

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. A/2014/0316 van 29 april 2014
in de zaak 1011/0487/A/8/0416

In zake: de **GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE AMBTENAAR** van het Agentschap Ruimte en Erfgoed, afdeling Vlaams-Brabant

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Philippe DECLERCQ
kantoor houdende te 3320 Hoegaarden, Gemeenteplein 25
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

de deputatie van de provincieraad van **VLAAMS-BRABANT**

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Dany SOCQUET
kantoor houdende te 3080 Tervuren, Merenstraat 28
waar woonplaats wordt gekozen

verwerende partij

*Tussenkomen
de partij:*

de bvba ■■■■■, met zetel te ■■■■■

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS
kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De vordering, ingesteld met een aangetekende brief van 20 januari 2011, strekt tot de vernietiging van het besluit van de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 9 december 2010.

De deputatie heeft het administratief beroep van de tussenkomen de partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wemmel van 11 augustus 2010 ingewilligd.

De deputatie heeft aan de tussenkomen de partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een winkelruimte met magazijn en aanleg van parking.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te ■■■■■.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een antwoordnota ingediend en heeft het administratief dossier neergelegd. De verzoekende partij heeft een wederantwoordnota ingediend. De tussenkomen- de partij heeft een schriftelijke uiteenzetting ingediend.

De behandeling van de vordering die initieel werd toegewezen aan de tweede kamer, werd op 13 maart 2014 toegewezen aan de achtste kamer.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare terechtzitting van 1 april 2014, waar de vordering tot vernietiging werd behandeld.

Kamervoorzitter Pieter Jan VERVOORT heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Espinoza MUNIZ die loco Philippe DE CLERCQ verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Dany SOCQUET die verschijnt voor de verwerende partij en advocaat Yves LOIX die verschijnt voor de tussenkomen- de partij, zijn gehoord.

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en de bepalingen van het reglement van orde van de Raad, bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 20 november 2009, zijn toegepast.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening hebben betrekking op de tekst van deze artikelen, zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

███ verzoekt met een aangetekende brief van 23 februari 2011 om in het geding te mogen tussenkomen.

De voorzitter van de tweede kamer heeft met een beschikking van 3 maart 2011 vastgesteld dat er redenen zijn om het verzoek in te willigen en dat de verzoekende partij tot tussenkomen- st beschouwd kan worden als belanghebbende in de zin van artikel 4.8.16, §1, eerste lid VCRO. Er zijn geen redenen om daarover ten gronde anders te oordelen.

IV. FEITEN

Op 9 april 2010 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomen- de partij bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wemmel een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het bouwen van een winkelruimte met magazijn en aanleg parking”*.

Het dossier heeft een historiek. Een eerdere verkavelingsaanvraag voorzag in een lot voor de oprichting van een handelsruimte en een tweede lot met appartementen en een nieuwe verkeersweg, en werd geweigerd op 14 februari 2007. Een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van een winkelruimte met magazijn en de aanleg van een parking werd in graad van beroep geweigerd bij ministerieel besluit van 9 juni 2009. De huidige aanvraag voorziet in de bouw van een winkelruimte met magazijn met twee bouwlagen, waarbij de parking grotendeels onder de winkelruimte is ondergebracht.

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 vastgestelde gewestplan 'Halle-Vilvoorde-Asse', gelegen in woongebied.

De percelen zijn niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet vervallen verkaveling.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek, georganiseerd van 6 mei 2010 tot en met 4 juni 2010, worden 44 bezwaarschriften ingediend.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar verleent op 26 juli 2010 het volgende ongunstig advies:

“ ...

- Mobiliteitsimpact

1. Studie Mobiliteitsimpact Aldi Markt Wemmel

De studie is geen volwaardige “mobiliteitsstudie” zoals bepaald in het Besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning; dat is ook niet nodig omdat hier geen mobiliteitsstudie vereist is volgens de criteria opgenomen in het BVR.

Uit de tellingen opgenomen in de studie blijkt dat de huidige belasting nu reeds 422 voertuigen betreft per uur in de avondspits voor beide richtingen samen waarbij geen vrachtwagens noch bussen werden geteld (p. 2). Toch zouden ongeveer 15 vrachtwagens per dag circuleren via de [REDACTED] (komende van het bedrijf [REDACTED] via de [REDACTED].

De studie toont aan dat de realisatie van diverse bouwprogramma's geen noemenswaardig verschil in bijkomende verkeersbelasting genereren waarbij een bijkomende verkeersbelasting van ongeveer 10% kan worden verwacht. De studie komt op p. 10 tot de conclusie dat de toekomstige intensiteiten langsheen de [REDACTED] zouden variëren tussen de 430 en 475 voertuigen per uur voor beide richtingen samen. Dit komt echter niet overeen met de tellingen van november 2007 waarnaar verwezen wordt op p. 2; ophoging van deze cijfers met 10% geeft een te verwachten belasting van 465 voertuigen per uur voor beide richtingen.

In de studie wordt slechts zijdelings verwezen naar het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Op p. 11 wordt enkel in voetnoot 6 vermeld dat de gemeente nog geen selectie van lokale wegen heeft uitgewerkt omdat het mobiliteitsplan nog in opmaak is. Op het ogenblik van de opmaak van deze mobiliteitsstudie in 2007 was dat inderdaad zo.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bevindt zich nu in de fase van het openbaar onderzoek dat beëindigd wordt op 24 juli 2010. Het document dat reeds in de plenaire vergadering werd behandeld heeft geen selectie als lokale wegen I of II voor de wegen die hier ter sprake kwamen: noch de [REDACTED], noch [REDACTED] of [REDACTED] krijgen een hogere selectie op gemeentelijk niveau en zijn dus te beschouwen als lokale wegen type III: woonstraten waartoe ook de 'erfontsluitende wegen' behoren.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Wemmel werd voorwaardelijk conform verklaard op 17 november 2009 (met tekstuele opmerkingen). Het plan voorziet inzake de categorisering van de lokale wegen ook hier geen hogere selecties voor de [REDACTED] noch voor de [REDACTED]. Dit betekent dat deze wegen inderdaad lokale wegen type III zijn.

2. Verkeersleefbaarheidsindex

Inzake de verkeersdraagkracht van lokale wegen is er relatief weinig onderzoek gedaan. In recente studies wordt de term 'leefbaarheidsindex' gehanteerd; hiermee wordt een cijfer aangereikt om de maximale belasting van lokale wegen te ramen met het doel de leefbaarheid van deze weg te bewaken. Dit cijfer maakt een inschatting van het aantal voertuigen tijdens het drukste uur, per richting, dat nog verkeersleefbaar wordt geacht voor de wegcategorie.

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen woonerfstraten en woonstraten; er is ook een onderscheid te maken tussen stedelijk gebied en buitengebied. De belasting wordt ook slechts leefbaar geacht wanneer het over een belasting gaat die beperkt is in de tijd; er wordt over "het drukste uur" gesproken. Hieruit blijkt dat het erg moeilijk blijft om objectief sluitende criteria op te stellen.

Voor de regio Gent wordt door het stadsbestuur van Gent uitgegaan van intensiteiten van minder dan 150 pae/u en rijrichting voor woonerven en tijdens het drukste uur. Voor woonstraten is dat 250 pae/u.

Voor de █████ is de verdeling ongelijk per rijrichting. De hoogste belasting in de avondspits wordt op dit ogenblik gerealiseerd in het weggedeelte tussen de █████ en de █████ in beide richtingen. In de toekomst zal deze belasting zich in de avondspits situeren in de hele █████ richting █████. De studie vermeldt een te verwachten belasting van 377 voertuigen in de avondspits richting █████ (figuur 3 p. 9).

Op basis van de beschikbare cijfers en normen en uitgaande van de door de gemeente Wemmel ingevoerde wegenselectie dient besloten te worden dat de te verwachten belasting van de █████ de leefbaarheidsgrens zal overschrijden (voor de avondspits richting █████). Hieruit kan worden besloten dat de bezorgdheid van de gemeente inzake de leefbaarheid van deze woonstraat terecht is en ondersteund wordt door de beschikbare (maar beperkte) mobiliteitsstudie.

3. Besluit

De gemeente Wemmel selecteert de █████ als een lokale weg type III in zowel het gemeentelijk mobiliteitsplan als in het (nog definitief goed te keuren) gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Zij ziet deze weg dus als een woonstraat. Deze beleidskeuze heeft gevolgen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor deze weg.

Uit de beperkte cijfergegevens voor de █████ blijkt dat de huidige verkeersbelasting reeds van die aard is dat de verkeersleefbaarheid wordt overschreden, zeker voor het verkeer in de spits voor een bepaalde richting. Een verdere stijging van deze verkeersbelasting is dan ook volgens het gemeentelijk mobiliteitsbeleid niet gewenst.

De beschikbare studie "mobiliteitsimpact Aldi Markt Wemmel" toont aan dat deze nieuwe vestiging de verkeersleefbaarheid voor de █████, binnen de beleidslijnen van de gemeente Wemmel, dan ook overschrijdt.

..."

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Wemmel weigert op 11 augustus 2010 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij gelet op het ongunstig advies van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar.

