

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

VOORZITTER VAN DE VIERDE KAMER

## ARREST

nr. S/2015/0087 van 20 juli 2015  
in de zaak RvVb/1415/0380/SA/0451

*In zake:*

1. de vzw **UNIZO OOST-VLAANDEREN**
2. de heer **Laurens BUYSE**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Steve RONSE en Gilles DEWULF  
kantoor houdende te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B  
waar woonplaats wordt gekozen

*verzoekende partijen*

*tegen:*

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

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaat Paul AERTS  
kantoor houdende te 9000 Gent, Coupure 5  
waar woonplaats wordt gekozen

*verwerende partij*

*Tussenkomende  
partijen:*

1. de nv **BANIMMO**
2. de llc **MGE GHENT**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:  
advocaten Laurent PROOT en Isabelle LARMUSEAU  
kantoor houdende te 9000 Gent, Kasteellaan 141  
waar woonplaats wordt gekozen

---

### I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 27 februari 2015 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement Ruimte Vlaanderen, afdeling Oost-Vlaanderen van 13 januari 2015, waarbij aan de tussenkomende partijen een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van één ondergrondse en twee bovengrondse parkings op het projectgebied “the Loop - veld 12”.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 9051 Gent, Adolph Pegoudlaan zn/ Maaltekouter zn en met als kadastrale omschrijving afdeling 25, sectie A, nummers 259H3, 299/3, 299H, 299M en 299P.

## **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 in het samenhangende dossier RvVb/1415/0367/SA/0355. De repliek van de tussenkomenende partijen betreffende de vordering tot schorsing is vervat in hun verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 14 juli 2015, waar de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Nathalie DE CLERCQ heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Deborah SMETS die loco advocaten Steve RONSE en Gilles DEWULF verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat Sandro DI NUNZIO die loco advocaat Paul AERTS verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Eva DE WITTE die loco advocaten Laurent PROOT en Isabelle LARMUSEAU verschijnt voor de tussenkomenende partijen, zijn gehoord.

Het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (DBRC-decreet) en het besluit van de Vlaamse regering van 16 mei 2014 houdende de rechtspleging voor sommige Vlaamse bestuursrechtscolleges (Procedurebesluit) zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de VCRO, het DBRC-decreet en het Procedurebesluit hebben betrekking op de tekst van deze artikelen zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

## **III. TUSSENKOMST**

De nv BANIMMO en de llc MGE GHENT verzoeken met een aangetekende brief van 22 juni 2015 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de Raad heeft met een beschikking van 25 juni 2015 de tussenkomenende partijen toegelaten om in de debatten over de vordering tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

Een uitspraak over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien 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.

## **IV. FEITEN**

Op 24 september 2014 (datum van het ontvangstbewijs) dienen de tussenkomenende partijen bij de verwerende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor "*het bouwen van 1 ondergrondse en 2 bovengrondse parkings*".

De aanvraag vormt de eerste stap in de ontwikkeling van het Veld 12 Oost binnen het projectgebied "The Loop" te Gent.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 14 september 1977 vastgestelde gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', zoals gewijzigd bij besluit van de Vlaamse regering van 28 oktober 1998, gelegen in een gebied voor handelsbeursactiviteiten en grootschalige projecten.

De percelen zijn eveneens gelegen binnen de grenzen van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Handelsbeurs – SDW 5". Het project is gelegen in de zone Z0' voor projectontwikkeling fase 1, zone Z7B voor recreatie en detailhandel en zone Z18 voor overbouwning.

De percelen zijn niet gelegen binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 28 oktober 2014 tot en met 27 november 2014, worden 19 bezwaarschriften ingediend, waarvan één petitielijst die ondertekend is door 1400 personen en één gebundeld bezwaar met 64 individuele bezwaren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 14 november 2014 een gunstig advies uit.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken – afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid brengt op 14 november 2014 als volgt een voorwaardelijk gunstig advies uit:

" ...

*Op veld 12 wordt er een zeer omvangrijk gebouwencomplex met aanhorigheden gebouwd. De initiatiefnemer koos ervoor om dit programma niet in een keer te ontwikkelen. De stedenbouwkundige aanvraag betreft hier enkel de aanleg van een parkeergebouw met 1 ondergronds niveau en 2 bovengrondse niveaus. Het aanleggen van de bovenliggende functies (DOC, kort verblijf, leisure centrum, ...), de "green", de boulevard over de Pégoudlaan, de brandweerweg, het fietspad, de fietsenstalling en de tramhaltes is niet geïntegreerd in dit dossier. Enkel fase 1a en 1a' wordt met grondplannen en profielplannen weergegeven.*

*Door het werken in fases verliest dit project zijn transparantie.*

*Op de bouwplannen is de projectafbakening vaag. Het was onduidelijk of de brandweer/leveringsweg met fietspad 'wel' of 'niet' in de bouwvergunning zat.*

