in- en uitrit van Coca-Cola met de trambaan te garanderen.
- Het realiseren van een alternatieve ontsluiting van het bedrijventerrein Zwijnaarde II en III vóór de aanvang van de werken om wachtrijen in de Klaartestraat te minimaliseren en de verkeersleefbaarheid in Zwijnaarde te verhogen.
- Voor het werfverkeer dient maximaal gebruik gemaakt te worden van de R4. Speciaal transport (bruggen, tramsporen), gebeurt bij voorkeur via het water.
- Een gedeelte van één zijde van de weg dient beschikbaar te blijven voor fietsers en voetgangers en er dient een veilige scheiding te zijn van het werfverkeer.
- De aanplantingen gebeuren bij voorkeur met inheems, streekeigen en standplaatsgeschikt plantgoed.
- De uitgegraven grond dient hergebruikt te worden voor de aanleg van de taluds, met uitzondering van teelaarde waar Japanse duizendknoop op groeit.
- Kwalitatieve afwerking van restruimtes, werkzones en taluds.
- Natuurtechnische inrichting van bermen, taluds en grachten.
- Ervoor zorgen dat de buurtparkings ruimtelijk-visueel inpasbaar zijn in het woonweefsel.

8° De volgende voorwaarden uit het advies van het college van burgemeester en schepenen naleven:

1. Alle bomen die zich buiten de contouren van de vernieuwde wegzate of nieuw geplande infrastructuur bevinden moeten behouden blijven. Het gaat hier in hoofdzaak over de bomen in het talud en de omgeving van de bruggen over de Ringvaart en de autosnelweg E40.

Ter hoogte van de eindhalte aan de bibliotheek kunnen eveneens verschillende bomen behouden blijven. In het plantsoen ter hoogte van het kruispunt met de Rooskensstraat staan ook bomen die kunnen behouden blijven.

2. De brandweervoorschriften, die betrekking hebben op deze stedenbouwkundige vergunning, moeten strikt nageleefd worden: de werken dienen gefaseerd uitgevoerd te worden in overleg met de brandweer en ter hoogte van Ter Linden moet de bibliotheek en het achterliggende rusthuis altijd bereikbaar zijn ook tijdens de werkzaamheden.

Tevens wordt aanbevolen:

1^o De bovenleidingen voor de tram op te hangen tussen de gevels. Op plaatsen waar dit technisch niet mogelijk is, kunnen palen geplaatst worden. Deze dienen zo dicht mogelijk tegen de rooilijn te komen en rekening te houden met de minimale obstakelvrije loopruimten conform de gewestelijke verordening inzake voetgangersverkeer.

2°. Te handelen naar het bijgaand advies van 4 oktober 2010 van Fluxys NV, met kenmerk LFLX2010058837. (BIJLAGE B).

...”

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De Raad is van oordeel dat de ontvankelijkheid van de vordering tot schorsing slechts onderzocht en beoordeeld dient te worden wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Luidens artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing enkel bevelen als de onmiddellijke tenuitvoerlegging van die beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokken en als de verzoekende partij(en) ernstige middelen aanvoert(en) die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden.

A. Moeilijk te herstellen ernstig nadeel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende zet uiteen:

“32. Zoals reeds aangegeven onder het belang, heeft de bestreden beslissing ingrijpende negatieve gevolgen voor de exploitatie van de verzoeker. De negatieve gevolgen gaan zover dat het voortbestaan het carrosseriebedrijf ernstig in het gedrang komt. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

*33. Op dit moment gebruikt de verzoeker de private parkeerruimte gelegen voor het carrosseriebedrijf voor de plaatsing van +/- **11 wagens** waarvan een drietal ruimere (bestel-) wagens (in geval van perfecte schikking).*

...

34. Ingevolge de bestreden beslissing worden de parkeermogelijkheden met praktisch de helft gereduceerd. Een groot gedeelte van de huidige private parkeerzone wordt immers aangelegd als onderdeel van de openbare weg. Meer in het bijzonder wordt een gedeelte aangelegd met ‘cementbetonverharding’, onderdeel van de openbare weg en een ander gedeelte wordt heraangelegd met ‘bitumeuze verharding voor de rijweg’ (cfr. legende bij plan nieuwe toestand – stuk 6). Dit betekent dat deze zones, voorwerp van de vergunningsaanvraag, niet meer kunnen / mogen gebruikt worden door de verzoeker als private parkeerzone voor het carrosseriebedrijf.