De tussenkomende partij tekent tegen deze beslissing op 7 september 2010 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 26 november 2010 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren op grond van de volgende beoordeling:

“ ...

6. Aangaande de opvatting van het gebouw, met de parking onder de winkelruimte, en rondom een aanzienlijke groenaanleg, kan gesteld worden dat dit tegemoet komt aan een belangrijk weigeringsmotief in het voorgaande dossier. Door deze opvatting zal een gebouw bekomen worden dat zich aanzienlijk beter zal inpassen op de plaats en ook voldoet aan de voorschriften die ter plaatse gelden voor de parkeerplaatsen en de terreininrichting. Omtrent de inplanting van een supermarkt op deze plaats kan gesteld worden dat de schaal van de bebouwing niet ongepast is. Het gebouw zou omringd worden met de gebouwen op de aanliggende KMO-zones. Verder wordt voor kleinhandel de inplanting binnen de sterk verstedelijkte omgevingen binnen kernen gestimuleerd. Dit in zoverre ook de ontsluiting onvoldoende is.

7. Verkeerstechnisch blijft de situatie evenwel verschillend van die in de omliggende KMO-zones. De KMO-zones zijn geënt op de [REDACTED] en enkele insteekwegen op deze laan, waaronder de [REDACTED], waarlangs de omliggende bedrijven zijn ingeplant. De [REDACTED] is een brede viervaksbaan met middenberm en een belangrijke verkeersas. De [REDACTED] daarentegen is een radiale verbindingstraat tussen de [REDACTED] en de andere grote verkeersas van Wemmel: de [REDACTED]. De [REDACTED] heeft een bijna uitsluitend residentieel karakter. Het inbrengen van deze handelsfunctie zou ongetwijfeld een belangrijke impact hebben op de verkeersafwikkeling in deze straat, komende van beide zijden. Een supermarkt heeft een aanzienlijk verkeersgenererend effect. Het huidige ontwerp wijzigt in deze nagenoeg niet tegenover het voorgaande ontwerp.

De aanvrager brengt een verkeersstudie uit 2007 bij, opgemaakt in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag en overhandigd in hoorzitting op de deputatie. Deze verkeersstudie stelde dat er een verkeersstroom is vast te stellen van ca. 349 voertuigen per uur ter hoogte van de aanvraag. Het inbrengen van deze handelsfunctie zou ongetwijfeld een belangrijke impact hebben op de verkeersafwikkeling in deze straat, komende van beide zijden. Een supermarkt heeft een aanzienlijk verkeersgenererend effect. Het huidige ontwerp wijzigt in deze nagenoeg niet tegenover het voorgaande ontwerp.

De aanvrager brengt een verkeersstudie uit 2007 bij, opgemaakt in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag en overhandigd in hoorzitting op de deputatie. Deze verkeersstudie stelde dat er een verkeersstroom is vast te stellen van ca. 349 voertuigen per uur ter hoogte van de aanvraag. Het inbrengen van deze handelsfunctie zou zo een bijkomend aantal voertuigen per uur van ca. 35 auto's betekenen, dus ca. 10% meer. Deze verkeersstroom zou via de [REDACTED] gereguleerd worden. Deze studie maakt ook integraal deel uit van het dossier dat voorgelegd werd aan de minister in een beroep tegen de vergunning afgeleverd door de deputatie. .

De minister voegde in het besluit van 9 juni 2009 aangaande het verkeerstechnisch aspect nog het volgende toe:

'dat zoals reeds ook wordt aangehaald door het college er op dit ogenblik reeds een reëel verkeersprobleem is in de [REDACTED] en de omgeving; dat deze straat ook wordt gebruikt als verbindingsweg tussen het bestaande op- en afrittencomplex van de Ring RO en als sluiptweg naar Brussel; dat mede door de geringe straatbreedte de verkeersafwikkeling er moeilijk is en de woonfunctie in het gedrang zal komen; dat gezien de aard van de weg en de reeds bestaande verkeersoverlast een bijkomende

publieksaantrekkende functie ontoelaatbaar is; dat het gevraagde stedenbouwkundig onaanvaardbaar is en de plaatselijke aanleg niet ten goede zal komen'

De verkeersstudie, kon in deze niet overtuigen. In de huidige aanvraag wordt een bijkomende verkeersstudie voorgelegd, die ook ingaat op de mogelijke gewijzigde verkeerssituatie bij een 'knip' in de [REDACTED] of de wijziging van omliggende straten naar enkelrichting. Gezien deze situaties zich echter nog niet voordoen kan hier bezwaarlijk worden op vooruitgelopen. Ook is het zo dat bij het wijzigen naar enkelrichting mogelijk bepaalde straatgedeeltes ontlast worden, maar dat hier dan ongetwijfeld een afwijking op andere straten volgt.

In de bijkomende studie wordt als conclusie gesteld dat met een intensiteit van 472 PAE (personenautoequivalent) op het drukste uur onder de leefbaarheidsgrens van 500 PAE in een woonstraat wordt gebleven. Tussen beide studies is op bepaalde punten een groot verschil merkbaar in de metingen, wat aangeeft dat dergelijke studies geenszins exact wetenschappelijk zijn en geenszins de jarenlange vaststellingen van de lokale overheid (met kennis van de plaatselijke situatie) en de bewoners kan ontcrachten. De grens van 500 PAE is overigens ook een arbitraire grens. Een feit blijft dat het een straat is met het opzet en de inrichting van een rustige woonstraat (voorstel tot selectie als lokale weg type III), die reeds te lijden heeft onder het sluipverkeer, wat zowel door de gemeente bevestigd wordt, als in de tal van individueel gemotiveerde bezwaarschriften. Dit toont aan dat de draagkracht van de plaats nu reeds overschreden is.

Gezien de aard van deze weg en de reeds bestaande overlast is het hier niet aangewezen om een bijkomende publiekstreckende functie onder te brengen. Gezien er in de straat reeds een reëel probleem bestaat, kan enkel ingestemd worden met een afwerking van dit woonweefsel met een functie die niet verkeersgenererend en laagdynamisch is (bv. Wonen).

Het ontwerp is, gelet op de voorgaande beschouwingen, niet verenigbaar met een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

De aanvraag komt niet in aanmerking voor vergunning om volgende redenen:

- *De supermarkt is voorzien met een ontsluiting langs een woonstraat. Gezien de aard van deze weg en de reeds bestaande overlast is het hier niet aangewezen om een bijkomende publiekstreckende functie onder te brengen."*

..."

Na de hoorzitting van 9 december 2010 beslist de verwerende partij op 9 december 2010 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert haar beslissing als volgt:

"...

7. Verkeerstechnisch blijft de situatie evenwel verschillend van die in de omliggende KMO-zones. De KMO-zones zijn geënt op de [REDACTED] en enkele insteekwegen op deze laan, waaronder de weg [REDACTED], waarlangs de omliggende bedrijven werden ingeplant. De [REDACTED] is een brede viervaksbaan met middenberm en een belangrijke verkeersas. De [REDACTED] daarentegen is een radiale verbindingstraat tussen de Kon. Astridlaan en de andere grote verkeersas van Wommel: de [REDACTED].

De aanvrager brengt een verkeersstudie uit 2007 bij, opgemaakt in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag en overhandigd in hoorzitting op de deputatie. Deze verkeersstudie stelde dat er een verkeersstroom is vast te stellen van ca. 349 voertuigen per uur ter hoogte van de aanvraag. Het inbrengen van deze handelsfunctie zou zo een bijkomend aantal voertuigen per uur van ca. 35 auto's betekenen, dus ca. 10% meer. In de huidige aanvraag wordt een bijkomende verkeersstudie voorgelegd.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

- *de aanvraag is in overeenstemming met de planologische bepalingen voor de plaats;*
- *de inplanting van een supermarkt is aanvaardbaar binnen een dichte aaneengesloten kernbebouwing op een goed ontsloten plaats. De functie is kernondersteunend;*
- *de aanvraag sluit aan bij een naastliggend KMO met grootschalige bebouwing, zodat een invulling met een bedrijfsgebouw zich kan inpassen op deze plaats;*
- *uit een verkeersstudie blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op ca. 10% kan geschat worden, wat aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt;*
- *onder het gebouw op het eigen terrein is afdoende parkeerplaats voorzien, in overeenstemming met de parkeerverordening en meer dan als een strikte behoefte wordt ingeschat;*
- *op het terrein zijn afdoende groenvoorzieningen opgenomen.*

...

Dit is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep

De bestreden beslissing werd aan de verzoekende partij betekend met een aangetekende brief van 22 december 2010.

Het beroep werd ingesteld met een aangetekende brief van 20 januari 2011 en is bijgevolg tijdig ingesteld.

B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partij

Standpunt van de partijen

De verwerende partij stelt dat de verzoekende partij zich bij het instellen van haar vordering heeft gesteund op artikel 4.8.16, §1, 6° VCRO, op grond waarvan een beroep bij de Raad kan worden ingesteld door "de bij het dossier betrokken adviserende instanties aangewezen krachtens artikel 4.7.16, §1, eerste lid, respectievelijk artikel 4.7.26, §4, 2°, op voorwaarde dat zij tijdig advies hebben verstrekt of ten onrechte niet om advies werden verzocht."