- In de huidige bouwvergunning wordt een parkeergarage met loskades gebouwd, maar die loskades worden pas in een vervolgfase van nut. Ook de toegangsweg wordt pas in een latere fase aangelegd.*
- De trappen, die op de brandweer/leveringsweg uitkomen, zijn ingetekend om vergunningstechnisch in orde te zijn voor de brandweer, maar in praktijk zullen de trappen vervangen worden door passerelles, die de verbinding zullen maken tussen veld 12 en Ikea. Door het verdwijnen van de trappen (wordt geschrapt na indiening bouwvergunning van een volgende fase) zal er in de toekomst meer ruimte vrijkomen voor de aanleg van brandweer/leveringsweg en fietspad.*

*Na het inwinnen van informatie bleek de brandweer/leveringsweg niet te behoren tot de bouwvergunning. Het plan in bijlage met een duidelijke afbakening van de bouwaanvraag per bouwlaag verduidelijkt veel en zou bij de bouwaanvraag moeten worden*

*geïntegreerd. In dit plan behoort de laad- en loskade ook bij de vergunning. Deze kade is pas van nut bij de aanleg van fase 2. Wanneer de kade wordt geïntegreerd in fase 1a ontstaat er een conflict tussen de trappenpartijen en de te smalle leveringsweg met dubbelrichtingsfietspad. De kade moet uit de vergunning worden gesloten. Een kade kan pas vergund worden als de aanleveringsroute naar de kade voldoende breed is.*

*Een duidelijke projectafbakening per projectfase is noodzakelijk. De aanleg van de brandweeweg en bijhorend fietspad wordt niet expliciet vermeld in een van de vervolgfases (fase 1 b, fase2, fase3 en fase4). Nochtans is het essentieel dat deze infrastructuur aanwezig is voor de bouw van fase 2. Er moeten garanties gegeven worden dat de verkeersinfrastructuur (de aanleg van brandweerverleveringsweg met fietspad, de bouw van de fietsenstalling in the Green, het voorzien van passerelles naar de Ikea zone) gerealiseerd wordt voor of tijdens fase 2. Een gedetailleerde uitwerking van het hoofdstuk "Beschrijving van de geplande werken, fasering bij de ontwikkeling van het projectgebied" is nodig. Zodat er concrete antwoorden komen op onderstaande vragen: Wordt in fase 1a' of in 1b de brandweeweg aangelegd en de passerelle naar Ikea? Wordt in fase 1 b of in fase 4 de fietsenstalling in veld 12 west aangelegd?*

*Sommige constructies, die noodzakelijk zijn volgens de huidige geldende regelgeving inzake brandveiligheid en hemelwater (zoals de trappen en het groendak boven de parking), zullen na het indienen van een bouwvergunning van fase 1 b of fase 2 niet gerealiseerd worden. Dit moet verduidelijkt worden in de toelichtingsnota op pagina 26. Bij de fasering moet niet enkel opgesomd worden wat wordt geconstrueerd, maar ook wat er zal verdwijnen.*

*De koppeling met andere projecten (zoals de heraanleg van de huidige tramlus, de bouw van de tramlus rond veld 12 oost en de inkom naar de Ikea) worden slechts zeer schematisch weergegeven. Door de gefaseerde aanpak is de kans groter dat de toekomstige projecten worden gehypothekeerd en aan kwaliteit zullen moeten inboeten.*

*Er blijft na de inplanting van de parkeergarage ruimte over voor de aanleg van een brandweeweg, trambaan, aanliggend dubbelrichtingsfietspad en een tramhalte, maar dit is niet gedetailleerd uitgewerkt. Deze verkeersinfrastructuur behoort namelijk niet tot de bouwvergunning. Door enkel een bouwaanvraag in te dienen voor het parkeergebouw, is het onduidelijk of in de restruimte (ruimte tussen het gebouw en de interne verdeellus) ook plaats is voorzien voor verlichtingspalen, bovenleidingen van de tram, keermuren, voldoende schuwafstanden,....*

*Door het vastleggen van de footprint van het gebouw zal er voor de toekomstige fases enkel nog beknibbeld kunnen worden op de maatvoering van de verkeersinfrastructuur.*

*Conclusie:*

*BMV heeft een gunstig advies met opmerkingen:*

- Het gunstig advies geldt enkel voor de bouwaanvraag gelegen binnen de contour van het gebouw zoals aangeduid in het plan in bijlage. De kade, voorzien binnen de contouren van de bouwvergunning, moet uit de vergunning worden gesloten. Een kadefunctie kan pas vergund worden als de toeleveringsweg voldoende breed is (dus als de trappenpartijen worden verwijderd)*
- BMV wil voldoende garanties om de toekomst niet te hypothekeken. De trambaan, tramhaltes, fiets- en wandeldoorsteken, fietsparking moeten realiseerbaar blijven. BMV vraagt om op grondplannen en profielplannen het programma van eisen in detail uit te tekenen en te bespreken met alle betrokken instanties in functie van*

*het aftoetsen van de realisatie van deze infrastructuurprojecten. Deze plannen maken geen deel uit van de bouwvergunning. Ze hebben tot doel om de in de bouwvergunning voorgestelde bouwlijnen en bijhorende afstanden te motiveren.*

...

