

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 18 juni 2019 met nummer RvVb-A-1819-1110  
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0442-A

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none"><li>1. de heer <b>Eddy COUSIN</b>, met woonplaatskeuze te 1701 Itterbeek, Rollestraat 35</li><li>2. mevrouw <b>Carla STEENS</b>, met woonplaatskeuze te 1701 Itterbeek, Oude Geraardsbergsebaan 12</li><li>3. de heer <b>Robert VAN CAUWENBERGE</b>, met woonplaatskeuze te 1701 Itterbeek, Oude Geraardsbergsebaan 6</li></ol>
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van <b>VLAAMS-BRABANT</b>  vertegenwoordigd door advocaat Michel VAN DIEVOET met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolmarkt 56
Tussenkommende partij	de nv <b>ETABLISSEMENTEN FRANZ COLRUYT</b>  vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS met woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 27

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen door neerlegging ter griffie op 12 maart 2018 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 21 december 2017.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek van 11 augustus 2011 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de cvba COLIM (hierna: de aanvrager) een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een polyvalent handelsgebouw met bijhorende parking na slopen van de bestaande bebouwing op de percelen gelegen te 1701 Dilbeek, Ninoofsesteenweg / Herdebeekstraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie A, perceelnr. 140D, 104H, en 104G.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 18 mei 2018 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 21 augustus 2018 toe in de debatten. De voorzitter vraagt de tussenkommende partij om haar verzoekschrift te

regulariseren en een inventaris van de overtuigingsstukken bij te voegen. De tussenkomende partij dient het gevraagde stuk in.

2.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 23 april 2019.

De heer Eddy COUSIN, de heer Peter WIELS en de heer Robert VAN CAUWENBERGHE voeren het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Joris GEENS *loco* advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS voert het woord voor de tussenkomende partij. De verwerende partij verschijnt schriftelijk.

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. REGELMATIGHEID VAN DE RECHTSPLEGING**

1.

De griffier van de Raad heeft de verzoekende partijen met een aangetekende brief van 1 oktober 2018 een afschrift betekend van de antwoordnota van de verwerende partij en de schriftelijke uiteenzetting van de tussenkomende partij en tevens de verzoekende partijen in kennis gesteld van de mogelijkheid om een wederantwoordnota in te dienen.

De verzoekende partijen dienen met een aangetekende brief van 27 oktober 2018 een wederantwoordnota in.

2.

Met een aangetekende brief van 28 november 2018 dienen de verzoekende partijen opnieuw een "*memorie van wederantwoord met verzoek tot voortzetting van de procedure*" in met betrekking tot "*aanvullende nieuwe feiten*". Het betreft de mededeling van een auditorsverslag in een procedure die de verzoekende partijen bij de Raad van State hebben ingesteld.

Vervolgens dienen de verzoekende partijen met een aangetekende brief van 9 februari 2019 nogmaals een "*memorie van wederantwoord met verzoek tot voortzetting van de procedure*" in, ditmaal met betrekking tot "*bijkomende aanvullende nieuwe feiten*." Met deze nota wordt een arrest van de Raad van State van 18 januari 2019 (nummer 243.439) meegedeeld.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Conform artikel 77 Procedurebesluit beschikken de verzoekende partijen over een termijn van 30 dagen te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van een afschrift van de antwoordnota en de schriftelijke uiteenzetting, om een wederantwoordnota in te dienen. De verzoekende partijen hebben tijdig en regelmatig een wederantwoordnota ingediend.

Het neerleggen van aanvullende procedure- of overtuigingsstukken buiten de termijnen voorzien in het Procedurebesluit is in beginsel niet toegelaten. Zulks belet evenwel niet dat een procespartij

de Raad kan inlichten over nieuwe relevante gegevens of stukken waarover ze niet beschikte of kon beschikken op het ogenblik van het indienen van het verzoekschrift, dan wel de wederantwoordnota.

2.

