

Deputatie

Besluit

Zitting van 21 maart 2024
directie Ruimte & Mobiliteit - dienst
Omgevingsvergunningen (R)
R02 OMV_2023050161

**45 2024_DEP_01523 OVberoep - Gent - Verhaeghe ; e.a. - Vergunning
weigeren**

Beslissing: GOEDGEKEURD in besloten zitting van 21 maart 2024

Samenstelling:

Aanwezig:

Kurt Moens, Gedeputeerde - wnd. Voorzitter; Leentje Grillaert, Gedeputeerde; Riet Gillis, Gedeputeerde; An Vervliet, Gedeputeerde; Steven Ghysens, Provinciegriffier

Afwezig:

Carina Van Cauter, Gouverneur - Voorzitter

Feitelijke en juridische gronden

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, zoals vastgesteld bij Besluit van 15 mei 2009 van de Vlaamse Regering houdende coördinatie van de decreetgeving op de ruimtelijke ordening, hierna VCRO.

Gelet op het decreet betreffende de omgevingsvergunning van 25 april 2014, hierna OMVD en het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, hierna OMVB.

Gelet op de beslissing van de deputatie van 2 februari 2017 met betrekking tot de aanduiding van ambtenaren van de dienst milieu- en natuurvergunningen en de dienst ruimtelijke vergunningen voor het uitvoeren van administratieve handelingen in naam van de deputatie.

De heer Filip Verhaeghe, Industrieweg 76 te Gent, heeft per beveiligde zending van 19 april 2023 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend.

Deze aanvraag heeft als omgevingsvergunning-referentie : 2023050161.

De aanvraag heeft betrekking op een perceel gelegen te Gent, Tondelierlaan, kadastraal gekend 7° afdeling, sectie G, nr. 52X2.

Het betreft een aanvraag tot het regulariseren van de bestaande wanden in parkeergarage.

De aanvraag omvat enkel stedenbouwkundige handelingen.

De aanvraag werd in eerste aanleg behandeld volgens de gewone procedure.

Het college van burgemeester en schepenen heeft in zitting van 26 oktober 2023 de omgevingsvergunning geweigerd.

Tegen deze beslissing werd per beveiligde zending van 23 november 2023 beroep ingesteld door de heer Kristof Hectors en mevrouw Céline Bimbenet, advocaten, namens de heer Filip Verhaeghe en Tondelier Development nv.

De gemachtigde provinciale ambtenaar heeft dit beroep op 20 december 2023 ontvankelijk en volledig verklaard.

Gelet op het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar van 4 maart 2024.

Dat alle partijen het verslag van de provinciaal omgevingsambtenaar toegestuurd kregen, met de mogelijkheid om een schriftelijke repliek te bezorgen, en om gehoord te worden.
Er werd een schriftelijke repliek ontvangen, deze repliek wordt aan het slot besproken.
Alle partijen werden uitgenodigd in hoorzitting van dinsdag 12 maart 2024, in aanwezigheid van gedeputeerde-voorzitter Leentje Grillaert, en de heer Jan Allaert, provinciaal omgevingsambtenaar:
Aanvrager: de heer Filip Verhaeghe, bijgestaan door mevrouw Céline Bimbenet, advocaat.

Beschrijving

Context

1.1 Stedenbouwkundige basisgegevens

- Het perceel ligt in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' (definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 16 december 2005), maar niet in een gebied waarvoor er stedenbouwkundige voorschriften zijn bepaald.
- Het perceel is bestemd als Z1.1.A - stedelijk woongebied volgens het gemeentelijk RUP 'Bruggen Naar Rabot' (goedgekeurd op 19 maart 2009).
- Het perceel is deels gelegen in de goedgekeurde, niet vervallen verkaveling 2013 GE 142/00, meer bepaald in de zone G3 voor wegenis en zone P1 voor bebouwd parkeren.

1.2 Andere relevante gegevens betreffende de ruimtelijke context

- Het perceel heeft via de Tondelierlaan toegang naar een gewestweg (de Gasmeterlaan, deel uitmakend van de R40).

1.3 Adviezen

1.3.1 Brandweerzone Centrum

Deze instantie bracht op 20 juli 2023 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

1.3.2 FOD Binnenlandse Zaken – Astrid Veiligheidscommissie

Deze instantie bracht op 8 augustus 2023 een gunstig advies uit, er is geen verplichting tot ASTRID-indoorradiodekking.

1.4 Historiek

Volgende relevante vergunningshistoriek is gekend:

Verkavelingsvergunningen en omgevingsvergunningen voor het verkavelen van gronden:

- Op 13/02/2014 werd een vergunning afgeleverd voor grond verdelen in 142 kavels met als hoofdbestemming wonen. (2013 GE 142/00)
- Op 14/11/2019 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het wijzigen van de verkavelingsvoorschriften voor de loten 1 tot en met 132. (2019 GE 142/01)

Stedenbouwkundige vergunningen:

- Op 12/05/2014 werd een vergunning afgeleverd voor de renovatie, gedeeltelijke sloop, verbouwing en nieuwbouw van de Nieuwe Molens te Gent (2014/37)
- Op 02/06/2015 werd een vergunning afgeleverd voor een wijziging aan de goedgekeurde bouwaanvraag (8.00/44021/7433.13) voor Nieuwe Molens Gent, toevoeging van twee wooneenheden, toevoeging technische ruimte voor gelijkvloerse toegang dakterras op Parkgebouw en wijziging oppervlakte parkeergarage. (2015/07011)
- Op 26/05/2016 werd een vergunning afgeleverd voor wijzigingen aan de goedgekeurde bouwaanvraag 8.00/44021/7433.13, de sloop van geveldelen tussen as ma1 en ma4 en tussen ma13 en ma15 van de zuidgevel van het kanaalgebouw, de heropbouw in oorspronkelijke staat van geveldelen tussen as ma1 en ma4 en tussen ma13 en ma15 van de zuidgevel van het kanaalgebouw. (2016/07036).