De verwerende partij stelt dat de verzoekende partij niet kan worden beschouwd als een bij het dossier betrokken adviserende instantie, nu voorliggende aanvraag niet verplicht aan haar voor advies diende te worden voorgelegd. Ook artikel 4.7.26, §4, 2° VCRO is volgens de verwerende partij niet van toepassing, aangezien deze bepaling betrekking heeft op de bijzondere procedure.

De verzoekende partij dient volgens de verwerende partij duidelijk aan te geven op grond van welke bepaling huidige procedure werd ingeleid.

De verwerende partij stelt verder dat de verzoekende partij niet over de vereiste procesbevoegdheid (hoedanigheid) beschikt, aangezien de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar als zodanig, als ambtenaar van een agentschap zonder rechtspersoonlijkheid, niet in rechte kan optreden. Enkel het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, beschikt volgens de verwerende partij over de vereiste hoedanigheid om in rechte op te treden voor de Raad.

De verzoekende partij van haar kant stelt dat artikel 4.8.16, §1, 5° VCRO uitdrukkelijk de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar vernoemt als partij die een verzoek tot nietigverklaring kan richten aan de Raad. Zij stelt dat de verkeerde verwijzing in het inleidend verzoekschrift naar 6° van hetzelfde artikel niet met zich brengt dat het verzoekschrift onontvankelijk is, te meer daar het vermelden van dat artikel niet vereist is.

De verzoekende partij stelt verder dat volgens de rechtspraak van de Raad de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar op grond van artikel 4.8.16, §1 VCRO over het rechtens vereiste belang beschikt om een vordering in te stellen bij de Raad, en dat de Raad tevens aanvaardt dat uit voornoemde bepaling niet enkel het potentieel belang van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar blijkt, maar ook diens hoedanigheid en meer bepaald diens procesbevoegdheid om een vordering in te stellen.

Beoordeling door de Raad

In het inleidend verzoekschrift stelt de verzoekende partij dat zij beschikt over het vereiste belang “doordat zij nominatum genoemd is in art. 4.8.16, §1, 6° VCRO”.

Met de verwerende partij moet worden vastgesteld dat de verzoekende partij zich niet kan beroepen op 6° van voornoemde bepaling, aangezien zij niet kan worden beschouwd als een bij het dossier betrokken adviserende instantie aangewezen krachtens artikel 4.7.16, §1, eerste lid VCRO en evenmin krachtens artikel 4.7.26, §4, 2° VCRO dat immers betrekking heeft op de bijzondere procedure.

De gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar beschikt evenwel op grond van artikel 4.8.16, §1, 5° VCRO over het rechtens vereiste belang om een vordering in te stellen, en wordt in dit artikel ad nominatim genoemd als belanghebbende. De onjuiste verwijzing naar 6° van voornoemd artikel in het inleidend verzoekschrift, die als een materiële verschrijving moet worden beschouwd, heeft niet voor gevolg dat de vordering niet ontvankelijk is bij gebrek aan belang.

De Raad aanvaardt tevens dat uit artikel 4.8.16, §1 VCRO niet alleen het potentieel belang van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar blijkt, maar ook diens hoedanigheid en meer bepaald diens procesbevoegdheid om een vordering in te stellen bij de Raad.

Het beroep is ontvankelijk.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

A. Enig middel

Standpunt van de partijen

1.

In dit middel roept de verzoekende partij de volgende schendingen in: schending van artikel 4.3.1, §1, 1°, b) juncto artikel 4.3.1, §2, 1° en artikel 1.1.4 VCRO, het redelijkheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur en het motiveringsbeginsel.

De verzoekende partij licht het middel als volgt toe:

“...
“

Schending van art. 4.3.1., § 1, 1°b juncto, art. 4.3.1., § 2, 1° en art. 1.1.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening, en het redelijkheidsbeginsel, evenals het rechtszekerheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur en het motiveringsbeginsel

doordat in een eerste deel van het eerste onderdeel in de bestreden beslissing de vergunning wordt verleend op grond van de overweging:

“Uit een verkeersstudie blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op ca 10% kan geschat worden, wat aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt.”

terwijl de toename van het aantal verkeerswegingen totaal onaanvaardbaar is en de draagkracht van de omgeving wel overschrijdt.

Tevens geldt in een tweede deel van het eerste onderdeel dezelfde kritiek voor wat betreft het afwijken van het ongunstig advies van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar, die in een zeer uitvoerig gemotiveerd advies stelt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen en alzo met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving, en dit op grond van een gedetailleerde motivering van het mobiliteitsimpact van de aanvraag

terwijl in de bestreden beslissing geen afdoend antwoord wordt gegeven op deze nochtans pertinente redenen die geleid hebben tot het negatief advies.

doordat in een tweede onderdeel in de bestreden beslissing over de verkeerstechnische aspecten en de draagkracht verwezen wordt naar de studie in 2007 gemaakt, die zou duiden op een verhoging van 10% met het verkeer, wat in de bestreden beslissing als aanvaardbaar wordt geacht

terwijl de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar in zijn verslag er reeds op uitvoerige wijze op gewezen heeft dat n.a.v. de vorige aanvraag dezelfde verkeersstudie al beoordeeld werd en de minister bij ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot een ander besluit kwam dan thans door de Deputatie wordt getrokken

althoewel uiteraard de Deputatie van het besluit van de minister van 9 juni 2009 op de hoogte was en zelfs in de thans bestreden beslissing bij de historiek op pag. 3 verwijst naar de beslissing van de minister van 9 juni 2009, zonder te motiveren waarom thans van het verslag en advies van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, concreet gesteund wat dit motief betreft, wordt afgeweken.

doordat in een derde onderdeel in de bestreden beslissing m.b.t. het verkeer de verkeerssituatie verwezen wordt naar de studie met een verhoging van het aantal

voertuigen met 10%, wat klaarblijkelijk aanvaard wordt geacht en waarvan wordt gesteld dat het de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt

terwijl precies dit aspect, benevens het feit dat het reeds in een negatief advies was aangehaald waarop niet op afdoende wijze geantwoord werd (2^{de} onderdeel) beoordeeld werd door de minister bij besluit van 9 juni 2009, en er niet op afdoende wijze wordt overwogen op welke gronden thans wel zou mogen worden afgeweken van het toen door de overheid ingenomen standpunt.

Zulke afwijking van de beslissing genomen (weliswaar in graad van beroep tegen de beslissing van de Deputatie) getuigt van een grote onzorgvuldigheid en is in strijd met het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

Toelichting bij onderdelen 1 en 2:

1.

Artikel 1.1.4. VCRO luidt:

“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit.”.

Artikel 4.3.1., § 1 VCRO stelt de beoordelingsgronden bij de vergunningsaanvraag vast onder de algemene bepalingen en luidt:

“Een vergunning wordt geweigerd:

1° Indien het aangevraagde onverenigbaar is met:

- a) (...)*
- b) een goede ruimtelijke ordening.”.*

De overeenstemming met die goede ruimtelijke ordening wordt dan eveneens bepaald in art. 4.3.1., § 2 VCRO, dat luidt:

“De overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld met in achtneming van volgende beginselen:

1° Het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van art. 1.1.4.;”.

Wanneer in de voorliggende aanvraag de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar adviseert om de aanvraag te weigeren en het beroep niet in te willigen, precies op basis van het verkeerstechnisch aspect (pag. 4 en 5 van het verslag van de PSA), dan verwijst

hij daarbij uitdrukkelijk naar het feit dat de aanvrager een verkeersstudie uit 2007 bijbrengt die zou vaststellen dat het inbrengen van de handelsfunctie een verhoging van het aantal voertuigen per uur van ca 10% meebrengt.

Hij stelt ook vast dat deze studie integraal deel uitmaakt van het dossier dat voorgelegd werd aan de minister in graad van beroep tegen de vergunning die was afgeleverd door de Deputatie en hij haalt uitdrukkelijk de motivering van de minister in het besluit van 9 juni 2009 aan als volgt:

“Dat zoals reeds ook wordt aangehaald door het college, waar op dit ogenblik er reeds een reëel verkeersprobleem is in de [REDACTED] en de omgeving; dat deze straat ook wordt gebruikt als verbindingsweg tussen het bestaande op- en afrittencomplex van de Ring R0 en als sluiptweg naar Brussel; dat mede door de geringe straatbreedte de verkeersafwikkeling er moeilijk is en de woonfunctie in het gedrang zal komen; dat gezien de aard van de weg en de reeds bestaande verkeersoverlast, een bijkomende publieksaantrekkende functie ontoelaatbaar is; dat het gevraagde stedenbouwkundig onaanvaardbaar is en de plaatselijke aanleg niet te goede zal komen;”.

Na deze overweging in het bijzonder te hebben aangehaald motiveert hij zijn weigeringsvoorstel verder op verkeerstechnisch vlak als volgt:

“De verkeersstudie kon in deze niet overtuigen. In de huidige aanvraag wordt een bijkomende verkeersstudie voorgelegd, die ook ingaat op de mogelijke gewijzigde verkeerssituatie bij een “knip” in de [REDACTED], of de wijziging van omliggende straten naar enkele richting. Gezien deze situaties zich echter nog niet voordoen kan hier bezwaarlijk worden op vooruit gelopen. Ook is het zo dat bij het wijzigen naar enkele richting mogelijk bepaalde straatgedeeltes ontlast worden, maar dat hier dan ongetwijfeld een afwikkeling op andere straten op volgt.