Met het arrest van 18 januari 2019 (nummer 243.439) doet de Raad van State uitspraak over de vordering van de verzoekende partijen tegen het besluit van de verwerende partij van 22 oktober 2015 houdende de goedkeuring van het rooilijnplan (deel) van buurtweg nr. 1 en houdende de gedeeltelijke wijziging van de buurtweg nr. 1 in de Atlas der Buurtwegen van Ifterbeek en tegen het ministerieel besluit van 7 juli 2016 waarbij het administratief beroep tegen de voormelde beslissing wordt verworpen. De Raad van State heeft beide beslissingen vernietigd. Het eerder meegedeelde auditoraatsverslag kadert in dezelfde zaak.

Aangezien zowel het auditoraatsverslag als het vermelde arrest van de Raad van State pas na het neerleggen van hun wederantwoordnota ter kennis van de verzoekende partijen werd gebracht, konden zij dit evident niet voegen bij hun wederantwoordnota. Beide stukken kunnen dan ook minstens ter informatie bij de debatten worden betrokken.

#### **IV. FEITEN**

1.

Op 6 februari 2009 dient de aanvrager een eerste aanvraag in voor een polyvalent handelsgebouw met bijhorende parking na slopen van de bestaande bebouwing doch trekt deze na het openbaar onderzoek opnieuw in.

2.

Op 15 september 2009 dient de aanvrager bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek een tweede, aangepaste, aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor een handelsgebouw met parking na het slopen van de bestaande bebouwing op de betrokken percelen.

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 10 mei 2011 tot en met 9 juni 2011, worden 35 bezwaarschriften ingediend onder meer door de huidige verzoekende partijen en wordt één petitie ingediend.

De brandweer van de gemeente Asse brengt op 10 mei 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Iverlek brengt op 25 mei 2011 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De gemeentelijke verkeerscommissie brengt op 15 juni 2011 een ongunstig advies uit.

De GECORO brengt op 21 juni 2011 een gunstig advies uit *“mits de impact op de mobiliteit 6 maanden na opening te evalueren op basis van een verkeerstelling voor en na en indien nodig bijkomende verkeersmaatregelen te treffen”*.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek verleent de stedenbouwkundige vergunning op 4 januari 2010. Tegen deze beslissing tekenen onder meer de eerste, tweede, en derde verzoekende partij administratief beroep aan bij de verwerende partij die de stedenbouwkundige vergunning weigert wegens het ontbreken van een definitief rooilijnplan voor de verbreding van de Herdebeekstraat.

Op 22 juni 2010 legt de gemeenteraad van Dilbeek het rooilijnplan definitief vast. Tegen dit plan tekent onder meer de tweede verzoekende partij beroep aan bij de Raad van State die het plan vernietigt met een arrest van 15 januari 2013 met nummer 222.063.

3.

Op 19 april 2011 (datum van het ontvangstbewijs) dient de aanvrager bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“bouwen van een polyvalent handelsgebouw met bijhorende parking na slopen van de bestaande bebouwing”*.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 11 augustus 2011 de gevraagde stedenbouwkundige vergunning. Tegen deze beslissing tekenen de verzoekende partijen administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Na de hoorzitting van 22 december 2011 beslist de verwerende partij diezelfde dag om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen:

“...