Omgevingsvergunningen:

- Op 02/07/2020 werd een voorwaardelijke vergunning afgeleverd voor het wijzigen van de goedgekeurde bouwvergunning 2014/37 (12 mei 2014) en 2015/07011 (2 juni 2016). (OMV_2019135272)
- Op 22/10/2020 werd een weigering afgeleverd voor de regularisatie van garageboxen in plaats van autostaanplaats en het realiseren van 4 extra garageboxen. (OMV_2020023322)

Handhaving:

- Op 15/07/2019 werd vastgesteld dat er 27 autostaanplaatsen werden uitgevoerd als afgesloten garageboxen met tussenmuren en garagepoorten.
- Op 10/09/2019 werd een aanmaning verstuurd tot het herstellen van deze wederrechtelijk uitgevoerde handelingen waarop een regularisatieaanvraag werd ingediend.
 - o De regularisatieaanvraag (OMV_2020023322) werd geweigerd op 02/07/2020 door het College van Burgemeester en Schepenen waarop beroep wordt ingetekend bij de Deputatie.
 - o Op 22/10/2020 werd de regularisatie geweigerd door de Deputatie waarop een vordering werd ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
 - o Op 10/06/2021 verwerpt de Raad voor Vergunningsbetwistingen de ingediende vordering. (Arrest nr. RvVb-A-2021-1085).
- Op 07/10/2020 werd vastgesteld dat van een deel van de garages de garagepoort reeds werd verwijderd.

1.5 Beschrijving van de omgeving en de aanvraag

De aanvraag betreft het project De Nieuwe Molens gelegen in de oostelijke hoek van de Tondelierlaan met de Gasmeterlaan. Deze gebouwen zijn onderdeel van het Tondelierproject. Voor het Tondelierproject, meer bepaald de verkaveling en de Nieuwe Molens, werd een Inrichtingsplan opgemaakt (19 maart 2013) waarvan het college van burgemeester en schepenen kennis heeft genomen op 13 juni 2013. De gebouwen van de Nieuwe Molens zijn opgenomen als 'Maalderij De Nieuwe Molens van Gent en Brugge' in de inventaris van het bouwkundig erfgoed (relictid: 90613). Het project werd initieel vergund op 12 mei 2014 en werd nadien enkele malen gewijzigd (zie punt 2. Historiek). Het project omvatte de herbestemming van het Kanaalgebouw (gelegen aan de Gasmeterlaan), het parkgebouw (gelegen aan de achterzijde) en het tussengelegen silogebouw, alsook de nieuwbouw palend aan het parkgebouw. De gebouwen betreffen meergezinswoningen met een economische plint op het gelijkvloers. In het project werd tevens een ondergrondse parkeergarage vergund bestaande uit 2 bouwlagen.

De toegang tot deze ondergrondse parkeergarage gebeurt via de ondergrondse parkeergarage van het KRONO-gebouw aan de overzijde van de Tondelierlaan.

De parkeergarage voor het project van de Nieuwe Molens biedt plaats aan 90 autostaanplaatsen. In de initiële vergunning (2014/37) werd hierover het volgende opgenomen als bijzondere voorwaarde: *"De voorziene garageboxen mogen niet worden uitgevoerd, doch moeten als open parkeerplaatsen worden ingericht."*

In de latere vergunning 2015/07011 is volgende opgenomen in de beoordeling: *"In deze wijziging van de vergunning 2014/37 werd aan de voorwaarde om enkel open parkeerplaatsen te voorzien voldaan. Er werden geen garageboxen ingetekend op de plannen van de 1^{ste} en 2^{de} ondergrondse bouwlaag."*

Op 15 juli 2019 werd evenwel vastgesteld dat er 27 autostaanplaatsen werden uitgevoerd als afgesloten garageboxen met tussenmuren en garagepoorten. Het betrof 10 garageboxen in de eerste ondergrondse bouwlaag met nummers G-01 tot G-10 en 17 garageboxen in de tweede ondergrondse bouwlaag met nummers G-14 tot G-23 en G-24 tot G-28.

Voorliggende aanvraag betreft een vraag tot bijstelling of een gedeeltelijk schrapping van de hierboven vermelde bijzondere voorwaarde uit de vergunning 2014/37, zodanig dat de bestaande tussenwanden kunnen worden behouden. De garagepoorten werden daarbij reeds verwijderd.

1.6 Openbaar onderzoek

De aanvraag werd gedurende de periode van 24 juli 2023 tot 22 augustus 2023 aan een openbaar onderzoek onderworpen.

Gedurende dit openbaar onderzoek werden geen bezwaarschriften ingediend.

1.7 Motivering beslissing college van burgemeester en schepenen

"...

