

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 27 maart 2025 met nummer RvVb-A-2425-0654

in de zaak met rolnummer 2324-RvVb-0573-A

Verzoekende partijen

1. **VLAAMSE VERENIGING VOOR INDUSTRIËLE ARCHEOLOGIE VLAANDEREN-BRUSSEL vzw**
2. **DOCOMOMO BELGIUM BRUSSEL-VLAANDEREN vzw**
3. **[REDACTED]**

vertegenwoordigd door Mr. Michiel DEWEIRDT met woonplaatskeuze te 9000 Gent, Molenaarsstraat 111/1A

Verwerende partij

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering

vertegenwoordigd door Mrs. Chris SCHIJNS en Charlotte CAMS met woonplaatskeuze te 3600 Genk, Grotestraat 122

Tussenkommende partijen

1. **NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN nv**
2. **Vlaamse Vervoersmaatschappij DE LIJN**
3. **TUC RAIL nv**

vertegenwoordigd door Mrs. Thomas EYSKENS en Arne VAN AUDENHOVE met woonplaatskeuze te 1000 Brussel, Bischoffsheimlaan 33

4. **de stad KORTRIJK, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen**
5. **het college van burgemeester en schepenen van de stad KORTRIJK**

vertegenwoordigd door Mrs. Dirk VAN HEUVEN en Guillaume VYNCKE met woonplaatskeuze te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B

I. Voorwerp van het beroep

De verzoekende partijen vorderen door neerlegging in het digitaal loket op 22 maart 2024 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 3 februari 2024, waarmee aan de eerste tussenkomende partij een omgevingsvergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het project 'P-20-3122: reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van stationsomgeving' (omgevingsnummer: OMV_2022012978).

Het project ligt in 8500 Kortrijk aan het Stationsplein, de Doornikselaan, de Tolstraat, de Minister Tacklaan en de Bloemistenstraat.

II. Rechtspleging

De verwerende partij bezorgt het administratief dossier en dient een antwoordnota in. De tussenkomende partijen dienen een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 21 januari 2025.

Advocaat Michiel DEWEIRDT voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Jef GOFFINGS *loco* advocaten Chris SCHIJNS en Charlotte CAMS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Thomas EYSKENS voert het woord voor de eerste, tweede en derde tussenkomende partij. Advocaat Dirk VAN HEUVEN voert het woord voor de vierde en vijfde tussenkomende partij.

III. Feiten

Op 16 mei 2023 vraagt de eerste tussenkomende partij een omgevingsvergunning aan voor het project 'P-20-3122: reconversie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van

stationsomgeving' gelegen in Kortrijk aan het Stationsplein, de Doornikselaan, de Tolstraat, de Minister Tacklaan en de Bloemistenstraat. .

De percelen liggen in woongebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, gemengd woon- en industriegebied en reservatiegebied (gewestplan 'Kortrijk').

De percelen liggen ook binnen de afbakeningslijn van het stedelijk gebied Kortrijk (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grenslijn regionaal stedelijk gebied Kortrijk').

Tijdens het openbaar onderzoek dat loopt van 17 augustus 2023 tot en met 15 september 2023 dienen de eerste en de derde verzoekende partij twee van de 564 bezwaarschriften in.

De ASTRID-veiligheidscommissie adviseert op 22 augustus 2023 voorwaardelijk gunstig.

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 18 september 2023 voorwaardelijk gunstig.

Infrabel nv adviseert op 26 september 2023 voorwaardelijk gunstig.

De entiteit van de Vlaamse Milieumaatschappij bevoegd voor afvalwater adviseert op 28 september 2023 de gevraagde lozing van het bemalingswater als bedrijfsafvalwater deels voorwaardelijk gunstig, waarbij de gevraagde bijzondere lozingsnorm van 100 µg/l 'cis+trans-1,2-dichlooretheen' ongunstig wordt geadviseerd.

De Hulpverleningszone Fluvia adviseert op 10 oktober 2023 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van Kortrijk adviseert op 26 oktober 2023 voorwaardelijk gunstig.

De Vlaamse Milieumaatschappij (Grondwater) adviseert op 29 november 2023 voorwaardelijk gunstig.

De Afdeling Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten (GOP) van het Departement Omgeving adviseert op 1 december 2023 voorwaardelijk gunstig.

De eerste tussenkomende partij maakt op 22 september 2023 een gewijzigde projectinhoud over, die op 3 oktober 2023 door de gewestelijke omgevingsambtenaar aanvaard wordt. De wijzigingen hebben betrekking op een correcte aanduiding van het rubrieknummer voor de bemaling en een verduidelijking dat de voorziene werken binnen de rooilijnen plaatsvinden, waaruit blijkt dat er geen gemeenteraadsbeslissing met betrekking tot de gemeentewegen nodig is. Op 3 oktober 2023 wordt de administratieve lus opgestart, omdat werd vastgesteld dat er geen advies werd gevraagd aan de entiteit van de Vlaamse Milieumaatschappij bevoegd voor grondwater. Door de toepassing van de administratieve lus wordt de beslissingstermijn met zestig dagen verlengd.

Na de hoorzitting van 5 december 2023 adviseert de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie op dezelfde datum voorwaardelijk gunstig onder voorbehoud van de goedkeuring voor de Commissie voor Afwijking van de FOD Binnenlandse Zaken. Aansluitend op de hoorzitting wordt op 6 december 2023 een verslag opgeladen via het Omgevingsloket met daarin de toelichting die op 29 juni 2023 werd gegeven aan de erfgoedverenigingen over het project Kortrijk stationsomgeving. Op 7 december 2023 wordt een nota opgeladen waarin de op de hoorzitting aangehaalde opmerkingen van de eerste tussenkomende partij zijn verzameld.

De verwerende partij verleent op 3 februari 2024 een omgevingsvergunning onder voorwaarden.

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Ontvankelijkheid van de tussenkomst - het belang van de tweede en de derde tussenkomende partij

Standpunt van de partijen

1.

De tweede en de derde tussenkomende partij stellen dat ze deel uitmaken van het betrokken publiek en daarom belang hebben om tussen te komen in de onderhavige procedure. Het staat volgens hen buiten kijf dat de tweede tussenkomende partij *“gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt”* in de zin van artikel 2, 1° van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: Omgevingsvergunningsdecreet) omdat de eerste, de tweede en de vierde tussenkomende partij en INFRABEL nv zich door middel van artikel 2 van Samenwerkingsovereenkomst 3 verbonden hebben *“samen te werken voor de ontwikkeling van het Project en de realisatie van de Deelprojecten waarin ze betrokken zijn”*.

Wat betreft het belang van de tweede tussenkomende partij, voeren ze aan dat het vergunde project ook een busstation ten noorden en ten zuiden van het station omvat, dat in gebruik zal genomen worden door haar bussen. Ze wijzen er ook op dat het afwerken van de lijnwinkel aan de noordzijde met faciliteiten voor de chauffeurs deel uitmaakt van het betrokken project. Ze zijn dan ook van oordeel dat de tweede tussenkomende partij om deze redenen te beschouwen is als belanghebbende bij de besluitvorming.

Ze argumenteren verder dat de derde tussenkomende partij een Belgisch 'engineeringbureau' is dat gespecialiseerd is in spoorwegtechnologie en -infrastructuur. De derde tussenkomende partij heeft één belangrijke aandeelhouder, met name INFRABEL nv. Ze zetten uiteen dat de derde tussenkomende partij als 'engineeringbureau' betrokken is bij deze aanvraagprocedure, wat ook blijkt uit de vermelding van haar opdracht in de bestreden beslissing. Ze ondervindt dus gevolgen of kan die waarschijnlijk ondervinden, minstens is ze te beschouwen als belanghebbende bij de besluitvorming in de zin van artikel 2, 1° van het Omgevingsvergunningsdecreet.

2.

De verzoekende partijen betwisten het belang van de tweede en de derde tussenkomende partij. Ze merken vooreerst op deze tussenkomende partijen hun statuten niet voorleggen, zodat hun maatschappelijk doel niet gekend is. Daarnaast voeren ze aan dat deze tussenkomende partijen hun belang zeer vaag omschrijven en geen concreet belang of nadeel aantonen.

Ze stellen dat de tweede tussenkomende partij niet automatisch belang heeft omdat er een samenwerkingsovereenkomst is met de eerste tussenkomende partij. Ze wijzen erop dat de bestreden beslissing betrekking heeft op de bouw van een nieuw station en dat de tweede tussenkomende partij niet instaat voor het treinverkeer en dus geen rechtstreeks belang heeft bij deze procedure. Daarnaast hebben de middelen ook geen betrekking op de infrastructuur voor de bussen, zodat de tweede tussenkomende partij hierbij geen enkel rechtstreeks belang aantoonst.

De verzoekende partijen stellen verder dat het niet is omdat INFRABEL nv hoofdaandeelhouder is van de derde tussenkomende partij dat deze laatste daarom plots belang krijgt. De derde tussenkomende partij is geen aanvrager of adviesverlenende instantie van de omgevingsvergunning. Ze zijn van oordeel dat de tussenkomst van de derde tussenkomende partij puur dilatoir is.

Beoordeling door de Raad

1.

De personen die een beroep bij de Raad kunnen instellen, kunnen in beginsel ook in een zaak tussenkomen (artikel 105, §4 Omgevingsvergunningsdecreet). Een beroep bij de Raad kan worden ingesteld door 'het betrokken publiek', waaronder elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van de

vergunningsbeslissing, of belang heeft bij de besluitvorming over de omgevingsvergunning (artikel 105, §2, eerste lid, 2° en artikel 2, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet).

Ook een tussenkomende partij die zich aandient als lid van het betrokken publiek moet voldoende aannemelijk maken dat ze door de beslissing over de omgevingsvergunning voor het project welbepaalde gevolgen kan ondervinden, dan wel dat ze belang heeft bij de afloop van de vergunningsprocedure. Deze verplichting mag niet op een buitensporig restrictieve of formalistische wijze worden toegepast, omdat een te hoge drempel op de toegang tot de Raad afbreuk zou doen aan het effectieve recht op toegang tot de rechter, zoals onder meer gewaarborgd door artikel 9, lid 3 van het verdrag van Aarhus.

2.

De tweede en derde tussenkomende partij zijn rechtspersonen die zich aandienen als lid van het betrokken publiek.

De tweede tussenkomende partij toont voldoende aan dat ze gevolgen kan ondervinden van de eventuele vernietiging van de bestreden vergunning. Het vergunde project heeft immers ook betrekking op de aanleg van nieuwe busstations en -perrons en een nieuwe Lijnwinkel met faciliteiten voor de buschauffeurs. Uit de omschrijving van het voorwerp van de vergunning blijkt dus afdoende dat de tweede tussenkomende partij gevolgen kan ondervinden als de bestreden vergunningsbeslissing vernietigd zou worden.

De derde tussenkomende partij stelt dat ze als 'engineeringbureau' betrokken is bij de aanvraagprocedure en zodoende gevolgen ondervindt of waarschijnlijk kan ondervinden, minstens te beschouwen is als belanghebbende bij de besluitvorming. In de bestreden beslissing wordt melding gemaakt van een opdracht van haar in het kader van het onderzoek naar de kwaliteit van de uit te graven bodemmateriële. Het kan aangenomen worden dat ze betrokken is bij de aanvraagprocedure, minstens maken de verzoekers niet aannemelijk dat ze geen gevolgen kan ondervinden. Haar tussenkomst is bovendien niet dilatoir, zoals de verzoekende partijen beweren. De schriftelijke uiteenzetting van de eerste, tweede en derde tussenkomende partij is gelijktijdig en gezamenlijk ingediend en heeft geen vertragend effect op de procedure voor de Raad.

3.

De exceptie wordt verworpen.

V. Ontvankelijkheid van het beroep - het belang

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen maken deel uit van het betrokken publiek en stellen dat ze hinder of nadelen kunnen ondervinden als gevolg van de bestreden beslissing.

De eerste verzoekende partij is de oudste nog bestaande vereniging voor industriële archeologie in België. Ze stelt dat ze de voortrekker is voor de ontwikkeling van de industriële archeologie in Vlaanderen en Brussel en dat ze zich inzet voor studie, behoud en ontsluiting van de materiële sporen van de industriële maatschappij en cultuur. Uit artikel 2 van de statuten van de eerste verzoekende partij blijkt dat ze een platform is voor verenigingen, initiatieven en belangstellenden die zich inzetten voor het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed in Vlaanderen en Brussel. Haar doel is onder meer gericht op de bevordering van het behoud, onderhoud, restauratie en beheer van het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed. Ze meent dat de spoorwegen en de bijhorende uitrusting, zoals stations, behoren tot het industrieel en technisch erfgoed van Vlaanderen. De eerste verzoekende partij zet zich in voor het behoud en de eventuele herbestemming van stations met erfgoedwaarde. Wat betreft het station van Kortrijk voert ze aan dat ze de nodige stappen heeft ondernomen om een beschermingsprocedure op te starten en het te laten erkennen als bedreigd erfgoed door Europa Nostra. Daarnaast stelt ze dat ze verschillende activiteiten heeft waaruit blijkt dat ze begaan is met het behoud van het spoorwegerfgoed en organiseert ze opleidingen en lezingen inzake industrieel erfgoed. Ze is van oordeel dat het feit dat het station van Kortrijk als industrieel erfgoed verloren dreigt te gaan haar afdoende belang geeft bij deze procedure. De afbraak van het station betekent volgens haar een onherroepelijk verlies aan erfgoed in Vlaanderen. Ze benadrukt dat de erfgoedwaarde van dit station bevestigd wordt door zowel het agentschap Onroerend Erfgoed als door Europa Nostra.

De tweede verzoekende partij is het Belgisch comité van het Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement (een internationale non-profitorganisatie voor de documentatie en de conservering van gebouwen, terreinen en buurten van de moderne beweging). Onder verwijzing naar de omschrijving van haar doel in artikel 2 van haar statuten stelt ze dat ze zich inzet voor het behoud van het Moderne Erfgoed in Vlaanderen en Brussel en dus belang heeft in deze zaak. Ze is van oordeel dat het feit dat het station van Kortrijk als modern naoorlogs erfgoed verloren dreigt te gaan, een onherroepelijk verlies aan modern erfgoed betekent in Vlaanderen. Ook zij stelt dat

de erfgoedwaarde van dit station wordt bevestigd door zowel het agentschap Onroerend Erfgoed als door Europa Nostra.