In de bijkomende studie wordt als conclusie gesteld dat met een intensiteit van 472 PAE (personenautoequivalent) op het drukste uur onder de leefbaarheidsgrens van 500 PAE in een woonstraat wordt gebleven. Tussen beide studies is op bepaalde punten een groot verschil merkbaar in de metingen, wat aangeeft dat eigenlijk de studies geenszins exact wetenschappelijk zijn en geenszins de jarenlange vaststelling van de lokale overheid (met kennis van de plaatselijke situatie) en de bewoners kan ontcrachten. De grens van 500 PAE is overigens ook een arbitraire grens. Een feit blijft dat het een straat is met het opzet en de inrichting van een rustige woonstraat (voorgesteld tot selectie als lokale weg type III) die reeds te lijden heeft onder sluiptverkeer, wat zowel door de gemeente bevestigd wordt, als in de tal van individueel gemotiveerde bezwaarschriften. Dit toont aan dat de draagkracht van de plaats nu overschreden is.

Gezien de aard van deze weg en de reeds bestaande overlast is het hier niet aangewezen om een bijkomende publiekstreckende functie onder te brengen. Gezien er in de straat reeds een reëel probleem bestaat, kan enkel ingestemd worden met een afwerking van dit woonweefsel met een functie die niet verkeersgenererend en laag dynamisch is (bv. wonen).”.

Uit deze overwegingen blijkt alleen al dat de regelgeving hierboven aangehaald, nl. art. 4.3.1., § 1 VCRO, art. 4.3.1., § 2 VCRO en art. 1.1.4. VCRO geschonden zijn.

De goede ruimtelijke ordening moet immers worden beoordeeld voor zover noodzakelijk of relevant (de verkeersproblematiek is hier – gelet op de aard van de vergunning evident noodzakelijk en relevant – aan de hand van de aandachtspunten, zoals functionele inpasbaarheid, en inzonderheid toepasselijk voor huidige wettigheidscontrole door de Raad voor Vergunningen, de mobiliteitsimpact.

Daarbij moet in het bijzonder de doelstellingen van art. 1.1.4. VCRO in acht worden genomen, en in dit artikel is voorzien dat de duurzame ruimtelijke ontwikkeling moet beoogd worden, waarbij niet alleen ten behoeve van de huidige generatie de ruimte wordt beheerd, maar dat ook de behoeften van de toekomstige generaties niet in het gedrang mogen worden gebracht.

Uitdrukkelijk wordt daarbij voorzien dat de ruimtelijke behoefte van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen mekaar moeten afgewogen worden en dat er rekening moet gehouden worden met de ruimtelijke draagkracht.

Op die manier – stelt de VCRO – moet er gestreefd worden naar ruimtelijke kwaliteit.

De overwegingen die de Deputatie maakt in het bestreden besluit op dit punt, dat specifiek wordt besproken door de stedenbouwkundige ambtenaar en dat specifiek reeds aan het oordeel van de minister is onderworpen, wordt zondermeer niet geantwoord op de bezwaren die naar voren worden gebracht.

Eenvoudig stellen dat de verkeersstudie uit 2007 en een bijkomende verkeersstudie worden voorgelegd, en dat er voor het overige wordt vastgesteld dat er een verkeerstoename van 10% is, om te stellen dat dit aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt, is in strijd met de feitelijke gegevens, de beoordeling zoals de VCRO deze van de goede ruimtelijke ordening oplegt, en negeert de pertinente overwegingen van het advies.

2.

Eenzelfde opmerking dient geformuleerd te worden t.a.v. de opmerkingen in het negatief advies van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

Deze heeft besloten:

“De gemeente Wemmel selecteert de ██████ als een lokale weg type III in zowel het gemeentelijk mobiliteitsplan als in het (nog definitief goed te keuren) gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Zij ziet deze weg dus als een woonstraat. Deze beleidskeuze heeft gevolgen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor deze weg.

Uit de beperkte cijfergegevens voor de ██████ blijkt dat de huidige belasting reeds van die aard is, dat de verkeersleefbaarheid wordt overschreden, zeer voor het verkeer in de spits voor een bepaalde richting. Een verdere stijging van deze belasting is dan ook volgens het gemeentelijk mobiliteitsbeleid niet gewenst.

De beschikbare studie ‘mobiliteitsimpact Aldi Markt Wemmel’ toont aan dat deze nieuwe vestiging de verkeersleefbaarheid voor de ██████, binnen de beleidslijnen van de gemeente Wemmel, dan ook overschrijdt.

De beoordeling van de andere decretale beoordelingselementen als uitvoering van art. 4.3.1. VCRO (functionele inpasbaarheid, schaal, ruimtegebruik en

bouwdichtheid, visueel vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten, het bodemreliëf en hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen) is in dit geval niet meer relevant.”.

Dit besluit van de stedenbouwkundige ambtenaar is gesteund op overwegingen die pertinent zijn en die geen enkel antwoord vinden in de overwegingen die de Deputatie heeft weerhouden.

Al is het zo dat niet op elk onderdeel van elk bezwaar, of van elk onderdeel van een negatief advies, moet worden verwacht dat een antwoord moet worden geformuleerd, dan is het wel zo dat moet teruggevonden worden in de bestreden beslissing welk antwoord geformuleerd wordt op de negatieve adviezen en om welke reden dit antwoord gegeven wordt.

In die zin is het niet ingaan op allerlei pertinente motieven een duidelijk gebrek aan motivering en zorgvuldigheid bij de in voorliggend geval bestreden beslissing.

Over de aard van de studie ‘mobiliteitsimpact Aldi Markt Wemmel’ wordt overwogen dat dit geen volwaardige mobiliteitsstudie is zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling, wat ook niet nodig is.

In het advies stelt de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar m.b.t. de studie die wordt voorgebracht:

“De studie toont aan dat de realisatie van diverse bouwprogramma’s geen noemenswaardig verschil in bijkomende verkeersbelasting genereren waarbij een bijkomende verkeersbelasting van ongeveer 10% kan worden verwacht.

De studie komt op pag. 10 tot de conclusie dat de toekomstige intensiteiten langsheen de █████ zouden variëren tussen 430 en 475 voertuigen per uur, voor beide richtingen samen. Dit komt echter niet overeen met de telling van november 2007 waarnaar verwezen wordt op pag. 2; ophoging van deze cijfers met 10% geeft de verwachte belasting van 465 voertuig per uur voor beide richtingen.”.

In het advies wordt ook overwogen:

“In de studie wordt slechts zijdelings verwezen naar het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Op pag. 11 wordt enkel in de voetnoot 6 gemeld dat de gemeente nog geen selectie van lokale wegen heeft uitgebracht omdat het mobiliteitsplan nog in opmaak is. Op het ogenblik van de opmaak van deze mobiliteitsstudie in 2007 was het inderdaad zo.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bevindt zich nu in de fase van het openbaar onderzoek, dat beëindigd wordt op 24 juli 2010. Het document dat reeds in de plenaire vergadering werd behandeld geeft geen selectie als lokale wegen I of II voor de wegen die hier ter sprake kwamen; noch de █████, noch █████ of de █████ krijgen een hogere selectie op gemeentelijk niveau en zijn dus te beschouwen als lokale wegen type III: woonstraten waartoe ook de “erfontsluitende wegen” behoren.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan van de gemeente Wemmel werd voorwaardelijk conform verklaard op 17 november 2009 (met tekstuele opmerkingen). Het plan

voorziet inzake de categorisering van de lokale wegen hier ook geen hogere selecties voor de ■■■■■, noch voor de ■■■■■. Dit betekent dat deze wegen inderdaad lokale wegen type III zijn.”

Deze overwegingen vinden geen tegenspraak in de bestreden beslissing, die enkel een korte beschrijving geeft van een verschil tussen enerzijds de KMO zone die geënt zijn op de ■■■■■ en enkele insteekwegen, waar tegenover gesteld wordt dat de ■■■■■ een brede 4-vaksbaan is met middenberm en een belangrijke verkeersas. De ■■■■■ daarentegen wordt als een radiale verbindingstraat tussen de ■■■■■ en de andere grotere verkeersas van Wemmel genoemd, nl. de ■■■■■.

Alleszins kan in geen enkele van de overwegingen van de beslissing van de Deputatie enig antwoord gevonden worden op dit nochtans pertinent en gedetailleerd motief van weigering aangehaald door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

3.

Een tweede aspect in de motivering van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar betreft de verkeersleefbaarheidsindex.

Hij overweegt in het bijzonder m.b.t. de leefbaarheid en de draagkracht wat volgt:

“Inzake de verkeersdraagkracht van lokale wegen is er relatief weinig onderzoek gedaan. In recente studies wordt de term ‘leefbaarheidscapaciteit’ gehanteerd; hiermee wordt een cijfer aangereikt om de maximale belasting van lokale wegen te ramen, met doel de leefbaarheid van deze weg te bewaken. Dit cijfer maakt een inschatting van het aantal voertuigen tijdens het drukste uur, per richting, dat nog verkeersleefbaar wordt geacht voor de wegcategorie.