De Vlaamse Milieumaatschappij brengt op 26 november 2014 het volgende voorwaardelijk gunstig advies uit:

“...

*De locatie te Gent, Afd. 25, sectie A, nr(s) 259H3, 299/3, 299H, 299M, 299P is volgens de watertoetskaarten deels mogelijk overstromingsgevoelig. Mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijziging in grondwaterstroming.*

*De aanvraag omvat de bouw van drie parkeerniveaus, 1 ondergronds en twee bovengronds. Dit vormt de eerste fase van een totaal project voor retail, ontspanning, kantoren en kort verblijf. In dit advies wordt enkel de hemelwaterafvoer van de voorliggende werken beschouwd. Het nieuwe dakoppervlak bedraagt 26.851 m<sup>2</sup>; waarvan 25.606 m<sup>2</sup> daken worden aangelegd als groendak. De nieuwe niet-waterdoorlatende verharding bedraagt 941 m<sup>2</sup>.*

*Voor wat betreft het aspect infiltratie kunnen de schadelijke effecten worden ondervangen indien de aanvraag minstens voldoet aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 5 juli 2013 inzake hemelwaterputten e.a. (GSV).*

*Gezien de aard van de werken in deze fase (parkeergelegenheid) is het potentiële hergebruik te verwaarlozen. De totale te compenseren verharding bedraagt 14.989 m<sup>2</sup>. Volgens de beschrijvende nota wordt er voldoende buffervolume (355 m<sup>3</sup>) voorzien en wateren de daken en de verharding af naar een open infiltratiebekken in de zone tussen het parkeergebouw en Flanders Expo. Dit veld zou een oppervlakte hebben van 599 m<sup>2</sup>. Deze cijfers zijn ook opgenomen in de aanstiplijst hemelwater. Op de plannen is evenwel niet te verifiëren of er aan deze beschrijvingen en dimensies zal worden voldaan. Op het dakenplan is het niet duidelijk of en welk deel van het dak een groendak wordt en op het rioleringsplan staan geen buffervolumes of infiltratievoorzieningen ingetekend. Bovendien is het niet uit te maken waar het hemelwater naar wordt afgevoerd aangezien er enkel een fecaliën- en een droogwaterafvoer staat ingetekend.*

*Er is enkel voldaan aan de GSV indien de plannen in overeenstemming worden gebracht met de beschrijving en opgegeven dimensies.*

*Naar het aspect grondwaterstroming kunnen we stellen dat de aanleg van de ondergrondse constructie een bronbemaling met zich kan meebrengen. Indien men van plan is te bemalen moet minstens een melding volgens Vlarem (klasse 3) van de activiteit gebeuren. Ze kan evenwel vergunningsplichtig zijn en zelfs MER-plichtig naargelang de ligging en het debiet per dag.*

*Voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van Vlarem I (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II). Met betrekking tot de lozing van het bemalingswater wordt eveneens verwezen naar Vlarem II art. 6.2.2.1.2 § 5 namelijk dat niet-verontreinigd bemalingswater bij voorkeur opnieuw in de bodem gebracht wordt. Wanneer het in de bodem brengen redelijkerwijze niet mogelijk is, moet dit niet-verontreinigd bemalingswater geloosd worden in een oppervlaktewater of een kunstmatige afvoerweg voor hemelwater. Het lozen in de*

*openbare riolering is slechts toegestaan wanneer het conform de beste beschikbare technieken niet mogelijk is zich op een andere manier van dit water te ontdoen.*

*De aanleg van de ondergrondse constructie mag er geenszins voor zorgen dat er een permanente drainage optreedt met lagere grondwaterstanden tot gevolg. Een dergelijke permanente drainage is immers in strijd met de doelstellingen van het decreet integraal waterbeleid waarin is opgenomen dat verdroging moet voorkomen worden, beperkt of ongedaan gemaakt. De ondergrondse constructie dient dan ook uitgevoerd te worden als volledig waterdichte constructie en zonder kunstmatig drainagesysteem.*

#### **BESLUIT**

*Het project wordt **voorwaardelijk gunstig** geadviseerd en is in overeenstemming met de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid met betrekking tot het aspectDe plannen betreffende de hemelwaterafvoer dienen aangepast te worden aan de beschrijvingen en conform de dimensioneringscriteria van de GSV.*