De derde verzoekende partij stelt dat ze bijna dagelijks van haar woning in Kortrijk naar het station van Kortrijk fietst, alwaar ze de trein neemt naar haar werk. Ze voert aan dat het aangevraagde project een impact heeft op de fietsverbinding en fietspaden, zodat ze een persoonlijk en individueel belang heeft. Ze wijst erop dat een fietssnelweg wordt voorzien, die volgens haar te smal is om veilig en comfortabel te fietsen, wat een persoonlijk nadeel voor haar vormt.

2.

De verwerende partij betwist het belang van de derde verzoekende partij. Ze voert aan dat de derde verzoekende partij geen blijk geeft van enig concreet nadeel of enige hinder die ze zou ondervinden naar aanleiding van de bestreden beslissing. Waar de derde verzoekende partij spreekt over een te smal fietspad om veilig en comfortabel te fietsen, antwoordt de verwerende partij dat de derde verzoekende partij dit op geen enkele manier aantoont, noch aannemelijk maakt. Ze stelt dat de bewijslast bij de verzoekende partij ligt en is van oordeel dat de derde verzoekende partij er niet in slaagt aan te tonen over het vereiste belang beschikken.

3.

De eerste, de tweede en de derde tussenkomende partij gedragen zich naar de wijsheid van de Raad wat betreft het belang van de eerste en de tweede verzoekende partij. Ze stellen dat niet-gouvernementele organisaties die zich inzetten voor milieubescherming geacht worden belanghebbende te zijn. *A contrario* volgt hieruit volgens hen dat niet-gouvernementele organisaties die zich voor andere doelen inzetten een dergelijk vermoeden niet genieten en ze derhalve moeten aantonen dat ze (waarschijnlijk) gevolgen ondervinden naar aanleiding van de bestreden beslissing. Daarnaast wijzen ze erop dat enkel de eerste verzoekende partij een bezwaar heeft ingediend, wat negatief afstraalt op het belang van de tweede verzoekende partij.

Verder betwisten ze wel expliciet het belang van de derde verzoekende partij. Ze wijzen erop dat de derde verzoekende partij op meer dan twee kilometer van het station woont. Ze voeren aan dat de derde verzoekende partij op geen enkele wijze aannemelijk maakt dat ze een persoonlijk nadeel zal ervaren of enig ander gevolg ondervindt ten gevolge van de bestreden beslissing. Ze wijzen erop dat het nieuwe station en de nieuwe stationsomgeving de toegankelijkheid en bereikbaarheid in alle opzichte beogen te verbeteren, een punt dat op geen enkele wijze wordt betwist door de verzoekende partijen. Ze zijn met andere woorden

van oordeel dat de derde verzoekende partij met haar beroep in strijd met haar vermeende belang handelt. Daarnaast voeren ze aan dat het niet valt aan te nemen dat de derde verzoekende partij 'bijna dagelijks' gebruikmaakt van het fietspad aan het station en dat het vermeende nadeel niet het gevolg is van de bestreden beslissing, omdat de fietssnelweg thans reeds bestaat en behouden blijft. Ze stellen dat de vordering, die verantwoord wordt op dit zogenaamde persoonlijk nadeel, in wezen te herleiden valt tot een 'actio popularis'. Ook hier merken ze op dat enkel de eerste verzoekende partij een bezwaar heeft ingediend, wat kennelijk negatief afstraalt op het belang van de derde verzoekende partij. Ze besluiten dat de derde verzoekende partij niet aantoonbaar dat ze waarschijnlijk gevolgen ondervindt van de bestreden beslissing, noch dat de gevolgen die ze meent te ondervinden wel degelijk het gevolg zijn van deze bestreden beslissing.

4.

De vierde en de vijfde tussenkomende partij betwisten het belang van de drie verzoekende partijen. Ze merken vooreerst op dat het oude station geen enkele bescherming geniet, noch als monument, noch als inventarisand. Er ligt zelfs een expliciete beslissing voor om het oude station niet als onroerenderfgoedobject te beschermen. Deze beslissing werd niet aangevochten met een vernietigingsberoep.

Om het belang van de eerste verzoekende partij te kunnen beoordelen, stellen ze dat alles staat of valt met de vraag of er *in casu* sprake is van '*industriële archeologie*' en '*industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed*'. Ze menen dat de eerste verzoekende partij niet kan opkomen voor andere belangen dan diegene die ze in haar statuten als doelstellingen omschrijft. Industriële archeologie wordt gebruikt om een tak van de archeologie aan te geven, die zich richt op onderzoek '*naar de materiële cultuur van de industriële periode*' die liep van 1750 tot 1950. Ze stellen dat het naoorlogse station van Kortrijk dateert van 1956, wat volstaat om de vordering af te wijzen. Daarnaast wijzen ze erop dat de term 'industrieel erfgoed' niet in het Onroerenderfgoeddecreet wordt gedefinieerd, noch in de VCRO of het Omgevingsvergunningsdecreet, maar wel voorkomt in de artikelen 2, 11, a), 12) en 6.1.5, tweede lid van het Onroerenderfgoedbesluit. Uit deze artikelen volgt dat het bestaan van een industriële activiteit of een productieproces waarin met machines of toestellen wordt gewerkt essentieel is voor industrieel erfgoed. Verder halen ze ook de beschrijving van het agentschap Onroerend Erfgoed aan van wat onder industrieel (en technisch) erfgoed moet worden begrepen. Ze besluiten dat het Kortrijkse stationsgebouw niet te beschouwen valt als '*industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed*', minstens toont de eerste verzoekende partij dit niet aan.

De vierde en de vijfde verzoekende partij vervolgen dat het belang van de derde verzoekende partij enkel en alleen gericht is op de impact van de aanvraag op de fietsverbinding en de fietspaden. Onder verwijzing naar rechtspraak van de Raad van State voeren ze aan dat een wandelaar of fietser nooit een voldoende belang heeft bij het aanvechten van een omgevingsvergunning die zich op grote afstand bevindt van zijn woonplaats. Verder menen ze dat de derde verzoekende partij van de verkeerde premisse vertrekt dat de aanvraag iets verandert aan het fietspad achter het station, wat niet het geval is. Tot slot nemen ze er akte van dat de derde verzoekende partij haar belang uitdrukkelijk beperkt tot het derde en vierde middel. Het belang van de derde verzoekende partij dient volgens hen dan ook samen gelezen te worden met de behandeling van deze twee middelen.

De vierde en de vijfde tussenkomende partij argumenteren verder dat het al te doorzichtig is dat de tweede verzoekende partij, die geen bezwaar heeft ingediend tijdens het openbaar onderzoek, enkel bij het verzoekschrift betrokken wordt omwille van de meer dan begrijpelijke angst van de eerste en de derde verzoekende partij dat hun belang niet zal worden aanvaard. Het valt hen op dat in de statuten van de tweede verzoekende partij geen enkele territoriale omschrijving van haar werkingsgebied wordt beschreven. Onder verwijzing naar de statuten stellen ze dat de tweede verzoekende partij de Nederlandstalige 'subwerkgroep' blijkt te zijn van de Belgische werkgroep van de internationale organisatie DOCOMOMO International. Klaarblijkelijk erkent DOCOMOMO International enkel nationale – lees: Belgische – werkgroepen. Er is dan ook geen afzonderlijke raad van bestuur voor de tweede verzoekende partij met een werking die specifiek gericht is op het *'behoud van het bedreigd Moderne Erfgoed'* in het Vlaamse Gewest en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De vierde en de vijfde tussenkomende partij wijzen er voorts nog op dat in de statuten het woord 'Erfgoed' wordt gebruikt, waaronder overeenkomstig artikel 2.1, 39° van het Onroerenderfgoeddecreet *'het geheel van archeologische sites, monumenten, cultuurhistorische landschappen en stads- en dorpsgezichten'* wordt verstaan. Ze stellen vast dat het oude station geen archeologische site of geen monument is, noch maakt het deel uit van een stads- of dorpsgezicht. Het gebouw komt ook niet voor op de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Het is volgens hen zinvol om naar de website van de overkoepelende organisatie DOCOMOMO International te kijken om na te gaan wat precies bedoeld wordt onder *'initiatieven tot het behoud van het bedreigd Moderne Erfgoed'*. Hieruit volgt dat DOCOMOMO de bedoeling heeft om middels een informatienetwerk en het uitwisselen van knowhow en ideeën als 'waakhond' te streven naar het behoud van bedreigd Modern Erfgoed. Hiermee wordt volgens hen bedoeld dat de lokale werkgroepen van DOCOMOMO als lobbyist trachten te vermijden dat bedreigd Modern Erfgoed wordt gesloopt. Onder verwijzing naar de website

van de tweede verzoekende partij voeren ze nog aan dat uit niets blijkt dat ze met betrekking tot één van deze onroerende goederen juridische actie heeft ondernomen om de sloop ervan te vermijden. Ze besluiten dat er een onvoldoende band van evenredigheid bestaat tussen de draagwijdte van de bestreden beslissing en het maatschappelijk doel van de tweede verzoekende partij als werkgroep van de internationale vereniging DOCOMOMO International.

Tot slot nodigen ze de tweede verzoekende partij uit om een bewijs bij te brengen dat het bevoegde orgaan een beslissing heeft genomen om een vernietigingsberoep aan te tekenen.

5.

In de wederantwoordnota voegt de eerste verzoekende partij nog toe dat een station een belangrijk deel uitmaakt van het spoorwegnetwerk, waardoor het industrieel-archeologische erfgoedwaarde heeft. Ze meent dat de vierde tussenkomende partij het industrieel-archeologisch erfgoed probeert te verenigen tot machines en toestellen, waarbij ze opmerkt dat dit roerend erfgoed is, terwijl het *in casu* over onroerend erfgoed gaat. Daarnaast wijst ze erop dat het agentschap Onroerend Erfgoed uitdrukkelijk erkend heeft dat het station van Kortrijk industrieel-archeologische erfgoedwaarde bezit. Tot slot meent ze dat een snelle blik op de inventaris van het bouwkundig erfgoed aantoont dat er verschillende stations beschermd of geïnventariseerd zijn juist omwille van een industrieel-archeologische waarde, zoals het station Herne, station Oostakker, station Neerpelt,...

De tweede verzoekende partij voegt nog toe dat in haar statuten specifiek wordt verwezen naar het bedreigd Moderne Erfgoed. Ze meent dat het begrip 'erfgoed' in de statuten niet moet gelezen worden in de zin van het Onroerenderfgoeddecreet, omdat de statuten van een vzw geen wetgevende akte zijn. Ze voert aan dat het in de statuten zowel om beschermd als niet-beschermd erfgoed gaat. In de statuten wordt volgens haar gesproken van bedreigd erfgoed, wat vaak erfgoed is dat niet beschermd is. Om het station van Kortrijk te redden van sloop was de tweede verzoekende partij eind 2023 mede-organisator van een ideeënwedstrijd voor studenten architectuur en jonge architecten. Daarnaast heeft de tweede verzoekende partij op haar website ook opgeroepen om bezwaar in te dienen tijdens het openbaar onderzoek. Ze is dan ook van oordeel dat het haar niet kan verweten worden zich te hebben ingezet om de sloop van het station tegen te gaan, integendeel ze heeft initiatieven genomen om het station een invulling te geven.

Waar de vierde verzoekende partij stelt dat de vordering van de eerste en de tweede verzoekende partij laattijdig is omdat het station niet beschermd is als monument, antwoorden

ze dat dit irrelevant is daar ze het behoud van het erfgoed vragen en niet van beschermd erfgoed.

De derde verzoekende partij wijst er nog op dat de 'fiets snelweg', achteraan het station langs de Minister Tacklaan, behouden wordt in de vergunningsaanvraag. Ze stelt dat de breedte van de fiets snelweg niet wordt aangepast en bijgevolg even smal blijft, met name een breedte van ongeveer 3,5 meter. Ze stellen dat uit het fietsvademecum van de Vlaamse Overheid blijkt dat een minimale breedte van 6 meter aangeraden wordt, naast de schuwafstanden die dan nog niet meegenomen zijn. Ze zijn van oordeel dat het verschil tussen 3,5 meter en de vereiste 6 meter groot is, zeker omdat er niet overal voldoende schuwafstanden voorzien zijn. Het niet respecteren van de schuwafstanden leidt volgens haar tot een vermindering van de bruikbare breedte van fietsinfrastructuur, waardoor een onveilige verkeerssituatie wordt gecreëerd voor haar. Ze benadrukt dat ze geen 'toevallige' wandelaar is, maar een dagelijkse gebruiker van het fietspad naar het station. Tot slot is de derde verzoekende partij van oordeel dat ze als Kortrijkzaan en als spoorweggebruiker ook belang heeft bij het behoud van het beeldbepalend erfgoed van de stad Kortrijk.

Beoordeling door de Raad

1.

Een beroep bij de Raad kan worden ingesteld door 'het betrokken publiek' (artikel 105, §2 Omgevingsvergunningsdecreet). Een partij komt als betrokken publiek in aanmerking wanneer ze gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van de vergunningsbeslissing of als ze belang heeft bij de besluitvorming over de omgevingsvergunning (artikel 2, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet). Dit omvat onder meer elke vereniging, organisatie of groep met rechtspersoonlijkheid, die gevolgen ondervindt of waarschijnlijk ondervindt van of belanghebbende is bij de besluitvorming over de afgifte van een omgevingsvergunning, waarbij niet-gouvernementele organisaties die zich voor milieubescherming inzetten worden geacht belanghebbende te zijn.

De verzoekende partij die zich aandient als lid van het betrokken publiek, moet aannemelijk maken dat ze gevolgen ondervindt of waarschijnlijk gevolgen ondervindt door de vergunningsbeslissing, of dat ze belanghebbende is bij de besluitvorming. Omdat die vereisten raken aan de toegang tot de rechter mogen ze niet overdreven formeel worden toegepast. Het volstaat dat de verzoekende partij gegevens voorlegt die aannemelijk maken dat het waarschijnlijk is dat de tenuitvoerlegging van de omgevingsvergunning een effect heeft dat haar persoonlijk kan treffen.

De partij die het belang bij de vordering betwist, moet met feitelijke gegevens aantonen dat het niet waarschijnlijk is dat de verzoekende partij enig gevolg zou ondervinden van de afgifte van de omgevingsvergunning, dan wel het aangevoerde belang bij de besluitvorming niet heeft.

2. De eerste en de tweede verzoekende partij

De vierde en de vijfde tussenkomende partij betwisten het belang van de eerste en de tweede verzoekende partij expliciet. De eerste en de tweede verzoekende partij zijn rechtspersonen die zich aandienen als lid van het betrokken publiek.

2.1

Het doel van de eerste verzoekende partij wordt in artikel 2 van de statuten die ze voorlegt als volgt omschreven:

“ ...

De Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie is de platform-organisatie voor particuliere verenigingen, initiatieven en belangstellenden die zich inzetten voor studie, behoud en ontsluiting van het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed in Vlaanderen en Brussel, nl.: het roerende erfgoed, het roerende erfgoed onroerend door bestemming, het onroerende erfgoed en het landschappelijk erfgoed van deze aard, evenals het immaterieel erfgoed (industriële en ambachtelijke tradities en knowhow) en alle informatiebronnen en informatiedragers die over de aard en achtergronden van dat erfgoed inlichten.

De Vereniging heeft bepaaldelijk tot doel:

- de bevordering van het wetenschappelijk onderzoek naar het industrieel, technisch en wetenschappelijk verleden en erfgoed;
- de bevordering van behoud, onderhoud, restauratie en beheer van het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed;
- de bevordering van ontsluiting, interpretatie en valorisatie van het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed;
- de bevordering van overleg, samenwerking en coördinatie tussen de verschillende organisaties en initiatieven;
- de bevordering van de doorstroming van informatie van, naar en onder de leden;
- de verdediging en vertegenwoordiging van de leden;
- het nemen van alle andere initiatieven die bijdragen tot de kennis en het behoud van het industrieel, technisch en wetenschappelijk erfgoed, en die de activiteiten en initiatieven van de leden ondersteunen.

...”

Hieruit blijkt dat het doel van de eerste verzoekende partij gericht is op onder meer het behoud van industrieel erfgoed in Vlaanderen en Brussel.

2.2

Het doel van de tweede verzoekende partij wordt in artikel 5 van de statuten die ze voorlegt als volgt omschreven:

“Het belangeloze doel van de vereniging is:

- het brede publiek, overheden, professionelen en de opleidingsinstellingen informeren over het belang en de betekenis van het Moderne Erfgoed.
- De identificatie en documentatie van het Moderne Erfgoed.
- Het stimuleren en aanmoedigen van specifieke methoden en technieken voor de conservatie en restauratie van het Moderne Erfgoed.
- Initiatieven ontwikkelen tot het behoud van het bedreigd Moderne Erfgoed.
- Het verwerven van fondsen om deze doelstelling mogelijk te maken.
- Het exploreren en verder ontwikkelen van de kennis van het Moderne Erfgoed.
- Het onderzoek betreffende architectuur, stedenbouw en design dat betrekking heeft op gebouwen, sites of universiteiten, hogescholen, instituten en privé-instellingen.
- Bijdragen tot de doelstelling van DOCOMOMO International.”

Hieruit blijkt dat het doel van de tweede verzoekende partij gericht is op onder meer het behoud van modern erfgoed in Vlaanderen en Brussel.

2.3

Uit het verzoekschrift blijkt dat de eerste en de tweede verzoekende partij met dit beroep willen verhinderen dat de erfgoedwaarde van het station van Kortrijk verloren gaat. Ze maken hierbij voldoende duidelijk dat dit beroep past binnen de omschrijving van hun statutair doel en hun werkingsgebied, met name het behoud en bewaren van respectievelijk het industrieel erfgoed en het modern erfgoed in Vlaanderen.

Met het vergunde project wordt het bestaande station van Kortrijk gesloopt. Zoals blijkt uit de beoordeling van het eerste middel, heeft dit station een erfgoedwaarde. De omschrijving van de erfgoedwaarde blijkt ook afdoende uit de nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023, waarnaar in het eerste middel wordt verwezen, en waarin onder meer wordt uiteengezet dat de site naast een historische, architecturale, stedenbouwkundige en artistieke waarde, ook een “industrieel- archeologische waarde” heeft. Het standpunt van de vierde en vijfde tussenkomende partij dat er geen sprake zou zijn van “industrieel erfgoed” kan dus niet

gevolgd worden en kan geenszins een aanleiding zijn om de eerste verzoekende partij als erfgoedvereniging een belang bij het beroep te ontzeggen. De Raad aanvaardt het door de eerste en de tweede verzoekende partij ingestelde beroep tegen de sloop van het station van Kortrijk als passend binnen hun statutaire doelstellingen die gericht zijn op het behoud van industrieel en modern erfgoed.

Ten overvloede merkt de Raad op dat het indienen van een bezwaarschrift niet vereist is om een ontvankelijk juridictioneel beroep in te stellen. Het Grondwettelijk Hof oordeelde in een arrest van 14 maart 2019 met nummer 46/2019 daarover als volgt:

“B.5.6. Het recht op toegang tot de rechter is een grondrecht dat met inachtneming van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet aan eenieder moet worden gewaarborgd. De beperking, in beginsel, van dat recht, voor de leden van het betrokken publiek, tot diegenen die in het kader van het openbaar onderzoek een gemotiveerd bezwaar, standpunt of opmerking hebben ingediend, is niet evenredig met de door de decreetgever nagestreefde doelstelling die in essentie erin bestaat de bestuurlijke geschillenbeslechting te stroomlijnen en te versnellen.”

De Raad ziet in het gegeven dat de tweede verzoekende partij geen bezwaarschrift heeft ingediend dan ook geen reden om het vereiste belang bij het beroep strenger in te vullen. Het blijkt immers duidelijk in welke zin het beroep van de tweede verzoekende partij kadert in haar statutaire doelstellingen.

3. De derde verzoekende partij

Zowel de verwerende partij als de tussenkomende partijen betwisten het belang van de derde verzoekende partij. De derde verzoekende partij is een natuurlijke persoon die zich aandient als lid van het betrokken publiek.

Meer bepaald dient ze zich aan als dagelijkse gebruiker van de fietssnelweg en ent ze haar nadeel op de impact die het vergunde project heeft op de fietsverbinding en fietspaden. Dit wordt verder geïllustreerd in het vierde middel, waarin de veiligheid en het gebruiksgenot van deze fietssnelweg als onderdeel van de goede ruimtelijke ordening worden betwist. De vraag of dit middel gegrond is, behoort tot het onderzoek naar de grond van de zaak en is niet bepalend voor het belang van de derde verzoekende partij bij het beroep. Het volstaat voor een verzoekende partij om aannemelijk te maken dat ze gevolgen van de bestreden beslissing kan ondervinden, ongeacht de omvang van de hinder waarop ze zich beroept. Het valt niet volledig uit te sluiten dat het gebruiksgenot van de fietssnelweg kan wijzigen door de realisatie

van het vergunde project, zodat niet valt uit te sluiten dat de realisatie van het project een gevolg heeft voor de derde verzoekende partij. Dit volstaat om het belang van de derde verzoekende partij te aanvaarden.

Waar de tussenkomende partijen wijzen op het bestaan van enige afstand tussen de percelen waarop de bestreden beslissing betrekking heeft en de woning van de derde verzoekende partij, is dit op zich geen reden om te oordelen dat de derde verzoekende partij geen belang kan hebben bij de vordering. Ze ent haar belang immers niet op gevolgen die ze ondervindt in de omgeving van haar woning, maar wel op gevolgen die ze ondervindt als frequente fietser in de omgeving van het station.

Noch de verwerende partij, noch de tussenkomende partijen overtuigen dat de derde verzoekende partij geen gevolg zou kunnen ondervinden van de bestreden beslissing en falen dus in de stelplicht die op hun rust wanneer ze een exceptie opwerpen.

4.

De excepties worden verworpen.

VI. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van:

- de artikelen 1.1.4 en 4.3.1, §1 en §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna VCRO);
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en
- de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ze voeren aan dat niet of onvoldoende rekening werd gehouden met de cultuurhistorische waarde van het huidige station van Kortrijk. Ze zijn van oordeel dat er niet kan getwijfeld worden aan de unieke erfgoedwaarden van het station als voorbeeld van het naoorlogse

spoorwegerfgoed in Vlaanderen. Ze menen dat naoorlogse stationsgebouwen bedreigd zijn, waarbij ze wijzen op de sloop van het station van Mechelen. Ze verwijzen naar een nota *Naoorlogs Erfgoed (1945 -1989)* van het agentschap Onroerend Erfgoed, waarin de wederopbouwstations vermeld worden. Ze voeren aan dat de uitzonderlijke erfgoedwaarde en het feit dat het station voor bescherming in aanmerking komt ook blijkt uit de nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023 aan Vlaams minister Diependaele. Hierbij merken ze ook op dat de nieuwe plannen voor het station en de stationsomgeving geen rekening houden met het stedenbouwkundige karakter van het stationsplein, zoals opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk. Tot slot halen ze ook nog aan dat het station van Kortrijk opgenomen is in de Europese lijst van meest bedreigde belangrijke erfgoedsites, *The 7 most Endangered*. Door deze selectie wordt volgens hen het Europese belang van het station erkend.

Vervolgens stellen ze dat in de bestreden beslissing de erfgoedwaarde van het station 'niet ontkend' wordt, maar dat de impact op de erfgoedwaarde en het verlies aan erfgoedwaarde niet omschreven wordt. Ook de erfgoedkenmerken worden volgens hen niet beschreven en gewaardeerd. Ze voeren aan dat de verwerende partij de erfgoedwaarde onterecht aftoetst aan de beschermingsstatus van het gebouw. Volgens de verzoekende partijen telt Vlaanderen momenteel een zestigtal als monument beschermde stationsgebouwen, allemaal daterend uit een vroegere periode (1841-1945). Ze wijzen erop dat geen enkel van de 66 stationsgebouwen die in Vlaanderen werd opgetrokken tussen 1945 en 1990 vandaag beschermd is en dat slechts een vijftal ervan is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Ze menen dat het feit dat het station van Kortrijk niet is ingeschreven in de vastgestelde inventaris of beschermd is als monument geen reden is om het station geen erfgoedwaarde toe te schrijven. Ze zijn van dan ook van oordeel dat de impact van de cultuurhistorische waarde op Vlaams en Europees niveau niet in ogenschouw is genomen.

Tot slot stellen de verzoekende partijen dat de verwerende partij de erfgoedwaarde van het station niet bespreekt, maar enkel oordeelt dat deze een 'barrière' is. Er wordt een vergelijking gemaakt met het nieuwe project zonder de kwaliteiten van het bestaande station zorgvuldig te onderzoeken. Ze voeren aan dat de verwerende partij enkel de zogenaamde voordelen van een nieuw project bespreekt, maar blijkbaar vergeet dat een afbraak een onherroepelijk verlies betekent van erfgoedwaarden, zeker wanneer de erfgoedwaarde op Europees vlak erkend wordt. Ze menen dat helemaal niet onderzocht wordt om het bestaande station zo in te richten dat de perrons perfect toegankelijk zijn. Volgens de verzoekende partijen kan de financiële impact van het behoud van (de erfgoedwaarden van) een pand hierbij niet de doorslag geven. Ze zijn van oordeel dat niet blijkt dat de verwerende partij aan een zorgvuldige

feitenvinding gedaan heeft of alle relevante elementen in haar beoordeling heeft betrokken, in het bijzonder het bezwaar van de verzoekende partijen en de erkenning als bedreigd erfgoed.

2.

De verwerende partij antwoordt dat de verzoekende partijen een zeer uitgebreide uiteenzetting geven over het belang en de schoonheid van het station in Kortrijk, maar geen juridische onderbouwing geven die een “uitzonderlijke erfgoedwaarde” aantoont. Ze wijst erop dat het station niet erkend werd als onroerend erfgoed, waardoor de van toepassing zijnde wetgeving beperkt blijft tot de algemene wetgeving in combinatie met de op het plangebied van toepassing zijnde bestemmingsvoorschriften zoals opgenomen in het gewestplan ‘Kortrijk’ en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening grenslijn regionaalstedelijk gebied Kortrijk’. Ze voert aan dat andere wetgeving, zoals het Onroerend Erfgoeddecreet, niet van toepassing is op deze aanvraag. Dat houdt in dat de aanvraag gelijkwaardig dient behandeld te worden als andere aanvragen waarbij geen sprake is van juridische erfgoedwaarde.

Waar de verzoekende partijen voorhouden dat de verwerende partij onvoldoende rekening houdt met de erfgoedwaarde, antwoordt de verwerende partij met verwijzing naar de motivering in de bestreden beslissing dat de feitelijk aanwezige erfgoedwaarde niet wordt ontkend. Dit betekent volgens haar niet dat bepaalde aspecten van de goede ruimtelijke ordening, meer bepaald de cultuurhistorische aspecten, bovengeschild (of ondergeschild) mogen zijn aan andere aspecten. Aangezien er geen sprake is van een bouwwerk opgenomen in een beschermingsbesluit, of erkend als monument of als stads- of dorpsgezicht, is ze van oordeel dat de goede ruimtelijke ordening in haar geheel dient beoordeeld te worden, waarbij alle aspecten evenwaardig zijn.

De verwerende partij verwijst naar de beoordeling van de cultuurhistorische aspecten in de bestreden beslissing en stelt vast dat de verzoekende partijen niet ingaan op deze motivering. Volgens haar laten de verzoekende partijen na om concreet aan te tonen waarom deze motivering gebrekkig en onwettig is, zodat ze niet voldoen aan de op hun rustende stelplicht. Hierbij merkt ze ook op dat het betoog van de verzoekende partijen veeleer opportuniteitskritiek uitmaakt en geen onwettigheid aantoont.

3.

De eerste, de tweede en de derde tussenkomende partij benadrukken dat de overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening dient beoordeeld te worden aan de hand van een veelheid van aandachtspunten en criteria, waarbij de ‘cultuurhistorische aspecten’ één van de aandachtspunten kunnen vormen, maar zeker niet het enige. Daarnaast wijzen ze

erop dat de vergunningverlenende overheid met betrekking tot deze aspecten eveneens de 'beleidsmatig gewenste ontwikkelingen' in overwegen kan nemen. Ze menen dat de heraanleg van de Kortrijkse stationsomgeving onmiskenbaar een beleidsmatig gewenste ontwikkeling is, omdat het een door de Vlaamse overheid erkend strategisch project is en de omgevingsvergunningsaanvraag voorafgegaan is door een masterplan.

Volgens de eerste, de tweede en de derde tussenkomende partij steunen de verzoekende partijen hun middel op de premisse dat de beoordeling van het aandachtspunt 'cultuurhistorische aspecten' het enige pertinente beoordelingscriterium is, dan wel minstens een op zichzelf staand beoordelingscriterium. Ze stellen dat er geen hiërarchie bestaat tussen het criterium betreffende de 'cultuurhistorische aspecten' en de andere criteria van artikel 4.3.1, §2 VCRO.

