

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 11 maart 2021 met nummer RvVb-A-2021-0738  
in de zaak met rolnummer 2021-RvVb-0008-A

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none"><li>1. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente <b>HAACHT</b></li><li>2. de gemeente <b>HAACHT</b>, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen</li></ol> <p>vertegenwoordigd door advocaat Filip ROGGE met woonplaatskeuze op het kantoor te 9810 Nazareth, 's Gravenstraat 42</p>
Verwerende partij	het <b>VLAAMSE GEWEST</b> vertegenwoordigd door de Vlaamse regering  vertegenwoordigd door advocaat Bart STAELENS met woonplaatskeuze te 8000 Brugge, Stockhouderskasteel - Gerard Davidstraat 46, bus 1
Belanghebbende	de bv <b>HAMBOS LOGISTICS</b>  vertegenwoordigd door advocaat Thomas RYCKALTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolvengracht 38

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 3 september 2020 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 23 juli 2020.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 12 september 2019 deels gegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de belanghebbende een omgevingsvergunning verleend voor het verder uitbaten en veranderen van het distributiecentrum aan de Leuvense Vaart op de percelen gelegen te 3150 Haacht, Spoorstraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie B, nummers 314c, 314d, 315b, 337a, 339g, 339h, 339m, 340l, 340m, 341e, 342c, 342.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

Met een beschikking van 2 december 2020 heeft de voorzitter van de Raad voor Vergunningsbetwistingen vastgesteld dat het beroep op het eerste gezicht alleen korte debatten vereist.

De verwerende partij en de belanghebbende dienen een nota met opmerkingen in.

De procespartijen zijn opgeroepen voor de behandeling van het dossier met korte debatten op de openbare zitting van 9 februari 2021.

Advocaat Vincent DE WEERDT *loco* advocaat Filip ROGGE voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Veerle HUYSMAN *loco* advocaat Bart STAELENS voert het woord voor de verwerende partij. Advocaat Thomas RYCKALTS voert het woord voor de belanghebbende.

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

### III. FEITEN

De belanghebbende dient op 6 maart 2019 bij de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant een aanvraag in voor een omgevingsvergunning voor de logistieke uitbating van het terrein en de kade van de site Hambos op de percelen gelegen te 3150 Haacht, Spoorstraat zn.

Met de aanvraag beoogt de belanghebbende haar logistieke distributie te centraliseren op het distributiecentrum Hambos aan de Leuvense Vaart. De aanvraag voorziet daarvoor in de aanleg van een betonverharding van 3.101 m<sup>2</sup> en de bouw van een tankstation aan de noordwestzijde van de reeds vergunde industriehal. De industriehal wordt aangepast en uitgebreid tot een oppervlakte van 21.877 m<sup>2</sup> en een volume van 267.653 m<sup>3</sup>. De aanvraag omvat naast stedenbouwkundige handelingen ook het verder uitbaten, door wijziging en uitbreiding van het bestaande distributiecentrum.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Leuven', vastgesteld met koninklijk besluit van 7 april 1977 in industriegebied.

De deputatie verleent met een beslissing van 12 september 2019 een omgevingsvergunning aan de belanghebbende. Tegen die beslissing tekenen de verzoekende partijen op 1 november 2019 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Het Departement Mobiliteit & Openbare werken adviseert op 15 januari 2020 voorwaardelijk gunstig:

*“Wij kunnen ons derhalve, voor het deel mobiliteit, aansluiten bij het advies van de POVC dd 30 juli 2019, zijnde dat het vrachtverkeer zich dient te houden aan onderstaande tijdsslot, zoals ook werd vastgelegd in het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar, waarvan sprake, met name :*

- *van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, tussen 06u en 22u waarbij niet gereden wordt tussen 08u en 09u en tussen 15u en 16u30;*
- *op woensdag tussen 06u en 22u, waarbij niet gereden wordt tussen 08u en 09u en tussen 11u30 en 13u.*

*En dat na voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluiting naar de N26 Mechelen-Leuven dit traject dient gevolgd te worden en de route via de Kruineikenstraat door het centrum van Tildonk verboden wordt voor vrachtverkeer.”*

Na de hoorzitting van 4 februari 2020 adviseert de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie om het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar (hierna: het Charter) na te leven:

*“- van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, tussen 6 en 22u waarbij niet gereden wordt tussen 8u en 9u en tussen 15u en 16u30;  
- op woensdag tussen 6u en 22u, waarbij niet gereden wordt tussen 8u en 9u en tussen 11u30 en 13u.*

*In afwachting van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26 is het essentieel voor de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen van Tildonk en Wespelaar om dit tijdslot te respecteren. De aanvrager geeft tijdens de hoorzitting van de GOVC van 4 februari 2020 evenwel zelf aan dat het niet mogelijk is om het tijdslot te allen tijde te respecteren. Bijgevolg moet worden geconcludeerd dat bij gebreke aan de rechtstreekse ontsluitingswegde aanvraag een te grote impact heeft op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving waardoor de aanvraag moet worden geweigerd.”*

Op 19 maart 2020 dient de tussenkomende partij een wijzigingsverzoek in bij de verwerende partij en voegt een MOBER toe.

Op 30 april 2020 adviseert het Departement Mobiliteit & Openbare werken opnieuw gunstig onder de voorwaarde dat de eerder vermelde tijdslots dwingend worden opgelegd als voorwaarde.

Er wordt een nieuw openbaar onderzoek georganiseerd dat loopt van 4 mei 2020 tot en met 3 juni 2020.

Op 15 juni 2020 adviseert het Departement Mobiliteit & Openbare werken om aangepaste tijdslots op te leggen:

*“ ...*

- van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, waarbij op weekdays niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 14u45 en 15u45;*
- op woensdag, waarbij niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 11u30 en 12u30;*

*waarbij een uitzondering enkel mogelijk is voor verkeersbewegingen die echt niet op een ander moment kunnen plaatsvinden;”*

Na de videoconferentie van 7 juli 2020 adviseert de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie op 15 juli 2020 om het Charter na te leven:

- “van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, waarbij op weekdays niet gereden wordt tussen 7u45 en 8u45 en tussen 14u45 en 15u45;*
- op woensdag, waarbij niet gereden wordt tussen 7u45 en 8u45 en tussen 11u30 en 12u30.”*

Op 23 juli 2020 verklaart de verwerende partij het beroep deels gegrond en verleent een omgevingsvergunning. De verwerende partij beslist:

*“ ...*

*Mobiliteitsimpact (MOBER)*

*De aanvraag omvat een mobiliteitsstudie opgesteld door een erkende MER-deskundige in de discipline Mens deeldomein Mobiliteit van 1 maart 2019. De studie betreft een actualisatie van een eerdere mobiliteitsstudie van 12 februari 2019 van dezelfde deskundige.*

*De studie richt zich voornamelijk op de zuidelijke route via Tildonk-dorp omdat deze het meest gevoelig is en komt uiteindelijk tot volgende conclusie:*

*...*

*Op 19 maart 2020 werd via wijzigingsverzoek een MOBER van 18 maart 2020 toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag als addendum E1bis. Deze MOBER bevat een inschatting van het huidige aandeel vrachtverkeer op de N285 en het toekomstig aandeel vrachtverkeer op de N286. De MOBER gaat uit van het worst case scenario dat er 162 bewegingen per dag zouden zijn en concludeert dat het project geen aanzienlijk negatieve effecten zal hebben op de verkeersleefbaarheid of de verkeersveiligheid.*

*Daarnaast moet er worden rekening gehouden met de ligging van de site langs een bevaarbare waterweg. Langs de oever werd ongeveer een jaar geleden een laad- en loskade in gebruik genomen om een deel van het transport via de waterweg te organiseren. Deze kade zorgt voor een verbeterde ontsluiting van de industriezone Hambos en draagt bij aan het verhogen van de modal shift van het klassieke wegtransport naar de waterweg. In de concessieovereenkomst die afgesloten werd tussen Waterwegen en Zeekanaal (nu de Vlaamse Waterweg) en de nv Kani (nu Hambos Logistics) wordt overeengekomen dat de eerste 10 jaar ieder jaar 80 000 ton wordt overgeslagen via de kade. Hoe minder voldaan wordt aan de vooropgestelde trafiek (ton/jaar), hoe groter de vooropgestelde financiële sanctie zal zijn, zoals bepaald in de concessieovereenkomst. Bijgevolg heeft het bedrijf financieel de incentive om zo veel mogelijk transport via de waterweg te laten verlopen. Tijdens de hoorzitting van 7 juli 2020 op de gewestelijke omgevingsvergunningscommissie heeft de aanvrager verklaard dat vanaf 2021 minstens 90 000 ton per jaar zou worden overgeslagen via de kade. Het is aangewezen om dit op te leggen als voorwaarde. Op die manier wordt verder vorm gegeven aan een modal shift en wordt, in afwachting van de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg, het transport in de woonkernen verder beperkt.*