*Bijkomende aandachtspunten in het kader van de doelstellingen en beginselen van het decreet integraal waterbeleid:*

- voor bronbemalingen moet voldaan worden aan de sectorale voorschriften voor subrubriek 53.2 van de indelingslijst van Vlarem 1 (art. 5.53.6.1.1 van Vlarem II);*
- de lozing van het bemalingswater dient te gebeuren overeenkomstig art. 6.2.2.1.2 § 5 van Vlarem II;*
- de ondergrondse constructie dient te worden uitgevoerd als volledig waterdichte kuip en zonder kunstmatig drainagesysteem.*

*...”*

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent brengt op 22 december 2014 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De verwerende partij beslist op 13 januari 2015 een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

*“ ...*

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

*De aanvraag is principieel in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften van het geldend gemeentelijk RUP SDW5 Handelsbeurs.*

*De betrokken zone maakt volgens het RUP deel uit van de eerste fase van projectontwikkeling. De voorziene projectontwikkeling wordt vergunningsmatig gekoppeld aan de realisatie van de nodige ontsluitingswegen voor The Loop als totaalsite. De noodzakelijke wegeniswerken (de noordelijke aftakking van de Pégoudlaan, de oostelijke en westelijke lus van de ringweg als gesloten traject en de realisatie van de noordelijke en zuidelijke overbrugging van de Pégoudlaan) zijn op vandaag al gerealiseerd om het project te kunnen aansluiten op de interne ringweg.*

*Aan het dossier werd een inrichtingsstudie gevoegd, die het project binnen de globale projectontwikkeling van de volledige zone op duidelijke wijze situeert. Een parkeermanagementstudie licht het toekomstig beheer van de geplande parking toe en kadert zowel het fysieke als de voorgestelde organisatievorm binnen de visie op het parkeermanagement voor de volledige site.*

*De geplande parkeerplaatsen worden duidelijk gemotiveerd vanuit een programma dat uitvoering geeft aan de bestemmingsvoorschriften van het RUP. Met de aanleg van 2 bovengrondse en 1 ondergrondse parkeerlaag geeft de aanvraag expliciet uitvoering aan de inrichtingsvoorschriften. Het parkeergebouw houdt minstens 40m afstand van de rand van de Pégoudlaan en voldoet dus ruimschoots aan de voorgeschreven minimumeis van 8m. Ook de toekomstige inrichting van het gebied wordt met voorliggend project niet gehypothekerd. Het inplantingsplan voorziet aan deze zijde een bebouwbare zone van 20m diep, wat voldoende is voor het oprichten van een kantorencomplex.*

*De parking wordt voorzien van een helder ontsluitingssysteem op elk van de onderscheiden niveaus. Het ontwerp slaagt erin een aanzienlijke parkeervoorraad op een logische en consistente wijze te ontsluiten.*

*Parking B3 (op niveau -1) vertoont een duidelijke ruimtelijk-functionele samenhang met deze van Ikea. Beide parkings lopen functioneel in elkaar over. Klanten van Ikea kunnen gebruik maken van een belangrijk deel van deze ondergrondse laag.*

*Omwille van een kwaliteitsvolle aanleg van de publieke ruimte aan de noordzijde, met 'boulevard' en 'green' te kunnen garanderen, dient de inrit van de parking aangepast, zodat deze niet meer binnen de geplande zonerings voor de green valt. De uitkragende gevel dient in lijn te worden gebracht met de rest van de noordgevel. Hierdoor gaat 1 inrit verloren.*

*De voorgestelde configuratie van de parkinginrit stemt bovendien niet overeen met de op 20/11/2014 vergunde wegenisplannen die voor de ontsluiting ervan moeten instaan (onze ref. 8.00/44021/33533.21). De wegenisplannen voorzien slechts 2 in- en 2 uitrijdende vakken ter hoogte van de sitegrens. Voorliggende aanvraag gaat echter uit van 5 inrijdende vakken en 4 vakken om uit te rijden.*

*De bouwheer heeft tijdens de procedure een aangepast plan ingediend (kenmerk MAG007/Dip/10-01), waarbij het in-en uitrittencomplex op correcte wijze wordt aangesloten op de recent vergunde wegenis. Tevens werd op dit plan de noordgevel aangepast om te vermijden dat een deel van de parking onder de toekomstig in te richten green komt te liggen. De aanpassing heeft enkel betrekking op de sectie tussen de profielen 31 en 36 uit grondplan 3.A./33. Het aantal inritten ter hoogte van de sitegrens wordt op die manier gereduceerd van 5 naar 2. Eenmaal binnen het gebouw, is een verbreding voorzien naar 3 vakken. Ook het uitrijdend verkeer wordt op 2 rijvakken gebracht. Hiervoor worden de 2 vakken van B3 en B2 binnen het gebouw telkens samengevoegd op één rijvak. Door de gewijzigde in- en uitrit wordt een naadloze aansluiting op de aanpalende wegenis mogelijk en wordt een claim op de toekomstig in te richten 'green' vermeden.*