Uit onderstaande schets blijkt dat er (ook in geval van perfecte schikking) nog slechts een zestal wagens op het privéterrein kunnen parkeren na de uitvoering van de bestreden beslissing:

...

*35. Zoals reeds aangegeven maakt de private parkeerzone gelegen vlak voor het carrosseriebedrijf een **essentieel** onderdeel uit van het bedrijf. Het is voor de verzoeker onmogelijk om alle wachtende wagens onmiddellijk binnen te plaatsen nu er in dat geval geen ruimte meer overblijft als herstelplaats. Op de parkeerzone vinden ook de vele expertises met een deskundige plaats. Uit het plan gevoegd bij de melding kleine verandering van het carrosseriebedrijf blijkt dat er binnen geen ruimte meer rest die kan dienen als parkeerzone (stuk 9) .*

36. Dit betekent dat men slechts nieuwe klanten / schadegevallen kan aanvaarden indien er nog parkeerruimte is. Doordat deze parkeerruimte ingevolge de bestreden beslissing

gehalveerd wordt, moet aangenomen worden dat het cliënteel zal moeten gehalveerd worden. Dit betekent de **doodsteek voor het carrosseriebedrijf** nu er enkele jaren geleden grote investeringen hebben plaatsgevonden en dit rekening houdende met het huidige klantenbestand. Deze investeringen moeten uiteraard terugbetaald worden wat enkel kan indien het bestaande cliënteel behouden blijft.

...

37. Het is voor de verzoeker onmogelijk te verwachten dat hun klanten de te herstellen wagens voorlopig op de verderop gelegen **buurtparkings** parkeren. Wanneer de betrokken wagens aan het carrosseriebedrijf toevertrouwd worden, spreekt het voor zich dat zij voor de betrokken herstelperiode op privaat domein worden geparkeerd. De buurtparkings kunnen dus geenszins als een oplossing voor de afgenomen parkeermogelijkheden van de verzoeker beschouwd worden. Daarenboven wordt het merendeel van de wagens ter plaatse afgezet met een takelwagen nu de motor van de wagens het vaak begeben heeft.

38. Besluit. De afname van de private parkeerplaatsen met de helft, wat tegelijk de halvering van het cliënteel van de verzoeker inhoudt, maakt ontegensprekelijk een MTHEN uit in hoofde van de verzoeker nu in dat geval de gemaakte investeringen niet kunnen terugbetaald worden en derhalve een faillissement van de verzoeker dreigt.”

2.

De verwerende partij repliceert:

“ ...

2. Om te kunnen spreken over een moeilijk te herstellen ernstig nadeel moet verzoekende partij aan de hand van concrete en bewijskrachtige feiten en gegevens de ingeroepen nadelen ondersteunen. Dit houdt in dat verzoekende partij op concrete wijze, zonder zich te beperken tot algemeenheden of vaagheden, moet aantonen dat zij persoonlijk een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan ondergaan. Aan de hand van de medegedeelde stukken moet het voor uw Raad mogelijk zijn in te schatten of er al dan niet een moeilijk te herstellen ernstig nadeel voor handen is.

Met betrekking tot het belang werd hoger reeds benadrukt dat verzoekende partij op wederrechtelijke wijze gebruik maakt van de zogenaamde parkeerruimte. Verzoekende partij beschikt noch over een stedenbouwkundige vergunning noch over een milieuvergunning voor het gebruik van deze ruimte.

Bovendien blijft verzoekende partij in gebreke nadere informatie te geven over haar financiële toestand, zodat de verwijzing naar “de doodsteek voor het carrosseriebedrijf” niet op concrete en ernstige wijze wordt onderbouwd en bewezen.

Tenslotte wordt ook niet aangetoond waarom de voorziene buurtparking aan de overzijde van het bedrijf van verzoekende partij, niet dienstig zou zijn om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren.

3. Ook aan de tweede voorwaarde voor de vordering tot schorsing is niet voldaan.”

3.

De eerste tussenkomende partij stelt:

“ ...