*Per boot aangevoerde goederen (onder andere bulk- en palletaanvoer van bouwmaterialen) zullen het distributiecentrum verlaten per wegvracht. Op vandaag zal het wegtransport dienen te gebeuren via het bestaand wegennet, in concreto via het jaagpad, de Vaartdijk en de N286. De N286 is een gewestweg met een bochtig verloop, op veel plaatsen geflankeerd door woningen en op bepaalde delen zonder fiets- en/of voetpad. De N286 loopt in zuidelijke richting doorheen Tildonk-dorp met onder andere het Sint-Angela-instituut, naar de N26. In noordelijke richting loopt de N286 onder andere langs het industrieterrein Kruineike en via Wakkerzeel-dorp naar de N229.*

*De doortocht van de gewestweg door de dorpskern van Tildonk is niet optimaal. Daarom werd reeds enkele jaren geleden initiatief genomen om een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren richting de N26 om de dorpskern van Tildonk te ontzien. De aanleg van de nieuwe weg kadert in de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente, De Vlaamse Waterweg en de nv Kani (nu Hambos Logistics) in functie van de uitbouw van de site tot watergebonden bedrijventerrein en logistiek overslag- en distributiecentrum. Hierbij werd o.m. voorzien in de aanleg van een kade en aanpassing van het jaagpad (gerealiseerd), de bouw van een tweede brug over de Vaart (in uitvoering) en de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg richting N26 op grondgebied van de gemeenten Haacht en Herent. De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg door De Vlaamse Waterweg heeft vertraging opgelopen, o.m. door het feit dat de vergunningsprocedure diende hernomen te worden.*

*Intussen zijn alle vergunningen definitief verkregen en werden ook reeds grondverwingen (en onteigeningen) uitgevoerd. De Vlaamse Waterweg zal weldra starten met de aanbesteding en de uitvoering van de werken zodat tegen eind 2021 gebruik zal kunnen gemaakt worden van de ontsluitingsweg.*

*In afwachting van de definitieve ontsluitingsweg richting N26 zal het verkeer door het centrum en de schoolomgevingen van Tildonk gebeuren. De gemeente Haacht heeft het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen onderschreven. Conform het advies van het departement MOW is het aangewezen om specifieke voorwaarden op te leggen omtrent het vrachtverkeer tijdens de schooluren en te verwijzen naar dat charter. Het bedrijf dient - in afwachting van de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, te streven naar een maximale beperking van vertrekkend en toekomstend vrachtvervoer bij aanvang en einde van de schooltijd en zodoende het tijdsslot voor vrachtverkeer zoals beschreven in het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar tussen de gemeente Haacht, lokale ondernemers en scholen, te respecteren, namelijk*

- *van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, waarbij op weekdays niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 14u45 en 15u45,*
- *op woensdag, waarbij niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 11u30 en 12u30,*

*waarbij een uitzondering enkel mogelijk is voor verkeersbewegingen die echt niet op een ander moment kunnen plaatsvinden. Het is noodzakelijk dat de bv HAMBOS LOGISTICS zich er toe engageert om dit te communiceren met haar toeleveranciers en klanten via direct contact en de eigen website alsook om de planning van de eigen transporten hier maximaal op af te stemmen. Dit wordt opgelegd als voorwaarde.*

*Na de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, wordt verplicht gebruik gemaakt van de nieuwe ontsluitingsweg en geldt er een algemeen verbod om nog door het centrum van Tildonk en de schoolomgevingen te rijden. Dit wordt opgelegd als voorwaarde.*

*Rekening houdende met de te verwachten realisatie van de ontsluitingsweg tegen eind 2021 en het opleggen van de voorwaarde dat de maatregelen uit het charter moeten worden nageleefd, kan worden geconcludeerd dat de impact op de mobiliteit in de woonkernen tijdelijk is van aard en beperkt is tot eind 2021.*

*...”*

Dat is de bestreden beslissing.

#### **IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging – BELANG VAN DE VERZOEKENDE PARTIJ**

*Standpunt van de partijen*

1.

De belanghebbende betwist de ontvankelijkheid van het beroep en werpt op dat het belang van de verzoekende partijen uitsluitend teruggaat op de mobiliteitsimpact van de aanvraag. Nergens in het verzoekschrift leest ze echter dat het gemeentelijk beleid zou aangetast worden zodat het beroep alleen al daarom onontvankelijk is.

Verder licht ze toe dat de hinder en nadelen het gevolg zijn van de reeds verleende vergunningen en bestaande uitbating en dus niet voortvloeien uit de bestreden beslissing. De bestreden

beslissing beoogt enkel om de interne opslag uit te breiden om toelevering per schip mogelijk te maken. Aangezien het causaal verband met de bestreden beslissing ontbreekt hebben de verzoekende partijen geen belang bij het beroep.

De belanghebbende legt uit dat de mobiliteitsimpact gunstig beoordeeld werd tijdens de vergunningsprocedure en zowel het Departement MOW als de GOVC na de ingediende MOBER gunstig adviseerden. Verwijzend naar de feitelijke gegevens van het dossier benadrukt ze dat de bestreden beslissing geen toename van het vrachtverkeer veroorzaakt en ook het 'worst case'-scenario geen effecten verwacht. De verzoekende partijen tonen het tegendeel niet aan.

Tot slot kaart ze aan dat de verzoekende partijen een bestaande uitbating wensen te verhinderen maar een eventuele vernietiging tot gevolg zal hebben dat het vrachtverkeer toeneemt doordat de aanvrager terugvalt op de bestaande vergunningen, zonder de bijkomende voorwaarden. De belanghebbende benadrukt dat als er al een mobiliteitshinder als nadeel aangenomen kan worden, dat nadeel door de verzoekende partijen zelf werd veroorzaakt doordat de gemeente Haacht jaren gedraald heeft met het aanvragen van de noodzakelijke vergunningen voor de omleidingsweg.

Aangezien verzoekende partijen zelf niet de nodige inspanningen hebben geleverd om de omleidingsweg tijdig af te werken, ontberen ze het vereiste wettig belang om de verleende omgevingsvergunning nu te bestrijden.

2.

De verzoekende partijen antwoorden ter zitting dat hun belang bezwaarlijk ter discussie kan worden gesteld en voldoende blijkt uit het inleidend verzoekschrift.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Artikel 105, §2, eerste lid Omgevingsvergunningsdecreet bepaalt dat het beroep bij de Raad ingesteld kan worden door:

“ ...

*2° het betrokken publiek;*

...  
“

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

...”

De eerste verzoekende partij is het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Haacht dat op 12 juli 2019 tijdig heeft geadviseerd over de vergunningsaanvraag. Ze dient zich niet aan als lid van het betrokken publiek, maar beschikt op grond van artikel 105, §2, eerste lid, 4° Omgevingsvergunningsdecreet over een zelfstandige proceshoedanigheid.

De exceptie van de belanghebbende kan dan ook niet nuttig aan de eerste verzoekende partij worden tegengeworpen.

2.

De tweede verzoekende partij is de gemeente Haacht die het beroep indient als lid van 'het betrokken publiek'.

Een beroep bij de Raad kan worden ingesteld door 'het betrokken publiek' (artikel 105, §2, eerste lid, 2° Omgevingsvergunningsdecreet). Een verzoekende partij kan als 'betrokken publiek' worden

beschouwd als ze nadelige gevolgen van de bestreden beslissing ondervindt of vreest te ondervinden, of als ze belang heeft bij de besluitvorming over de omgevingsvergunning (artikel 2, eerste lid, 1° Omgevingsvergunningsdecreet).

De verzoekende partij die zich aandient als lid van het betrokken publiek moet in het verzoekschrift de nadelige gevolgen van de bestreden beslissing voldoende aannemelijk maken. Ze moet de aard en de omvang ervan concreet omschrijven en aantonen dat ze rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen voortvloeien uit de bestreden beslissing. Die vereisten mogen niet op een overdreven beperkende of formalistische wijze worden toegepast.

In het verzoekschrift maakt de tweede verzoekende partij voldoende aannemelijk dat ze door de vergunde uitbreiding een toename van vrachtverkeer in het dorpscentrum vreest. Daarmee maakt ze haar belang voldoende duidelijk. Anders dan wat de belanghebbende doet uitschijnen volstaat het dat een verzoekende partij het risico op de gevreesde hinder en nadelen aannemelijk maakt.

De belangvereiste bij de Raad vereist niet dat de verzoekende partij die hinder ook daadwerkelijk zal ondervinden. Dat het ontbreken van een reeds lang geplande verbindingsweg zijn oorzaak zou vinden bij de nalatigheid van de tweede verzoekende partij doet daaraan geen afbreuk.

De exceptie wordt verworpen.

## **V. ONDERZOEK VAN DE BEHANDELING VIA KORTE DEBATTEN**

1.