*De aangepaste in- en uitrit dient ook te worden beoordeeld vanuit het toekomstig mobiliteitsfunctioneren. De motivatienota geeft onvoldoende duidelijkheid of zekerheid over het vermijden van terugslag op de ringweg door vertragingen bij het binnenrijden van de parking. De verminderde inrijcapaciteit mag immers geen aanleiding geven tot terugslag op de ringweg.*

*Er wordt te weinig rekening gehouden met de capaciteit van de wegenis voor het uitrijdend verkeer: één enkele rijstrook heeft een verwerkingscapaciteit van maximaal 800 voertuigen. De nota verschaft te weinig duidelijkheid over het evacueren van een volledig gevulde parking (met 2870 voertuigen). Wanneer er bij het gereduceerde aantal uitritten een ongeval gebeurt in de parking, dan is deze volledig geblokkeerd. Er zou een extra evacuatiemogelijkheid voor uitrijdend verkeer moeten voorhanden zijn.*

*Bijgevolg wordt besloten dat op onvoldoende wijze een vlotte en veilige verkeersafwikkeling in en uit het parkeergebouw kan worden gegarandeerd voor de*

*volledige capaciteit aan parkeerplaatsen.*

*Rekening houdende met de meest recente norm NEN 2443 ('Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'), kan slechts een beperkt gebruik van de volledige capaciteit aan parkeerplaatsen in het parkeergebouw toegestaan worden.*

*Door het wijzigen van één uitrijpoortje naar een inrijpoortje, wordt het totale aantal inrijpoortjes op 4 gebracht, en het totale aantal uitrijpoortjes op 3. Op die manier kan de afwikkeling van inrijdend parkeerverkeer zeker vlotter verlopen, met minder risico op terugslag op de ringweg.*

*Gezien het met de planaanpassing voorgestelde afwikkelingssysteem onvoldoende garanties kan bieden dat het in- en uitrijdende verkeer vlot en veilig verloopt en om terugstuw op de oostelijke ringweg te vermijden, wordt als bijzondere voorwaarde opgelegd dat slechts een capaciteit van 2046 parkeerplaatsen in gebruik mag worden genomen én dit in combinatie met 4 inrijpoortjes en 3 uitrijpoortjes.*

*De toegang voor nooddiensten en deze voor expeditieverkeer (laden en lossen) wordt voorzien op het maaiveldniveau en aan de zuidzijde van het parkeergebouw. Deze extra bewegingen komen bovenop het al aanwezige programma voor Ikea en de noodzakelijk uit te bouwen openbaar vervoers- en fietsinfrastructuur in deze zone. In uitvoering van het RUP dient een tramlus aangelegd tussen veld 12 en de site van Ikea. Beide verbindingen zijn nog in studiefase en maken geen deel uit van voorliggende aanvraag. Voorliggende plannen situeren het fietspad aan de noordzijde van de tramlijn. Uit het dossier is niet af te leiden of de voorziene ruimte tussen de nieuwe gevel en de tramlijn wel volstaat om de laad- en losbewegingen te organiseren. De toeleveringsweg wordt in huidig ontwerp letterlijk geblokkeerd door de noodtrappen. Omwille van het conflict tussen fietsverkeer, laad- en losbewegingen en de ongelukkige inplanting van de 'noodtrappen', wordt de laad- en loskade uit de voorliggende aanvraag gesloten. Het uitsluiten van de kade is te verantwoorden vermits deze activiteiten op heden volledig los staan van het voorwerp van de huidige aanvraag, en pas in gebruik zullen worden genomen bij de uitbating van het programma op dekniveau.*

*Om een (toekomstig) conflict tussen laad- en losverkeer en fietsverkeer te vermijden, moet het fietspad aan de oostzijde van het project al de tramlijn kruisen, om dan op het terrein van Ikea ten zuiden van de tramlijn door te lopen tot aan de gecentraliseerde fietsenstallingen van de winkel. Om de aanleg van deze verbinding niet te hypothekeren, moet de inritconstructie naar de parking op niveau -1 (B3) 2m in zuidelijke richting worden opgeschoven. Deze verplaatsing heeft op zich geen gevolgen voor het ruimtelijk functioneren van zowel maaiveld- als ondergrondse parking van Ikea.*

*Het toekomstig dekniveau ligt hoger dan het inkomniveau van Ikea. De plannen tonen echter aan dat dit verschil perfect overbrugbaar is met een helling, in combinatie met de nodige integraal toegankelijke stijgpunten.*