Beschrijving van de bouwplaats, de omgeving en het project

- De aanvraag voorziet het bouwen van een handelsgebouw (type grootwarenhuis) met bijhorende parking. Het betreft een gebouw in open verband. De aanvraag situeert zich op een perceel dat begrensd wordt door de Ninoofsesteenweg, de Herdebeekstraat en de Oude Geraardsbergsebaan. Om het perceel bouwrijp te maken, dient een bestaande woning te worden gesloopt. Het handelsgebouw is trapeziumvormig en heeft een grondoppervlakte van 2.830 m<sup>2</sup> (straatgevelbreedte van 88,3 m en bouwdiepte van 34,6 m). Het gebouw wordt ingeplant op een perceel met een hellend terreinprofiel, waardoor het gedeeltelijk in het terrein kan worden ingegraven. Om deze reden heeft het gebouw een variabele kroonlijsthoogte t.o.v. het maaiveld. Het dak van het gebouw wordt langsheen de Oude Geraardsbergsebaan ook met 1 m verlaagd over een breedte van 6 m. De zichtbare kroonlijsthoogte, gemeten langs de zuidzijde van het gebouw (kant Oude Geraardsbergsebaan), varieert tussen de 2,18 m en 6,22 m. Langs de noordzijde van het gebouw (kant Ninoofsesteenweg), varieert de kroonlijsthoogte tussen de 6 m en 9,21 m. Het gebouw telt twee niveaus: een bijna volledig ingegraven gelijkvloerse parkeerruimte en een winkelruimte op de eerste verdieping. In totaal worden er 147 parkeerplaatsen voorzien, waarvan er zich 86 onder de winkel bevinden. De winkel is voor de bezoekers bereikbaar via de Herdebeekstraat. Om een extra afslagstrook te kunnen voorzien in deze straat, voorziet de aanvraag dat een gedeelte van het perceel (127 m<sup>2</sup>) aan de openbare wegnis wordt gevoegd. Het in- en uitrijden van de vrachtwagens wordt voorzien langsheen de Ninoofsesteenweg. De omgeving van het perceel wordt gekenmerkt door diverse types bebouwing. Langsheen de Oude Geraardsbergsebaan bevinden er zich eengezinswoningen in open verband, terwijl de bebouwing langsheen de Ninoofsesteenweg veel diverser is. Langsheen de Herdebeekstraat bevinden er zich ter hoogte van de bouwaanvraag meergezinswoningen in gesloten verband met handelszaken op de gelijkvloerse verdieping.

#### Beoordeling van de goede ruimtelijke ordening

° Het ingediend project stemt overeen met de planologische voorschriften gevoegd bij het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse i.c. artikel 5 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.

° De bestemming handel past in de omgeving. Het perceel is volledig in woonzone gesitueerd en de Ninoofsesteenweg wordt reeds gekenmerkt door tal van handelszaken.

° Het project bevindt zich langsheen de Ninoofsesteenweg. Langs deze as bevinden er zich reeds tal van gebouwen met een vergelijkbaar volume als datgene van het aangevraagde winkelgebouw. Zo bevindt er zich aan de overzijde van de steenweg (t.o.v. de plaats van de bouwaanvraag) reeds een garagegebouw met een bouwvolume dat vergelijkbaar is met dat van het winkelgebouw.

° De afmetingen van het handelsgebouw staan in contrast met deze van de eengezinswoningen in de achterliggende Oude Geraardsbergsebaan. Maar door het feit het gebouw gedeeltelijk in het terrein wordt ingegraven, het dak verlaagd wordt langsheen de Oude Geraardsbergsebaan er langs deze straat voldoende groenbuffering wordt voorzien, zal de impact van het gebouw op de omliggende residentiële omgeving beperkt zijn. De hoogte van het gebouw varieert trouwens tussen de 2,18 m en 6,22 m langsheen de Oude Geraardsbergsebaan, wat vergelijkbaar is met de hoogte van de woningen in deze straat.

° Door het creëren, van een extra afslagstrook in de Herdebeekstraat, zoals voorzien is in de bouwaanvraag, zullen er zich geen capaciteitsproblemen voordoen in deze straat en zullen de wachttijden aan de verkeerslichten in deze straat beperkt zijn (cfr. mobiliteitsstudie gevoegd bij de aanvraag). De te verwachten gevolgen van het project op de verkeersveiligheid en het sluipverkeer in de omgeving zullen beperkt zijn (cfr. mobiliteitsstudie). Doordat bovendien de voorziene parkeercapaciteit van de site voldoende ruim is, kan gesteld worden dat het project vanuit een verkeerskundig oogpunt slechts een geringe impact zal hebben op de omgeving.

° Het ingediend project is verenigbaar met de goede plaatselijke ruimtelijke ordening.