Waar de verzoekende partijen refereren naar een nota van het agentschap Onroerend Erfgoed, waarin het Agentschap zijn beleidsprioriteiten voorstelt voor de komende jaren, zijn de eerste, de tweede en de derde tussenkomende partij van oordeel dat deze nota geen bijzondere aandacht besteedt aan de eventuele bescherming/bevordering van stationsgebouwen uit de wederopbouwperiode. Evenmin kan hieruit volgens hen enige uitzonderlijke erfgoedwaarde voor het station Kortrijk besloten worden. Ze stellen dat uit deze nota volgt dat het Agentschap zal inzetten *"op circa 30 bijkomende beschermingen"* zonder hierbij te specificeren of het gaat om kerken, woningen, bibliotheken, scholen, kantoorgebouwen, garages, dan wel stations. Ze besluiten dat dit stuk niet verwijst naar het station van Kortrijk.

Vervolgens gaan de eerste, de tweede en derde tussenkomende partij in op de nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023, waarin het Agentschap, in afwijking van wat ze adviseerde in 2015 en 2021, oordeelt dat er wel voldoende erfgoedwaarden zijn om een bescherming te verantwoorden en de bevoegde minister adviseert om het huidige stationsgebouw als monument te beschermen. Ze wijzen erop dat de bevoegde minister zich niet aansluit bij dit voorstel en niet is ingegaan op de beschermingsaanvraag, onder meer omdat de wederopbouwarchitectuur reeds afdoende vertegenwoordigd is in het beschermde onroerend erfgoed, dat er reeds voldoende stations beschermd zijn en dat een bescherming de bouwplannen van de NMBS dreigt te doorkruisen. Ze voeren aan dat de beslissing van de Vlaamse minister niet betwist is en dus definitief is. Dit geldt volgens hen ook voor de verantwoording die de minister hanteert, met name dat de bescherming niet aangewezen is om de plannen voor het nieuwe station niet te doorkruisen. Het valt volgens hen niet in te zien welk belang de verzoekende partijen bij dit middel kunnen hebben, nu dit eigenlijk steunt op

een argumentatie die in een verzoek tot bescherming is aangevoerd. Ze menen dat dit des te meer geldt voor de eerste verzoekende partij, die het verzoek tot bescherming heeft ingediend en zich bij de voor haar negatieve beslissing van de minister heeft neergelegd. Ze zijn dan ook van oordeel dat de erfgoedkwaliteiten die de verzoekende partijen toedichten aan het station een zuiver subjectieve inslag hebben, die niet administratief bevestigd zijn.

Onder verwijzing naar de beoordeling van de verwerende partij in de bestreden beslissing zijn ze van oordeel dat de verwerende partij de bijzondere erfgoedwaarden wel is nagegaan en dat een vergunningsvoorwaarde werd opgelegd om tegemoet te komen aan de bezwaren inzake de erfgoedwaarde van het oude stationsgebouw.

Ze argumenteren verder dat ook de doelstelling vervat in artikel 1.1.4 VCRO niet tot een ander besluit kan leiden, waarbij ze erop wijzen dat hier beleidsmatig de keuze is gemaakt dat het vanuit mobiliteitsoogpunt bekeken vereist is om een nieuw, functioneel station te bouwen, waarbij de barrièrewerking van het bestaande station als negatief wordt beoordeeld, in het bredere kader van een optimale stadsplanning. De verzoekende partijen gaan ten onrechte voorbij aan de overwegingen in de bestreden beslissing hierover, die getuigen van gelijktijdige afweging, maar waarbij aan hedendaagse mobiliteitseisen en stadsplanning voorrang wordt gegeven boven het behoud van het bestaande. Dit is een beleidskeuze, die volgens hen formeel en afdoende gemotiveerd is. Uit het feit dat de verwerende partij een andere zienswijze heeft dan de verzoekende partijen over hoe deze doelstelling moet ingevuld worden, kan geen schending van de in het middel opgeworpen bepalingen blijken.

De eerste, de tweede en de derde tussenkomen partij stellen ook nog dat het niet aan de verwerende partij is om te beslissen over de opportuniteit van de bescherming van monumenten. Het zou volgens hen eerder opmerkelijk zijn indien de vergunningverlenende overheid de vergunning zou weigeren op grond van het argument dat het stationsgebouw moet worden behouden, wanneer de bevoegde vakminister de weigering om te beschermen precies mede heeft verantwoord op grond van de bouwplannen van de NMBS.

Tot slot betwisten ze dat de verwerende partij de erfgoedwaarde van het huidige stationsgebouw enkel aftoetst aan de beschermingsstatus van dit gebouw. Ze wijzen erop dat de bestreden beslissing overweegt dat het huidige stationsgebouw erfgoedwaarde bevat, maar louter stelt dat “tegelijk” bij gebreke aan een beschermingsstatuut geen rechtstreekse rechtsgevolgen van toepassing zijn. Vervolgens beoordeelt de bestreden beslissing de aanwezige erfgoedwaarden en zet ze duidelijk uiteen waarom de aanwezige erfgoedwaarden haar nopen tot de vaststelling dat de omgevingsvergunningsaanvraag overeenstemt met de

goede ruimtelijke ordening. Ze zijn ook van oordeel dat het bezwaar van de eerste verzoekende partij afdoende is beantwoord, waarbij ze ook nog opmerken dat de overige verzoekende partijen geen bezwaar hierover hebben ingediend.

4.

De vierde en de vijfde tussenkomen partij betwisten het belang van de derde verzoekende partij bij het middel, omdat haar belang niet geënt is op motieven of argumenten van goede ruimtelijke ordening, laat staan dat deze gebaseerd zouden zijn op erfgoed. Ze stellen dat de derde verzoekende partij zich enkel richt op de wijzigingen aan de fietssnelweg en haar belang daartoe ook uitdrukkelijk heeft beperkt.

Ten gronde stellen ze vooreerst dat minister Diependaele op 25 april 2023 heeft beslist dat het Oude Station géén bescherming verdient, zodat het volgens hen niet ernstig is om dan te spreken over ‘uitzonderlijke’ erfgoedwaarde. Ze wijzen er ook op dat de beslissing houdende niet-bescherming niet werd aangevochten voor de Raad van State.

Vervolgens stellen ze dat de erfgoedwaarden van het bestaande station wel degelijk werden onderzocht. Het spreekt volgens hen voor zich dat de afwegingstoets bij een beschermd gebouw veel groter is dan bij het enkele aspect ‘cultuurhistorische aspecten’ van artikel 4.3.1 VCRO. Ze menen dat de Raad een grotere terughoudendheid aan de dag zal leggen als er geen direct werkende normen inzake zijn. Ze voeren aan dat het weigeren van een nieuwbouwproject enkel maar omwille van de erfgoedwaarde van een *niet-beschermd* gebouw niet evident is, zeker wanneer de aanvraag het sluitstuk betreft van een totaalproject (het stationsproject) dat al in belangrijke mate gerealiseerd is. Onder verwijzing naar de motivering in de bestreden beslissing stellen ze dat de verwerende partij wel degelijk ingaat op de cultuurhistorische aspecten van het bestaande station en dit afweegt in de omgeving en daar eveneens het nieuwe project in betreft. Ze voeren aan dat de verwerende partij zich geenszins beperkt tot de stelling dat (recent) niet werd overgegaan tot klassering of inventarisatie van het bestaande station, maar bovendien de nieuwe situatie vergelijkt met de bestaande situatie en opteert – met respect van de cultuurhistorische waarde van het bestaande station – voor het nieuwe station, dat ook een iconische beeldwaarde zal hebben. Tot stellen wijzen ze erop dat in het kader van de belangenafweging de verwerende partij de gebruiksvoordelen van het nieuwe station afzet tegen het behoud van een historische situatie die een ‘barrièrewerking’ heeft.

5.

In hun wederantwoordnota stellen de verzoekende partijen vooreerst dat de derde verzoekende partij, als Kortrijkzaan en spoorweggebruiker, ook belang heeft bij het behoud van het beeldbepalend erfgoed van de stad Kortrijk en bijgevolg belang heeft bij het eerste middel.

Ten gronde voegen ze nog toe dat het niet is omdat de mozaïek van Rogier Vandeweghe en het bas-reliëf van Maurits Witdouck worden gerecupereerd in het nieuwe station dat dit gelijk staat als een beoordeling van de erfgoedwaarde van het bestaande stationsgebouw zelf. Ze wijzen erop dat dit immers twee kunstwerken betreffen die niet de architecturale en archeologische-industriële waarde van het stationsgebouw zelf omvatten. Ze voeren aan dat het stationsgebouw ook erfgoedwaarde heeft zonder deze twee kunstwerken. Deze twee kunstwerken dragen volgens haar immers enkel bij aan de artistieke waarde en niet aan de historische en industrieel-archeologische waarde.

Waar de eerste, de tweede en de derde tussenkomende partij voorhouden dat de heraanleg van de stationsomgeving een 'beleidsmatige gewenste ontwikkeling' is, antwoorden de verzoekende partijen dat dit een *a posteriori* motivering is die niet kan aanvaard worden.

Ze stellen dat in de bestreden beslissing geen rekening wordt gehouden met het voorstel van Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023 om het stationsgebouw te beschermen omwille van de industrieel-archeologische waarde. Waar de tussenkomende partijen stellen dat de bevoegde minister de bescherming geweigerd heeft, antwoorden ze dat hiervan geen enkel document wordt voorgelegd. Ze zijn van oordeel dat er geen gemotiveerde beslissing van de minister is waarin de bescherming wordt geweigerd en er bijgevolg geen definitieve beslissing voorligt. Ze benadrukken dat een bescherming geen vereiste is om de cultuurhistorische aspecten van een vergunningsaanvraag te onderzoeken. Het feit dat het station van Kortrijk niet is ingeschreven in de inventaris of beschermd is als monument, is volgens hen dus geen reden om het station geen erfgoedwaarde toe te schrijven.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat er onvoldoende rekening werd gehouden met de erfgoedwaarde van het stationsgebouw van Kortrijk en betwisten de beoordeling in de bestreden beslissing over de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening op het vlak van de cultuurhistorische aspecten.

2.

Om over te gaan tot het onderzoek ten gronde van het middel, volstaat het dat één van de verzoekende partijen van het rechtens vereiste belang bij het middel getuigt. De Raad stelt vast dat noch de verwerende partij, noch de tussenkommende partijen het belang van de eerste en de tweede verzoekende partij bij het middel betwisten en acht het middel dan ook ontvankelijk in hun hoofde. Aangezien het middel ontvankelijk is in hoofde van de eerste en de tweede verzoekende partij, is het niet zinvol de exceptie van de vierde en de vijfde tussenkommende partij ten aanzien van de derde verzoekende partij verder te onderzoeken.

3.

De verwerende partij heeft een ruime beoordelingsbevoegdheid wanneer ze onderzoekt of een aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening. In haar beoordeling moet ze duidelijk aangeven op welke motieven ze haar beslissing steunt. Daarbij moet ze rekening houden met de relevante, in de omgeving bestaande toestand en met de aandachtspunten en criteria die relevant zijn voor het aangevraagde project (artikel 4.3.1, §2, eerste lid, 1° VCRO).

Het toezicht van de Raad is beperkt. Hij kan enkel nagaan of de verwerende partij de feitelijke gegevens correct vaststelt en of ze op basis daarvan niet kennelijk onredelijk of foutief beslist. De Raad kan zelf geen eigen beoordeling van de goede ruimtelijke ordening maken in de plaats van de verwerende partij.

Op grond van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, in samenhang met het materieel motiveringsbeginsel, rust er op de verwerende partij een materiële en formele motiveringsplicht. Het beginsel van de materiële motiveringsplicht houdt in dat er voor elke administratieve beslissing rechtens aanvaardbare motieven moeten bestaan. Dit betekent onder meer dat die motieven moeten steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten die relevant zijn en met de vereiste zorgvuldigheid werden vastgesteld. De formele motiveringsplicht voegt daaraan toe dat die motieven in de beslissing zelf moeten worden opgenomen.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat de overheid elke beslissing zorgvuldig voorbereidt en met kennis van zaken beslist. De verwerende partij moet de feitelijke en juridische aspecten van een dossier dan ook afdoende onderzoeken en zich hierbij steunen op concrete feiten die werkelijk bestaan en zorgvuldig zijn vastgesteld.

3.

In de bestreden beslissing beoordeelt de verwerende partij de overeenstemming van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening op het vlak van de cultuurhistorische aspecten als volgt:

“ ...

Cultuurhistorische aspecten

De aanvraag is gelegen in het gezichtsveld van enkele beschermd monumenten:

- Herenhuis Florin (ID 13142), Minister Tacklaan 33;
- Burgerhuis met magazijn (ID 13143), Minister Tacklaan 51.

Bovenvermelde monumenten worden onaangeroerd door de aanvraag. Doordat de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving sterk wordt verhoogd, stijgt ook de belevingswaarde van deze monumenten en stedelijke blikvangers.

Het overgrote deel van de bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek gaat over de architecturale en cultuurhistorische waarde van het huidige stationsgebouw uit 1956. Het huidige stationsgebouw heeft een sterke historische en architecturale connectie met de wederopbouw van de stad na de verwoesting door het bombardement in 1944.

In de bezwaren wordt een uitvoerige argumentatie opgenomen omtrent de erfgoedwaarde van het station. Dit wordt niet ontkend. Tegelijk dient vastgesteld te worden dat het stationsgebouw niet is opgenomen in een (ontwerp) van beschermingsbesluit, noch als monument noch als stads- of dorpsgezicht. Het stationsgebouw is evenmin opgenomen in de inventaris van bouwkundig erfgoed. Bij de inventarisatie begin jaren 2000 is het station niet opgenomen in de inventaris. Bij de lopende vaststellingsprocedure van de inventaris van het bouwkundige erfgoed van de provincie West-Vlaanderen is evenmin voorgesteld om het station alsnog op te nemen. Vanuit het Onroerenderfgoeddecreet is bijgevolg geen enkel rechtsgevolg van toepassing. Door het gebrek aan een beschermd statuut, kunnen geen direct werkende normen worden ingeroepen, en door het gebrek aan een opname in de vastgestelde inventaris, is er evenmin een zorgplicht van toepassing. Het ligt ook niet in de beleidsintenties van de Vlaamse Regering of de minister bevoegd voor Onroerend Erfgoed om het stationsgebouw op te nemen op de ontwerprijst van beschermde monumenten.

Bij de toetsing van de aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening zijn de cultuurhistorische aspecten volgens artikel 4.3.1, §2 van de VCRO niet boven- of ondergeschikt aan de andere aandachtspunten en beoordelingscriteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, 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. Uit wat hierna volgt blijkt dat de aanvraag in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening en de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt.