*Overwegende dat bij de aanvraag het advies van ATO werd toegevoegd.*

*De aanvraag is niet in overeenstemming met de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid wat betreft art. 20 (leuning bij buitentrappen dient minstens 40cm door te lopen aan het trapbegin), 21 en 22 (minimale doorgangsbreedte van toegangsdeuren en liftdeuren), art. 25 (minimum 50cm vrije wandlengte naast de deur bij aangepaste toiletten), art. 30 en 31 (maatvoering aangepast toilet). Om te voldoen aan de voorschriften van de verordening dienen de plannen slechts beperkt aangepast te worden. Als bijzondere voorwaarde wordt dan ook opgelegd dat het project dient te voldoen aan alle bepalingen van de verordening inzake toegankelijkheid.*



*Gelet het gunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer.*

*Gelet het voorwaardelijk gunstig advies van het college van burgemeester en schepenen, het Agentschap Onroerend Erfgoed, de Astrid-veiligheidscommissie en de VMM.*

*Gelet dat tijdens het openbaar onderzoek 19 bezwaren werden ingediend. Dat de inhoud van deze bezwaren werd onderzocht en deels gegrond verklaard (zie behandeling van de bezwaren bij paragraaf 'Openbaar Onderzoek'). Dat aan de gegronde bezwaren tegemoet kan worden gekomen door het opleggen van de passende voorwaarden.*

*Gelet het voorwaardelijk gunstig advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken — Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.*

*Overwegende dat de projectafbakening op de bouwplannen onvoldoende duidelijkheid geeft of de brandweer/leveringsweg en het fietspad al dan niet in de voorliggende aanvraag vervat zit.*

*Het gunstig advies van BMV geldt bijgevolg enkel voor de zone gelegen binnen de contour van het gebouw zoals aangeduid op plan in bijlage. Overwegende dat de loskades, voorzien in het voorliggend ontwerp, pas in een volgende fase van nut zullen zijn. Echter wanneer de kade zou worden geïntegreerd in fase 1a, ontstaat er een conflict tussen de trappenpartijen en de te smalle leveringsweg met dubbelrichtingsfietspad. Overwegende dat de brandtrappen later vervangen zullen worden door een reeks passerelles, die de verbinding zullen maken tussen het parkeergebouw en Ikea.*

*Dat echter, gezien bovengenoemd conflict, de kade uit de voorliggende vergunningsaanvraag dient te worden gesloten. Een kade kan pas worden vergund als de aanleveringsroute naar deze kade voldoende breed is.*

*Overwegende dat voldoende garanties dienen te worden geboden opdat de toekomstige verkeersinfrastructuur (brandweer/leveringsweg, fietspad, trambaan, tramhalte, fietsenstalling in The Green, passerelles naar de Ikea zone) niet wordt gehypothekeerd.*

*Gelet dat de provincie Oost-Vlaanderen — Dienst integraal Waterbeleid geen advies uitbracht binnen de wettelijke termijn van 30 dagen. Bijgevolg wordt aan de adviesvereiste voorbijgegaan.*

*Overwegende dat bij de aanvraag aangetoond wordt dat voorafgaandelijk overlegd werd met de Vlaams Bouwmeester.*

*In toepassing van art. 4.3.1 §1, tweede lid van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening kan de vergunningverlenende overheid bij het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning voorwaarden opleggen, met inbegrip van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen. Overwegende dat de hiervoor aangegeven planaanpassingen tegemoet komen aan de ingediende bezwaren en de opmerkingen gemaakt in het advies van de Stad Gent, geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening en geen schending meebrengen van de rechten van derden.*

*Dat de aanpassingen geen afbreuk doen aan het eigenlijke concept van het parkeergebouw, het originele architecturaal karakter behouden blijft en het algemeen functioneren niet in het gedrang wordt gebracht.*

#### Mer-screening

*Het ontwerp komt voor op de lijst gevoegd als bijlage II van het project-merbesluit. Het betreft immers een stadsontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen, met betrekking tot de bouw van 1.000 of meer*

woongelegenheden, met een brutovloeroppervlakte van 5.000m<sup>2</sup> handelsruimte of meer, of met een verkeersgenererende werking van pieken van 1.000 of meer personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur (art. 10.b).

Op 15/09/2014 diende de vergunningsaanvrager een verzoek tot ontheffing van de MER-plicht in bij de Dienst MER. Het voorgenomen programma is gelijkaardig als hetgeen beoordeeld werd in een project-MER, dat werd goedgekeurd op 22/12/2010. Ten opzichte van het eerder goedgekeurde project-MER is het architecturaal concept van het project aangepast en maakt een deel van de ontwikkeling van Veld 12 West geen deel uit van het project van Banimmo NV. In het verzoek tot ontheffing wordt het programma verder gereduceerd, waarbij de functie bioscoop op Veld 12 Oost en de functies leisure, bowling en bigbox-retail op Veld 12 West worden geschrapt.