#### Algemene conclusie

- Om bovenvernoemde redenen is het ingediend project planologisch en stedenbouwkundig-architecturaal verantwoord mits naleving van de gestelde voorwaarden.

#### **BIJGEVOLG BESLIST HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN IN DE ZITTING VAN 11 AUGUSTUS 2011 HET VOLGENDE:**

Het college van burgemeester en schepenen geeft de vergunning af aan de aanvrager, die ertoe verplicht is de volgende voorwaarden na te leven:

° De verbreding van de Herdebeekstraat moet worden uitgevoerd door en op kosten van de aanvrager. De grond gelegen binnen de nieuwe rooilijn (zoals goedgekeurd door de gemeenteraad op 22 juni 2010) moet na het uitvoeren van de wegeniswerken gratis worden afgestaan aan de gemeente. De aanvrager staat in voor de hiermee verbonden notariskosten.

° De afslagstrook voor vrachtverkeer vanaf de Ninoofsesteenweg moet worden aangelegd in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer. Bij het inrichten van deze afslagstrook moet het fietsverkeer voldoende worden beveiligd, zoals gesteld wordt in de mobiliteitsstudie.

...”

Tegen deze beslissing stellen onder meer de verzoekende partijen op 1 maart 2012 een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging in. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1112/0485/SA/3/0437.

Met een arrest van 5 mei 2015 (nummer A/2015/0279) verwerpt de Raad de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en vernietigt de beslissing van 22 december 2011. De Raad legt aan de verwerende partij het bevel op om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van onder meer de verzoekende partijen en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van betekening van het vermelde arrest.

Met een arrest van 23 februari 2016 (nummer 233.885) verwerpt de Raad van State het cassatieberoep van de tussenkomenende partij tegen het arrest van 5 mei 2015 van de Raad.

4.

Op 14 juli 2016 deelt de verwerende partij aan de partijen mee dat, gelet op het verstrijken van de termijn om een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen in uitvoering van het arrest van 5 mei 2015, vermeld beroep stilzwijgend is afgewezen.

De verzoekende partijen stellen tegen deze stilzwijgende beslissing op 27 augustus 2016 een vordering tot vernietiging in. Deze zaak is bij de Raad gekend onder het rolnummer 1516/RvVb/0834/A.

De Raad vernietigt de stilzwijgende beslissing met een arrest van 22 augustus 2017 (nummer A/1617/1115) en beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep binnen vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van betekening van het arrest van 22 augustus 2017.

5.

De verwerende partij herneemt administratieve beroepsprocedure.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 5 december 2017 om het beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen.

Na de hoorzitting van 12 december 2017 verklaart de verwerende partij het beroep op 21 december 2017 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

c) *Bestaanbaarheid planologische context*

*Het goed is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het goed maakt geen deel uit van een behoorlijk vergunde en niet vervallen verkaveling.*

*Volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse is het goed gelegen in een woongebied Artikel 5 van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen is van kracht:*

...

*Uit het arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen blijkt dat de bestaanbaarheid niet alleen inhoudt dat een handelsvestiging verenigbaar moet zijn met de onmiddellijke omgeving, maar dat ook moet nagegaan worden of de aanvraag niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd*

vanuit de taken van het bedrijf / vestiging zelf. De mogelijke hinder die uitgaat van een supermarkt die voorziet in dagelijkse levensbehoeften met een vooropgesteld verzorgingsbereik op gemeentelijk niveau en ook deels tot in de omliggende gemeenten, geeft geen aanleiding tot een voor een woongebied onaanvaardbare lawaaihinder, uitstoot van schadelijke gassen of geur. Dergelijke vestigingen zijn met andere woorden niet in die mate hinderlijk dat ze omwille van hun intrinsieke eigenschappen moeten worden afgezonderd van het woongebied. Supermarkten worden doorgaans geïsoleerd ingeplant ten opzichte van elkaar en verspreid in de woongebieden. Een bundeling ervan in een dienstverleningsgebied of in of een gebied bestemd voor de vestiging van winkelbedrijven is niet realistisch omdat deze gebieden amper voorkomen en omdat dit tot een veel te strakke en gedetailleerde planologische invulling zou leiden. Bovendien leidt een bundeling niet tot een afname van de mobiliteit in de woongebieden zelf.