81. Hierop kan geantwoord worden dat de verzoekende partij geen eigenaar is van het betrokken terrein, maar dit allicht huurt. Nadere gegevens hieromtrent deelt zij niet mee, zodat de impact van de onteigening van een deel van het gehuurde goed op de situatie van de betrokkene niet kan worden ingeschat.

Verder vloeit het nadeel niet voort uit de bestreden beslissing, maar wel uit de

onteigeningsbeslissing.

De verzoekende partij blijft ook in gebreke nadere informatie te geven over haar financiële toestand, zodat de verwijzing naar het dreigend faillissement niet ernstig wordt gestaafd.

Tot slot blijkt uit de eigen gegevens dat er wel degelijk parkeerplaatsen overblijven op eigen terrein, en dat er ook binnen in het gebouw wagens worden gestald.

Waar aangenomen kan worden dat openbare parkeerplaatsen geen alternatief vormen voor het parkeren op privé domein indien het gaat om geaccidenteerde of herstelde voertuigen, is het parkeren op openbaar domein wél een alternatief voor parkeren door klanten of personeelsleden.

De aanvraag voorziet in een bijkomende buurtparking aan de overzijde van de Heerweg Noord. Bovendien kan er in de Isabella van Oostenrijkstraat op de openbare weg worden geparkeerd, en dit aan de oostzijde van de straat (aan de westzijde is er een parkeerverbod). De omgeving wordt niet gekenmerkt door een groot aantal handelszaken. De bebouwing in de omgeving is grotendeels residentieel van aard. Overdag zijn er doorgaans meer dan voldoende parkeergelegenheden in deze straat.

Daarbij kan worden opgemerkt dat de ruimte voor het gebouw momenteel rechtens niet mag worden gebruikt voor het stallen van voertuigen, zodat het rechtens inroepbaar nadeel in se zelfs afwezig is.”

4.

De tweede en derde tussenkomende partij zetten uiteen:

“...
...

Het is aan verzoekende partij om het MTHEN met precieze, verifieerbare en nauwkeurige gegevens te bewijzen , louter hypothetisch geformuleerde beweringen kunnen niet in aanmerking genomen worden als MTHEN:

...
...

Het nadeel mag ook niet het gevolg zijn van het eigengereid handelen (R.v.St., Meulebroeck, nr. 79.078, 03.03.1999, R.v.St., zaak 104.004, 26.02.2002). In casu het onrechtmatig gebruik maken van de openbare weg.

Het MTHEN wordt geput uit het verlies van 11 parkeerplaatsen.

De tussenkomende partij verwijst naar de uiteenzetting nopens het belang hiervoor:

- *geen bewijs van eigendom;*
- *het nadeel volgt niet uit de bestreden beslissing, maar het bestaat actueel reeds minstens volgt het uit het (niet aangevochten) onteigeningsbesluit;*
- *er is een onwettig gebruik van het perceel als parking;*
- *het parkeren elders op de openbaar weg is een alternatief (voor het huidige parkeren op diezelfde openbare weg vlak voor de exploitatie) voor klanten of personeelsleden zodat er geen nadeel is;*

in de aanvraag is er aan de overzijde van de Heerweg Noord een bijkomende buurtparking voorzien;

in de Isabelle van Oostenrijkstraat kan er ook geparkeerd worden;

de omgeving is residentieel van aard, zodat er voldoende parkeergelegenheden zijn in deze straat overdag, tijdens de openingsuren van de uitbating van het bedrijf.

- *een financieel nadeel is geen MTHEN;*

een financieel nadeel, zoals de waardevermindering van een gebouw is herstelbaar na het bekomen van een vernietigingsarrest en kan niet beschouwd worden als een MTHEN (Rvvb, arrest van 24.04.2012, zaak 1112/0049/SA/3/0031; R.v.St., nr. 122.937, 18.09.2003, Dames; R.v.St., nr. 47.595, 26 mei 1994; R.v.St., nr. 46.263, 24.02.1994; R.v.St., nr. 45.211, 9 december 1993, Arr. R.v.St., 1993);

- *de negatieve financiële invloed op de exploitatie van het bedrijf (faillissement) wordt niet bewezen en is louter hypothetisch;*
- *de beweerde verkeersonveiligheid is louter hypothetisch en niet bewezen;*

“... haar eigen zeggen onvoldoende onderbouwd zijn van het aanvraagdossier aanleiding zal geven tot veiligheidsrisico’s, aantasting van fauna en flora, slagschaduw en geluidshinder, stelt de Raad vast dat de verzoekende partij deze nadelen onvoldoende concretiseert en evenmin aanduidt in welke zin zij voor haar, zijnde een vennootschap, als persoonlijke nadelen kunnen aangemerkt worden.” (RvvB, arrest van 12.09.2012, zaak 1112/0568/SA/3/0507).