OMGEVINGSTOETS

Desondanks de eerdere weigering tot regularisatie van de garageboxen (OMV_2020023322, dd. 22 oktober 2020, zie punt 2. Historiek), wordt met deze aanvraag een vraag tot bijstelling of een gedeeltelijk schrapping van de bijzondere voorwaarde uit de vergunning 2014/37 gevraagd, met name

volgende voorwaarde: 'De voorziene garageboxen mogen niet worden uitgevoerd, doch moeten als open parkeerplaatsen worden ingericht.' De aanvrager wenst de bestaande tussenwanden te kunnen behouden. De garagepoorten bij de boxen werden reeds verwijderd.

Conform de huidige parkeerrichtlijnen van de Stad worden geen nieuwe garageboxen toegelaten. In de deelnota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto van het Parkeerplan Gent 2020 (goedgekeurd door de Gemeenteraad in maart 2018) werd het volgende opgenomen: "De bouw van nieuwe garageboxen wordt niet toegestaan. Dit verbod geldt zowel ondergronds als bovengronds. Deze worden immers al te vaak als bergruimte gebruikt. Hierdoor komt de wagen alsnog op straat terecht. Bovendien sluiten gesloten garageboxen het dubbel gebruik van de parkeerplaatsen voor altijd uit."

In de voorgaande geweigerde regularisatieaanvraag (OMV_2020023322) voor de garageboxen werd aanvullend op het bovenstaande het volgende opgemerkt: "Ook op vlak van gebruiksgenot en veiligheid is de toevoeging van wanden in dergelijke ondergrondse ruimtes nefast. Op visueel vlak leiden dergelijke opdelingen tot een onveiligheidsgevoel door de beperking van het overzicht in de ruimte. Uitrijbewegingen van wagens worden veel later opgemerkt in vergelijking met open staanplaatsen. Ook de extra ruimte die open staanplaatsen bieden voor openzwaaiende deuren en laad- en losbewegingen wordt hier beperkt door de plaatsing van wanden."

De aanvrager geeft aan tegemoet te komen aan bovenvermelde eisen door het verwijderen van de garagepoorten in de garageboxen. De tussenwanden op de desbetreffende parkeerplaatsen blijven evenwel behouden.

De aanvrager brengt volgende argumenten aan i.f.v. het bijstellen en of gedeeltelijk schrappen van deze bijzondere voorwaarde:

- Het niet bijstellen of gedeeltelijk schrappen van de bijzondere voorwaarde leidt tot het noodzakelijk verwijderen van de tussenwanden hetgeen een buitensporige kost met zich meebrengt, alsook onnodige hinder gezien de garage voor een groot deel tijdelijk niet zal kunnen worden gebruikt.
- Door het verwijderen van de garagepoort in combinatie met brede parkeerweg wordt het veiligheidsgevoel en overzicht in de parkeergarage voldoende verzekerd.
- Met behoud van de tussenwanden is er nog steeds voldoende ruimte voor vlotte en veilige verkeersbewegingen zoals het in-en uitrijden, laad- en losbewegingen en het in- en uitstappen van de wagen.
- De aanvrager geeft aan dat het verwijderen van de garagepoorten afdoende is om het oneigenlijk gebruik van deze autoparkeerplaatsen (bv. als bergruimte) te verzekeren.

Er dient echter te worden geoordeeld dat:

- De mogelijke kost en hinder die ontstaat door het verwijderen van de tussenmuren geen ruimtelijk stedenbouwkundig argument vormt om een bijstelling van de toegekende bijzondere voorwaarde te legitimeren. De kost en hinder voor het verwijderen van de tussenmuren komt immers voort uit het niet naleven van de duidelijk opgelegde bijzondere voorwaarde in de initiële vergunning en de latere bijstellingen.
- Het verwijderen van de garagepoorten komt gedeeltelijk, doch onvoldoende, tegemoet aan de voorgaand verleende opmerkingen inzake verkeersveiligheid en overzicht in de parkeergarage. Door het behoud van de tussenwanden wordt het open karakter van de garageplaats blijvend beknot. Omwille van de tussenwanden manifesteren de parkeerplaatsen zich wel degelijk als afzonderlijke ruimtes. Er is geen rechtstreeks overzicht en doorzicht doorheen deze afgescheiden autostaanplaatsen. Ook het in- en uitrijden van auto's uit deze afgescheiden parkeerplaatsen is minder zichtbaar voor andere gebruikers van de parkeergarage. Bijkomend leidt het afscheiden van deze ruimtes tot een verminderde lichtinval. De afgescheiden ruimtes zullen zeer donker aanvoelen hetgeen het sociale veiligheidsgevoel bijkomend beknot.
- Het voorzien van de tussenwanden leidt wel degelijk tot een verminderde bewegingsvrijheid en flexibiliteit ten opzichte van visuele markeringen op de grond als afscheiding. Dit geldt in het bijzonder voor de acht aangepaste parkeerplaatsen voor andersvaliden (P-30, P-26, P-28, G-11, G-12, G-26, G-24, G-28).
- Door het verwijderen van de garagepoorten wordt het oneigenlijk gebruik van de afgescheiden parkeerplaatsen voor andere functies (bv. bergruimtes) onvoldoende belemmerd. Door de tussenwanden is het relatief eenvoudig de afgescheiden ruimtes alsnog in te richten met oneigenlijke

nevenfuncties zoals berguimtes. Zo kan men aan de achterzijde van de afgescheiden wanden alsnog een kleine berguimtes inrichten (bv. afsluitbare kasten etc.). Dergelijk oneigenlijk gebruik druist in tegen alle bovenvermelde principes en bezorgdheden en is bovendien strijdig met de voorwaarden van de brandweer die stelt dat er binnen de parkeergarage enkel akkoord gegaan kan worden met niet voor verblijf bestemde lokalen indien deze volledig zijn afgesloten met wanden met een voldoende grote brandweerstand.