De voorzitter van de Raad voor Vergunningsbetwistingen of de door hem aangewezen bestuursrechter kan ambtshalve onderzoeken of de behandeling van een beroep alleen korte debatten vereist. (artikel 59, §1 Procedurebesluit)

De voorzitter van de Raad stelt in de beschikking van 2 december 2020 vast dat de behandeling van de zaak in aanmerking komt voor de behandeling via korte debatten.

2.

De verzoekende partijen en de verwerende partij verzetten zich niet tegen de behandeling van de zaak via korte debatten.

De belanghebbende betwist de toepassing van een verkorte procedure en meent dat de zaak niet in aanmerking komt voor korte debatten:

“...  
“

*In casu kan bezwaarlijk worden gesteld dat er een middel wordt aangevoerd dat geen doorgedreven onderzoek van de zaak vereist.*

*Het spreekt voor zich dat zowel de verwerende partij als de belanghebbende derde manifest worden geraakt in hun rechten van verdediging wanneer zij niet de mogelijkheid worden geboden in het kader van een normale procedure hun weerleggingen te laten gelden.*

*Alleen daarom al kan de verkorte procedure in deze niet aan de orde zijn.*

*Belanghebbende maakt dan ook alle voorbehoud van recht zo de beschikking tot oproeping in korte debatten inderdaad haar grondslag zou vinden in het feit dat Uw Raad plots meent dat het enig middel door verzoeker manifest gegrond is.*

*Indien dat inderdaad het geval is, dan verzoekt de belanghebbende Uw Raad met aandrang om toepassing van artikel 59/2 §2, 2<sup>e</sup> lid van het procedurebesluit te maken en de procedure volgens de gewone rechtspleging voort te zetten:*

...

*Voor de volledigheid wordt in dat verband verwezen naar de vaste rechtspraak van de Raad van State in dit verband:*

...

*En ook zeer recent nog stelde de rechtspraak van de Raad van State zeer duidelijk (nr. 245.119 van 9 juli 2019):*

...

*Ook in deze zaak is het immers allesbehalve evident om het enige middel dermate duidelijk en gegrond te achten dat enkel korte debatten vereist zijn. Uw Raad heeft nl. bij de beoordeling daarvan nog geen acht kunnen slaan op het uitgebreide verweer dat belanghebbende middels onderhavige nota met opmerkingen zal voeren.*

*Hierbij worden zowel pertinente excepties alsook inhoudelijke verweermiddelen geformuleerd.*

*In élk geval zal Uw Raad dan ook moeten besluiten dat gelet op al hetgeen hieronder uiteengezet wordt ter weerlegging van de aangehaalde middelen, een procedure via korte debatten onmogelijk kan volstaan om de bestreden beslissing te vernietigen.*

...”

### 3.

De belanghebbende kan niet gevolgd worden wanneer ze stelt dat de procedure korte debatten het voeren van een tegensprekelijk debat in de weg zou staan en dat haar rechten van verdediging, ‘vanzelfsprekend’ worden geraakt. Die stelling is feitelijk volstrekt onjuist. Zo kan worden opgemerkt dat ook aan de belanghebbende een termijn van dertig dagen werd geboden om een schriftelijk standpunt in te nemen over het ingediende beroep. Die termijn verschilt niet met de 30-dagen termijn die haar als tussenkommende partij zou worden geboden in een normale procedure tot vernietiging (artikel 75 Procedurebesluit).

In ieder geval heeft de verkorte procedure haar kennelijk niet belet om een repliek in te dienen die ze zelf omschrijft als een ‘uitgebreid verweer’. Bovendien hebben de procespartijen hun standpunten, inclusief replieken op eventuele excepties, tevens mondeling kunnen toelichten op de openbare zitting van 9 februari 2021. Alle partijen waren hierop aanwezig of vertegenwoordigd zodat niet valt in te zien hoe de procespartijen, en de belanghebbende in het bijzonder, in hun rechten werden gefnuikt vergeleken met het doorlopen van de normale rechtspleging.

De belanghebbende betwist de toepassing van de verkorte procedure bovendien kennelijk enkel in het geval de Raad tot de vaststelling zou komen dat het beroep gegrond is. Dat is geen ernstig betoog. Een zaak is redelijkerwijze vatbaar voor behandeling in korte debatten wanneer de gegevens zo duidelijk zijn dat het bij de eerste lezing, zonder diepgaand of omstandig onderzoek, meteen aannemelijk is dat daarop een nietigverklaring of een verwerping moet volgen, zonder dat een doorgedreven onderzoek van het middel noodzakelijk is. Het antwoord op de vraag of een beroep kan worden afgedaan via korte debatten, staat of valt derhalve niet met het feit of deze of gene partij haar eigen standpunten bevestigd ziet.



De belanghebbende overtuigt derhalve niet dat de zaak verwezen moet worden naar de gewone rechtspleging.

## VI. ONDERZOEK VAN HET ENIG MIDDEL

### *Standpunt van de partijen*

1.

In het enig middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van:

- de artikelen 1.1.4 en 4.3.1, §1 en §2 VCRO;
- artikel 74 Omgevingsvergunningsdecreet;
- de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen;
- het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en de materiële motiveringsplicht als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Ze zetten uiteen:

“ ...

*De huidige aanvraag heeft, rekening houdend met de huidige omstandigheden, tot gevolg dat het betrokken project dient ontsloten te worden naar de N26 via de het huidige jaagpad én het centrum van Haacht (Tildonk), wat hiervoor absoluut niet uitgerust is:*

...

*De problematiek van deze mobiliteitsimpact op de omgeving, meer bepaald de doorstroming van het vrachtverkeer door het centrum van Tildonk, komt ook terug in de adviezen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken:*

...

*Hierbij dient allereerst opgemerkt te worden dat de bestreden beslissing zich niet uitspreekt over de atypische ontsluiting van het perceel, die bij gebreke aan doortrekking van de N26, momenteel nog dient plaats te vinden langs het jaagpad van het kanaal Leuven-Dijle:*

...

*De betrokken ontsluiting werd in het kader van een eerdere vergunningsaanvraag, en de samenwerkingsovereenkomst tussen partijen, uitzonderlijk toegestaan om in afwachting van de definitieve ontsluiting het betrokken jaagpad te gebruiken ten einde het terrein aan te leggen en het gebruik vervolgens te beperken tot het hoogst noodzakelijke, gelet op de vrijwaring van de ruimtelijke ordening (Stuk 10).*

*Met de huidige vergunning wordt de volledige operationaliteit van het terrein, bij gebreke aan definitieve ontsluiting, ontsloten via het jaagpad.*

*Ondanks het feit dat niet betwist wordt dat het aantal verkeersbewegingen met de betrokken aanvraag zeer sterk zal stijgen ten aanzien van de huidige vergunde activiteiten, wordt de atypische ontsluiting van het terrein in de bestreden beslissing niet meer beoordeeld. Nochtans betreft het een wegenis die op heden niet uitgerust is voor veelvuldig zwaar vrachtvervoer - en hiervoor in eerste instantie ook niet werd aangelegd -, en die bovendien geen kruisverkeer mogelijk maakt.*

*Het spreekt voor zich dat de motivering van de mobiliteitsimpact, als aspect van de goede ruimtelijke ordening, ook de ontsluiting van het betrokken perceel betreft indien blijkt dat dit een relevant te beoordelen aspect is, zoals in casu duidelijk blijkt. Doordat de bestreden beslissing zich hierover in casu niet uitspreekt, schendt zij het artikel 4.3.1 VCRO, alsook*

*de formele motiveringsplicht en de zorgvuldigheidsplicht als beginsel van behoorlijk bestuur.*

*Bovendien is ook de motivering van de mobiliteitsimpact op het dorpscentrum, manifest ondeugdelijk.*

*Verzoekende partij heeft hierbij in haar advies lopende de vergunningsprocedure duidelijk aangegeven dat de betrokken aanvraag, die de volledige operationaliteit van de site beoogt, op heden, gelet op het gebrek aan aansluiting met de N26, strijdig is met haar beleidsvisie (Stuk 9):*

*"De aanleg van de ontsluitingsweg, dewelke de dorpskern van Tildonk vermijdt en rechtstreeks aansluit op de N26, is een oplossing voor de veiligheidsproblematiek aan de schoolomgeving. Een uitstel van exploitatie tot dat de ontsluitingsweg is aangelegd is de aangewezen gang van zaken."*

*Ook in het kader van het beroep heeft de gemeente duidelijk gewezen op de bestaande beleidsvisie zoals uiteengezet in haar Ruimtelijk Structuurplan*

*...*

*De gemeente Haacht heeft sinds enkele jaren deze beleidsvisie ontwikkeld om de mobiliteitsimpact van de site Hambos op het gemeentecentrum niet uit de hand te laten lopen. Het betrokken beleid komt dan ook omstandig tot uiting in het definitief goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan d.d. 2012:*

*...*

*Dat het betrokken beleid binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan thans een beleidsmatig gewenste ontwikkeling is waarmee in de besluitvorming rekening dient te worden gehouden, kan bezwaarlijk ontkend worden. Het structuurplan werd definitief goedgekeurd en gepubliceerd — en is vrij raadpleegbaar - op de website van de gemeente Haacht.*