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen woonerfstraten en woonstraten; er is ook een onderscheid te maken tussen stedelijk gebied en buitengebied. De belasting wordt ook slechts leefbaar geacht wanneer het over een belasting gaat die beperkt is in de tijd; er wordt over ‘het drukste uur’ gesproken. Hieruit blijkt dat het erg moeilijk blijft objectief sluitende criteria op te stellen.

Voor de regio Gent wordt door het stadsbestuur van Gent uitgegaan van een intensiteit van minder dan 150 PAE/u en rijrichting voor woonerven, en dit tijdens het drukste uur. Voor woonstraten is dat 250 PAE/u.”

Toegepast op de huidige aanvraag overweegt de stedenbouwkundige ambtenaar dan:

“Voor de ■■■■■ is de verdeling ongelijk per rijrichting. De hoogste belasting in de avondspits wordt op dit ogenblik gerealiseerd in het weggedeelte tussen de ■■■■■ en de ■■■■■ in beide richtingen. In de toekomst zal deze belasting zich in de avondspits situeren in de hele ■■■■■ richting ■■■■■. De studie vermeldt de verwachte belasting van 377 voertuigen in de avondspits rond de ■■■■■ (fig. 3 pag. 9).

Op basis van de technische cijfers en normen, en uitgaande van de door de gemeente Wemmel ingevoerde wegenselectie, dient besloten te worden dat de te verwachten belasting van de ■■■■■ de leefbaarheidsgrens zal overschrijden (voor de avondspits richting ■■■■■). Hieruit kan worden besloten dat de bezorgdheid van

de gemeente inzake de leefbaarheid van deze woonstraat terecht is en ondersteund wordt door de beschikbare (maar beperkte) mobiliteitsstudie.”.

Eens temeer moet ook wat dit onderdeel betreft worden opgemerkt dat in het bestreden besluit er a fortiori geen afdoende antwoord wordt gegeven.

Uit dit alles blijkt dat het besluit van de Deputatie strijdig is met de aangehaalde artikelen van het VCRO en de Beginselen van Behoorlijk Bestuur, geen antwoord geeft op het negatieve verslag van de PSA en geen antwoord geeft op het negatief advies van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

4.

Tenslotte moet nog worden opgemerkt (onderdeel 4 van het middel) dat de beslissing van de Deputatie het besluit van de minister van 9 juni 2009 negeert zonder ook daarop enige verantwoording te geven waarom van het standpunt van de ministerie, specifiek ingenomen over het mobiliteitsaspect, inzonderheid de verkeersdrukte, niet meer zou dienen gevolgd te moeten worden.

...”

2.

De verwerende partij antwoordt dat in het verleden inderdaad een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd geweigerd bij ministerieel besluit van 9 juni 2009 op beroep van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en het college van burgemeester en schepenen, maar dat de nieuwe aanvraag volkomen anders is opgevat.

De verwerende partij stelt dat de bouwplannen wel degelijk werden aangepast rekening houdende met de overwegingen uit het weigeringsbesluit van de minister van 9 juni 2009.

Het is volgens verwerende partij niet omdat een eerdere aanvraag werd geweigerd dat een nieuwe aanvraag die betrekking heeft op hetzelfde voorwerp niet zou kunnen worden ingewilligd.

De deputatie moet volgens de verwerende partij niet motiveren waarom zij thans al dan niet van een eerder besluit wenst af te wijken.

Er bestaat volgens de verzoekende partij geen betwisting dat de aanvraag in overeenstemming is met het planologisch bestemmingsvoorschrift voor het woongebied, waarna de vraag blijft of het project verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving.

Het behoort tot de appreciatiebevoegdheid van de deputatie om te oordelen of de aanvraag al dan niet verenigbaar is met de eisen van de goede ruimtelijke ordening.

De deputatie is uitgegaan van juiste feitelijke gegevens, heeft die correct beoordeeld en is in redelijkheid tot het besluit kunnen komen dat de aanvraag verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

Wanneer de deputatie in beroep uitspraak doet over een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, treedt zij niet op als administratief rechtscollege maar als orgaan van actief bestuur. Hieruit volgt dat zij, om te voldoen aan de haar opgelegde motiveringsplicht, er niet toe gehouden is om al de in beroep aangevoerde argumenten te beantwoorden, doch dat het volstaat dat zij in de beslissing duidelijk aangeeft door welke, met de goede ruimtelijke ordening verband houdende redenen, zij is verantwoord.

De deputatie houdt daarbij volgens de verwerende partij rekening met het advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, met de argumenten die naar voor werden gebracht in het kader van het beroep, doch tevens met de andere adviezen. Adviesverlenende instanties hebben echter tot taak advies uit te brengen, niets meer niets minder.

De Raad mag zijn beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid.

In de bestreden beslissing wordt volgens de verwerende partij op een deugdelijke en afdoende wijze overwogen om welke redenen de aanvraag in aanmerking komt voor vergunning.

Zo wordt vooreerst vastgesteld dat de inplanting van een supermarkt aanvaardbaar is binnen een dichte aaneengesloten kernbebouwing op een goed ontsloten plaats en dat de functie kernondersteunend is.

De aanvraag sluit verder aan bij een naastliggende KMO-zone met grootschalige bebouwing, zodat een invulling met een bedrijfsgebouw zich kan inpassen op deze plaats.

Er wordt voorzien in voldoende parkeerplaats en afdoende groenvoorzieningen.

Met betrekking tot de draagkracht verschillen de meningen. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar is de mening toegedaan dat de draagkracht nu reeds is overschreden en dat het niet aangewezen is om in deze woonstraat een bijkomende publiekstreckende functie onder te nemen, waarmee het standpunt wordt overgenomen zoals dit door de minister in zijn besluit van 9 juni 2009 werd vooropgesteld.

De deputatie heeft deze argumentatie van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet weerhouden en heeft geoordeeld dat uit een verkeerstudie blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op ca. 10% kan geschat worden, wat aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt.

In de mate er wordt verwezen naar de zogenaamde leefbaarheidsindex, kan volgens de verwerende partij enkel maar worden vastgesteld dat in alle redelijkheid genomen de impact van de inplanting van winkel op de leefbaarheid van de buurt en het wooncomfort voor de omwonenden tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijft. De inplanting van de winkel zou volgens de voorliggende gegevens een bijkomend aantal voertuigen per uur genereren van ongeveer 35 auto's of 10% van hetgeen door de verkeerstudie wordt vooropgesteld.

De verwerende partij is van mening dat dit "gegeven de plaatsgesteldheid" niet van aard is om de draagkracht van de onmiddellijke omgeving te overschrijden.

De verwerende partij besluit dat de deputatie na een zorgvuldige analyse van alle elementen van het dossier in alle redelijkheid tot het besluit is kunnen komen dat de aanvraag in aanmerking komt voor vergunning.

3.

De tussenkomen partij voegt hieraan nog het volgende toe:

“ ...
III.1.1. Eerste onderdeel

In het eerste onderdeel van het eerste middel voert verzoekende partij aan dat de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar adviseerde om de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning te weigeren op grond van onder meer verkeerstechnische motieven. De PSA zou van oordeel geweest zijn dat het aangevraagde niet verenigbaar was met de goede ruimtelijke ordening om redenen van mobiliteit. De overwegingen die in de bestreden beslissing werden opgenomen op dit punt zouden niet volstaan om de beoordeling van de PSA te weerleggen.

De PSA was klaarblijkelijk in zijn verslag, opgemaakt voorafgaand aan de hoorzitting, van mening dat zich op het vlak van de verkeersafwikkeling mogelijk een probleem zou stellen. Verwerende partij oordeelde, na de hoorzitting, dat de verkeersafwikkeling aanvaardbaar was, en er zich dus op het vlak van mobiliteit, geen probleem zou stellen.

De beslissing van de Deputatie was evenzeer gestoeld op de studies die bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werden gevoegd. Deze studies werden beoordeeld door de PSA, bij opmaak van zijn advies. Evenwel werden deze studies ook toegelicht en verder gepreciseerd tijdens de hoorzitting, dus nadat de PSA zijn advies opmaakte. Dit is een belangrijk gegeven waaraan de verzoekende partij volledig voorbijgaat. Nochtans blijkt zulks uit de bestreden beslissing, waarin wordt gesteld:

(...)

Verwerende partij motiveerde dus wel degelijk op grond waarvan zij tot de conclusie kwam dat het aangevraagde voor vergunning in aanmerking kwam, specifiek wat de mobiliteit en verkeersafwikkeling betreft. Hierbij wordt expliciet verwezen naar de toelichting die tijdens de hoorzitting werd gegeven op dit punt.

Tussenkomende partij wenst in dit verband overigens te benadrukken dat zij, als aanvrager, in geen geval verplicht was een mobiliteitsstudie bij te voegen. Het project heeft geen dermate grote omvang dat een mobiliteitsstudie vereist is conform artikel 16, 13° van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning. Dit artikel bepaalt immers:

(...)