De mogelijke hinderlijke impact vanuit de voorliggende aanvraag kan herleid worden tot deze met betrekking van de mobiliteit, hinderlijke zichten en eventueel het lawaai van de laden en lossen en koelinstallaties. Op de eerste twee aspecten wordt verderop in het verslag ingegaan. De mogelijke lawaaihinder afkomstig van het laden en lossen is zeker niet van die aard dat de bestaanbaarheid met het woongebied in het gedrang zou gebracht worden. In voorliggende aanvraag wordt het laden en lossen bovendien georganiseerd aan de zijde van de Ninoofsesteenweg, waar er door het doorgaand verkeer al vrij veel lawaai is. In een bezwaar tijdens het openbaar onderzoek werd gevreesd voor lawaai van koelcellen. Niet tegenstaande dit bezwaar niet van stedenbouwkundige aard is, kan gesteld worden dat de cellen zullen moeten voldoen aan de milieu-technische normen die voor dergelijke cellen in woongebieden van toepassing zijn. Bovendien ligt ook de zone voor koelcellen aan de zijde van de Ninoofsesteenweg, waardoor kan aangenomen worden dat de eventuele resthinder ondergeschikt zal zijn aan het nu al aanwezige geluidsniveau.

Naast de bestaanbaarheid als gevolg van de eigen taken van de vestiging is de integratie van de winkel in zijn omgeving afhankelijk van de draagkracht van het gebied en de schaal van de gevraagde vestiging. Ook deze factoren zijn feitenkwesties en maken deel uit van de beoordeling in het plaatsgebonden opportuniteitsonderzoek.

#### *d) Functionele inpasbaarheid*

Het perceel is gelegen op de hoek van de Herdebeekstraat en de Ninoofsesteenweg in de woonkern Bettendries. De omgeving wordt gekenmerkt door een vermenging van functies langs de Ninoofsesteenweg en de Herdebeekstraat, en door een zuiver residentieel woongebied meer naar het zuiden. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Dilbeek voorziet in een vermenging van activiteiten in een activiteitenstrip rond de N8 ter hoogte van het hoofddorp Dilbeek, zodat het ongebreideld uitzwermen van grootschalige kleinhandel wordt ingeperkt. Een planologisch ideale inplanting van een nieuwe supermarkt op gemeentelijk niveau zou er een zijn binnen deze activiteitenstrip. Dit betreft echter een dicht bebouwde zone waar de inplanting van een winkel met dergelijke ruimtebehoefte niet evident is. Dat blijkt trouwens uit de inplanting van de bestaande vestiging, die kampt met plaatsgebrek en geen uitbreidingsmogelijkheden heeft.

Bettendries ligt buiten deze te intensifiëren zone, maar dat wil zeggen dat een nieuwe handelsvestiging hier wordt uitgesloten. Volgens de beschrijving in het

*gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de bestaande ordening ligt er ter hoogte van Bettendries een zone voor baanontwikkeling met gemengd karakter. Een supermarkt met dagelijkse levensbehoeften heeft ook niet dezelfde aantrekkingskracht als een klassieke baanwinkel. Dergelijke baanwinkels zijn gericht is op een ruimere regio en zijn verkeersgenererend, zeker na bundeling van verschillende vestigingen. Supermarkten ondersteunen in hoofdzaak de kernen op gemeentelijk niveau en zijn niet afhankelijk van een handelsdynamiek met neiging tot bundeling. Bovendien heeft Bettendries wel degelijk nood aan een kernondersteunende handelsvestiging. Voor een woonkern is het bestaande ondersteunende handelsapparaat hier nagenoeg onbestaande.*

*Voor de dagdagelijkse basisbehoeften zijn de inwoners dan ook aangewezen op voorzieningen buiten de kern. Los van het feit dat de gevraagde supermarkt wel degelijk de behoefte van de woonkern Bettendries overstijgt, zou een supermarkt aan de behoeften van de inwoners zeker tegemoet kunnen komen.*