Het station uit 1956 vormt momenteel veeleer een barrière dan een volwaardige toegang tot de stad. De toegankelijkheid is momenteel slecht en het station in zijn huidige vorm staat een hogere ratio van openbaar vervoergebruik in de weg. In het aangevraagde ontwerp wordt alles toegankelijker gemaakt en wordt het overstappen van de ene vervoersmodus op de andere vergemakkelijkt, de verschillende stadsdelen aan weerszijden van het station met elkaar verbonden en de verblijfskwaliteit van de omliggende ruimten opgewaardeerd. Het project sluit ook zeer goed aan bij reeds uitgevoerde stadsvernieuwingen tussen Kortrijk Weide, langs de Lambrechtlaan en aan het station.

Stedenbouwkundig heeft het project een ontegensprekelijke meerwaarde voor de onmiddellijke omgeving en, bij uitbreiding, de hele stad. Het nieuwe station trekt ook door zijn overkapping de aandacht vanuit de vele zichtassen die samenkomen op het stationsplein. Ook de gebouwen aan de Minister Tacklaan aan de overzijde van de sporen zullen beter zichtbaar zijn vanuit het stadscentrum en omgekeerd. Het is de kern van de stedelijke ambitie van het project om de stadsdelen infrastructureel, maar ook in gevoelswaarde en stedelijke beleving, beter met elkaar te verbinden.

De stad Kortrijk heeft sinds lang een duidelijke visie op het station en de nabije omgeving. Dit beleid is een eerste keer vastgelegd in het bestuursakkoord van 2013 'Plan Nieuw Kortrijk' en daarna verder vertaald in de samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van een masterplan en het definitieve voorontwerp van de stationsomgeving, goedgekeurd door de gemeenteraad op 17 november 2014. Ook in het meest recente bestuursakkoord uit 2019 'Kortrijk Beste Stad van Vlaanderen' wordt de ambitie van het nieuwe station en omgevingsaanleg nadrukkelijk herhaald. De aanvraag geeft uitvoering aan dit beleid.

Het nieuwe station heeft evenzeer als het oude een architecturale waarde. Het omvat onder meer een verwijzing naar het eerste stationsgebouw van de stad, dat ook een kenmerkende luifel had (gebombardeerd in 1944 en nadien gesloopt om plaats te maken voor het huidige gebouw). Het nieuwe stationsgebouw verwijst zo op verschillende manieren naar beide historische stations, en vormt voor deze eeuw een nieuw stedelijk uitzicht.

Op de voorgevel van het oude stationsgebouw bevindt zich een bas-reliëf van beeldhouwer Maurits Witdouw (1928-2014), een allegorische voorstelling van reizen en transport. Binnenin siert een kunstwerk van de Brugse keramist Rogier Vandeweghe (1923-2020) de centrale reizigershal. Dit kunstwerk verbeeldt de rivier de Leie en brengt hulde aan de Kortrijkse nijverheden. In het nieuwe station zullen deze kenmerkende kunstwerken uit het bestaande stationsgebouw worden gerecupereerd en geïntegreerd, zodat de verwijzing naar het verleden

zichtbaar blijft. Een aantal waardevolle elementen blijven zo behouden. Dit wordt expliciet in de voorwaarden opgenomen, zodat deze elementen verplicht bewaard blijven en opnieuw aangewend worden in het nieuwe station.

Het feit dat het stationsgebouw uit 1956 nog in betrekkelijk goede bouwfysische staat is, kan geen reden zijn om een vergunningsaanvraag voor de sloop ervan te weigeren. Het nieuwe station beoogt ook belangrijke duurzaamheidsprincipes, zoals het stimuleren van gebruik van het openbaar vervoer en van actievere vervoersmodi, ontharding en efficiënter ruimtegebruik. De stationsomgeving is bovendien vrij nauw, wat het integrale behoud van het stationsgebouw van 1956 en de verschillende beleidsambities en mobiliteitsnoden niet verenigbaar maakt.

Er kan besloten worden dat de beleidsambities rond stads- en stationsvernieuwing en de in het ontwerp vervatte sterk verbeterde ruimtelijke kwaliteit zwaarder doorwegen dan het behoud van het erfgoed.

...

Uit voorgaande overwegingen blijkt dat de sloop van het station in de bestreden beslissing wordt gemotiveerd op basis van de beleidsambities rond stads- en stationsvernieuwing en de in het ontwerp vervatte sterk verbeterde ruimtelijke kwaliteit.

4.

Uit de bestreden beslissing blijkt eveneens dat de erfgoedwaarde van het station “niet ontkend” wordt. De verwerende partij vermeldt vervolgens dat *“het stationsgebouw niet is opgenomen in een (ontwerp) van beschermingsbesluit, noch als monument noch als stads- of dorpsgezicht”* en dat *“het stationsgebouw evenmin [is] opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed”*, wat op zich correct is. De vaststelling van de erfgoedwaarde van een gebouw is echter niet louter afhankelijk van een bescherming als monument of deel van een stads- of dorpsgezicht, of van een opname in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. In dit concrete dossier liggen er niet enkel tal van bezwaren voor waarin gewezen wordt op de erfgoedwaarde, maar ook een omstandig gemotiveerde nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023 om het station van Kortrijk te beschermen als monument en de opname van het gebouw op de Europese lijst van de meest bedreigde belangrijke erfgoedsites ‘*The 7 Most Endangered*’. De Raad merkt op dat het agentschap Onroerend Erfgoed in deze nota uitgebreid ingaat op de architecturale erfgoedwaarde en de historische waarde, en ook wijst op de stedenbouwkundige erfgoedwaarde, de artistieke erfgoedwaarde en de industrieel-archeologische erfgoedwaarde van het station. Het kan dan ook in redelijkheid niet ontkend worden dat de erfgoedwaarde van het station degelijk onderbouwd is met pertinente gegevens

en dat van de verwerende partij verwacht wordt dat ze met deze gegevens rekening houdt bij de beoordeling van de sloopaanvraag.

Uit de bestreden beslissing blijkt echter niet dat de verwerende partij de gegevens over de erfgoedwaarde van het station afdoende in acht heeft genomen. Ze maakt abstractie van de in de nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023 beschreven kenmerken van het station die bijdragen tot haar erfgoedwaarde. In de bestreden beslissing wordt enkel ingegaan op twee kunstwerken die artistieke waarde hebben, en die een herbestemming krijgen in het nieuwe stationsgebouw. De sloop van het station op zich wordt in de bestreden beslissing louter verantwoord door te wijzen op de beleidsambities rond stads- en stationsvernieuwing en de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De verwerende partij laat echter na om te onderzoeken in hoeverre deze kwaliteiten van de nieuwe invulling zwaarder doorwegen dan het geheel of gedeeltelijk verlies van de erfgoedwaarden van het bestaande station. De tussenkommende partijen beweren dat een zorgvuldige en gelijktijdige afweging van belangen is gemaakt, waarbij de belangen van duurzame mobiliteit en stadsplanning op zorgvuldige wijze zouden zijn afgewogen tegen het belang van het behoud van erfgoedwaarde, maar dit blijkt geenszins uit de bestreden beslissing zelf.

5.

Op de verwerende partij rust een verscherpte motiveringsplicht op het vlak van de verantwoording van de sloop vanuit het oogpunt van de erfgoedwaarde. Ze geeft immers zelf aan dat “het overgrote deel van de bezwaarschriften ingediend tijdens het openbaar onderzoek gaat over de architecturale en cultuurhistorische waarde van het huidige stationsgebouw”. Bovendien is er de uitgebreid gemotiveerde nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023, waarin het agentschap de erfgoedwaarden bespreekt en oordeelt dat er voldoende erfgoedwaarden zijn om een bescherming te verantwoorden. Een uitdrukkelijke weigeringsbeslissing van de bevoegde Vlaamse minister om tot bescherming over te gaan ligt bovendien niet voor, in tegenstelling tot wat de tussenkommende partijen voorhouden. Verder is er nog de opname van het gebouw op de Europese lijst van de meest bedreigde belangrijke erfgoedsites in april 2023, dus kort voor de indiening van de aanvraag op 16 mei 2023.

De bestreden beslissing bevat geen concrete en gemotiveerde beoordeling waaruit afdoende blijkt hoe de verwerende partij de erfgoedwaarden van het te slopen station in acht heeft genomen, als onderdeel van haar onderzoek naar de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening, in bijzonder wat betreft het relevante aandachtspunt inzake de cultuurhistorische aspecten. De verwerende partij diende omwille van de verscherpte

motiveringsplicht des te concreter aan te geven waarom ze oordeelt dat het behoud van de het erfgoed niet opweegt tegen de kwaliteiten van de nieuwe invulling.

Het middel is gegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van:

- de artikelen 19, 20 en 21 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: Omgevingsvergunningsdecreet);
- artikel 4.3.3, §2 van het decreet van 5 april 1995 houdende de algemene bepalingen inzake milieubeleid (hierna: DABM);
- artikel 2, §6 van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage (hierna: Project-MER-besluit);
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en
- de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ze voeren aan dat geen milieueffectenrapport werd opgesteld, terwijl het project een belangrijke aanpassing inhoudt van de bestaande spoor-en weginfrastructuur. Ze stellen dat het project m.e.r.-plichtig is omdat het onder rubriek 10 c) van bijlage II van het Project-MER-besluit valt. Ze zijn van oordeel dat de verschillende sporen van het station meer dan 1 km spoor bedragen, zeker wanneer al de sporen samengeteld worden. Ze besluiten dat een milieu-effectenrapportage verplicht was voor het project, zeker wanneer ook de eerste fase wordt meegenomen, die vergund werd in de stedenbouwkundige vergunning met referentie 8.00/34022/10054.5 en de aanvraag tot wijziging van de ondergrondse parking in 2019.

Ondergeschikt voeren ze aan dat de project-m.e.r.-screeningsnota niet zorgvuldig was opgesteld en onderzocht, omdat geen rekening wordt gehouden met de impact op het cultureel erfgoed. Onder verwijzing naar de beschrijvende nota (DEEL C) stellen ze dat deze een nota MER bevat, maar dat in deze screening geen onderzoek is gebeurd naar de gevolgen en de

impact op het onroerend erfgoed. Ze benadrukken dat ook de effecten voor de 'discipline mens' zonder twijfel moeten beoordeeld worden, waarbij de plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang mee in overweging worden genomen.

Verder wijzen ze erop dat in 2015 een project-MER "Herontwikkeling stationsomgeving Kortrijk" is opgemaakt voor het eerste deelproject ter voorbereiding van de vergunningsaanvraag die betrekking heeft op de omgeving van het stationsgebouw. Dit MER heeft echter geen betrekking op het perceel waarop het station staat. Ze benadrukken dat voor de huidige projectfase geen onderzoek werd gedaan naar de impact op het cultureel erfgoed, in het bijzonder de erfgoedwaarde van het station.

Ze argumenteren verder dat de screeningsparagraaf in de bestreden beslissing niets meer is dan een loutere stijlformule, omdat voor de inhoudelijke beoordeling volstaan wordt met een verwijzing naar de door de aanvrager aangeleverde gegevens. Hieruit kan volgens de verzoekende partijen niet afgeleid worden dat in de fase van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek het aangevraagde project concreet werd getoetst aan de criteria van de bijlage II van het DABM, in het bijzonder de cultuurhistorische aspecten. Evenmin blijkt dat de verwerende partij een eigen onderzoek deed naar de potentiële milieueffecten van het project. Ze zijn dan ook van oordeel dat de beoordeling in de bestreden beslissing onder de titel "Milieueffectenrapportage" iedere precisie mist en niet voldoet aan de onderzoeks- en motiveringsplicht.

Tot slot stellen ze dat het ontbreken van een project-m.e.r.-screeningsnota of een ontoereikende project-m.e.r.-screening dient te leiden tot de weigering van de vergunningsbeslissing omwille van de onvolledigheid van het aanvraagdossier. Ze menen dat moet geconcludeerd worden dat de bij de aanvraag gevoegde screeningsnota gelijkgesteld moet worden met het ontbreken van een screeningsnota en de bestreden beslissing genomen is op basis van een onvolledig aanvraagdossier.

2.

De verwerende partij antwoordt, onder verwijzing naar de stedenbouwkundige handelingen zoals opgenomen in de bestreden beslissing, dat er nergens sprake is van werkzaamheden aan de spoorlijnen zelf, maar enkel aan de omgeving van de spoorlijnen, zoals de perrons, het dienstgebouw, de onderdoorgang onder de sporen, de fietsenstalling, stationsomgeving,... Ze stelt dat de huidige aanvraag niet onder rubriek 10 van bijlage II van het project-MER-besluit valt, maar wel onder rubriek 10 b) en e) van bijlage III van het project-MER-besluit. Ze is van

oordeel dat een milieueffectenrapportage niet moet worden uitgevoerd voor projecten opgesomd in bijlage III van het project-MER-besluit.

In ondergeschikte orde vervolgt ze dat een MER-screening werd toegevoegd aan de aanvraag. Waar de verzoekende partijen opperen dat er nergens wordt gesproken over de gevolgen en de impact op het erfgoed van het station, antwoordt de verwerende partij dat de aanvraag geen enkel bouwwerk omvat dat erkend wordt als onroerend erfgoed. Daarbovenop stelt ze dat de cultuurhistorische aspecten wel degelijk in rekening werden gebracht bij de beoordeling van de aanvraag, waarbij ze verwijst naar de uiteenzetting onder het eerste middel. Ze is van oordeel dat ze in die zin voldoet aan de op haar rustende verplichtingen in het kader van de beoordelingscriteria uit bijlage II van het DABM, meer specifiek inzake de mogelijke effecten op plaatsen van historisch, cultureel en archeologisch belang. Het feit dat de cultuurhistorische aspecten niet herhaald worden in de paragraaf “Milieueffectrapportage” maakt volgens haar geen enkele onwettigheid uit. Ze stelt dat verspreid in de bestreden beslissing alle noodzakelijke criteria beoordeeld worden, waaronder de milieueffecten op plaatsen met een historisch, cultureel en archeologisch belang. Tot slot merkt ze op dat er een archeologienota van het agentschap Onroerend Erfgoed werd gevoegd bij de aanvraag en dat de hierin bepaalde voorwaarde gehecht werd aan de vergunning. Ze stelt dat het agentschap Onroerend Erfgoed zich met andere woorden akkoord verklaart met de verlening van de vergunning onder de voorziene voorwaarde.

3.