De verkeersstudie die bijgevoegd werd, strekt er toe aan te geven dat er geen overmatige verkeershinder zal ontstaan wanneer de handelszaak geëxploiteerd zal worden, net omdat tussenkomende partij er zich van bewust was dat dit een grote bezorgdheid van de omwonenden en de vergunningverlenende instanties was.

Er werd een eerste mobiliteitsstudie opgemaakt in de loop van 2007. Op dat ogenblik werd ook een parkeerstudie opgesteld. Deze beide studies werden opgemaakt aan de hand van het project dat op dat ogenblik voorlag. Dit project stelde een ontsluiting via de doodlopende [REDACTED] voor. Uit deze studies bleek zeer duidelijk dat de geplande inrichting een zeer beperkte impact op de bestaande verkeersafwikkeling zou hebben. Bovendien werd objectief aangetoond dat het aantal parkeerplaatsen dat werd voorzien afdoende was.

Het project dat heden vergund is voorziet in een andere ontsluiting. Deze gebeurt rechtstreeks op de [REDACTED], en niet via de [REDACTED]. Deze wijziging was noodzakelijk ingevolge de rooilijnen die zich rondom het perceel bevinden en de gemeentelijke bouwverordening.

Het voorgaande project resulteerde in constructies en parkeergelegenheden die zich voor de rooilijnen en in de bouwvrije stroken bevonden.

Bij het indienen van de laatste aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werden de parkeerstudie en mobiliteitsstudie opnieuw bijgevoegd. Nu deze evenwel inmiddels twee jaar oud waren, werden zij geactualiseerd. Er werden nieuwe tellingen uitgevoerd. Tevens werd rekening gehouden met de weerhouden ontsluiting via de [REDACTED].

Verwerende partij beschikte met andere woorden over veel meer informatie dan gebruikelijk. Op basis van deze informatie oordeelde verwerende partij dat de vergunning verleend kon worden. Verzoekende partij toont geenszins aan dat het feit dat verwerende partij er voor opteerde objectieve studies, opgemaakt door twee verschillende, erkende studiebureaus te volgen kennelijk onredelijk zou zijn, zelfs nu de PSA hierover anders oordeelde. Op geen enkele wijze wordt concreet aannemelijk gemaakt dat de bevindingen van de twee verkeersstudies niet correct, laat staan kennelijk onjuist of onzorgvuldig zouden zijn.

De bestreden beslissing werd op zorgvuldige wijze genomen. Zij werd bovendien afdoende gemotiveerd. Verzoeker toont op geen enkele wijze aan dat de beoordeling van de aanvraag in strijd is met enige regel of voorschrift, noch dat zij kennelijk onredelijk of onzorgvuldig zou zijn.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

III.1.2. Tweede onderdeel

In een tweede onderdeel houdt verzoekende partij voor dat ten onrechte geen rekening gehouden zou zijn met het negatief advies dat door verzoekende partij gegeven zou zijn in het kader van de vergunningsprocedure.

Zoals reeds bij het weerleggen van het eerste onderdeel van het middel werd aangegeven, kan onmogelijk worden voorgehouden dat de bestreden beslissing niet ingaat op het aspect mobiliteit. Klaarblijkelijk verschilt verzoekende partij van mening met verwerende partij. Zulks impliceert evenwel geenszins dat de bestreden beslissing onwettig zou zijn.

Tussenkomende partij wenst te verwijzen naar de rechtspraak van de Raad van State, waaruit blijkt dat de Deputatie, bij het beoordelen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in graad van beroep, niet gebonden is aan enig advies van de GSA, en dienaangaande ook niet hoeft te motiveren. De Raad oordeelde hierover (RvSt nr. 160.589 van 27 juni 2006 inzake [REDACTED]):

(...)

Verwerende partij was niet gebonden aan het advies van de GSA. De motiveringsverplichting vereist bovendien niet dat expliciet wordt ingegaan op dergelijk advies. Bovendien blijkt uit de bestreden beslissing zeer duidelijk waarop de Deputatie zich heeft gebaseerd om de stedenbouwkundige vergunning te verlenen. Ook in het tweede onderdeel geeft verzoekende partij niet aan dat deze motivering kennelijk onredelijk zou zijn.

Het tweede onderdeel van het eerste middel is bijgevolg niet gegrond.

III.1.3. Derde onderdeel

In een derde onderdeel wordt aangevoerd dat in het verleden reeds werd geoordeeld, met name in het MB van 9 juni 2009, dat een toename van het aantal voertuigen met 10% niet aanvaardbaar zou zijn. Door te oordelen dat zulks wel het geval zou zijn, zou het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel geschonden zijn. Bovendien zou niet afdoende zijn aangetoond waarom van de beoordeling door de Minister werd afgeweken.

Tussenkomen de partij kan ter weerlegging van dit middel grotendeels verwijzen naar de weerlegging van de eerste twee onderdelen van het middel. Immers, hierin werd reeds uitvoerig aangetoond dat de bestreden beslissing wel degelijk afdoende gemotiveerd werd, en dat verwerende partij zich op redelijk aanvaardbare en objectieve gegevens gebaseerd heeft (zijnde de verkeersstudies en de actualisering ervan) om de bestreden beslissing te nemen.

Het loutere feit dat de bestreden beslissing afwijkt van de beslissing die door de Minister genomen werd op 9 juni 2009 vormt op geen enkele wijze een schending van het redelijkheids- of vertrouwensbeginsel. Dit wordt nader toegelicht in het vierde onderdeel.

Het derde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

III.1.4. Vierde onderdeel

In het vierde onderdeel stelt verzoekende partij zeer algemeen dat de bestreden beslissing geen verantwoording bevat over de redenen waarom verwerende partij meende te kunnen afwijken van de beslissing van de Minister van 9 juni 2009 over een eerdere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

Tussenkomen de partij verwijst naar de uiteenzetting van de relevante feitelijke en juridische voorgaanden. Hieruit is gebleken dat reeds meerdere aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning ingediend werden voor de realisatie van een project op de site. Hierbij moet worden benadrukt dat verwerende partij ook de voorgaande aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning vergunde. In die zin is er met andere woorden geen sprake van een schending van het redelijkheidsbeginsel of van het vertrouwensbeginsel. Integendeel is verwerende partij bij haar oorspronkelijk standpunt gebleven.

De Minister weigerde inderdaad eerder reeds een stedenbouwkundige vergunning ingevolge de ligging van een deel van het aangevraagde voor de rooilijn. Evenwel had deze aanvraag een ander voorwerp van de voorliggende, nu de parking en de toerit van positie gewijzigd werden. ingevolge de inplanting van het oo. Het gebouw werd anders opgevat, evenals de parking. Bovendien gebeurde de ontsluiting op een andere wijze. In die zin kan onmogelijk worden voorgehouden dat de beoordeling van de voorliggende aanvraag op identiek dezelfde wijze zou moeten gebeuren als de beoordeling van de eerdere aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. De eerdere beslissing van de Minister, over een aanvraag met een ander voorwerp, is op geen enkele wijze bindend voor verwerende partij.

Bovendien moet opnieuw worden benadrukt dat verwerende partij haar beslissing op objectieve gegevens gebaseerd heeft. Verwerende partij liet zich leiden door twee studies, en een update daarvan, opgesteld door twee erkende studie bureaus. Er kan

bezwaarlijk voorgehouden worden dat er geen objectieve basis voor de beslissing van verwerende partij voorhanden is.

Verzoekende partij toont opnieuw op geen enkele wijze aan waarom de bestreden beslissing kennelijk onredelijk zou zijn, en waarom verwerende partij zich niet kon baseren op de bijgebrachte objectieve studies bij het nemen van haar beslissing.

*Het vierde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.
..."*

4.

In haar wederantwoordnota stelt de verzoekende partij nog het volgende:

"...

1.1.

De tussenkomenende partij antwoordt in de toelichtende nota niet op het eerste deel van het eerste onderdeel van het middel.

Er is immers niet alleen de duidelijk niet of onvoldoende motivering waar wordt afgeweken van het advies van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar. Er is echter ook de strijdigheid met de aangehaalde regelgeving, in het bijzonder deze betreffende de ruimtelijke ordening zoals bepaald in art. 1.1.4. VCRO en art. 4.3.2.1., § 2 VCRO.

Die schending is in het voorliggende geval des te frappanter nu er afgeweken wordt in de bestreden beslissing van de negatieve adviezen van de Provinciaal Stedenbouwkundige Ambtenaar en de Gewestelijk Stedenbouwkundige Ambtenaar zonder deze op pertinente wijze te weerleggen.

Ook de verwerende partij beperkt haar antwoord tot het aspect van het niet volgen van de negatieve adviezen zonder het eerste aspect, nl. de strijdigheid met de hoger genoemde artikelen, te beantwoorden.

1.2.

In het tweede deel van dit eerste onderdeel wordt in het verzoekschrift inderdaad kritiek geuit op het feit dat op het ongunstig advies van de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar geen afdoende antwoord gegeven wordt in de bestreden beslissing.

Hierbij moet worden opgemerkt dat in de bestreden beslissing volgens de verzoekende partij geen antwoord te vinden is op de nochtans zeer pertinente en gedetailleerde motieven voor een negatief advies gegeven door de gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar.