De ontheffingsaanvraag is een overzichtelijk document en bevat de nodige cartografische informatie.

De beschrijving van de parkeerbalans is transparant en de cijfers worden degelijk onderbouwd. Zowel op basis van de ingeschatte piekparkeervraag als de reguliere/gemiddelde parkeervraag wordt aangetoond dat het project geen (groter) tekort inzake parkeren zal veroorzaken ten opzichte van de project-MER uit 2010.

Voor de discipline lucht is een doorrekening met de actueelste versie van de modellen CAR Vlaanderen en IFDM Traffic uitgevoerd. Langs de B402 werden een aantal immissiepunten geconstateerd met een belangrijke bijdrage van het project (score -2) voor NO<sub>2</sub>, hetgeen aanleiding geeft tot het nemen van milderende maatregelen, zijnde het beperken van de verkeersgeneratie van het project. Een daling van de totale verkeersgeneratie met ca. 23% is nodig om in alle immissiepunten de belangrijke bijdrages voor NO<sub>2</sub> weg te werken. Dit wordt vertaald als een effectieve reductie van het programma van 37.748m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte. Bijgevolg wordt zowel de functie bioscoop op Veld 12 Oost, als de functies leisure, bowling en big-box-retail op Veld 12 West uit het project geschrapt.

De effecten van de programmareductie op de verkeersgeneratie werden eveneens doorgerekend en beoordeeld. Inzake parkeren blijft het oorspronkelijk vooropgesteld aantal parkeerplaatsen gehandhaafd. Het parkeergebouw op Veld 12 is immers niet alleen bestemd voor de functies op Veld 12 zelf, maar ook voor andere functies op The Loop, o.m. voor Ikea, Holiday Inn en bij evenementen in Flanders Expo. Om die reden heeft de reductie van het programma op Veld 12 geen invloed op de capaciteit van de parking.

De dienst MER besloot op 22/09/2014 dat de ontheffingsaanvraag voldoende informatie bevat om het aspect milieu een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Een nieuw project-MER zal redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten bevatten. De ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER wordt bijgevolg toegekend, voor een termijn van 4 jaar.

Gelet het bovenstaande wordt besloten dat de aanvraag behalve m.b.t. de laad- en loskade, mits het naleven van de onderstaande voorwaarden, in overeenstemming is met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening en voor vergunning in aanmerking komt.

#### ALGEMENE CONCLUSIE

De stedenbouwkundige vergunning wordt verleend, met uitsluiting van de laad- en loskade, mits de onderstaande voorwaarden strikt worden nageleefd.

...”

Dit is de bestreden beslissing.

## V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Er bestaat enkel een noodzaak tot het onderzoek van deze exceptie indien 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

Krachtens artikel 40, §1, eerste lid DBRC-decreet kan de Raad een bestreden beslissing schorsen bij wijze van voorlopige voorziening indien de vordering tot schorsing is ingegeven door hoogdringendheid en op grond van minstens één ernstig middel.

### A. Hoogdringendheid

#### *Standpunt van de partijen*

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

83. *Vooraf moet worden opgemerkt dat de aanvragers van de vergunning op 23 februari 2015 een aanvang hebben genomen met de vergunde werken. Er wordt dag en nacht gewerkt (stuk 8).*

84. *Tweede verzoekende partij is een natuurlijke persoon die woonachtig is langsheen de Hélène Dutrieulaan nr. 8 te Gent. Vanuit zijn woning heeft hij een rechtstreeks zicht op het projectgebied (stuk 8).*

85. *Ten gevolge van de realisatie van het beoogde parkeerdek, en hiermee samenhangend de ingebruikname hiervan, dreigt tweede verzoekende partij met bijzonder ernstige schade te worden geconfronteerd. Hij vat samen:*

- *Zoals blijkt uit het aanvraagdossier zal de parking in dienst staan van een handelscentrum met bovenlokale aantrekkingskracht. De parking, bestaande uit 2046 bruikbare plaatsen, is echter ook zelfstandig bereikbaar en kan bijvoorbeeld gebruikt worden om een oplossing te bieden voor parkeerproblemen wanneer evenementen in de Stad worden georganiseerd. Met of zonder handelscentrum zal de parking aldus worden gebruikt.*

*Uit het MER-ontheffingsdossier blijkt echter dat het voorzien van 2046 bruikbare parkeerplaatsen absoluut onvoldoende is om de parkeerdruk op piekmomenten op te vangen. Het staat, gelet op deze vaststelling, zonder meer vast dat tweede verzoekende partij op dergelijke piekmomenten aldus zal geconfronteerd worden met een enorme hoeveelheid verkeer dat op zoek is naar een onbestaande, niet vrije parkeerplaats, hetgeen tot bijzonder verkeersonveilige situaties zal leiden. De wegen die naar de parking leiden zijn immers smal, en vormen in essentie een kluwen van op- en afritten naar de verschillende eindbestemmingen op de gehele site van 'The Loop'.*