*Door uw Raad werd hieromtrent reeds opgemerkt dat bij de veruitwendiging van beleidsvisie, zoals weergegeven in het ruimtelijk structuurplan, indachtig dient te worden gemotiveerd — verzwaarde motiveringsplicht - waarom een bepaald project al dan niet kan worden ontwikkeld en waarom kan worden afgeweken van de vastgestelde beleidslijn:*

*...*

*Deze beleidsvisie wordt door het toekennen van de betrokken vergunning in de bestreden beslissing, die voorziet in de volledige operationaliteit van de site voor activiteiten die hoofdzakelijk gericht zijn op zwaar transport (het aanleveren en uitzenden van (bouw)materialen naar de site en naar de verschillende winkels van de aanvrager) thans volledig doorbroken, zonder dat hieraan in het bestreden besluit wordt tegemoet gekomen. De motivering in het bestreden besluit m.b.t. het transport over de weg, waarbij wordt gesteld dat de doortocht door de dorpskern van Tildonk niet optimaal is, maar waarbij wordt verwezen naar de nieuw ontsluitingsweg die thans nog onbestaande is, is in het licht van de weergegeven en veruitwendigde beleidslijn niet afdoende. Dit is nog meer het geval wanneer uit de (nieuwe) bijgevoegde mobiliteitsstudie blijkt dat het toekomstig aandeel van vrachten ten opzichte van de totale verkeersintensiteit 11% zal bedragen, daar waar het Departement Mobiliteit en Openbare werken in haar eerste advies d.d. 15 januari 2020 nog had aangegeven dat slechts een percentage van 9% op N-wegen met een smal profiel zoals in casu reeds niet ideaal is, en dat een percentage van rond de 10% als maximum aanvaardbaar kan worden beschouwd (Stuk 4).*

Ook de verwijzing naar de voorwaarde dat er moet gestreefd worden om tijdens de schooluren het vrachtvervoer te beperken, is in het licht van het bovengaande manifest onvoldoende. Het gaat hierbij om een niet afdwingbare voorwaarde die bovendien de verkeersveiligheid in het centrum op de andere tijdstippen volledig achterwege laat.

De verwerende partij laat thans na het aangevraagde project concreet en afdoende te toetsen op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening en om haar beslissing op dat punt afdoende te motiveren, gelet op de bestaande beleidslijn van de gemeente en de feitelijke gegevens in het dossier.

Bovendien is het duidelijk dat de voorwaarde die wordt ingeschreven in de bestreden beslissing, niet tegemoet komt aan de vastgestelde negatieve impact op de mobiliteit van het project voor de omgeving. Door de aanvrager werd hieromtrent reeds duidelijk gesteld dat zij niet akkoord gaat met een verbod van vrachtverkeer bij aanvang en einde van de schooltijd ter vrijwaring van de veiligheid (Stuk 6).

In het aanvullend advies van het Departement Mobiliteit d.d. 30 april 2020 wordt duidelijk gemaakt dat het vrachtverkeer door het centrum van Tildonk een probleem is, waarbij de vergunning enkel kan toegelaten worden mits flankerende maatregelen, namelijk het respecteren van het tijdslot voor vrachtverkeer overeenkomstig het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen (Stuk 5). De poging van Verzoekende partij om de betrokken voorwaarde afdwingbaar te maken, werd door de aanvrager aangevochten en werd thans vernietigd door de gouverneur (Stuk 11), waaruit nogmaals de onwil blijkt in hoofde van de aanvrager om het opgelegde tijdslot in de toekomst te respecteren. Door de aanvrager werd bovendien zelf aangegeven tijdens de zitting van de GOVC, dat het tijdslot niet kan gerespecteerd worden (Stuk 2, pg. 19).

De uiteindelijke voorwaarde die hieromtrent echter wordt opgelegd in het bestreden besluit, en die stelt dat dient te worden "gestreefd" het vrachtvervoer te beperken bij aanvang en einde van de schooltijd is een lege doos die die geen enkele verplichting inhoudt in hoofde van de aanvrager, en die bovendien onmogelijk gecontroleerd kan worden. De betrokken voorwaarde neemt thans het door verwerende partij vastgestelde probleem in het kader van de mobiliteitsimpact, namelijk dat de doortocht van het project door de dorpskern van Tildonk gelet op zijn gebrek aan infrastructuur en de verkeersonveilige situatie die daar door ontstaat niet optimaal is, niet weg. Zij komt daarnaast onmogelijk tegemoet aan de beleidsbeslissing zoals opgenomen in het Structuurplan van Verzoekende partij. Dit enerzijds omdat zij aan de aanvrager geen verbod oplegt, en anderzijds omdat de betrokken voorwaarde bij gebrek aan verbod/verplichting in hoofde van de aanvrager niet afdwingbaar is, waarbij door de aanvrager ten overvloede reeds gesteld werd zich hieraan niet te zullen houden.

De opgenomen voorwaarde biedt thans geen oplossing voor het vastgestelde probleem van verkeersveiligheid van het project op zijn omgeving, totdat de N26 wordt doorgetrokken.

Het gaat om een voorwaarde die thans niet voldoende precies is teneinde haar doel te bereiken. Zij laat een beoordelingsruimte aan de aanvrager om de betrokken voorwaarde al dan niet naar goeddunken toe te passen. In die mate is zij in strijd met artikel 74 Omgevingsvergunningsdecreet.

De beslissing die de mobiliteitsimpact motiveert op basis van een voorwaarde die in rechte niet kan afdwongen worden, en geen oplossing vormt voor het vastgestelde probleem,

*is in het licht van het voorgaande bovendien geen afdoende toetsing van de goede ruimtelijke ordening en is in strijd met artikel 4.3.1 VCRO, alsook de formele, minstens de materiële motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel in hoofde van verwerende partij.  
...*

2.

De verwerende partij antwoordt:

*“ ...*

*Geheel onbegrijpelijk stelt de verzoekende partij vooreerst dat de bestreden beslissing zich niet zou uitspreken over de ‘atypische’ ontsluiting van het perceel, die bij gebreke aan doortrekking van de N26, momenteel nog dient plaats te vinden langs het jaagpad van het kanaal Leuven-Dijle.*

*In de bestreden beslissing werd net zeer omstandig uiteengezet dat, in afwachting van de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg, de verwerende partij het verkeer door het centrum en de schoolomgevingen van Tildonk wil laten gaan, maar hierbij wil streven naar een maximale beperking van vertrekkend en toekomend vrachtverkeer zoals beschreven in het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar tussen de gemeente Haacht, lokale ondernemers en scholen:*

*...  
...*

*Er werd gewezen op het feit dat de impact op de mobiliteit in de woonkernen tijdelijk is van aard en beperkt is tot 2021. In afwachting van de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg dienen de maatregelen uit het charter bovendien gerespecteerd te worden.*

*De ‘atypische’ ontsluiting werd door de verwerende partij net zeer omstandig besproken. Het verwijt dat de bestreden beslissing hier geheel aan zou voorbijgaan is dan ook volstrekt onwaar.*

*In de bestreden beslissing werd eveneens uiteengezet dat de aanvraag een mobiliteitsstudie opgesteld door een erkende MER-deskundige in de discipline Mens deeldomein Mobiliteit omvat van 1 januari 2019. Deze studie betreft een actualisatie van een eerdere mobiliteitsstudie van 12 februari 2019 van dezelfde deskundige.*

*Verder werd via wijzigingsverzoek op 19 maart 2020 een MOBER van 18 maart 2020 toegevoegd aan de omgevingsvergunningsaanvraag als addendum E1bis. Deze MOBER bevat een inschatting van het huidige aandeel vrachtverkeer op de N285 en het toekomstig aandeel vrachtverkeer op de N286. De MOBER gaat uit van het worst case scenario dat er 162 bewegingen per dag zouden zijn en concludeert dat het project geen aanzienlijke negatieve effecten zal hebben op de verkeersleefbaarheid of de verkeersveiligheid:*

*...  
...*

*In tegenstelling tot wat de verzoekende partij lijkt voor te houden, werd door de erkend MER-deskundige Mens – Mobiliteit net gesteld dat het project geen aanzienlijke negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid of de verkeersveiligheid zal hebben. De verwijzing van de verzoekende partij naar een studie, die het tegendeel niet aantoonde, kan hier geen verandering in brengen.*

*Van een schending van de formele motiveringsplicht is overduidelijk geen sprake. Er werd zeer duidelijk aangegeven waarom de mobiliteit in de woonkernen tijdelijk van aard is en beperkt is tot eind 2021. Bovendien wordt als voorwaarde opgelegd dat de maatregelen uit het charter moeten worden nageleefd.*

*Er kan niet worden ingezien hoe de verwerende partij tekort zou zijn geschoten in haar verplichtingen.*

*De verzoekende partij meent vervolgens dat de motivering van de mobiliteitsstudie ondeugdelijk zou zijn daar de betrokken aanvraag strijdig zou zijn met haar beleidsvisie.*