*De supermarkt is functioneel inpasbaar in de onmiddellijke omgeving. Door de bijna onmiddellijke ontsluiting op de N8, is het perceel voor een groot deel van de gemeente bereikbaar via het hoofdwegennet. De N8 doorsnijdt de gemeente en alle kernen ontsluiten naar deze weg. Met een ondergeschikte ontsluiting in zuidelijke richting via de Herdebeekstraat, worden vooral de kernen Bettendries zelf, Sint-Anna-Pede en Sint-Gertrudis-Pede bereikt. De nieuwe vestiging wordt ingeplant ter hoogte van andere handelszaken. Tegenover het perceel langs de Herdebeekstraat zijn er een restaurant, een copy-zaak en een kapper. Een kleuterschooltje ligt om de hoek in de Sint-Annastraat. Aan de overzijde van de Ninoofsesteenweg zijn er garages en een grootschalig tuincentrum. Het perceel maakt geen deel uit van de zuiver residentiële woonwijken van Bettendries, maar paalt er aan. Het vormt de overgang tussen een woonwijk en de lintbebouwing langs de zeer drukke Ninoofsesteenweg.*

*e)      Schaal en ruimtegebruik*

*De omliggende bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit woningen. Langs de Ninoofsesteenweg is er een vermenging van woongebouwen en handelsvestigingen met een grotere omvang. Het gebouw vormt een schaalbreuk met de omliggende woningen, maar dat is inherent aan de functie. Een schaalbreuk is in de ordening van een kern ook niet uitgesloten. Het schaalverschil tussen de woningen en het nieuwe gebouw is vanuit de omliggende bebouwing vooral voelbaar door de lange gevels en de afwijkende inrichting van de buitenruimte. De hoogte is door de gedeeltelijke ingraving beperkt en sluit voldoende aan op de reeds aanwezige bouwhoogtes. De schaalbreuk geeft geen aanleiding tot een verminderde woonkwaliteit. Door de afstand tot de omliggende woningen, samen met het gedeeltelijk ingraven van het gebouw en de begeleidende groenaanleg die het zicht op de lange gevel onderbreekt, wordt de impact van het gebouw op de omgeving tot een aanvaardbaar niveau herleid.*

*Bij het ontwerp werd gestreefd naar een spaarzaam ruimtegebruik en er werd ingespeeld op de voordelen van het bestaande reliëfverschil op het perceel. Door het parkeren grotendeels onder het gebouw, in het verlengde van de parkeerruimte voor het gebouw te voorzien, blijft meer dan de helft van het terrein onbebouwd (55%). De organisatie van het perceel is functioneel. De publieke toegang tot het terrein en het gebouw gebeurt volledig langs de zijde van de Herdebeekstraat, dat hier geen hoofdzakelijke woonfunctie heeft, en is volledig gescheiden van de*



toelevering met vrachtwagens. De vrachtwagens rijden, met akkoord van AWV, rechtstreeks vanaf de Ninoofsesteenweg op het terrein. Aan alle zijden van het perceel wordt een groenbuffer aangelegd. Die is behoudens de nooduitgangen niet toegankelijk aan de zuidelijke en westelijke zijde, wat ook de zijden zijn die grenzen aan de woonwijk en aanpalende woonperceel.

f) *Visueel-vormelijke aspecten en integratie in omgeving*

Het gebouw is ontworpen in een sobere functionele architectuur, het heeft geen industriële uitstraling. Het materiaalgebruik, met een combinatie van rode gevelsteen en grijze gevelleien, sluit aan bij dat van woningen. De lange monotone gevel aan de Geraardsbergsebaan wordt uitgevoerd in 2 delen met verschillende gevelmaterialen en een gevelritmering. Deze ritmering gaat samen met de aanleg van de achteruitbouwstrook, die licht is aangepast ten opzichte van de vorige aanvraag. De aanplantingen en de verdeling van de gevel helpen het schaalverschil tussen de lange verlaagde gevel en de woningen aan de overzijde van de Oude Geraardsbergsebaan te breken. In tegenstelling tot de gevelaanzichten staat op het grondplan wel aangegeven dat de haag die zal kronkelen tussen de bomen slechts een beperkte hoogte van 0.80m tot 1.00m zal hebben. Om haar functie ten volle te kunnen benutten is het wenselijk de haag te laten groeien tot op minimum 1.50m hoogte (zoals weergegeven op de gevelaanzichten),