Het is opmerkelijk dat volgens de verwerende partij de nadruk er op wordt gelegd in de antwoordnota dat adviezen maar adviezen zijn en dat zij niet meer dan dat zijn, zodat zij klaarblijkelijk volgens de Deputatie geen gemotiveerde beantwoording behoeven. Volgens de verwerende partij zou het immers volstaan dat een beslissing steunt op in rechte en in feite afdoende motieven waarbij de verwijzing naar motieven al niet noodzakelijk zou zijn en evenmin een uitleg waarom een bepaald advies niet wordt gevolgd.

Nochtans stelt de verwerende partij zelf in haar antwoordnota dat zij in casu met het advies van de Gewestelijk Stedenbouwkundige Ambtenaar zou rekening hebben gehouden (pag. 8/13).

In één adem stelt de verwerende partij dat zij niet alleen rekening houdt met het advies van de Provinciaal Stedenbouwkundige Ambtenaar (zie verder), maar ook met de andere adviezen die in het dossier werden gegeven.

Volgens de tussenkomenende partij zou de verwerende partij niet moeten motiveren waarom zij afwijkt van het advies van de Gewestelijk Stedenbouwkundige Ambtenaar.

Nochtans stelt de rechtsleer, en ook de aangehaalde rechtspraak, ook deze van de Raad van State, dat de motiveringsverplichting inhoudt dat een advies dat niet gevolgd wordt, de motieven dient te vermelden waarom het advies niet wordt gevolgd (D. MAREEN, 'Het motiveringsbeginsel' in *Beginnelsen van behoorlijk bestuur*, I. OPDEBEECK en M. VAN DAMME (eds.), Die Keure, 2006, p. 131 e.v., inzonderheid 155, met verwijzing naar de arresten 86.146 en 86.727 van de Raad van State).

De auteur voegt er nog aan toe dat deze hoger vermelde rechtspraak preciseert dat als het om een advies gaat dat geen formaliteit uitmaakt en zelfs puur facultatief is, het de overheid niet ervan mag ontslaan een afwijkende beslissing te motiveren, (RvSt., [REDACTED], nr. 72.468 d.d. 16 maart 1998).

2.

Wat in het bijzonder de kritiek betreft die verzoekende partij heeft geuit in het tweede onderdeel van het middel, nl. het afwijken van het negatief advies van de Provinciaal Stedenbouwkundige Ambtenaar, merkt verzoekende partij nog op wat volgt:

Uw Raad heeft in de zaken A/2011/005 van 8 februari 2011, A/2011/007 van 9 februari 2011 en A/2011/008 van 9 februari 2011 ambtshalve deze kritiek opgeworpen als volgt:

“Schending van art. 4.7.23., § 1, 1^{ste} lid VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van bestuurshandelingen, de materiële motiveringsplicht en de beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek het zorgvuldigheidsbeginsel.

Het eerste deel van dit middel betreft de schending van art. 4.7.23., § 1, 1^{ste} lid VCRO, dat uitdrukkelijk bepaalt dat de Deputatie haar beslissing over het ingestelde beroept neemt op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar.

In het licht van de formele en materiële motiveringsplicht vereist art. 4.7.23., § 1, 1^{ste} lid VCRO dat uit de bestreden beslissing zelf moet kunnen worden afgeleid of de Deputatie bij het nemen van haar beslissing op gemotiveerde wijze is afgeweken van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, dan wel of de Deputatie zich op gemotiveerde wijze heeft aangesloten bij de visie van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, en zich de motieven van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar eigen heeft gemaakt.

Art. 4.7.23., § 1, 1^{ste} lid VCRO veronderstelt dus m.a.w. dat zowel de feitelijke als de juridische determinerende overwegingen van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar worden opgenomen in de beroepsbeslissing,

zodat op basis van de beslissing zelf kan nagegaan worden of de Deputatie haar beslissing daadwerkelijk op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar heeft genomen.

Verzoekende partij stelt evenwel vast dat de verwerende partij in de bestreden beslissing in het geheel niet verwijst naar het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar. Klaarblijkelijk was er evenmin een hoorzitting. De omstandigheid dat het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar zich gebeurlijk in het administratief dossier bevindt, en aldus consulteerbaar is of was voor de partijen, volstaat niet.

Aangezien in de bestreden beslissing op geen enkele wijze melding wordt gemaakt van de feitelijke en juridische determinerende overwegingen van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar, kan niet worden nagegaan of de Deputatie haar beslissing daadwerkelijk op grond van voormeld verslag heeft genomen en hierbij eventuele andersluidende overwegingen op afdoende wijze heeft weerlegd, schendt de bestreden beslissing art. 4.7.23., § 1, 1^{ste} lid VCRO, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van bestuurshandelingen, evenals de materiële motiveringsplicht.

Het eerste onderdeel van dit middel is gegrond.

Aangezien uit de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid of ze daadwerkelijk op grond van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar werd genomen, minstens dat niet kan worden vastgesteld of de verwerende partij rekening heeft gehouden met de determinerende overwegingen, zowel in feite als in rechte, van voormeld verslag, en dit ongeacht de aard en de draagwijdte, schendt de bestreden beslissing in het tweede deel van het tweede onderdeel het zorgvuldigheidsbeginsel.

Opdat de verwerende partij een zorgvuldige beslissing zou kunnen nemen, dient zij de aanvraag aan een eigen, zorgvuldig en afdoend onderzoek te onderwerpen.

Gelet op art. 4.7.23;, §1, 1^{ste} lid VCRO kan niet worden betwist dat het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar hierbij een essentieel en noodzakelijk te onderzoeken aspect van het dossier is.

De kennelijke niet-gemotiveerde, minstens niet-afdoende, negatie van het verslag van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar – in welke zin dit ook zou zijn – impliceert dan ook een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel.”

Het is niet de toevoeging door de tussenkomenende partij over het verloop van de hoorzitting en de uitleg die deze partij eraan geeft, nl. dat door het overleggen van een bijkomende verkeerstudie het negatief advies van de Provinciaal Stedenbouwkundige Ambtenaar niet wordt gevolgd, dat een afdoende antwoord geeft op dit negatief advies.

Integendeel, in de bestreden beslissing is de verwijzing “een bijkomende verkeersstudie” zeker geen voldoende antwoord op de inhoudelijke negatieve advisering van de Provinciale Stedenbouwkundige Ambtenaar.

Daarenboven stelt de Deputatie in de antwoordnota dat zij rekening heeft gehouden met het advies van de Provinciale Stedenbouwkundige Ambtenaar, wat al meteen duidelijk maakt dat het niet volgen van het negatief advies helemaal problematisch is in voorliggend geval.

De kritiek van de verzoekende partij, dat in de bestreden beslissing er geen weerlegging is van het ongunstig advies van de Provinciaal Stedenbouwkundige Ambtenaar, blijft dan ook – meer dan ooit – overeind.

3.

Tenslotte is er de afwijking in de huidige bestreden beslissing van de beslissing van de minister op 9 juni 2009, waarvan niet op afdoende wijze wordt weergegeven op welke gronden thans wel wordt afgeweken van het toen door de overheid ingenomen standpunt.

Zelfs al is dit standpunt weergegeven in een besluit van een andere instantie, nl. de minister, dan deze die thans het bestreden besluit heeft genomen, dan nog is de Deputatie in voorliggend geval onzorgvuldig wanneer zij niet antwoordt op een afdoende wijze op het motief dat de minister heeft doen besluiten tot een weigering.

De verkeerssituatie, in het bijzonder de toename van het verkeer – die op zich niet redelijkerwijze kan worden ontkend –, was precies de reden van de minister om de aanvraag te weigeren.

Het enig middel is dan ook in al zijn onderdelen gegrond.

...”

Beoordeling door de Raad

In dit middel roept de verzoekende partij in essentie in dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening in het bijzonder gelet op de mobiliteitsproblematiek, en dat de bestreden beslissing op dit punt niet afdoende gemotiveerd is in het licht van de ongunstige adviezen van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar waarin werd gesteld dat de ruimtelijke draagkracht wordt overschreden door de inplanting van de supermarkt en in het licht van de eerdere weigering van de stedenbouwkundige vergunning in graad van beroep door de minister bij besluit van 9 juni 2009.

Het behoort tot de taak en de bevoegdheid van het vergunningverlenende bestuursorgaan om overeenkomstig artikel 4.3.1, § 2, eerste lid, 1° en 2° VCRO op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met de ingediende bezwaren en adviezen.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of de administratieve overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

De motiveringsplicht die op de verwerende partij rust, impliceert niet dat zij, als vergunningverlenend bestuursorgaan, alle tot staving van het administratief beroep aangevoerde

middelen of argumenten rechtstreeks en punt na punt moet beantwoorden, noch is zij gebonden door de motivering van de voor haar bestreden beslissing van het college van burgemeester en schepenen.