*De kritiek van de verzoekende partij gaat uiteraard niet op. Het weze herhaald, want de verzoekende partij ziet dit klaarblijkelijk nog steeds niet in, dat de impact op de mobiliteit tijdelijk is van aard en beperkt is tot eind 2021. De beleidsvisie van de verzoekende partij komt uiteraard niet in het gedrang.*

*Dat de bedrijvzones Kruineiken en Hambos een betere ontsluiting moeten krijgen naar de N26, zodat de kernen van Tildonk en Wespelaar en de aansluitende woonzones niet langer hinder ondervinden van het doorgaand vrachtverkeer, wordt door de bestreden beslissing dan ook niet betwist.*

*Integendeel, met de bestreden beslissing wordt gewezen op de tijdelijkheid van de impact op de mobiliteit en op de specifieke voorwaarden om in afwachting van de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, te streven naar een maximale beperking van vertrekkend en toekomstend vrachtverkeer. Bovendien wordt na de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, opgelegd om verplicht gebruik te maken van de nieuwe ontsluitingsweg en geldt er een algemeen verbod om nog door het centrum van Tildonk en de schoolomgevingen te rijden.*

*Het is dan ook duidelijk dat de verzoekende partij verwarring tracht te stichten. De bestreden beslissing streeft immers, net zoals het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, naar een maximale beperking van vertrekkend en toekomstend vrachtverkeer in afwachting van de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26.*

*Bovendien brengt de verzoekende partij zelf geen enkel materieel bewijs naar voor waaruit zou blijken dat het dat de resultaten van het gevoerde onderzoek niet zouden kloppen of waarom de aanvraag niet verenigbaar zou zijn met de mobiliteitsimpact. De verzoekende partij steunt zich louter op eigen beweringen om hieruit af te leiden dat de resultaten van de MER-deskundige foutief zouden zijn. Dit is uiteraard onvoldoende om concrete studies aan de kant te schuiven.*

*De zorgvuldigheidsplicht legt de verwerende partij immers geen verplichting op om zelf een deskundige aan te stellen om de gemaakte studie van de MER-deskundige Mens – Mobiliteit te controleren op waarheidsgetrouwheid. De verzoekende partij kan hierin allerminst worden bijgetreden.*

*Tot slot is het geheel onduidelijk waarom de opgelegde voorwaarden niet controleerbaar zouden zijn.*

*Waarom de opgelegde voorwaarden niet afdwingbare voorwaarden zouden uitmaken, wordt door de verzoekende partij niet verduidelijkt. De voorwaarden zijn duidelijk controleerbaar en afdwingbaar. De verleende omgevingsvergunning laat aan de exploitant geen vrijheid inzake de toepassing ervan.*

*Indien er een overtreding zou plaatsvinden, dient dit te worden afgehandeld in het kader van de handhaving van de omgevingsvergunning. De werkelijke naleving van de opgelegde*

*voorwaarden door de exploitant is een vraagstuk dat behandeld zal worden in de fase van de handhaving van de omgevingsvergunning.*

*Er kan geen vergunning worden geweigerd omdat de kans bestaat dat de exploitant de voorwaarden niet zou naleven.*

*Uw Raad dient, de discretionaire bevoegdheid respecterende, na te gaan of een besluit redelijk is of niet. Uw Raad mag niet gevraagd worden op het stoeltje van het bestuur te gaan zitten en in de plaats van het bestuur een oordeel te vellen.*

*De minister heeft ter zake heel wat discretionaire bewegingsruimte, zonder dat zij in casu hierbij de grenzen van de redelijkheid mag overschrijden of in willekeur mag vervallen.*

*In tegenstelling tot wat de verzoekende partij voorhoudt, kan – de discretionaire bevoegdheid van de verwerende partij indachtig – de bestreden beslissing onmogelijk als manifest onredelijk en onzorgvuldig beschouwd worden.*

*Het discretionair oordelende bestuur blijft binnen de krijtlijnen van de zorgvuldigheid en redelijkheid.*

*De verzoekende partij doet moeilijk over de opgelegde voorwaarden, maar verliest hierbij uit het oog dat hieromtrent reeds een uitvoerig onderzoek is gevoerd.*

*Met alle relevante gegevens werd rekening gehouden en deze werden onderzocht. De voorgeschreven adviezen werden ingewonnen, in acht genomen en nagevolgd. Door het bestuur werden alle betrokken gegevens en belangen afgewogen, en in alle redelijkheid werd de thans bestreden beslissing genomen die als zorgvuldig en redelijk verantwoord moet worden aanzien.*

*Het thans bestreden besluit is bovendien afdoende gemotiveerd en de verzoekende partij kent deze motieven. Het bestreden besluit gaat uitvoerig in op het aspect mobiliteit. Uit het bestreden besluit kan duidelijk worden afgeleid dat het aspect mobiliteit zorgvuldig en uitgebreid werd onderzocht.*

*Bij het nemen van de bestreden beslissing werd door de verwerende partij rekening gehouden met alle relevante, precieze (en gekende) feiten.*

*...*

3.

De belanghebbende stelt:

*“ ...*

*Weerlegging van het middel*

*...*

*Zo stellen in de eerste plaats verzoekende partijen dat de omgevingsvergunning vernietigd zou moeten worden omdat er geen motivering zou voorliggen waarom het jaagpad in zijn huidige toestand volstaat als ontsluiting terwijl luidens verzoekende partijen dit jaagpad op vandaag niet uitgerust is voor zwaar verkeer en er geen kruisverkeer mogelijk is.*

*Het is duidelijk dat verzoekende partijen wat betreft dit eerste middelenonderdeel een verkeerd begrip hebben van deze aanvraag.*

*Zo kan terug gelezen worden in het annulatieberoep: “Met de huidige vergunning wordt de volledige operationaliteit van het terrein, bij gebreke aan definitieve ontsluiting, ontsloten via het jaagpad”.*

*...*

*De nieuwe ontsluitingsweg die aangelegd zal worden naar de N26 en waardoor het centrum van Tildonk door alle vrachtverkeer kan worden vermeden, wordt geenszins aangelegd aan het jaagpad. Dit jaagpad vormt hoe dan ook de toegangsweg tot de site van HAMBOS LOGISTICS voor het zwaar vrachtverkeer.*

*Deze verkeerde interpretatie maakt dan ook dat verzoekers van mening zijn dat dit onderdeel uit de bestreden beslissing niet formeel is gemotiveerd. Er is hierbij evenwel simpelweg geen motivering nodig nu deze private toegangsweg geen deel uitmaakt van het voorwerp van de vergunning. Dit alsnog betrekken zou zodoende zelfs onzorgvuldig geweest zijn.*

*Zoals in de feiten aangegeven is dit jaagpad sinds de aanleg van de overslagkade gaan behoren tot de domeingoederen van DVW en in concessie gegeven aan tussenkomende partij.*

*Ingevolge de concessieovereenkomst enkel DVW en belanghebbende partij van deze private weg van DVW gebruik maken.*

*Reden ook waarom de gemeente Haacht ondanks twee pogingen geen aanvullend politiereglement voor dit jaagpad kon afsluiten, nu zij hiertoe geen bevoegdheid meer had.*

*Er stellen zich dan ook geen verkeersconflicten van enigerlei aard nu alleen tussenkomende partij hiervan gebruik maakt.*

*Daarenboven kan niet ingezien worden hoe de staat van deze private weg zou kunnen verhinderen dat de bestreden beslissing wettig kon worden verleend. De site te Hambos is perfect ontsloten langs ten eerste dit jaagpad dat uitgaat op het gemeentewegennet (Kappelleweg/Vaartdijk). Ten tweede voor alle bezoekers en personeel via de Spoorstraat. Er is dan ook zonder meer voldaan aan het decretale beoordelingscriterium uit art. 4.3.5 VCRO. De site is gelegen aan een voldoende uitgeruste weg. De schending van dit artikel wordt ook niet ingeroepen.*

*Te meer bepaalt artikel 3 van het Besluit van de Vlaamse regering dd. 17 november 2016 inzake de minimale weguitrusting:*

*“De eisen inzake minimale weguitrusting, vastgelegd in artikel 4.3.5, § 2, eerste lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, hebben geen betrekking op de private toegangsweg tot het commerciële, ambachtelijke of industriële gebouw of tot de woning voor zover deze private toegangsweg aansluit op een voldoende uitgeruste weg.”*

*De vraag stelt zich te meer naar het belang van verzoekende partijen bij dit middelen onderdeel. De enige reden waarom op vandaag deze private wegenis niet reeds is heraangelegd, is omdat de gemeente Haacht zelf tot dusver in weerwil van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst van 13 mei 2015 geweigerd heeft om buurtweg nr. 3 te verleggen, hoewel zij hiertoe steeds het initiatiefrecht had. Deze private wegenis kon slechts worden gewijzigd en verbreed, wanneer eerst een beslissing werd genomen over de buurtweg nr. 3.*