- *“De verzoekende partijen brengen geen gegevens bij die de Raad zouden moeten doen besluiten dat in tegenstelling tot de beoordeling in de bestreden beslissing, er sprake zou zijn van een meer ernstige vorm van hinder dan de normale hinder die voortvloeit uit het wonen in een binnenstad “ (RvvB, arrest van 19.03.13, zaak 1213/0073/SA/4/0063).*

Het verzoek tot schorsing is onontvankelijk.”

Beoordeling door de Raad

1.

In de memorie van toelichting wijst de decreetgever erop dat het begrip ‘moeilijk te herstellen ernstig nadeel’ eveneens wordt gehanteerd binnen het schorsingscontentieux van de Raad van State en dat vermeld begrip, voor wat de mogelijkheid tot schorsing in procedures voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen betreft, in diezelfde zin mag worden begrepen (*Parl. St. VI. Parl, 2008-2009, nr. 2011/1, p. 222, nr. 627*). Opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing door de Raad bevolen zou kunnen worden, moet de verzoekende partij doen blijken van een ernstig nadeel dat moeilijk te herstellen en bovendien persoonlijk is.

De verzoekende partij dient aan de hand van concrete en precieze gegevens aan te duiden waaruit enerzijds de ernst van het persoonlijke nadeel bestaat dat zij ondergaat of dreigt te ondergaan, wat inhoudt dat zij concrete en precieze aanduidingen moet verschaffen over de aard

en de omvang van het nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kan berokkenen, en waaruit anderzijds het moeilijk te herstellen karakter van het nadeel blijkt.

Het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals vervat in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO, kan dan ook niet, minstens niet zonder meer, gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde “rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen” die de verzoekende partij kan ondervinden ingevolge een vergunningsbeslissing en die de verzoekende partij desgevallend het rechtens vereiste belang bij de procedure verschaft.

2.

De verzoekende partij stelt dat zij de zone die gelegen is voor het carrosseriebedrijf gebruikt voor het plaatsen van wagens in afwachting van hun herstelling en voor het uitvoeren van expertises. Er zouden ongeveer 11 wagens geplaatst kunnen worden. Een deel van deze zone zou ingevolge de bestreden beslissing ingericht worden als openbare ruimte waardoor er slechts zes parkeerplaatsen zouden overblijven.

De verzoekende partij voert aan dat deze parkeerzone een essentieel onderdeel uitmaakt van het bedrijf, dat er binnen het bedrijf geen ruimte is om het verloren aantal parkeerplaatsen te compenseren, dat geen nieuwe klanten meer aangetrokken zullen kunnen worden, dat door de vermindering van het aantal parkeerplaatsen het aantal klanten gehalveerd zal worden en dat dit de doodsteek betekent voor het carrosseriebedrijf aangezien een aantal jaren geleden grote investeringen werden gedaan die niet meer terugbetaald zouden kunnen worden.

3.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken bij besluit van 28 juli 2010 onder meer heeft beslist als volgt:

“... ”

Art. 1. De Minister machtigt de Vlaamse Vervoersmaatschappij om de onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de Stad Gent 24^e Afdeling, Sie B die onmiddellijk in bezit moeten worden genomen, te onteigenen. De onroerende goederen zijn nodig voor de verlenging van de tramlijn 21/22 tot Zwijnaarde centrum.

Op de bijgaande plannen 186517 nr. 3.1 uitgave 9, nr. 3.2 uitgave 7, nr. 3.3 uitgave 8 en nr. 3.4 uitgave 8 , die de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft geviseerd, zijn die onroerende goederen geel ingekleurd.