De eerste, tweede en derde tussenkomende partij stellen dat het project kennelijk geen betrekking heeft op bijlage I, rubriek 7° of bijlage II, rubriek 10c van het Project-MER-besluit, die respectievelijk de aanleg van 10 km en 1 tot 10 km sporen betreffen, omdat geen sporen worden aangelegd. Evenmin wordt volgens hen ook maar enige wijziging toegebracht aan de spoorinfrastructuur. Onder verwijzing naar de inplantingsplannen stellen ze dat de spoorlijn, noch de sporen worden verbreed, verlegd of verlengd. Waar de verzoekende partijen voorhouden dat de lengte van de naast elkaar liggende sporen moet worden opgeteld in het licht van de drempel van het Project-MER-besluit, zijn ze van oordeel dat dit standpunt kennelijk juridische grondslag mist, want dit wordt allerm minst zo bepaald in het besluit. Tot slot zijn ze van oordeel dat evenmin sprake is van een in bijlage II, rubriek 13 van het Project-MER-besluit bedoelde “*wijziging of uitbreiding van projecten*”, nu er niet aan de sporen wordt geraakt.

Ondergeschikt merken de eerste, tweede en derde tussenkomende partij op dat de screeningsnota onderverdeeld is in zestien onderdelen, waarbij in elk onderdeel een

afzonderlijk aspect wordt beoordeeld. Ze voeren aan dat de verzoekende partijen enkel verwijzen naar de bij de aanvraag gevoegde 'nota MER', terwijl deze nota slechts een onderdeel (deel C) uitmaakt van de beschrijvende nota. Ze wijzen erop dat in deze beschrijvende nota een volledig onderdeel (deel E) besteed wordt aan de historische waardevolle elementen en stellen vast dat de verzoekende partijen hieraan voorbijgaan. Ze vervolgen dat de 'nota historisch waardevolle elementen' uitgebreid ingaat op de waardevolle elementen van het huidige stationsgebouw en uitlegt waarom het huidige gebouw moet worden gesloopt en op welke wijze een aantal historisch waardevolle elementen in het nieuwe stationsgebouw zullen worden verwerkt. Ze zijn dan ook van oordeel dat de erfgoedwaarden wel degelijk in de project-m.e.r.-screeningsnota onderzocht en omschreven zijn, nu blijkt dat niet enkel het onderdeel C 'nota MER', maar wel de gehele beschrijvende nota (delen A tot en met P) samen de project-m.e.r.-screeningsnota uitmaken.

Tot slot stellen ze dat zowel uit de bestreden beslissing als uit de beslissing over de volledigheid en ontvankelijkheid van 7 augustus 2023 blijkt dat de verwerende partij onderzocht heeft of de screeningsnota volstaat. Daarbij worden in de beslissing nog uitdrukkelijk een aantal belangrijke elementen opgesomd, waarbij erfgoed niet wordt vermeld. Dit betekent volgens hen niet meer dan dat erfgoed niet als een belangrijk element gekwalificeerd wordt, omdat het station nu eenmaal niet onder een beschermingsregime ressorteert. Ze stelt dat de beslissing van 7 augustus 2023 allerminst te kwalificeren is als een stijlformule, maar dat er toepassing is gemaakt van de wettige techniek van de motivering door verwijzing. Ze zijn dan ook van oordeel dat zowel uit de bestreden beslissing als uit de beslissing van 7 augustus 2023 de juridische en feitelijke gegevens blijken die eraan ten grondslag liggen en dat beide beslissingen rekening houden met alle gegevens die de verwerende partij wist of behoorde te weten.

4.

De vierde en de vijfde tussenkomen partij betwisten het belang van de derde verzoekende partij bij het middel, omdat haar belang niet geënt is op motieven of argumenten van goede ruimtelijke ordening of de mer-screening, dan wel op aspecten van een eventuele MER-plicht en/of elementen van onroerend erfgoed. Ze stellen dat de derde verzoekende partij zich enkel richt tot de wijzigingen aan de fietssnelweg en haar belang daartoe ook uitdrukkelijk heeft beperkt.

Ten gronde betwisten ze dat er sprake is van een project dat valt onder rubriek 10, c) van bijlage II van het Project-MER-besluit en bijgevolg MER-plichtig is, doch waarvoor een ontheffing mogelijk is. Ze wijzen erop dat de aanvraag geen aanleg van nieuwe sporen omvat,

noch is er sprake van de verbreding, verlegging en verlenging van de bestaande spoorwegen. Ze voeren aan dat rubriek 10, c) van bijlage II geen betrekking heeft op het werkelijke voorwerp van de aanvraag, met name het herbouwen van perrons, het bouwen van een nieuw stationsgebouw, het plaatsen van nieuwe vaste trappen, stijgende roltrappen en liften, het voorzien van een overkapping boven de perrons,... Deze rubriek heeft volgens hen enkel en alleen betrekking op lijninfrastructuur en dus niet op het omkaderende station in al zijn elementen. Hetzelfde geldt volgens hen voor de verwijzing die de verzoekende partijen maken naar rubriek 13 van bijlage II. Aangezien er geen sprake is van een wijziging of uitbreiding van een project onder bijlage II, is rubriek 13 niet van toepassing.

Ze argumenteren verder dat er wel sprake is van een project dat valt onder rubriek 10, b) en e) van bijlage III van het Project-MER-besluit en wijzen erop dat aan het dossier een project-m.e.r.-screening is toegevoegd. Vooreerst benadrukken de vierde en de vijfde tussenkomende partij nogmaals dat het station noch een archeologische site is, noch een monument, noch deel van een stads-of dorpsgezicht. Het komt ook niet voor op de inventaris van het bouwkundig erfgoed. Ze vragen zich dan ook af of er een onderzoek in de project-m.e.r.-screeningsnota moest gebeuren naar de cultuurhistorische aspecten van het oude station. Waar de verzoekende partijen voorhouden dat geen onderzoek zou zijn gebeurd naar het onroerend erfgoed, antwoorden ze dat dit argument feitelijke grondslag mist. Ze wijzen erop dat niet de nota DEEL C, maar wel de nota DEEL E voor het onroerend erfgoed bijzonder relevant is, omdat in deze nota een onderzoek naar en een beschrijving van historische erfgoedelementen werd opgenomen en uiteengezet. Ze zijn dan ook van oordeel dat er in het kader van de screening geen onderzoek zou zijn gedaan naar onroerend erfgoed feitelijk onjuist is en dat de verzoekende partijen het tegendeel niet aantonen. Ten overvloede merken de vierde en vijfde tussenkomende partij nog op dat de kritiek van de verzoekende partijen op de in 2015 uitgevoerde project-MER niet alleen niet verder wordt uitgewerkt, maar daarnaast ook niet dienstig is en zelfs geheel onjuist. Ze stellen dat de project-MER niet beperkt is tot 'fase 1' van de herontwikkeling van de stationsbuurt, maar wel betrekking heeft op het volledige herontwikkelingsproject. Daarenboven wordt in die project-MER zeer omstandig stilgestaan bij de aspecten bouwkundig erfgoed en archeologie.

Tot slot zijn ze van oordeel dat de verwerende partij met kennis van zaken kon oordelen dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu zou teweegbrengen en dat er geen sprake is van een loutere stijlformule. Ze voeren aan dat uit de bestreden beslissing blijkt dat op 7 augustus 2023 wel degelijk aan de criteria van bijlage II van het DABM werd getoetst en dat daaruit kan afgeleid worden dat in het licht van de kenmerken van de aanvraag de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van de potentiële effecten er geen

aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu. Ze wijzen er ook nog op dat voor het Stationsproject *in globo* in 2015 al een project-MER werd goedgekeurd. Ze zijn dan ook van oordeel dat de aanvraag een project betreft waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.

5.

In hun wederantwoordnota stellen de verzoekende partijen vooreerst dat de derde verzoekende partij, als Kortrijkzaan en spoorweggebruiker, ook belang heeft bij het behoud van het beeldbepalend erfgoed van de stad Kortrijk en bijgevolg belang heeft bij het eerste middel.

Ze blijven bij hun standpunt dat de screeningsparagraaf in de bestreden beslissing niet meer is dan een loutere stijlformule, omdat voor de inhoudelijke beoordeling volstaan wordt met een verwijzing naar de door de aanvrager aangeleverde gegevens. Ze voeren aan dat niet concreet onderzocht werd of deze door de aanvrager aangeleverde gegevens wel volledig en juist zijn. Volgens de verzoekende partijen wordt in de beslissing van 7 augustus 2023 enkel verwezen naar de project-MER van 2015. Ze zijn van oordeel dat er op acht jaar een duidelijk voortschrijdend inzicht gekomen is over de erfgoedwaarde van het station.

Ze vervolgen dat het projectgebied van de vergunningsaanvraag verschillende spoorlijnen en sporen omvat. Volgens de verzoekende partijen ontkent de derde tussenkomende partij niet dat de sporen zullen vernieuwd worden. Het feit dat de sporen niet verlegd of verlengd worden maakt volgens hen niet uit. Ze stellen dat bijlage I van het Project-MER-besluit geen onderscheid maken tussen nieuwe sporen of het vervangen van bestaande sporen.

Ze argumenteren verder dat in het kader van de milieu-effectenrapportage het onderzoek naar het erfgoed niet beperkt is tot het beschermd of geïnventariseerd erfgoed of tot enkele zogenaamde waardevolle elementen. Het feit dat de mozaïek van Rogier Vandeweghe en het bas-reliëf van Maurits Witdouck worden gerecupereerd in het nieuwe station vormt volgens hen doekjes tegen het bloeden en staat geenszins gelijk aan een beoordeling van de erfgoedwaarde van het stationsgebouw zelf. Ze menen dat het stationsgebouw ook erfgoedwaarde heeft zonder deze twee kunstwerken en dat deze kunstwerken enkelen bijdragen aan de artistieke waarde en niet aan de historische en industrieel-archeologische waarde. Ze zijn dan ook van oordeel dat de architecturale, historische en industrieel-archeologische waarde van het stationsgebouw niet werd onderzocht en afgewogen tegenover het nieuwe project.

Tot slot merken ze op dat het vreemd is dat de verwerende partij in haar antwoordnota stelt dat het station geen erfgoedwaarde heeft, terwijl ze in de bestreden beslissing wel de erfgoedwaarde erkent. Ze stellen ook nog dat een archeologienota alleszins geen onderzoek omvat naar het bouwkundig erfgoed en dus niet kan beschouwd kan worden als een evaluatie van het erfgoed.

Beoordeling door de Raad

1.

Om over te gaan tot het onderzoek ten gronde van het middel, volstaat het dat één van de verzoekende partijen van het rechtens vereiste belang bij het middel getuigt. De Raad stelt vast dat noch de verwerende partij, noch de tussenkommende partijen het belang van de eerste en de tweede verzoekende partij bij het middel betwisten en acht het middel dan ook ontvankelijk in hun hoofde. Aangezien het middel ontvankelijk is in hoofde van de eerste en de tweede verzoekende partij, is het niet zinvol de exceptie van de vierde en de vijfde tussenkommende partij ten aanzien van de derde verzoekende partij verder te onderzoeken.

2.

Artikel 2, §1 Project-MER-besluit bepaalt:

“De categorieën van projecten waarvoor overeenkomstig artikel 4.3.2, §1, §2, §2bis, §3 en §3bis, van het decreet al dan niet een project-MER moet worden opgesteld, zijn vermeld in bijlage I, bijlage II en bijlage III van dit besluit.”

Bijlage I bij het Project-MER-besluit bevat de lijst van de projecten waarvoor verplicht een project-MER moet worden opgesteld. Bijlage II bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet worden opgesteld, maar waarvoor de aanvrager een gemotiveerd verzoek tot ontheffing kan indienen. Bijlage III bevat de lijst van de projecten waarvoor in principe een project-MER moet opgesteld worden, maar waar via een project-m.e.r.-screeningsnota kan aangetoond worden dat er geen aanzienlijke milieueffecten worden veroorzaakt. Een screeningsnota moet bezorgd worden bij de indiening van de aanvraag (artikel 2, §6 Project-MER-besluit) en is een onderdeel van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek door de vergunningverlenende overheid (artikel 20 van het Omgevingsvergunningsdecreet).

Een project-m.e.r.-screeningsnota is een gemotiveerde nota op basis waarvan de initiatiefnemer moet aantonen ofwel 1) dat er geen aanzienlijke milieueffecten verbonden zijn aan de uitvoering van zijn project, ofwel 2) dat er vroeger een project-MER goedgekeurd werd waarin de effecten beoordeeld werden, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of aanvullende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten in vergelijking met de bestaande rapportages (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1463/1, 7). De screeningsnota moet het bestuur toelaten om met kennis van zaken te beoordelen of de aanvraag al dan niet aanzienlijke milieueffecten voor mens en milieu genereert. Die beoordeling moet haar beslag krijgen op grond van de criteria, zoals die in bijlage II bij het DABM omschreven worden. Een project-m.e.r.- screeningsnota is in de regelgeving aldus opgevat als een essentieel instrument voor een correcte inschatting van de aan een project potentieel verbonden milieueffecten en dientengevolge van de toepasselijkheid van de plicht tot het opstellen van een project-MER.

3.1

De verzoekende partijen voeren aan dat er voor het project een milieueffectenrapport moet worden opgesteld, omdat het project een belangrijke aanpassing inhoudt van de bestaande spoor- en weginfrastructuur en bijgevolg tot bijlage II van het Project-MER-Besluit behoort. Ze stellen dat het project onder rubriek 10 'Infrastructuurprojecten' valt, meer bepaald rubriek 10c, eerste lid van bijlage II bij het Project-MER-besluit:

“Aanleg van spoorwegen met een lengte van 1 tot 10 km, of een ononderbroken lengte van 1 km of meer gelegen in een bijzonder beschermd gebied.”

In de online “Interpretatiegids m.e.r.-rubrieken” van het Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving wordt onder meer het volgende toegelicht:

“De term “aanleg” wijst op de creatie van iets nieuws, i.c. een nieuwe spoorlijn. Men kan dus argumenteren dat onder de rubriek “aanleg van spoorlijnen” in eerste instantie de **aanleg van een nieuwe spoorlijn** bedoeld wordt op een locatie waar tevoren nog geen infrastructuur aanwezig was.