*Verzoekende partijen kunnen niet enerzijds hun annulatieberoep steunen op de slechte toestand van het wegdek van deze private toegangsweg en anderzijds zelf aan de basis liggen van deze toestand. In herinnering: belanghebbende partij is genoodzaakt geweest om een burgerlijke procedure aan te spannen tegen de gemeente Haacht om n t de verlegging van buurtweg nr. 3 af te dwingen.*

*Ondertussen bedient tussenkomende partij zich van deze wege s meer nog neemt zij ook het herstel waar zoals bepaald werd in de overeenkomsten waaraan ook verzoekende partijen deel zijn!*

*Dit is een kostelijke aangelegenheid maar dat maakt de toegangsweg nog niet onbruikbaar.*

*In de tweede plaats stellen verzoekende partijen dat de motivering omtrent de mobiliteitsimpact van de vergunning op het dorpscentrum manifest ondeugdelijk zou zijn. Zoals reeds aangehaald in de feiten en inzake het belang van verzoekers bij dit annulatieberoep, maken vooreerst de verzoekende partijen niet aannemelijk dat er een mobiliteitsprobleem zou volgen uit de bestreden beslissing.*

*Zowel de MOBER alsook alle ingewonnen adviezen doen anders besluiten. Op basis van de tellingen zoals georganiseerd door de gemeente Haacht zelf, blijkt zelfs dat het worst case-scenario zoals gehanteerd in de MOBER nog een ruime overschatting was van het aantal vervoersbewegingen (uitgangspunt MOBER: 162 bijkomende vrachtbewegingen per dag hoewel er maar max. 115 verwacht worden; Uitgangspunt aangepast schema: ). Zie hiertoe het aangepast schema dat nog werd overgemaakt aan alle bevoegde instanties (STUK 33)*

...

*Hierbij stellen verzoekende partijen dat de bestreden beslissing strijdig is aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.*

*Zoals ook reeds aangegeven inzake het belang van verzoekers, moet vastgesteld worden dat verzoekers verwijzen naar passages uit het GRS die evenwel niet op onderhavige vergunning betrekking kunnen hebben.*

*Inderdaad stelt het GRS dat er geen nieuwe bedrijvigheid kan komen in afwachting van de nieuwe ontsluitingsweg, en dat gewacht moet worden met het aansnijden van restpercelen. Evenwel is de site in kwestie van HAMBOS LOGISTICS geenszins een nieuwe site. Er zijn reeds stedenbouwkundige vergunningen en omgevingsvergunningen verleend voor de site. Deze is zodoende reeds operationeel.*

*Het betreft integendeel een bestaande definitief vergunde bedrijvigheid die bovendien minder wegverkeer met zich mee zla brengen eens het watertransport volledig operationeel is. Dit is evenwel maar mogelijk met een verhoging van de toegestane opslaghoeveelheden (klasse 1 en 2 zoals op heden vergund).*

*Daarenboven slaan verzoekende partijen de bal mis door te stellen dat verwerende partij de vergunning niet kon verlenen in strijd met voormelde passages uit het GRS.*

*Zo bepaalt art. 4.3.1 §2, 2  a) VCRO letterlijk:*

...

*Met andere woorden betreft dit geen verplichting doch wel een mogelijkheid om de bepalingen uit het GRS in ogenschouw te nemen bij de beoordeling van een*



omgevingsvergunning. Dit is onder meer letterlijk bevestigd in het arrest dat verkeerdelijk door verzoekende partijen geciteerd wordt.

...

Met andere woorden was verwerende partij niet verplicht om de keuzes uit het GRS bij de toetsing van de aanvraag aan de criteria van goede ruimtelijke ordening te betrekken.

Ook dit vormt geen motiveringsgebrek en is evenmin onzorgvuldig.

Op grond van een eigen beoordeling zonder toetsing aan het GRS heeft verwerende partij evenwel op wettige wijze kunnen besluiten dat er geen mobiliteitsproblematiek kon opgetekend worden ingevolge de vergunningsaanvraag voor zover deze vergunning gekoppeld werd aan diverse voorwaarden.

Tenander moet opnieuw benadrukt worden dat het vermeende veiligheidsprobleem in de schoolomgeving op geen enkele wijze gelinkt wordt aan de bestreden beslissing. Te meer komt de verantwoordelijkheid voor een veilig verkeer volledig te liggen bij de gemeente Haacht zelf én dus niet vergunninghouder. Het is de gemeente die op basis van wettig genomen aanvullende politiereglementen de verkeersveiligheid op haar grondgebied kan garanderen alsook ervoor moet zorgen dat DVW gefaciliteerd wordt om zo snel als mogelijk de ontsluitingsweg naar de N26 aan te leggen.

Ten derde bekritisieren verzoekende partijen de motivering vanwege verwerende partij dat de doortocht door de dorpskern van Tildonk “niet optimaal” is, doch dat dit aanvaardbaar is in een tijdelijke fase mits flankerende maatregelen.

Hierbij verwijzen verzoekende partijen naar het eerste advies van het departement MOW dd. 15 januari 2020 waarbij gesteld wordt: (Stuk 6 inventaris verzoekers)

...

Zodoende wordt niet zonder meer in het advies de aanvraag ongunstig geadviseerd. Integendeel wordt een gunstig advies afgeleverd mét bijhorende voorwaarden omtrent het gebruik van het gemeentenet (tijdssloten in afwachting van de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg).

Het Departement MOW verwijst hierbij ook uitdrukkelijk in dit advies naar het advies in eerste aanleg van de POVC dd. 30 juli 2019, dat rechtstreeks aanleiding gegeven heeft tot het verlenen van de omgevingsvergunning onder voorwaarden door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant.

In deze vergunningsbeslissing luidde de voorwaarde als volgt: (STUK 15)

“het ‘Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar’ dient door de aanvrager ondertekend te worden en de aanvrager dient de afspraken gemaakt tussen de gemeente Haacht, de scholen en de lokale ondernemers van Kruineiken, Hambos en Tildonk, zoals opgenomen in het bovengenoemde charter, na te leven.”

In aansluiting op de ingediende MOBER en de wijzigingslus én na een brief van 25 mei 2020 (STUK 35) vanwege belanghebbende partij, is deze voorwaarde door het Departement MOW nog aangepast in aanvullend advies dd. 15 juni 2020: (STUK 36)

“Na lezing van de bijkomende informatie, begrijpen we de argumenten die worden aangedragen door bv HAMBOS LOGISTICS en zijn we bereid om ons eerder advies te herformuleren. Het Charter dateert immers van januari 2019 en legt

*minder strenge voorwaarden op dan de overeenkomst die door het bedrijf werd ondertekend in 2013.”*

...

*Er werd zodoende een aangepaste voorwaarde voorgesteld door het Departement MOW in het advies van 15 juni 2020: (STUK 36)*

*Om onduidelijke redenen zijn deze voorwaarden in het geïntegreerd advies van de tweede GOVC niet volledig overgenomen (Stuk 3 verzoekers). Zo was de uitzonderingsmogelijkheid opnieuw uit de voorwaarde gelaten.*

*Zodoende heeft de vergunninghouder nog een bijkomend schrijven gericht aan verwerende partij dd. 17 juli 2020 met het verzoek de voorwaarden zoals voorgesteld in het advies van het Departement MOW dd. 15 juni 2020 alsnog over te nemen (STUK 37). In dit schrijven werd nogmaals de nadruk gelegd op het feit dat de berekende restcapaciteit een grote onderschatting betekende, rekening houdend met de gemeentelijke tellingen.*

*Verwerende partij heeft dan ook integraal de voorwaarden uit het advies van het Departement MOW overgenomen.*

...