De lange gevel is 76 m lang. Dit is uiteraard van een andere grootte-orde dan de woningen aan de overzijde van de straat, maar de lengte kan vergeleken worden met die van een rij woningen. Deze typologie komt voor in de omgeving en dit zowel in de wijk Bettendries (langs de Nieuwtaan, de Bettendrieslaan en de Middenlaan), langs de Herbeekstraat (tegenover het perceel) als aan de overzijde van de Ninoofsesteenweg.

Bijkomend werd ook de kroonlijsthoogte van het gebouw verlaagd ten opzichte van de eerste aanvraag. Dit kon door in het voorliggende voorstel gebruik te maken van een ander type zonnepanelen op het dak. De voorziene zonnepanelen hebben geen hoogte en hierdoor is geen dakopstand meer nodig. De kroonlijsthoogte van de gevel langs de Geraardsbergsebaan gaat van 6,15 m aan de rechter zijde tot slechts 2,16 m aan de linker zijde van het gebouw. Deze gevelhoogte stemt overeen van 1 tot 2 bouwlagen van een woning. De woningen aan de overzijde van de Geraardsbergsebaan hebben maar 1 bouwlaag, maar dat is uitzonderlijk laag en is helemaal geen referentiehoogte meer voor nieuwe woningen. De afstand tussen de lage woningen en het nieuwe gebouw bedraagt bovendien 20 m, wat het hoogteverschil bijkomend relativeert en ruim voldoende is om het op een verantwoorde manier op te vangen. Het gebouw is met 8,21 m het hoogst aan oostelijke zijde. De afstand tot de woningen aan de overzijde van de Herbeekstraat bedraagt hier echter meer dan 50 m en de gebouwen hebben er een vergelijkbare hoogte. De gebouwen aan de overzijde van de Ninoofsesteenweg tenslotte zijn 10 m hoog onder kroonlijst en dat is ruim hoger dan het ontworpen gebouw.

Ten opzichte van de woning op het westelijk aanpalende perceel is het gebouw zo laag dat hier absoluut geen gevaar voor dominantie bestaat. De woning op dit aanpalende perceel staat op korte afstand van de gemeenschappelijke perceelsgrens, maar kijkt vanaf het enige raam op de verdieping dat zicht heeft over het terrein, over het nieuwe gebouw heen. In het bezwaar wordt het zicht op het omvangrijk plat dak met zonnepanelen aangekaart. Het zicht vanuit één raam over

*een groot terrein kan echter niet als een verworven recht gezien worden. Bovendien is het zicht op het dak een gevolg van de verlaagde inplanting, wat net heeft geleid tot een aanvaardbare hoogte in de aanpalende straten.*

*Het gebouw en de inrichting van het terrein integreren zich in het straatbeeld van de omliggende straten. De verschillen in hoogte en lengte van de nieuwe gevels brengen het woongenot, de privacy en (zon)fichtinval van de omliggende woningen niet in het gedrang.*

*g) Mobiliteit*

*Gezien de onmiddellijke nabijheid van de Ninoofsesteenweg, wordt de site goed ontsloten op het hoofdwegennet. Er is ook een goede aansluiting op het openbaar vervoersnet, met een bushalte langs de Ninoofsesteenweg, op korte afstand van het kruispunt met Herdebeekstraat. De aanvraag heeft echter een verkeersgenererend karakter die de bestaande ontsluitingscapaciteit op de Herdebeeksestraat overstijgt. Het kruispunt van de Herdebeekstraat (een lokale verbindingsweg naar de Rollestraat en Sint-Anna-Pede) en de Ninoofsesteenweg (secundaire weg III) is op dit ogenblik al een druk punt in de spitsuren en de in- en uitrit van de parking is op korte afstand van de Ninoofsesteenweg voorzien. Het verkeer op het kruispunt wordt geregeld met verkeerslichten.*