Er wordt geoordeeld dat het louter verwijderen van de garagepoorten onvoldoende tegemoet komt aan de huidige parkeerrichtlijnen van de stad die open staanplaatsen vooropstelt. Onder openstaanplaatsen kan niet worden verstaan garageboxen zonder poort. Bijgevolg moet geconcludeerd worden dat er niet akkoord gegaan kan worden met het bijstellen of gedeeltelijk schrappen van de bijzondere voorwaarden toegekend aan de initiële vergunning 2014/37, afgeleverd op 12 mei 2014.

CONCLUSIE

Ongunstig, er kan niet akkoord gegaan worden met het bijstellen of gedeeltelijk schrappen van de bijzondere voorwaarden toegekend aan de initiële vergunning (2014/37) afgeleverd op 12 mei 2014."

1.8 Argumentatie appellanten, hier de aanvragers

Het beroep is enkel gericht tegen de beoordeling van het CBS in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

Stad Gent heeft de Nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto op haar website gepubliceerd als BGO. De toetsing van een vergunningsaanvraag aan een BGO is een mogelijkheid en geen verplichting. De vergunningverlenende overheid is dus niet verplicht om rekening te houden met een document dat kan worden beschouwd als BGO bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.

De vergunningsaanvraag is conform de nota parkeerrichtlijnen van de stad Gent:

- De parkeerplaatsen zijn comfortabel ingericht zodat de parking vlot bruikbaar is.
- Er is geen risico dat de parkeerplaatsen met tussenwanden zouden worden gebruikt als berguimten.
- De parkeerplaatsen kunnen ook met behoud van de wanden een dubbel gebruik krijgen.
- Ook met behoud van de wanden wordt de verkeersveiligheid en het overzicht in de parkeergarage gegarandeerd.

In ondergeschikte orde, zelfs al zou uw deputatie oordelen dat de aanvraag niet (volledig) zou stroken met de parkeerrichtlijnen van stad Gent, dan nog kan dit geen weigeringsgrond vormen.

De nota wordt reeds bijzonder lang als richtlijn gehanteerd, zonder dat dit tot op heden is uitgemond in een initiatief vanuit de plannende overheid om deze BGO juridisch (of nog: verordenend) te verankeren in een RUP of verordening. De nota is initieel opgesteld in 2014, om in 2018 te worden herzien na een evaluatietraject. Bijna 10 jaar (!) na het opstellen ervan werd deze BGO dus nog steeds niet vertaald naar een RUP.

Dergelijke handelswijze strookt niet met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur die op een bestuur rusten, zoals blijkt uit de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

De nota parkeerrichtlijnen voorziet bovendien in een afwijkingsbepaling:

"Soms is doorgedreven maatwerk ten aanzien van de toepassing van de parkeerrichtlijnen nodig. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast voor de noodzaak bij de ontwikkelaar. Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Een afwijking van de parkeereis vereist een formele goedkeuring in de vergunningsbeslissing die genomen wordt na advies van het Mobiliteitsbedrijf en gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

In alle gevallen worden de noodzaak tot maatwerk en de verschillende effecten zorgvuldig afgewogen."

Ook uit de nota parkeerrichtlijnen zelf volgt dus dat deze niet verordenend kunnen worden toegepast, in tegenstelling tot de houding die het CBS aanneemt met de bestreden beslissing.

Deze niet-verordenende nota mag niet te rigide worden toegepast laat staan automatisch als ware het een norm en dus bindend. BGO mogen namelijk niet worden gehanteerd als verdoken stedenbouwkundige voorschriften.

Er is geen enkel stedenbouwkundig voorschrift dat het gebruik van tussenwanden in parkeergarages verbiedt. Het CBS heeft in de bestreden beslissing de nota te rigide toegepast, in strijd met de rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

De aanvraag is vergunbaar: zij is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften én in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

1.9 Adviezen in beroepsfase

1.9.1 FOD Binnenlandse Zaken – Astrid Veiligheidscommissie

Deze instantie deelde op 20 december 2023 mee dat haar advies van 8 augustus 2023 (zie rubriek 1.3.2) behouden blijft.

1.9.2 Advies college van burgemeester en schepenen (CBS)

Het CBS bracht in zitting van 25 januari 2024 volgend advies uit: "...

In het beroepschrift staan volgende relevante elementen en/of argumenten:

- *De vergunningsaanvraag is wel in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening:*
 - o In hoofddorde: de vergunningsaanvraag is conform de deelnota parkeerrichtlijnen van Stad Gent:*
 - *De parkeerplaatsen zijn comfortabel ingericht zodat de parking vlot bruikbaar is.*
 - *Er is geen risico dat de parkeerplaatsen met tussenwanden zouden worden gebruikt als bergruimten.*
 - *De parkeerplaatsen kunnen ook met behoud van de wanden een dubbel gebruik krijgen.*
 - *Ook met behoud van de wanden wordt de verkeersveiligheid en het overzicht in de parkeergarage gegarandeerd.*
 - o In ondergeschikte orde: er kan worden afgeweken van de deelnota parkeerrichtlijnen van Stad Gent:*
 - *Voorafgaand: de nota parkeerrichtlijnen is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.*
 - *De nota parkeerrichtlijnen voorziet een afwijkingsbepaling.*
 - *De parkeerrichtlijnen mogen niet worden gehanteerd als verdoken stedenbouwkundige voorschriften.*

- *De aanvraag is vergunbaar:*

o De aanvraag is in overeenstemming met de stedenbouwkundige voorschriften.

o De aanvraag is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.