*Met andere woorden is net omwille van het feit dat de doorgang “niet optimaal” was en gezien het smalle wegprofiel en de omgevingskenmerken van de tijdelijke doorgangsroute voorzien in zeer strenge bijkomende maatregelen: het mag duidelijk zijn dat dit verbod m.i.v. de zeer strikte uitzonderingsmogelijkheid (niet voor eigen transporten doch enkel voor toeleveranciers) een grote inperking betekent voor de vergunninghouder.*

*Deze is hiermee evenwel akkoord gegaan en de hele bedrijvigheid is hierop ook georganiseerd (zie infofiches/brochures).*

*Deze voorwaarden vinden duidelijk steun in het gehele administratief dossier en wordt geenszins tegengesproken door enige feiten die verzoekers zouden bijbrengen, waardoor de bestreden beslissing op generlei wijze onwettig zou zijn genomen (RvS 28 mei 2014, nr. 227.598, Roth).*

*Het volgt zodoende duidelijk dat verwerende partij op basis van de verschillende adviezen besloten heeft dat een weigering van de vergunning in deze niet aan de orde was, doch dat in de eerste voorlopige fase zonder ontsluitingsweg er wel verregaande flankerende maatregelen nodig waren. Deze zijn zodoende opgelegd. Dit volgt duidelijk uit de bestreden beslissing alsook het gehele administratieve dossier.*

*Dit is ook niet onlogisch nu nogmaals moet onderstreept worden dat de MOBER van 18 maart 2020 (STUK 30) verduidelijkt heeft dat “het project geen aanzienlijke negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid of de verkeersveiligheid zal hebben” ... en dit uitgaande van het “worst case”-scenario (162 VW-bewegingen/dag), terwijl er in realiteit uitgegaan wordt van 115 VW-bewegingen/dag.*

*In het hoofdstuk “Milderende maatregelen” wordt dan ook vastgesteld dat er geen milderende maatregelen opgelegd moeten worden bij gebreke aan aanzienlijke negatieve effecten.*

*Niettemin maakt de mobiliteitsdeskundige werk van “aanbevelingen” om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid nog te optimaliseren. Dit is namelijk zo*

voorgeschreven voor de opmaak van een MOBER (cfr. Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER)

*De aanbevelingen in de MOBER zijn niet noodzakelijk om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid van de omgeving van het project te garanderen.*

*Deze aanbevelingen betreffen het optimaliseren van de communicatie met de transporteurs die de leveringen voor hun rekening nemen aan het distributiecentrum, het organiseren van zoveel mogelijk transport via de waterweg, én het ondertekenen van het Charter verkeersveiligheid van de gemeente Haacht.*

*Toch zijn er verregaande flankerende maatregelen aangenomen. Dat verzoekende partijen dit onvoldoende vinden en liever de vergunning geweigerd hadden gezien, is opnieuw opportuïteïtskritiek die niet tot vernietiging aanleiding kan geven. Dat de beslissing op dit punt onredelijk zou zijn, wordt niet aangetoond.*

*Er is op geen enkele wijze aangetoond dat verwerende partij dan wel de adviesverlenende instanties in deze beoordeling fouten hebben gemaakt dan wel onzorgvuldig zouden zijn geweest.*

*Ten vierde en laatste stellen verzoekende partijen dat de opgelegde voorwaarde tijdens de eerste fase – in afwachting van de ontsluitingsweg – geen afdwingbare voorwaarde zou zijn en dus strijdig zou zijn aan art. 74 OVD.*

...  
*Het is duidelijk dat de tijdssloten zoals opgenomen in deze voorwaarde na te leven zijn en dat enkel in uitzonderlijke gevallen hiervan kan afgeweken worden. Deze afwijkingmogelijkheid is enkel voorzien in geval van overmachtssituaties met toeleveranciers. Deze uitzondering is overigens niet voorzien voor de vergunninghouder zelf. Dit volgt duidelijk uit deze voorwaarde die nog aanvult "Bij de planning van de eigen transporten wordt rekening gehouden met deze bepalingen uit het Charter."*

*Deze uitzonderingsgrond is ingevoegd op vraag van belanghebbende partij omdat: (zie brief dd. 17 juli 2020; STUK 37)*

...  
*Met andere woorden is deze uitzonderingsclausule net ingegeven om deze voorwaarde werkbaar te maken en ervoor te zorgen dat de vergunninghouder en éénieder die op de site aanwezig dient te zijn, deze voorwaarde kan respecteren.*

*Zonder deze aanpassing zou de voorwaarde net disproportioneel geweest zijn en dus strijdig aan art. 74 OVD.*

*De vergunninghouder is hiertoe vanzelfsprekend zonder meer toe bereid (zie brochures/infofiches). De rest zijn loze beweringen vanwege verzoekende partijen.*

*Op vandaag respecteert de vergunninghouder de voorwaarden.*

*Als onderhavige vergunning zou vernietigd worden – quod certe non- valt tussenkomende partij terug op een Klasse 3 vergunning zonder de flankerende maatregelen en met meer wegtransport nu het bulktransport over water grotendeels zal wegvallen hetgeen genoegzaam het tergend karakter van onderhavig geding bewijst.*

*Dergelijke voorwaarde moet voorts ook niet nog bijkomend afdwingbaar gemaakt worden middels een politiereglement zoals verzoekers beweren. De voorwaarde hangt samen met het uitvoeren van de omgevingsvergunning. Indien de voorwaarden niet worden gerespecteerd, geeft dit aanleiding tot een handhavend optreden van de bevoegde instanties. De stedenbouwwetgeving is van openbare orde. Stedenbouwmisdrijven zijn correctioneel beteugelbaar (cfr. art. 6.2.1 VCRO).*

*Er dient dan ook geen aanvullend politiereglement te worden goedgekeurd aan het jaagpad van de vergunninghouder. Dit is een maat voor niets, nu de vergunninghouder de sloten in elk geval dient te respecteren.*

*Opnieuw stellen verzoekers dat er een “vastgesteld probleem van verkeersveiligheid” is. Andermaal kan de vergunninghouder slechts verwijzen naar het gehele administratief dossier. Vooreerst volgt het uit de MOBER dat er geen effecten te verwachten vallen. Niettemin zijn bijkomende flankerende maatregelen opgelegd, onder meer ingegeven door het advies van het Departement MOW.*

*Zodoende kan er geen verband gelegd worden tussen de verleende omgevingsvergunning en enige problemen van verkeersveiligheid. Zoals ten treure toe herhaald. De verkeersveiligheid ter hoogte van de schoolomgevingen en het centrum van Tildonk kan enkel verbeterd worden door het instellen van zones 30 en het herinrichten van het gemeentewegennet.*

*Aanvullende politiereglementen om zwaar vrachtverkeer in te perken zijn eveneens mogelijk, doch enkel indien deze genomen worden door de bevoegde overheid en mits deze niet disproportioneel zijn genomen t.a.v. één bedrijf. Dit alles valt evenwel buiten het voorwerp van onderhavige aanvraag en de bestreden beslissing. De gemeente heeft zodoende in casu het verkeerde forum gekozen.*

*De bestreden beslissing is zonder meer wettig verleend.*

*...”*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Met hun enig middel bekritisieren de verzoekende partijen de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening en de beoordeling van de verwerende partij dat de mobiliteitsimpact aanvaardbaar is.

De gemeente en haar college van burgemeester en schepenen hebben vanzelfsprekend een belang bij het middel waarin ze aanklaarten dat het vergunde project ongunstige gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid in het dorpscentrum en de beoordeling daarover niet zorgvuldig is.

De exceptie van de belanghebbende wordt verworpen.

2.

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. Wanneer de bevoegde overheid over een bepaald te beoordelen aspect anders oordeelt dan de adviezen of de bezwaren en opmerkingen die daarover werden geformuleerd, dan moet haar motivering daarover des te zorgvuldiger zijn en aangeven waarom ze anders beslist.

3.

In het eerste onderdeel halen de verzoekende partijen aan dat de bestreden beslissing nietszeggend is over de nochtans atypische ontsluiting via het jaagpad.

Hoewel de mobiliteitsimpact van het project tijdens de vergunningsprocedure uitgebreid bediscussieerd werd, blijkt niet dat de verzoekende partijen ook maar de minste opmerking hebben gemaakt over de ontsluiting van het bedrijf via het jaagpad langs het kanaal. Het is pas in hun verzoekschrift dat ze die ontsluiting voor het eerst bestempelen als 'atypisch'.

Zoals de belanghebbende terecht opmerkt is de ontsluiting via het jaagpad allesbehalve een nieuw gegeven en vormt het de bestaande toegangsweg tot de bedrijfssite. De enige reden waarom de verzoekende partijen een uitdrukkelijke motivering vereisen over de smalle toegangsweg luidt dat *"niet betwist wordt dat het aantal verkeersbewegingen met de betrokken aanvraag zeer sterk zal stijgen ten aanzien van de huidige vergunde activiteiten"*. Die argumentatie is allesbehalve ernstig te noemen en strijdt met het administratief dossier waaruit net duidelijk blijkt dat de mobiliteitsimpact en het verkeersgenererend effect van de aangevraagde uitbreiding door de adviesinstanties aanvaardbaar wordt geacht, mits flankerende maatregelen.

De verzoekende partijen mogen de bestreden beslissing daarover dan wel nietszeggend vinden, ze overtuigen niet dat de ontsluiting van het bedrijf via het jaagpad een beoordelingsaspect is dat een verdere motivering van de verwerende partij noodzaakte.

4.

Evenmin overtuigen de verzoekende partijen dat de verwerende partij onterecht voorbijgaat aan de beleidsvisie van de gemeente Haacht om een verdere ontwikkeling van het industrieterrein uit te stellen tot na de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg. Een beleidsvisie die ook in het ruimtelijk structuurplan werd opgenomen en die de verwerende partij volgens hen dus als beleidsmatig gewenste ontwikkeling moest betrekken in haar beoordeling.

Artikel 4.3.1, §2 VCRO voorziet enkel in de mogelijkheid om rekening te houden met beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, zonder dat de verwerende partij daartoe verplicht is en moet motiveren waarom ze er geen rekening mee houdt. Anders dan wat de verzoekende partijen trouwens argumenteren is het niet omdat de vergunningsbeslissing zou strijden met hun beleidsvisie dat die alleen daarom al onwettig zou zijn.