In de leidraad van de Europese Commissie over de interpretatie van bepaalde rubrieken van bijlage I en II van de richtlijn, wordt het bovenstaande echter sterk genuanceerd. De Commissie stelt m.b.t. wegenisprojecten bijvoorbeeld dat men zich kan afvragen of de aanleg van een extra rijstrook (i.e. verbreding van een weg) bij een reeds bestaande weg onder de projectcategorie “Aanleg van wegen” zelf valt, dan wel onder de wijzigings- en uitbreidingsrubriek. Verscheidene arresten van het Hof van Justitie stellen dat bepaalde projecten die geen nieuwe op zich staande constructie vormen, maar toegevoegd zijn bij een reeds bestaande infrastructuur en/of die een

nauwe functionele band hebben met een reeds bestaande constructie (zoals bvb. een extra spoorlijn), niet zomaar beschouwd mogen worden als zijnde een wijziging van een reeds bestaand project, maar eerder beschouwd moeten worden als vallende onder de projectcategorie zelf. Dat betekent dus dat de aanleg van een extra spoor (bij een reeds bestaande spoorlijn) onder de termen “Aanleg van spoorlijnen” valt. Indien die **aanleg van een extra spoor** gebeurt over een totale lengte van meer dan 10 km, dan valt die aanleg van een extra spoor onder rubriek 7 van bijlage I. Het gaat hier dus in feite om een verbreding van een bestaande spoorlijn.

Niet enkel een **verbreding** van een bestaande spoorlijn valt hier onder, maar tevens de **verlegging en verlenging van een bestaande spoorlijn**. Wanneer die verlegging of verlenging gebeurt over een lengte van 10 km of meer, dan valt dat project onder rubriek 7 van bijlage I.”

3.2

Uit de bestreden beslissing blijkt dat de aanvraag de volgende stedenbouwkundige handelingen omvat:

- het bouwen van een Lijnwinkel;
- de uitgravingen voor de bouw van een nieuw station als onderdoorgang onder de sporen, met aan weerszijden fietsenstallingen, en voor de realisatie van verschillende toegangen: fietssleuf aan de Tolstraat, toegangshellingen en trappen aan het Stationsplein en aan de Bloemistenstraat;
- de sloop van het bestaande stationsgebouw en de bouw van het nieuwe station (met een totale grondoppervlakte van circa 5.988 m², een ondergrondse oppervlakte van 12.676 m² en een ondergronds volume van 60.468 m³);
- het bouwen van een nieuwe doorgang onder de sporen en fietsenstallingen, vernieuwen en verhogen van de perrons en het optrekken van een overkapping over het gehele station;
- de aanleg van de omgeving aan de noordkant van het station, met nieuwe busbaan en busperrons;
- het slopen van het oude dienstgebouw van de spoorwegen, zuidelijk van het station;
- het slopen van een fietsenstalling aan de noordkant van het station;
- de wijziging van het reliëf aan de rotonde ‘Panorama’ zodat het fietspad met extra groene buffer ten opzichte van de Minister Tacklaan kan aansluiten op de aanwezige infrastructuur.

Verder volgt uit de bestreden beslissing dat voor een aantal elementen in het dossier een vrijstelling van vergunningsplicht geldt:

- de vernieuwing en renovaties van de sporen en het openbaar spoorwegdomein (artikel 8.1, 4° van het Vrijstellingsbesluit);
- het wijzigen van de bestaande wegenis (artikel 10, 2° van het Vrijstellingsbesluit);
- het aanleggen van gebruikelijke ondergrondse constructies en aansluitingen, zoals installaties voor het transport of de distributie van drinkwater, afvalwater, elektriciteit en andere nutsvoorzieningen (artikel 10, 4° van het Vrijstellingsbesluit).

Uit voorgaande beschrijving volgt dat het voorwerp van de bestreden beslissing betrekking heeft op de vernieuwing en herinrichting van het station van Kortrijk en de stationsomgeving, waarbij ook de sporen en het openbaar spoorwegdomein zullen vernieuwd en gerenoveerd worden. Hieruit kan geenszins afgeleid worden dat er nieuwe spoorlijnen worden aangelegd op een locatie waar er nog geen infrastructuur aanwezig was. Uit het inplantingsplan blijkt bovendien dat de bestaande spoorlijnen niet worden verbreed, verlegd of verlengd. De Raad is van oordeel dat de verzoekende partijen geenszins concreet aannemelijk maken waaruit de door hen voorgehouden belangrijke aanpassing van de bestaande spoorwegen dan wel bestaat. De verzoekende partijen tonen dan ook niet aan dat het aangevraagde project onder bijlage II van het Project-MER-besluit valt.

Het eerste middelonderdeel wordt verworpen.

4.1

In ondergeschikte orde voeren de verzoekende partijen aan dat de project-m.e.r.-screeningsnota niet zorgvuldig is opgesteld, omdat geen onderzoek wordt gevoerd naar de impact op het cultureel erfgoed, in het bijzonder de erfgoedwaarde van het station.

Het wordt niet betwist dat de aanvraag een project-m.e.r.-screeningsnota bevat. De verwerende partij dient te onderzoeken of de project-m.e.r.-screeningsnota op een correcte wijze is opgesteld. Aan de hand van de criteria van bijlage II van het DABM dient de verwerende partij de mogelijke effecten van het aangevraagde project te beoordelen. Onder de titel “Milieueffectrapportage” in de bestreden beslissing oordeelt de verwerende partij als volgt:

“De aanvraag heeft betrekking op een project dat voorkomt op de lijst van bijlage III van het project-MER-besluit, meer bepaald:

“categorie 10 Infrastructuurprojecten

b) stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen);

e) aanleg van wegen (projecten die niet onder bijlage I of II vallen)”.
De aanvraag omvat een m.e.r.-screening.

De aanvraag werd op 7 augustus 2023 getoetst aan de criteria van bijlage II van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM). Er wordt geoordeeld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten er geen aanzienlijke gevolgen zijn voor het milieu zodat het project bijgevolg niet MER-plichtig is. Deze conclusie wordt onderschreven.”

In deze overweging in de bestreden beslissing wordt verwezen naar de beslissing van 7 augustus 2023 over de volledigheid en de ontvankelijkheid van de aanvraag van, waarin de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar het volgende stelt over de mogelijke effecten:

“Deze screening is opgenomen in de aanvraag en de belangrijkste elementen kunnen als volgt worden samengevat:

Mogelijke effecten op de mobiliteit:

- Het werfverkeer dat tijdens de bouwfase wordt gegenereerd blijft beperkt en de transportbewegingen worden gespreid over een periode van 9 jaar. Tijdens de exploitatiefase wordt quasi geen bijkomend verkeer verwacht. In de mobiliteitsstudie is aandacht besteed aan de bereikbaarheid van het station, de parking en de fietsenstallingen tijdens de verschillende werffases. Er wordt dan ook geen aanzienlijk effect op de mobiliteit verwacht bij het verwezenlijken van dit project.

Mogelijke effecten op de bodem

- Er wordt geen relevante verontreiniging van bodem of grondwater verwacht. Er is altijd een beperkt risico op calamiteiten. In geval er zich een calamiteit zou voordoen, moeten de bepalingen van het Bodemdecreet nageleefd worden.
- Verder veroorzaakt de bemaling geen emissies naar de bodem. Er is geen negatieve impact te verwachten van de bemaling op de omgeving en op aanwezige omliggende grondwaterverontreinigingen, mits er in samenspraak met de eBSD een monitoringsplan wordt uitgewerkt ter hoogte van twee OVAM dossiers.

Mogelijke effecten op het watersysteem

- De aanvraag betreft een tijdelijke grondwaterverlaging. De duurtijd per bemalingsfase wordt beperkt. In de aanvraag bijgevoegde studie, zijn de mogelijke effecten onderzocht, waar deze niet als aanzienlijk worden beoordeeld. Er wordt een volledig herstel verwacht van de grondwaterstand na het stilleggen van de bemaling met

uitzondering in de directe omgeving van de bouwput, ter hoogte van de diepe waterkerende wanden tot in de kleilaag. Er zal een verhoging/verlaging van maximaal 15 cm optreden. Er treedt geen vernatting op van het maaiveld.

Mogelijke effecten op de luchtkwaliteit

- Verkeer vormt de enige emissiebron. De werken vinden plaats gedurende een periode van ca. 9 jaar. Het werfverkeer tijdens de aanlegfase zal daardoor ook over een relatief lange periode gespreid worden, waardoor de daarmee gepaard gaande emissies beperkt blijven in verhouding tot de reeds bestaande emissies in de buurt. Tijdens de exploitatiefase wordt weinig extra verkeer verwacht en worden bijgevolg ook weinig bijkomende emissies verwacht. De effecten op de luchtkwaliteit zijn dan ook niet aanzienlijk.

Mogelijke effecten met betrekking tot geluid en trillingen

- Er zal gewerkt worden met pompen, voorzien van geluidsdemping. De noodstroom wordt voorzien door middel van geluidsarme groep. Het geluids- en trillingsniveau van de bemaling zal het niveau van het omringende verkeer of bouwwerken niet overtreffen.
- Tijdens de aanlegfase kan er tijdelijk een toename van het geluid zijn ten gevolge van de werken. Er zal hoofdzakelijk tijdens de week en overdag gewerkt worden, waardoor de hinder voor de omwonenden beperkt zal blijven. Tijdens de exploitatiefase worden geen wijzigingen verwacht ten opzichte van de huidige situatie.

Art. 4.3.3. §2 van het DABM staan er beslissingsgronden op basis waarvan de betrokken overheid, oordeelt dat een project-m.e.r.-screening volstaat en er geen project-MER moet opgemaakt worden.

Er werd vroeger al **een project-MER goedgekeurd betreffende een project waarvan het voorgenomen initiatief een herhaling, voortzetting of alternatief is, en een nieuw project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten kan bevatten.**

Het project MER: **“Herontwikkeling stationsomgeving Kortrijk”** is opgemaakt door studie bureau Arcadis met referentie **BE1140003350120** | 27 oktober 2015 en ligt samen met het project-MER-verslag ter inzage bij de Dienst MER.

De grootste wijziging tussen huidig ontwerp en dat van 2015 is de optimalisatie van de circulatie zowel voor de stationsomgeving als het stationsgebouw (ondergronds, in plaats van bovengronds zoals werd besproken in het project MER). De grote lijnen van het project blijven hetzelfde en een nieuw project-MER zou in alle redelijkheid geen nieuwe gegevens over

aanzienlijke milieueffecten kunnen bevatten, andere dan in de huidige project MER-screening worden vermeld.

Uit bovenstaand onderzoek blijkt dat de aanvraag afdoende werd getoetst aan de relevante selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage II van het DABM. Er wordt vastgesteld dat in het licht van de kenmerken van het project, de plaatselijke omstandigheden en de kenmerken van zijn potentiële effecten, er op basis van de gegevens in de aanvraag geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en een project-MER redelijkerwijze geen nieuwe of bijkomende gegevens over aanzienlijke milieueffecten zal bevatten. Bijgevolg moet er voor onderhavige aanvraag geen milieueffectenrapport worden opgemaakt.

...”

Niets belet dat de verwerende partij in de MER-paragraaf van haar beslissing, ter motivering, verwijst naar de beslissing 7 augustus 2023 over de volledigheid en de ontvankelijkheid van de aanvraag, op voorwaarde echter dat uit deze beslissing dan ondubbelzinnig blijkt dat die (ook) een beoordeling omvat van de project-m.e.r.-screeningsnota die bij de aanvraag is gevoegd. De Raad stelt hierbij vast dat de gewestelijke omgevingsambtenaar in de beslissing van 7 augustus 2023 de gegevens die in het aanvraagdossier werden aangereikt, gesynthetiseerd overneemt.

4.2

De vraag die beantwoord moet worden is of de voorgelegde project-m.e.r.-screeningsnota voldoende informatie bevat, zodat het mogelijk is om een goed beeld te krijgen van de milieueffecten van het aangevraagde project, in het bijzonder de effecten op het cultureel erfgoed.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat de (mogelijke) effecten op de omgeving afzonderlijk worden beschreven voor de stedenbouwkundige handelingen en voor de ingedeelde inrichtingen. Voor de “mogelijke effecten op de omgeving” wordt “nee” geantwoord op de vraag of de stedenbouwkundige handelingen van de aanvraag mogelijke effecten hebben op beschermd landschap of onroerend erfgoed, en op de vraag of de ingedeelde inrichtingen van de aanvraag mogelijke effecten hebben op het onroerend erfgoed.

Uit de gegevens van het dossier blijkt ook dat de beschrijvende nota uit verschillende onderdelen is samengesteld, waaronder een nota MER (deel C). In de nota MER wordt aangegeven dat er in 2015 een project-MER werd goedgekeurd voor de herontwikkeling van de stationsomgeving van Kortrijk. Er wordt ook op gewezen dat de grootste wijziging tussen huidig ontwerp en dat van 2015 de optimalisatie van de circulatie is zowel voor de

stationsomgeving als het stationsgebouw en dat voor deze optimalisaties een update van de mobiliteitsnota werd opgemaakt. De Raad stelt vast dat in deze nota MER ook niet wordt ingegaan op de mogelijke effecten van het aangevraagde project op het cultureel erfgoed.

Tevergeefs verwijzen de tussenkomende partijen naar de nota historische waardevolle kenmerken (deel E) in de beschrijvende nota. In deze nota wordt niet ingegaan op de erfgoedwaarde van het bestaande stationsgebouw, maar wordt enkel ingegaan op de waardevolle elementen, waaronder een mozaïek, een beeldhouwwerk en de stationsklok, uit het bestaande stationsgebouw en de integratie hiervan binnen de plannen van het nieuwe stationsgebouw en omgeving.

De verwerende partij, en bij uitbreiding de gewestelijke omgevingsambtenaar, konden zich dus niet louter baseren op de gegevens van de project-m.e.r.-screeningsnota, die onvolledig is wat betreft de gegevens over de mogelijke effecten op het cultureel erfgoed, hetgeen des te opmerkelijker is in het licht van de omstandig gemotiveerde nota van het agentschap Onroerend Erfgoed van 23 maart 2023 om het station van Kortrijk te beschermen als monument en de opname van het gebouw op de Europese lijst van de meest bedreigde belangrijke erfgoedsites *'The 7 Most Endangered'* in april 2023, dus kort voor de indiening van de aanvraag op 16 mei 2023. Het kwam toe aan de verwerende partij om te oordelen of er in het aanvraagdossier sprake is van een correct uitgevoerde en toereikende screeningsnota, op grond waarvan ze met kennis van zaken kon oordelen over het al dan niet aanzienlijk karakter van de effecten op het cultureel erfgoed.

Het tweede middelonderdeel is gegrond.

5.