Uit de bestreden beslissing moet wel duidelijk blijken op welke met de goede ruimtelijke ordening verband houdende overwegingen de verwerende partij zich heeft gesteund om de stedenbouwkundige vergunning al dan niet te verlenen, zodat de Raad bij de uitoefening van zijn opgedragen legaliteitstoezicht kan nagaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de terzake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend en met name of het is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het die correct heeft beoordeeld en op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

Uit de feitenuiteenzetting blijkt dat zowel de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar als de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar van oordeel zijn dat gelet op de aard van de ontsluitingsweg (lokale ontsluitingsweg type III: woonstraat) en de reeds bestaande verkeersoverlast in de ■■■■■, door de inplanting van een supermarkt met een aanzienlijk verkeersgenererend effect onaanvaardbare verkeershinder wordt veroorzaakt en de ruimtelijke draagkracht wordt overschreden.

Bovendien werden in het openbaar onderzoek 44 bezwaarschriften ingediend waarin bezwaren werden geuit omtrent de bijkomende verkeershinder die gepaard gaat met de inplanting van een supermarkt in de ■■■■■.

Wanneer er door het vergunningverlenend bestuursorgaan andersluidend wordt geoordeeld dan de doorheen de administratieve procedure uitgebrachte adviezen, of, indien tijdens deze procedure bezwaren en opmerkingen zijn geformuleerd aangaande een relevant en te beoordelen aspect, in casu het mobiliteitsaspect, geldt in principe dat het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing op dat punt des te zorgvuldiger dient te motiveren.

De verwerende partij overweegt het volgende met betrekking tot de mobiliteitsimpact van de aanvraag:

“... ”

7. Verkeerstechnisch blijft de situatie evenwel verschillend van die in de omliggende KMO-zones. De KMO-zones zijn geënt op de ■■■■■ en enkele insteekwegen op deze laan, waaronder de weg ■■■■■, waarlangs de omliggende bedrijven werden ingeplant. De ■■■■■ is een brede viervaksbaan met middenberm en een belangrijke verkeersas. De ■■■■■ daarentegen is een radiale verbindingsstraat tussen de ■■■■■ en de andere grote verkeersas van Wemmel: de ■■■■■.

De aanvrager brengt een verkeersstudie uit 2007 bij, opgemaakt in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag en overhandigd in hoorzitting op de deputatie. Deze verkeersstudie stelde dat er een verkeersstroom is vast te stellen van ca. 349 voertuigen per uur ter hoogte van de aanvraag. Het inbrengen van deze handelsfunctie zou zo een bijkomend aantal voertuigen per uur van ca. 35 auto's betekenen, dus ca. 10% meer. In de huidige aanvraag wordt een bijkomende verkeersstudie voorgelegd.

De overwegingen in acht genomen komt de aanvraag in aanmerking voor vergunning, om volgende redenen:

(...)

- uit een verkeersstudie blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen op ca. 10% kan geschat worden, wat aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt;*

(...)
...”

Uit deze overwegingen blijkt dus dat de verwerende partij er enerzijds op wijst dat de [REDACTED] niet kan worden vergeleken met de [REDACTED] waarop de KMO-zones zijn geënt en waarlangs de omliggende bedrijven werden ingeplant: de [REDACTED] is een brede viervaksbaan met middenberm en een belangrijke verkeersas, terwijl de [REDACTED] een radiale verbindingstraat is tussen de [REDACTED] en de andere grote verkeersas van Wemmel, de [REDACTED].

Onder verwijzing naar een verkeersstudie uit 2007 opgemaakt in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag overweegt zij verder dat er een verkeersstroom is vast te stellen van ca. 349 voertuigen per uur ter hoogte van de aanvraag, en dat het inbrengen van deze handelsfunctie een bijkomend aantal voertuigen per uur van ca. 35 auto's zou betekenen, dus ca. 10% meer.

Verder verwijst zij naar een bijkomende verkeersstudie die werd voorgelegd, om te besluiten dat de toename van het aantal verkeersbewegingen van ca. 10% “aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt”.

De verwerende partij komt dus op grond van de voorgelegde studies tot een diametraal ander besluit dan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, zonder dat zij concreet aangeeft waarom er volgens haar kan worden afgeweken van de ongunstige adviezen van de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar en het ongunstige verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

Met de loutere beschrijving van het verschil tussen enerzijds de KMO-zone die aansluit op de [REDACTED] zijnde een belangrijke verkeersas, en anderzijds de [REDACTED] die een radiale verbindingstraat is tussen de [REDACTED] en de andere grote verkeersas van Wemmel, de [REDACTED], verantwoordt de verwerende partij niet waarom zij afwijkt van het ongunstig verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Wel integendeel, de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft in zijn negatief verslag er uitdrukkelijk op gewezen dat de [REDACTED] een verbindingstraat is met een bijna uitsluitend residentieel karakter, en dus niet vergelijkbaar is met de [REDACTED], en dat het inbrengen van deze handelsfunctie een aanzienlijk verkeersgenererend effect heeft.

De loutere verwijzing naar de verkeersstudie van 2007 (Mobiliteitsimpact Aldi Markt Wemmel) maakt evenmin concreet aannemelijk waarom voorbij kan worden gegaan aan het ongunstig verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft er in zijn verslag immers net op gewezen dat deze verkeersstudie ook werd voorgelegd in het kader van de voorgaande vergunningsaanvraag, maar niet kon overtuigen, en dat de minister bij besluit van 9 juni 2009 de vergunning heeft geweigerd o.a. op grond van de overweging dat “gezien de aard van de weg en de reeds bestaande verkeersoverlast een bijkomende publieksaantrekkende functie ontoelaatbaar is”.

De omstandigheid, zoals door de verwerende en de tussenkomen partij aangehaald, dat de huidige aanvraag volkomen anders is opgevat als de vorige, doet aan het voorgaande geen afbreuk, aangezien de nieuwe aanvraag eveneens betrekking heeft op een winkelruimte met magazijn met een publiekstrekend karakter, en in dit opzicht de aanvraag niet werd aangepast.

De loutere overweging door de verwerende partij dat “de toename van het aantal verkeersbewegingen op ca. 10% kan geschat worden, wat aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht niet overschrijdt”, kan evenmin als een onderbouwde weerlegging van het negatief verslag worden aangemerkt. Wel integendeel, de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar

heeft in zijn negatief verslag geoordeeld dat de [REDACTED] een woonstraat is die op de dag van vandaag reeds te lijden heeft onder sluipverkeer, en dat de draagkracht van de plaats nu reeds overschreden is. De verwerende partij maakt niet concreet aannemelijk waarom volgens haar een toename van het aantal verkeersbewegingen van ca. 10% aanvaardbaar is voor de plaats en de draagkracht van de omgeving niet overschrijdt, terwijl volgens de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en de ingediende bezwaren in het openbaar onderzoek de draagkracht van de plaats nu reeds is overschreden zodat het niet aangewezen is om hier nog een bijkomende publiekstreckende functie onder te brengen.

De loutere verwijzing naar de voorgelegde bijkomende verkeersstudie volstaat in dit verband evenmin om aannemelijk te maken waarom het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet wordt gevolgd. De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft in zijn negatief verslag immers uitdrukkelijk geoordeeld dat deze bijkomende studie (Mobiliteitsadvies Aldi Wemmel - oktober 2010) geen afbreuk doet aan de vaststelling dat de [REDACTED] "een straat is met het opzet van een rustige woonstraat (voorstel tot selectie als lokale weg type III), die reeds te lijden heeft onder het sluipverkeer, wat zowel door de gemeente bevestigd wordt, als in de tal van individueel gemotiveerde bezwaarschriften", hetgeen aantoont "dat de draagkracht van de plaats nu reeds overschreden is". In de bestreden beslissing wordt door de verwerende partij hier niets tegen over gesteld.

In de mate in deze bijkomende verkeersstudie rekening wordt gehouden met de mogelijke invoering van enkelrichting en een "knip" in de [REDACTED], dient te worden opgemerkt dat een vergunningverlenend bestuursorgaan bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 4.3.1, § 2 VCRO niet mag uitgaan van een toekomstige onzekere gebeurtenis als een vaststaand gegeven. De verwerende partij dient bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening rekening te houden met de bestaande toestand, waarvan door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar werd geoordeeld dat de ruimtelijke draagkracht van de plaats nu reeds is overschreden, zodat het hier niet aangewezen is om een bijkomende publiekstreckende functie onder te brengen.

De Raad is dan ook van oordeel dat de opgegeven motivering niet kan worden beschouwd als een afdoende en zorgvuldige beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening in het licht van het negatief verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

Het middel is in de aangegeven mate gegrond.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van ██████ is ontvankelijk.
2. Het beroep is ontvankelijk en gegrond.
3. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 9 december 2010, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een winkelruimte met magazijn en aanleg parking op een perceel gelegen te ██████
4. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van drie maanden te rekenen vanaf de betekening van dit arrest.
5. Er zijn geen kosten, gelet op de vrijstelling voor de betaling van het rolrecht, verleend aan de verzoekende partij op grond van artikel 9, §3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 tot regeling van sommige aspecten van de organisatie en werking van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting op 29 april 2014, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, achtste kamer, samengesteld uit:

Pieter Jan VERVOORT, voorzitter van de achtste kamer,
met bijstand van

Katrien VISSERS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de achtste kamer,

Katrien VISSERS

Pieter Jan VERVOORT