Aangezien in het beroepschrift een nieuw argument wordt toegevoegd, voegt het huidige advies volgende aanvulling toe op de argumentatie in de collegebeslissing in eerste aanleg die in het huidige advies integraal bevestigd en hernomen wordt:

In het beroepschrift wordt aangegeven dat de nota parkeerrichtlijnen in strijd zou zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur omdat deze BGO (dd. 2014) op heden nog niet is vertaald naar een RUP. De beroepende partij verwijst hierbij ten onrechte naar rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb 19 mei 2015, nr. A/2015/0302).

Deze rechtspraak is echter niet toepasbaar op de nota parkeerrichtlijnen omdat de parkeerrichtlijnen van toepassing zijn op het hele grondgebied van de Stad Gent en in die zin geen gebiedsdekkende normen betreffen, zodat de opmaak van een RUP niet aan de orde is.

CONCLUSIE

Huidig advies herneemt integraal de inhoud en de motieven van de collegebeslissing in eerste aanleg, met dien verstande dat op de nieuwe elementen in het beroepschrift aanvullend advies is gegeven in dit advies."

Motivering

2.1 De watertoets

Het perceel is niet gelegen in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied. De aanvraag wijzigt noch de bebouwde, noch de onbebouwde oppervlakte, zodat er geen schadelijk effect voor de plaatselijke waterhuishouding te verwachten is en de doelstellingen van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid niet worden geschaad.

2.2 De MER-toets

De aanvraag omvat geen project dat is opgenomen in de lijsten van bijlage I, II of III van het MER-besluit.

De aanvraag dient niet aan een MER-screening te worden onderworpen en wordt geacht door diens locatie, aard en/of omvang geen aanzienlijke milieueffecten te kunnen veroorzaken.

2.3 De toegankelijkheidstoets

De aanvraag is niet strijdig met de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

2.4 De juridische toets

De aanvraag is niet strijdig met de voorschriften van de verkavelingsvergunning waarin het perceel gelegen is.

De aanvraag is niet strijdig met de voorschriften van het Algemeen Bouwreglement van de stad Gent, goedgekeurd op 16 september 2004, en wijzigingen.

2.5 De goede ruimtelijke ordening

Artikel 4.3.1, §2 VCRO stelt dat de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met inachtneming van volgende beginselen:

"1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel - vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4; 2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook de volgende aspecten in rekening brengen:

a) beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in punt 1° ;

b) de bijdrage van het aangevraagde aan de verhoging van het ruimtelijk rendement voor zover:

1) de rendementsverhoging gebeurt met respect voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving;
2) de rendementsverhoging in de betrokken omgeving verantwoord is;

3° indien het aangevraagde gelegen is in een gebied dat geordend wordt door een ruimtelijk uitvoeringsplan, een gemeentelijk plan van aanleg of een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden waarvan niet op geldige wijze afgeweken wordt, en in zoverre dat plan of die vergunning voorschriften bevat die de aandachtspunten, vermeld in 1°, behandelen en regelen, worden deze voorschriften geacht de criteria van een goede ruimtelijke ordening weer te geven."

De Stad Gent beschikt over een 'Nota Parkeerrichtlijnen Fiets en Auto', opgenomen in het 'Parkeerplan Gent 2020', goedgekeurd door de gemeenteraad in maart 2018 en deel uitmakend van het Mobiliteitsplan van de Stad. Deze richtlijnen worden als beoordelingskader gehanteerd en geven mee hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen bij een ontwikkeling op hun plaats zijn.

De parkeerrichtlijnen worden gebruikt om aan de hand van objectieve criteria de gewenste parkeerratio te berekenen.

De Nota fiets- en autoparkeerrichtlijnen is geen op zichzelf staand, verordenend instrument maar houdt wel rekening met de decretaal vastgestelde beoordelingselementen die de goede ruimtelijke ordening mee vorm geven.

In die zin is deze nota dan ook te beschouwen als 'beleidsmatig gewenst met betrekking tot de mobiliteitsimpact', in de zin van art. 4.3.1 §2 2° a) VCRO.

Deze nota bevat tevens een rubriek (7.3) 'Inrichten parkings en parkeergarages en verbod op garageboxen', dewelke als volgt luidt:

"Het volstaat niet om het gevraagd aantal parkeerplaatsen op plan in te tekenen. De inrichting van de parking of parkeergarage moet aan bepaalde voorwaarden voldoen.

...

De bouw van nieuwe garageboxen wordt niet toegestaan. Dit verbod geldt zowel ondergronds als bovengronds. Deze worden immers al te vaak als bergruimte gebruikt. Hierdoor komt de wagen

alsnog op straat terecht. Bovendien sluiten afgesloten garageboxen het dubbel gebruik van de parkeerplaatsen voor altijd uit. Om diezelfde reden dragen niet gereserveerde parkeerplaatsen de voorkeur weg. Gebruikers kopen/huren het recht om in de parking te parkeren, zonder dat dit steeds op dezelfde parkeerplaats gebeurt. Het vervangen van garageboxen door ander functies of collectief parkeren draagt de voorkeur weg."