Voor zover de verzoekende partijen met een verwijzing naar de oude rechtspraak van de Raad een indeplaatststelling vragen ten gevolge van een ontoereikende m.e.r.-screeningsnota, kan niet op hun vraag worden ingegaan. Artikel 86 en 87 van het decreet van 26 januari 2024 over de programmatische aanpak stikstof (hierna: Stikstofdecreet) hebben immers wijzigingen aangebracht aan (onder meer) artikel 13, 63 en 64 van het Omgevingsvergunningsdecreet. Deze bepalingen zijn van toepassing op alle hangende vergunningsprocedures waarin een beslissing in laatste administratieve aanleg wordt genomen vanaf 23 februari 2024, met inbegrip van de vergunningsprocedures na een vernietigingsarrest van de Raad (artikel 90 Stikstofdecreet). De stelling van de verzoekende partijen dat er sprake is van een gebonden bevoegdheid om de vergunning te weigeren, kan om die reden niet worden gevolgd.

6.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

C. Vierde middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van:

- de artikelen 1.1.4 en 4.3.1, §1 en §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (hierna VCRO);
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en
- de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ze stellen dat de ‘fiets snelweg’ niet voldoet aan de eisen van het fietsvademecum Vlaamse Overheid, waardoor er een beperking is van het gebruiksgenot en de veiligheid van het fietspad. Volgens de verzoekende partijen wordt een fiets snelweg voorzien achteraan het station langs de Minister Tacklaan, die wordt behouden in de vergunningsaanvraag. Ze voeren aan dat de breedte van de fiets snelweg niet wordt aangepast en bijgevolg even smal blijft, met name een breedte van ongeveer 3,5 m. Ze stellen dat uit het fietsvademecum van de Vlaamse Overheid blijkt dat een minimale breedte van 6 m aangeraden wordt.

De verzoekende partijen wijzen erop dat in de bezwaren tijdens het openbaar onderzoek werd opgemerkt dat “de bestaande fiets snelweg, die wordt behouden, niet voldoende breed [is] is volgens het Fietsvademecum”, maar dat dit niet inhoudelijk beantwoord werd door de verwerende partij in de bestreden beslissing. Ze stellen dat een voldoende breedte noodzakelijk is voor het comfort van de fietser, maar ook voor de veiligheid. Ze menen dat de breedte van een fiets snelweg en de daarmee gerelateerde hinderaspecten voor de derde verzoekende partij relevante aandachtspunten zijn bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening. Ze zijn van oordeel dat de verwerende partij het gebruiksgenot en de veiligheid van de fiets snelweg niet zorgvuldig heeft onderzocht, wat opvallend is in het licht van de aanbevelingen in het Vademecum Fietsvoorzieningen. Onder verwijzing naar een arrest van de Raad erkennen ze nog dat de aanbevelingen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen niet verordenend zijn en op zich geen weigeringsgrond

vormen voor een omgevingsvergunning, maar dat deze wel een leidraad kunnen vormen bij de boordeling van het gebruiksgenot en de veiligheid van een fietssnelweg als onderdeel van de toets aan de goede ruimtelijke ordening.

2.

De verwerende partij antwoordt dat het fietsvademecum een leidraad vormt en geen bindende kracht heeft. Een afwijking van dit vademecum kan volgens haar dan ook geen weigeringsgrond vormen voor een omgevingsvergunning, wat uitdrukkelijk wordt erkend door de verzoekende partijen in hun verzoekschrift.

De verwerende partij stelt verder dat de verzoekende partijen er zonder verder onderzoek of enige staving van uitgaan dat er meer dan 500 fietsers gebruik zullen maken van de fietssnelweg op het drukste uur, waardoor een breedte van 6 m wordt aangeraden in het vademecum. Ze erkent dat het station van Kortrijk het grootste knooppunt voor openbaar vervoer vormt in Zuid-West-Vlaanderen, maar dit leert absoluut niets over het verwachte aantal fietsers dat gebruik zal maken van de fietssnelweg.

Waar de verzoekende partijen voorhouden dat niet werd ingegaan op de ingediende bezwaren over het 'te smalle fietspad', merkt de verwerende partij vooreerst op dat een vergunningverlenende overheid niet op elk bezwaar afzonderlijk dient te antwoorden. Daarnaast wijst ze erop dat er wel degelijk een antwoord terug te vinden is op de ingediende bezwaren over de breedte van de fietssnelweg, waarbij ze verwijst naar een uitgebreide passage in de bestreden beslissing inzake de mobiliteitsimpact. Ze stelt dat de verzoekende partijen niet inhoudelijk ingaan op de motivering inzake de mobiliteitsimpact in de bestreden beslissing. De verwerende partij is van oordeel dat de breedte van 3,50 m van de fietssnelweg er niet voor zorgt dat de veiligheid en het gebruiksgenot in het gedrang komen, minstens wordt het tegendeel niet aangetoond. Waar de verzoekende partijen een eigen visie geven op hoe ze de werken zouden uitvoeren door perron 8 smaller te maken, antwoordt de verwerende partij dat dit louter opportunistiekritiek betreft en de onwettigheid niet aantoont.

Tot slot wenst de verwerende partij de aandacht te vestigen op het feit dat het Agentschap voor Wegen en Verkeer een gunstig advies heeft uitgebracht inzake de voorliggende aanvraag. Dit bevestigt volgens haar des te meer dat een fietssnelweg met een breedte van 3,50 m, in afwijking van het fietsvademecum geen onveilige situatie creëert en het gebruiksgenot niet hypothekeert.

3.

De eerste, tweede en derde tussenkomende partij betwisten het belang van de eerste en tweede verzoekende partij bij het middel, omdat de strekking van het middel vreemd is aan hun statutair doel. Vervolgens stellen ze dat het middel zich richt tot een aspect dat géén deel uitmaakt van de bestreden beslissing. De fietssnelweg is al aangelegd en wordt behouden met een ongewijzigd tracé. Het al dan niet te smalle karakter van deze fietssnelweg is dus niet het gevolg van de bestreden beslissing.

Ondergeschikt wijzen ze er vooreerst op dat het vademecum fietsvoorzieningen weliswaar een minimumbreedte van 6 m aanbeveelt voor fietssnelwegen, doch enkel ingeval verwacht wordt dat het aantal fietsers op het drukste uur minstens 500 bedraagt. Ze voeren aan dat de verzoekende partijen daarvoor niet verwijzen naar enig stuk. Vervolgens benadrukken ze dat de aanbevolen breedte volgens het vademecum fietsvoorzieningen slechts een aanbeveling is. Uit het loutere feit dat niet aan deze aanbeveling voldaan is, kan volgens hen dan ook onmogelijk geconcludeerd worden dat er sprake is van overmatige hinder, een inperking van het gebruiksgenot of nog de veiligheid in het algemeen.

4.

Ook de vierde en de vijfde tussenkomende partij betwisten het belang bij het middel in hoofde van de eerste en de tweede verzoekende partij, omdat het niets te maken heeft met het door hen aangevoerde belang, met name het vrijwaren van het erfgoed dat door de sloop van het stationsgebouw teloor zou gaan.

Ze betwisten verder ook het belang bij het middel in hoofde van de derde verzoekende partij, omdat de beoordeling over het belang bij het middel in hoofde van deze verzoekende partij *in se* samenvalt met het onderzoek van het middel. Ze stellen dat de fietssnelweg geen deel uitmaakt van de aanvraag, zodat de derde verzoekende partij geen persoonlijk belang kan doen gelden bij het middel dat daarover wordt ontwikkeld.

Ten gronde stellen ze dat de verzoekende partijen in hun verzoekschrift het middel al beantwoorden door te stellen dat de kwestieuze fietssnelweg geen deel uitmaakt van de aanvraag. Onder verwijzing naar de plannen voeren ze aan dat de bestreden beslissing geen enkele wijziging of aanpassing van deze fietssnelweg tot voorwerp heeft. Volgens de tussenkomende partijen leveren de verzoekende partijen enkel opportuiniteitskritiek en trachten ze het voorwerp van de aanvraag uit te breiden tot zaken waarop deze geen betrekking heeft.

5.

In hun wederantwoordnota voegen de verzoekende partijen toe dat het fietspad aan de zijde van de Minister Tacklaan effectief heraangelegd worden. Daarnaast wijzen ze erop dat de aanvraag voorziet in 3000 ondergrondse fietsplaatsen, zonder de reeds bestaande bovengrondse plaatsen mee te tellen. Ze zijn dan ook van oordeel dat het niet onredelijk is om er vanuit te gaan dat op de spitsuren meer dan 500 fietsen per uur gebruik maken van de fietspaden.

Verder stellen ze dat het fietspad mee opgenomen is het projectgebied en dus deel uitmaakt van de aanvraag. Ze menen dat de nieuwe voorziene fietsenstallingen juist meer fietsen willen aantrekken, zodat het fietspad voldoende breed moet zijn om het fietsverkeer veilig te kunnen laten verlopen.

Ze herhalen dat de breedte van het fietspad en de eraan gekoppelde veiligheidsproblematiek werd opgemerkt tijdens het openbaar onderzoek. Volgens de verzoekende partijen is de stelling dat het fietspad geen voorwerp zou uitmaken van de aanvraag nooit opgeworpen geweest bij de bespreking van de bezwaren, noch werd onderzocht of het fietspad effectief kan verbreed worden. Ze merken ook nog op dat de verwerende partij en de tussenkomende partijen niet aantonen dat er effectief een vergunning bestaat voor het huidige fietspad.

De verzoekende partijen besluiten dat de discussie over de breedte van het fietspad niet te beschouwen is als een opportunistiekritiek, maar als een element van de goede ruimtelijke ordening, in het bijzonder het aspect veiligheid.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de breedte van de fietssnelweg niet voldoet aan de eisen van het fietsvademecum Vlaamse overheid, waardoor het gebruiksgenot en de veiligheid van het fietspad beperkt wordt.

2.

Voor zover de tussenkomende partijen menen dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij het middel, moet niet op deze exceptie worden ingegaan, omdat het middel ongegrond is.

3.

Bij het nemen van haar beslissing moet de verwerende partij, als orgaan van actief bestuur, rekening houden met de verplichtingen die voor haar voortvloeien uit de regelgeving en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het door de verzoekende partij aangehaalde materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel. Voor de draagwijdte van deze regelgeving en beginselen wordt verwezen naar de uiteenzetting daarover bij het eerste middel.

4.

De Raad stelt vooreerst vast dat de verzoekende partijen in hun verzoekschrift erkennen dat de 'fietssnelweg' behouden wordt in de vergunningsaanvraag. Uit de gegevens van het dossier, in het bijzonder het inplantingsplan bestaande toestand en het inplantingsplan nieuwe toestand, blijkt dat de 'fietssnelweg' al aanwezig is en niet gewijzigd wordt met de aanvraag. Dit wordt ook bevestigd door de beschrijving van de stedenbouwkundige handelingen in de bestreden beslissing (zie ook tweede middel). De Raad is dan ook van oordeel dat de kritiek van de verzoekende partijen geen betrekking heeft op het voorwerp van de bestreden beslissing.

De Raad stelt verder vast dat het Vademecum Fietsvoorzieningen en de daarin voorgestelde richtinggevendende breedtes waarnaar de verzoekende partijen verwijzen om hun kritiek te onderbouwen, geen verordenende kracht heeft. Een mogelijke schending daarvan kan niet tot de onwettigheid van de bestreden beslissing leiden.

Tot slot stelt de Raad ook vast dat de uiteenzetting van de verzoekende partijen bestaat uit een betoog om de Raad ervan te overtuigen dat het aangevraagde niet verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, wat betreft het gebruiksgenot en de veiligheid van de 'fietssnelweg', waarbij de verzoekende partijen de motivering van de bestreden beslissing niet in hun betoog betrekken. Dit komt aldus voor als een poging om de Raad het oordeel van de verwerende partij te laten overdoen, terwijl de Raad enkel bevoegd is na te gaan of de motieven de beslissing wettig kunnen verantwoorden. Dit houdt aldus logischerwijs in dat de verzoekende partijen de motieven daadwerkelijk moet bespreken, wat ze nalaten te doen. De verzoekende partijen falen dan ook in hun stelplicht.

Het betoog van de verzoekende partijen komt dus in essentie neer op het vertolken van een eigen visie op het aangevraagde project. Waar de verzoekende partijen met dergelijke kritiek niet aantonen dat de beoordeling zou steunen op foutieve gegevens, dan wel kennelijk onzorgvuldig of onredelijk zou zijn en evenmin aantonen dat de motieven niet afdoende

zouden zijn, moet deze als (onontvankelijke) opportuniteitskritiek worden aanzien, waarover de Raad niet bevoegd is uitspraak te doen.

5.

Het middel wordt verworpen.

D. Derde middel

Het derde middel wordt niet onderzocht, omdat het niet tot een ruimere vernietiging kan leiden.

VII. Kosten

De kosten van het beroep komen ten laste van de partij die in het ongelijk wordt gesteld. Wanneer daarom wordt gevraagd kan de Raad ook een rechtsplegingsvergoeding toekennen aan de partij die in het gelijk wordt gesteld. In dat geval omvatten de kosten van het beroep ook de toegekende rechtsplegingsvergoeding (artikel 21, §7 en artikel 33 DBRC-decreet).

De kosten van het beroep, met inbegrip van de door de verzoekende partij gevraagde rechtsplegingsvergoeding, worden ten laste gelegd van de verwerende partij.

De eerste, tweede en derde tussenkomende partij verzoeken om de verzoekende partijen te veroordelen tot de kosten van het geding. Dit verzoek wordt afgewezen. De eerste tussenkomende partij is in toepassing van artikel 20 van het DBRC-decreet een van rechtswege tussenkomende partij in de hangende procedure, en artikel 21, §1/1 van dit decreet bepaalt dat een dergelijke tussenkomende partij is vrijgesteld van de betaling van het rolrecht. Het is passend om de kosten van de tussenkomst ten laste van de tweede en de derde tussenkomende partij te laten. Ze beslissen zelf om in de procedure tussen te komen, zodat ze ook instaan voor hun eigen kosten. Anders bestaat het risico dat de tussenkomst de inzet van de procedure verzwaart voor de verzoekende en de verwerende partij.

VIII. Beslissing

1. De tussenkomst van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, van Tuc Rail nv, van de stad Kortrijk, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen, en van het college van burgemeester en schepenen van de stad Kortrijk is ontvankelijk.
2. De bestreden beslissing wordt vernietigd.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over de aanvraag van de eerste tussenkomende partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De kosten van het vernietigingsberoep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 600 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 840 euro verschuldigd aan de verzoekende partijen, komen ten laste van de verwerende partij.
5. De kosten van de tussenkomst, bepaald op 400 euro, blijven ten laste van de tweede, derde, vierde en vijfde tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken op 27 maart 2025 door de zesde kamer.

De griffier,

De voorzitter van de zesde kamer,

Bart VOETS

Karin DE ROO