- *Tweede verzoekende partij neemt toegang tot de ondergrondse parkeergarage van zijn woning via de Hélène Dutrieulaan te Gent, dit ongeveer ter hoogte van het projectgebied. Men dient zich hierheen te verplaatsen via de Pégoudlaan, de*

*Blériotlaan en de straat Bonenhove. Deze wegen zullen echter geconfronteerd worden met een enorme stroom aan bijkomend verkeer, aangetrokken door de parking, en in een later stadium mogelijkerwijze door een nog op te richten handelscomplex. Het zal, anders gezegd, voor tweede verzoekende partij moeilijker worden om zijn woning te bereiken.*

- *Voorts zal het woongenot van tweede verzoekende partij, die in vogelvlucht op slechts 85 meter van de op te richten parking woont en wiens woning langsheen de voornaamste ontsluitingsweg is gelegen (stuk 9), ernstig verstoord worden. Tweede verzoekende partij zal immers dag en nacht geconfronteerd worden met startende motoren, het optrekken van wagens om voldoende snelheid te maken en, 's avonds, met brandende lichten van de wagens. De beelden van de werf, waar ook 's nachts lichten branden, geven een mooi voorbeeld van de situatie waarmee tweede verzoekende partij zal worden geconfronteerd (stuk 9).*
- *Voorts zal de leefkwaliteit en de algemene gezondheidstoestand van tweede verzoekende partij, als onmiddellijk aangelande natuurlijke persoon, ernstig worden verstoord. Zoals ook verder in voorliggend verzoekschrift wordt aangegeven, stelt er zich een probleem inzake stikstof. De te verwachten waarden zijn alarmerend. Ze zijn zelfs van die aard dat een vermindering van het verkeer van 23% moet worden bekomen, gekoppeld aan een programmareductie van 40% om de norm binnen de mate van het aanvaardbare te houden (stuk 3, p.94). Nergens in het dossier wordt echter aangegeven hoe deze vermindering en reductie zullen worden gerealiseerd, zodat dit op vandaag geenszins een vaststaand gegeven is waarmee rekening kan gehouden worden. Tweede verzoekende partij zal dus worden geconfronteerd met bijzonder vervuilde lucht bij de ingebruikname van de parking, gegeven dat mogelijk is ten gevolge van de realisatie van het project.*

*86. Gelet op het gegeven dat tweede verzoekende partij ernstige nadelen zal ondervinden, die bovendien concreet gestaafd worden op grond van het cijfermateriaal zoals voorzien in het MER-ontheffingsdossier en op grond van fotomateriaal, en gelet op het gegeven dat de werkzaamheden op vandaag zijn aangevat en dag en nacht worden voortgezet, is een onmiddellijke beslissing omtrent de schorsing van de vergunning zonder meer noodzakelijk. Het afwachten van de doorlooptijd van de reguliere nietigverklaringsprocedure zal tot gevolg hebben dat de parking reeds zal gerealiseerd zijn en dat de ernstige nadelen zich reeds op onomkeerbare wijze zullen gemanifesteerd hebben.*

*...*

De tussenkomende partijen stellen onder meer:

*“ ...*

***De tussenkomende partijen vragen aan uw Raad dan ook om akte te willen nemen van hun vrijwillige stopzetting van de werken in afwachting van het arrest van uw Raad inzake de vordering tot nietigverklaring, en om die reden de vordering tot schorsing van het bestreden vergunningsbesluit zonder voorwerp te willen verklaren.***

*...”*

Beoordeling door de Raad

Op de openbare zitting van 14 juli 2015 herhalen de tussenkomende partijen wat zij eerder stelden in hun verzoekschrift tot tussenkomst, met name dat zij de werken hebben stopgezet in afwachting van het arrest van de Raad inzake de vordering tot vernietiging.

Na deze verklaring betwisten de verzoekende partijen niet dat er in die omstandigheden geen redenen meer zijn om de zaak bij hoogdringendheid te behandelen.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet bepaalde voorwaarde van hoogdringendheid.

## **B. Ernstige middelen**

Aangezien in het vorige onderdeel wordt vastgesteld dat de verzoekende partijen de hoogdringendheid niet aantonen, 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 uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare zitting op 20 juli 2015, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vierde kamer, samengesteld uit:

Nathalie DE CLERCQ, voorzitter van de vierde kamer,

met bijstand van

Sofie VAN NOTEN, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Sofie VAN NOTEN

Nathalie DE CLERCQ