De aanvraag heeft betrekking op een ondergrondse parking van het project 'De Nieuwe Molens', gelegen op de hoek van de Tondelierlaan/Gasmeterlaan.

Het project omvatte de afbraak van bestaande gebouwen en de oprichting van een appartementsgebouw met 49 wooneenheden, 4 kantoreenheden, 1 horecaruimte, 1 handelsruimte en een ondergrondse parking van 2 verdiepingen met 90 parkeerplaatsen. Een aantal van deze parkeerplaatsen werd ingetekend als garagebox.

In de basisvergunning van 12 mei 2014 werd volgende bijzondere voorwaarde opgelegd:

"De voorziene garageboxen mogen niet worden uitgevoerd, doch moeten als open parkeerplaatsen worden ingericht."

Op 2 juni 2015 werd een wijziging van deze basisvergunning vergund waarbij er o.a. 2 wooneenheden werden toegevoegd en de oppervlakte van de parkeergarage gewijzigd werd.

In deze wijzigingsaanvraag werden alle parkeerplaatsen op de plannen ingetekend als open staanplaatsen.

Ondanks bovenvermelde voorwaarde en de in die zin gewijzigde plannen werden toch wederrechtelijk een 27-tal parkeerplaatsen als garagebox opgetrokken.

Op 9 maart 2020 dienden appellanten een aanvraag in, strekkende o.a. tot het regulariseren van 16 garageboxen, van de andere garageboxen zou de garagepoort verwijderd worden (dossier met OMV-ref. 2020023322).

Op 22 oktober 2020 heeft de deputatie toen in fase van beroep de omgevingsvergunning geweigerd op basis van volgende motivering: "...

Het betreft al vele jaren een vaste beleidsvisie van de stad Gent dat in ondergrondse parkings geen afzonderlijke garageboxen toegestaan worden om reden dat deze vaak enkel als bergruimte gebruikt worden, waardoor auto's meer op straat parkeren en daar nodeloos de parkeerdruk verhogen.

In bovenvermelde nota werd dit geconcretiseerd en verder uitgewerkt.

Regularisatieaanvragen moeten in principe op dezelfde wijze worden behandeld als andere aanvragen, en de overheid moet zich ervoor hoeden dat ze niet zwicht voor het gewicht van het voldongen feit.

Er moet worden uitgegaan van de toestand zoals die was vóór de uitvoering van de wederrechtelijk uitgevoerde werken en de aanvraag moet worden beoordeeld op dezelfde wijze als elke andere aanvraag in functie van de goede ruimtelijke aanleg van de plaats zoals die thans wenselijk is.

Het standpunt van het CBS dat in ondergrondse parkings geen afgesloten autoboxen toegestaan worden om reden dat deze vaak als bergplaats gebruikt wordt i.p.v. als autostaanplaats wordt gevolgd.

Autoboxen zijn bovendien doorgaans breder dan open parkeerplaatsen, hetgeen tot nodeloos ruimtebeslag leidt, en ook naar verkeersveiligheid toe is het achterwaarts uitrijden van een autobox gevaarlijker (minder zicht) dan het uitrijden van een open parkeerplaats.

Het argument van 'dubbel gebruik' en 'niet gereserveerde parkeerplaatsen kopen of huren' is op zich interessant qua visie op mobiliteit, zeker bij een vermenging van functies, maar dit dient van bij de oprichting van het gebouw op dwingende wijze opgelegd te worden (voor zover juridisch mogelijk). In de praktijk worden de parkeerplaatsen van bij de oprichting van het gebouw individueel verkocht. Zoals hoger vermeld werd van bij aanvang duidelijk als voorwaarde opgelegd dat geen (gesloten) garageboxen mochten worden opgericht, en dit in de lijn van een visie die al vele jaren gehanteerd wordt in Gent.

Er wordt geen enkele deugdelijke reden aangehaald in het beroepschrift waarom thans van dit principe zou moeten afgeweken worden.

Het argument dat "de aanvrager na het verstrijken van de beroepstermijn (na verlenen basisvergunning) werd geconfronteerd met een aanhoudende vraag naar garageboxen" is een non-argument, dit kan nooit een reden zijn om bouwovertradingen te vergoelijken.

De aanvraag wordt om bovenvermelde redenen strijdig met de goede ruimtelijke ordening beoordeeld."

Artikel 82/1 OVD luidt als volgt:

"De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, kan de voorwaarden die in de omgevingsvergunning zijn opgelegd, wijzigen of aanvullen op gemotiveerd verzoek van de vergunninghouder of de exploitant.

Het bijstellen van de omgevingsvergunning, vermeld in dit artikel, verloopt overeenkomstig de bepalingen van afdeling 4 en 5."

Huidige aanvraag strekt ertoe – in toepassing van artikel 82/1 OVD – volgende voorwaarde uit de basisvergunning van 2014/37 (verleend op 12 mei 2014) te wijzigen en/of te schrappen:

"De voorziene garageboxen mogen niet worden uitgevoerd, doch moeten als open parkeerplaatsen worden ingericht."