Art. 2. Bij gebrek aan afstand in der minne, worden de onroerende goederen, aangeduid in geel op de plannen 186517 nr. 3.1 uitgave 9, nr. 3.2 uitgave 7, nr. 3.3 uitgave 8 en nr. 3.4 uitgave 8 , onteigend overeenkomstig de bepalingen van de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake de onteigeningen ten algemenen nutte.

Art.3. De Vlaamse Vervoersmaatschappij mag, ten bate van zichzelf, onder voorbehoud van de gebeurlijke rechten van derden, de op het grondgebied van de stad Gent gelegen en op bijgaande plannen 186517 nr. 3.1 uitgave 9, nr. 3.2 uitgave 7, nr. 3.3 uitgave 8 en nr. 3.4 uitgave 8 , volgens legende in geel aangeduide eigendommen aankopen ten titel van openbaar nut.

Art. 4. Dit besluit kan worden bestreden binnen de 60 dagen na kennisname door een beroep tot nietigverklaring door de Raad van State en, vanaf de start van de gerechtelijke fase, in de loop van de debatten voor de vrederechter.

...”

De verzoekende partij legt onder haar stuk 7 een document voor dat een betekening lijkt te zijn van het hierboven aangehaalde ministerieel besluit. De brief draagt als datum 31 januari 2011 en vermeldt de beroepsmogelijkheid bij de Raad van State tegen het “onteigeningsbesluit en het bijhorende onteigeningsplan”. De gegevens van de eigenaar worden in de brief niet vermeld, er wordt enkel vermeld:

“De hierna vermelde onroerende goederen, waarvan u eigenaar, mede-eigenaar of vruchtgebruiker bent, zijn opgenomen in het onteigeningsplan nr. 186517 – 3.3 uitgave 8 als inneming(en) 38.

Percelen kadastraal gekend onder gent, 24^{ste} afdeling, sectie B, nr(s). 301L2.”

Uit dit document blijkt derhalve niet of de verzoekende partij al dan niet eigenaar is van het bedoelde perceel en de bedoelde inneming 38.

Het plan gevoegd bij het vermeld document toont een inneming ter hoogte van de huisnummers 70 en 72 aan de Heerweg Noord. De aanduiding van de inneming op dit plan is niet volledig gelijk aan het plan dat de verzoekende partij visualiseert op pagina 19 van haar verzoekschrift. Beide plannen tonen evenwel een inneming ter hoogte van de zone voor het huisnummer 72, waar de verzoekende partij stelt een garagebedrijf te houden.

In het hierboven aangehaalde ministerieel besluit wordt bij de inneming “38” vermeld:

“Omwille van enerzijds de logica en continuïteit in het wegbeeld (zie ook onteigeningsnr. 4-14) en anderzijds een aangepaste, snelheidsremmende aansluiting van de Isabella van Oostenrijkstraat op de Heerweg Noord, wordt een momenteel als voetpad ingerichte strook privéterrein onteigend en als openbaar domein heraangelegd, te onderhouden door de wegbeheerder.”

4.

Gegeven de bovenstaande gegevens blijkt dat de bestreden beslissing ter hoogte van het bedrijf van de verzoekende partij slechts kan worden uitgevoerd na een minnelijke aankoop, hetzij na de gerechtelijke onteigening van de “inneming 38”, hierboven vermeld. Deze aankoop of onteigening zal tot gevolg hebben dat er alleszins geen sprake meer kan zijn van een “private” parkeerzone voor dit deel van het perceel.

Het voorgehouden nadeel, met name het verlies van een vijftal parkeerplaatsen in de zone voor het garagebedrijf, vloeit - los van de vraag of de verzoekende partij deze parkeerplaatsen op een regelmatige wijze gebruikt of kan gebruiken – derhalve niet rechtstreeks voort uit de bestreden beslissing.

5.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 4.8.18, §2, eerste lid VCRO gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing slechts geschorst kan worden ter voorkoming van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partij niet voldoende aantoont dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing haar een moeilijk te

herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
2. De zaak wordt voor de behandeling van de vordering tot vernietiging aangehouden voor de vierde kamer, voorgezeten door mevrouw Nathalie DE CLERCQ.
3. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare zitting op 25 juni 2013, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Eddie CLYBOUW, griffier.

De griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Eddie CLYBOUW

Nathalie DE CLERCQ