Zoals reeds aangegeven vormde de mobiliteitsimpact op het dorpscentrum immers net het onderwerp van heel wat discussie tijdens de vergunningsprocedure. Een vaststelling die doorheen alle adviezen en opmerkingen terugkomt, luidt dat de vrachtbewegingen van het bedrijf momenteel nog via het dorpscentrum plaatsvinden aangezien een geplande nieuwe verbindingsweg nog niet werd gerealiseerd.

In de bestreden beslissing gaat de verwerende partij in op de MOBER die de aanvrager heeft aangeleverd en overweegt dat het 'worst case'-scenario uitgaat van 162 vrachtbewegingen per

dag op de N286 en concludeert dat het project geen aanzienlijk negatieve effecten zal hebben op de verkeersleefbaarheid of de verkeersveiligheid. Verder overweegt ze dat het bedrijf ligt aan een waterweg en de aanvrager verklaard heeft om minstens 90 000 ton goederen per jaar over te slaan via de kade, wat de verwerende partij als voorwaarde aan de vergunning verbindt.

De verwerende partij erkent dat de doortocht van de gewestweg door het dorpscentrum “*niet optimaal*” is, maar verduidelijkt dat alle vergunningen voor de nieuwe ontsluitingsweg definitief verleend werden en de weg eind 2021 gerealiseerd zal zijn. Om de verkeersveiligheid te waarborgen sluit de verwerende partij zich aan bij het advies van het Departement MOW van 15 juni 2020 en verbindt aan de bestreden beslissing de voorwaarde dat het vrachtverkeer in het dorpscentrum de tijdslots uit het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen naleeft:

“ ...

*Conform het advies van het departement MOW is het aangewezen om specifieke voorwaarden op te leggen omtrent het vrachtverkeer tijdens de schooluren en te verwijzen naar dat charter. Het bedrijf dient - in afwachting van de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, te streven naar een maximale beperking van vertrekkend en toekomstend vrachtvervoer bij aanvang en einde van de schooltijd en zodoende het tijdsslot voor vrachtverkeer zoals beschreven in het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar tussen de gemeente Haacht, lokale ondernemers en scholen, te respecteren, namelijk*

- *van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, waarbij op weekdays niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 14u45 en 15u45,*
- *op woensdag, waarbij niet gereden wordt tussen 07u45 en 8u45 en tussen 11u30 en 12u30,*

*waarbij een uitzondering enkel mogelijk is voor verkeersbewegingen die echt niet op een ander moment kunnen plaatsvinden. Het is noodzakelijk dat de bv HAMBOS LOGISTICS zich er toe engageert om dit te communiceren met haar toeleveranciers en klanten via direct contact en de eigen website alsook om de planning van de eigen transporten hier maximaal op af te stemmen. Dit wordt opgelegd als voorwaarde.*

...”

Verder overweegt de verwerende partij dat wanneer de nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd is, die verplicht gebruikt moet worden. Hoewel de verwerende partij erkent dat de verkeerssituatie “*niet optimaal*” is, vindt ze die, net zoals de verschillende adviesinstanties, wel aanvaardbaar gelet op de opgelegde voorwaarden en de tijdelijke aard van de situatie.

Anders dan wat de verzoekende partijen aanvoeren blijkt uit de aangehaalde overwegingen dat de verwerende partij zich een duidelijk beeld heeft gevormd van de mobiliteitssituatie in de omgeving en ze de verschillende uitgebrachte adviezen bijtreedt. Dat de verwerende partij bij haar beoordeling rekening houdt met een ontsluitingsweg die nog niet gerealiseerd werd komt daarbij niet als problematisch over.

Zoals de verwerende partij in de bestreden beslissing bevestigt, werd die verbindingsweg definitief vergund en staat de realisatie gepland voor eind 2021. Het is dan ook niet onredelijk noch onzorgvuldig van de verwerende partij om daar bij de beoordeling van de mobiliteitshinder rekening mee te houden.

5.

Tot slot bekritisieren de verzoekende partijen nog dat de opgelegde voorwaarde niet duidelijk zou zijn en te veel vrijheid toelaat aan de aanvrager.

Volgens artikel 4.3.1, §1, tweede lid kan een vergunningverlenende overheid voorwaarden verbinden aan een omgevingsvergunning om de overeenstemming van de aanvraag met het recht en de goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Het opleggen van voorwaarden kan volgens diezelfde bepaling echter niet dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen.

De voorwaarden die de bevoegde overheid verbindt aan een omgevingsvergunning moeten voldoende precies zijn en redelijk in verhouding staan tot het vergunde project. Ze moeten daarnaast ook verwezenlijkt kunnen worden door toedoen van de aanvrager, bouwheer, gebruiker of exploitant (artikel 74 Omgevingsvergunningsdecreet). De verwerende partij verbindt de volgende voorwaarde aan de bestreden beslissing:

“ ...

*De omgevingsvergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden en/of lasten die moeten nageleefd worden:*

2. *In afwachting van de voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, wordt ernaar gestreefd om het vertrekkend en toekomstend vrachtvervoer te beperken bij aanvang en einde van de schooltijd zodoende dat het tijdsslot voor vrachtverkeer zoals beschreven in het Charter voor verkeersveilige schoolomgevingen in Tildonk en Wespelaar tussen de gemeente Haacht, lokale ondernemers en scholen, gerespecteerd wordt, namelijk:*
  - *van maandag tot en met zaterdag, uitgezonderd woensdag, waarbij op weekdagen niet gereden wordt tussen 7u45 en 8u45 en tussen 14u45 en 15u45;*
  - *op woensdag, waarbij niet gereden wordt tussen 7u45 en 8u45 en tussen 11u30 en 12u30,**waarbij een uitzondering enkel mogelijk is voor verkeersbewegingen die echt niet op een ander moment kunnen plaatsvinden. Bij de planning van de eigen transporten wordt rekening gehouden met deze bepalingen uit het Charter. Daarnaast wordt het tijdslot gecommuniceerd met de toeleveranciers en klanten via direct contact en de eigen website.*
3. *Na voltooiing van de nieuwe rechtstreekse ontsluitingsweg naar de N26, wordt verplicht gebruik gemaakt van de nieuwe ontsluitingsweg en geldt er een algemeen verbod om nog door het centrum van Tildonk en de schoolomgevingen te rijden.*

...”

De verzoekende partijen bekritisieren die voorwaarde dan wel, hun kritiek is eerder vaag en vrijblijvend te noemen. Zo voeren ze onder meer aan dat de opgelegde voorwaarde het probleem van verkeersveiligheid niet wegneemt. Daarmee uiten ze niet meer dan een andere mening die bovendien niet strookt met de adviezen van het Departement MOW en de GOVC die het respecteren van de tijdslots net als voorwaarde vooropstelden.

De opgelegde voorwaarde is bovendien duidelijk en precies. De vergunninghouder weet exact tussen welke uren het vrachtverkeer het centrum mag doorkruisen en tussen welke tijdstippen dat verboden is. De voorwaarde maakt voldoende duidelijk wat van de aanvrager verwacht wordt en welke inspanningen hij moet leveren. Een uitzondering geldt uitsluitend voor die verkeersbewegingen die ‘echt niet op een ander moment kunnen plaatsvinden’. Anders dan wat de verzoekende partijen menen wordt de voorwaarde wel degelijk als verbindend opgelegd. Ze overtuigen niet dat de opgelegde voorwaarde strijdt met artikel 74 Omgevingsvergunningsdecreet.

Het enkele feit dat de vergunninghouder de voorwaarde niet zal respecteren maakt de bestreden beslissing niet onwettig en vormt een aspect van handhaving. Een gegeven dat de verzoekende partijen trouwens klaarblijkelijk over het hoofd zien is dat de belanghebbende op 4 februari 2020 bij de GOVC wel aangaf de tijdsbepanking niet te respecteren, maar het daarbij ging om andere voorwaarden dan die met de bestreden beslissing worden opgelegd.

Het middel wordt verworpen.

## **VII. KOSTEN**

Met toepassing van artikel 33 DBRC-decreet legt de Raad de kosten van het beroep, inclusief de hierna bedoelde rechtsplegingsvergoeding, geheel of voor een deel ten laste van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

Aangezien de Raad toepassing maakt van de verkorte procedure bepaald in artikel 59/2 van het Procedurebesluit, is er volgens artikel 20/1, §2, derde lid van hetzelfde besluit geen verhoging van de rechtsplegingsvergoeding verschuldigd. De rechtsplegingsvergoeding wordt in de gegeven omstandigheden begroot op het basisbedrag van 700 euro.

## **BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN**

1. De Raad verworpt het beroep.
2. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 400 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro verschuldigd aan de verwerende partij, ten laste van de verzoekende partijen.

Dit arrest is uitgesproken in zitting van 11 maart 2021 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Elien GELDERS

Filip VAN ACKER