Op 2 juni 2015 werd een gewijzigde versie van de basisvergunning vergund waarin alle parkeerplaatsen op de plannen ingetekend staan als open staanplaatsen, dus niet enkel zonder garagepoort maar ook zonder zijwanden.

De aanvraag om bovenvermelde voorwaarde uit 2014 te schrappen en/of te wijzigen is evenwel niet zinloos. Als bijvoorbeeld de voorwaarde geschrapt wordt kunnen appellanten zich beroepen op artikel 2.1, 4° van het Vrijstellingsbesluit ('binnenverbouwingen zonder stabiliteitswerken') om te stellen dat het plaatsen van de zijwanden en zelfs de garagepoorten een niet-vergunningsplichtig werk betrof, ook al werden in 2015 rechtstreeks (conform ingediende plannen, dus zonder voorwaarde) open parkeerplaatsen vergund.

Artikel 1.3 van het Vrijstellingsbesluit luidt immers als volgt:

"De bepalingen van dit besluit zijn van toepassing, voor zover deze handelingen niet strijdig zijn met de voorschriften van gewestelijke, provinciale of gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen, of met de uitdrukkelijke voorwaarden van omgevingsvergunningen voor stedenbouwkundige handelingen."

In een vorige aanvraag tot regularisatie (ingediend op 9 maart 2020) werd reeds gevraagd om naast een aantal garageboxen te behouden ook van een aantal garageboxen enkel de garagepoort te verwijderen.

Dit werd niet toegestaan, noch door het CBS, noch door de deputatie in fase van beroep (zie hoger).

Er wordt onder meer als argumentatie aangebracht om de zijwanden te behouden dat *"het verwijderen van de wanden buitenproportionele overlast voor de gebruikers van de garage zou veroorzaken, gezien de garage voor een groot deel tijdelijk niet zal kunnen worden gebruikt."*

Zoals reeds vermeld in de beslissing van de deputatie van 22 oktober 2020 moeten regularisatieaanvragen op dezelfde wijze worden behandeld zoals aanvragen die nog niet uitgevoerd zijn, en moet de overheid zich ervoor hoeden dat ze niet zwicht voor het gewicht van het voldongen feit.

Het is stedenbouwkundig geen optie om wederrechtelijk aangebrachte zijwanden te vergunnen omdat het verwijderen ervan tijdelijk voor wat overlast voor de bouwvertreder kan zorgen.

In de motivatienota wordt o.a. het volgende vermeld:

"In navolging van de geweigerde regularisatieaanvraag van de garageboxen, heeft Tondelier Development NV alle poorten van de garageboxen verwijderd, zodat deze niet als opbergruimte kunnen worden gebruikt en zodat de parkeerplaatsen een dubbel gebruik kunnen krijgen (bijvoorbeeld kantoormedewerkers kunnen overdag parkeren op plaatsen waar 's avonds bewoners staan)."

Dat het louter verwijderen van de garagepoorten leidt tot een 'dubbel gebruik' is ongeloofwaardig, de aanvraag vermeldt immers ook: *"De parkeergarage is een volledig private garage waarvan alle parkeerplaatsen zijn verkocht aan bewoners van het wooncomplex."*

Het feit dat een garagepoort van een private garagebox verwijderd is houdt niet automatisch in dat elkeen zich daar mag parkeren als de garagebox leeg is. Hetzelfde geldt evenwel ook voor een volledig open parkeerplaats waarvan (bijvoorbeeld via een nummerplaat) aangeduid is dat het om een private plaats gaat. Indien de vergunningverlenende overheid een dubbel gebruik van parkeerplaatsen

wil moet zij in de basisvergunning verbieden dat parkeerplaatsen voor individueel gebruik mogen verkocht worden.

Het louter verwijderen van een garagepoort verhindert niet dat een garagebox niet meer als 'opbergruimte' (bijvoorbeeld individuele fietsenberging) kan/zal gebruikt worden, het maakt dit enkel minder comfortabel en minder veilig tegen diefstal.

Daar waar de garagebox toch als autobergplaats gebruikt wordt zorgen de zijwanden ervoor dat er minder zicht is in de parkeergarage. Het standpunt dat *"ook naar verkeersveiligheid toe het achterwaarts uitrijden van een autobox gevaarlijker is (minder zicht) dan het uitrijden van een open parkeerplaats"* blijft dus behouden. Ook op visueel vlak leiden dergelijke opdelingen tot een onveiligheidsgevoel door de beperking van het overzicht in de ruimte. Garageboxen met gesloten zijwanden maar niet afsluitbaar met een poort vormen een ideale schuilplaats voor mensen met slechte bedoelingen.

De redenen die het CBS opgeeft waarom de zijwanden niet kunnen toegestaan worden (zie rubriek 1.7) worden integraal bijgetreden.

In het beroepsschrift wordt aangegeven dat de nota parkeerrichtlijnen in strijd zou zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur omdat deze BGO (dd. 2014) op heden nog niet is vertaald naar een RUP.

De beroepende partij verwijst hierbij ten onrechte naar rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen (RvVb 19 mei 2015, nr. A/2015/0302).

Deze rechtspraak is echter niet toepasbaar op de nota parkeerrichtlijnen omdat de parkeerrichtlijnen van toepassing zijn op het hele grondgebied van de Stad Gent en in die zin geen gebiedsdekkende normen betreffen, zodat de opmaak van een RUP niet aan de orde is.

De aanvraag is om bovenvermelde redenen strijdig met de goede ruimtelijke ordening.

2.6 Replieken naar aanleiding van het verslag poa en/of de hoorzitting

De aanvrager stelt onder meer te verwijzen naar de replieknota, dat de nota parkeerrichtlijnen een bgo is, die hier niet kan worden toepast, dat de aanvraag in overeenstemming is met de geldende voorschriften, dat de rechtspraak bepaalt dat bgo's moeten omgezet worden naar voorschriften, dat garageboxen bezwaren zouden opleveren, dat het hier niet gaat om gesloten garageboxen, dat het hier garages zonder poorten betreffen, dat de plaatsen verkocht zijn, dat de eigenaars verkiezen dat de muren blijven staan, bvb omwille van de bescherming van de deuren, dat het geen sociaal onveilige parking betreft, wel integendeel, dat het uitbreken van die muren niet in proportie staat van het voordeel.

De naar aanleiding van het verslag en/of de hoorzitting geformuleerde replieken zijn niet van die aard dat deze een gewijzigd standpunt ten opzichte van dat van de provinciaal omgevingsambtenaar, dat bijgetreden wordt, verantwoorden.

2.7 Conclusie

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2023050161 dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Besluit

Artikel 1

Op basis van de aanvraag met omgevingsvergunning-referentie 2023050161 ingediend door Verhaeghe ; e.a. wordt een omgevingsvergunning geweigerd.

Artikel 2

De beslissing dient te worden bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het OVB.

Hou verder rekening met volgende wettelijke bepalingen, relevant na een beslissing van de deputatie:
Omgevingsvergunningen zijn uitvoerbaar conform de bepalingen van artikel 35 (beslissingen in eerste aanleg) en 55 (beslissingen in beroep) van het Omgevingsvergunningsdecreet.

Bekendmaking

De beslissing dient te worden bekendgemaakt conform Titel 3, Hoofdstuk 9, Afdeling 3 van het OVB.

Beroepsmogelijkheden laatste aanleg

Tegen een beslissing genomen in laatste aanleg kan, overeenkomstig de modaliteiten en de termijnen beschreven in artikel 105 van het Omgevingsvergunningsdecreet, beroep worden ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Ellips-gebouw, Koning Albert II – laan 35 bus 81, 1030 Brussel, www.rvvb.be)

uittreksel uit het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning Artikel 105 OVD (03/11/2020 -).

§ 1. De volgende beslissingen kunnen worden bestreden bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, vermeld in titel IV, hoofdstuk VIII, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening:

1° de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een omgevingsvergunningsaanvraag, genomen in laatste administratieve aanleg;

2° de beslissing over een verzoek of initiatief tot het opleggen, wijzigen of aanvullen van de voorwaarden in laatste administratieve aanleg;

3° de beslissing over een aanvraag tot afwijking van de algemene en sectorale milieuvoorwaarden;

4° de uitdrukkelijke of stilzwijgende beslissing betreffende een melding, vermeld in artikel 111 van dit decreet.

§ 2. Het beroep kan worden ingesteld door:

1° de vergunningsaanvrager, de vergunninghouder, de exploitant of de persoon die de melding heeft verricht;

2° het betrokken publiek;

3° de leidend ambtenaar van de adviesinstanties, vermeld in artikel 24 of in artikel 42 of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als die instantie tijdig advies heeft verstrekt of als aan hem ten onrechte niet om advies werd verzocht;

4° het college van burgemeester en schepenen als het tijdig advies heeft verstrekt of als het ten onrechte niet om advies werd verzocht;

5° ...;

6° de leidend ambtenaar van het Departement Omgeving of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde;

7° de leidend ambtenaar van het Agentschap Innoveren en Ondernemen of bij zijn afwezigheid zijn gemachtigde, als het project vergunningsplichtige kleinhandelsactiviteiten omvat;

8° de leidend ambtenaar van het agentschap, bevoegd voor natuur en bos, of, bij zijn afwezigheid, zijn gemachtigde als het project vergunningsplichtige wijzigingen van de vegetatie omvat.

De persoon aan wie kan worden verweten dat hij een voor hem nadelige beslissing niet heeft bestreden door middel van het daartoe openstaande georganiseerd administratief beroep bij de bevoegde overheid, vermeld in artikel 52, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden.

[... vernietigd bij arrest 46/2019 van het Grondwettelijk Hof van 14 maart 2019].

De bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, die nagelaten heeft een uitdrukkelijke beslissing te nemen in eerste administratieve aanleg, wordt geacht te hebben verzaakt aan zijn recht om zich tot de Raad voor Vergunningsbetwistingen te wenden, behoudens overmacht.

§ 3. Het beroep wordt op straffe van onontvankelijkheid ingesteld binnen een vervalt termijn van vijfenveertig dagen die ingaat:

1° de dag na de datum van de betekening, voor die personen of instanties aan wie de beslissing betekend wordt;

2° de dag na de eerste dag van de aanplakking van de beslissing in de overige gevallen.

§ 4. Elk van de personen, vermeld in paragraaf 2, eerste lid, kan in de zaak tussenkomen..

Mededeling

Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, waar u de aanvraag hebt ingediend, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse administratie, bevoegd voor de ruimtelijke ordening. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,

namens de Deputatie:

de Provinciegriffier,
Steven Ghysens

de wnd. Voorzitter,
Kurt Moens