*Niet tegenstaande er voor een project van deze omvang geen mobiliteitsstudie vereist is, heeft de aanvrager er wel een opgemaakt. Hieruit blijkt dat de capaciteit van de Herdebeekstraat voldoende wordt geacht om de bijkomende verkeersgeneratie van de winkel op te vangen op de drukste uren. Uit de theoretische berekeningen blijkt dat het voorzien van een extra afslagstrook in de Herdebeekstraat, eventueel in combinatie met een reductie van de wachttijd aan het verkeerslicht, voldoende is om het extra verkeer op te vangen. De verbreding van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een bijkomende afslagstrook door de aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en de verbreding van de buurtweg nr. 1 werd goedgekeurd door de deputatie op 22 oktober 2015. Na weerlegging van het beroep tegen deze beslissing door de minister werd een verzoek tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State. Zolang de Raad van State de beslissing over de aanpassing van de rooilijn niet vernietigt, is de aanpassing uitvoerbaar.*

*De aanvraag voorziet op het eigen terrein 149 parkeerplaatsen, waarvan 61 voor het gebouw en 88 in het gebouw 4 plaatsen hebben een verhoogde toegankelijkheid. Daarnaast zijn in het gebouw nog 7 fietsstalplaatsen voorzien. Vanuit de berekende verkeersgeneratie in de mobiliteitsstudie wordt verwacht dat het aantal plaatsen voldoende is om de parkeerbehoefte op te vangen.*

*h) In toepassing van art 4.3.1. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (beoordelingsgronden) kunnen verder geen opmerkingen gemaakt worden inzake hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Evenmin zijn er cultuurhistorische aspecten die wegen op de beoordeling, Het bodemrelief wordt aangepast in functie van een optimaal compact ruimtegebruik met een ondergrondse parking.*

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

- *de gevraagde handelsvestiging, die voorziet in dagelijkse levensbehoeften met een vooropgesteld verzorgingsbereik op gemeentelijk niveau, is bestaanbaar met het woongebied;*  
*de supermarkt is functioneel inpasbaar in de onmiddellijke omgeving. Door de bijna onmiddellijke ontsluiting op de Ninoofsesteenweg, wordt de site goed ontsloten op het hoofdwegennet. De nieuwe vestiging wordt ingeplant ter hoogte van andere handelszaken en palend aan een woonwijk Het perceel vormt de overgang tussen een woonwijk en de lintbebouwing langs de zeer drukke Ninoofsesteenweg;*
- *door de afstand tot de omliggende woningen, samen met het gedeeltelijk ingraven van het gebouw en de begeleidende groenaanleg die het zicht op de lange gevel onderbreekt, wordt de impact van de schaal van het gebouw op de omgeving tot een aanvaardbaar niveau herleid;*
- *het ontwerp is gebaseerd op een spaarzaam ruimtegebruik, waarbij werd ingespeeld op de voordelen van het bestaande reliëfverschil op het perceel;*
- *het gebouw integreert zich op voldoende wijze in de omgeving. De aanplantingen en de verdeling van de gevel aan de Oude Geraardsbergsebaan helpen het schaalverschil tussen de lange gevel en de woningen aan de overzijde van de straat te breken. De afstand tussen de lage woningen en het nieuwe gebouw bedraagt bovendien 20 m, wat het hoogteverschil relativeert en ruim voldoende is om het op een verantwoorde manier op te vangen. De verschillen in hoogte en lengte van de nieuwe gevels brengen het woongenot, de privacy en (zon)lichtinval van de omliggende woningen niet in het gedrang;*  
*omwille van de verwachte verkeerstoename is een verbreding van de Herdebeekstraat, met twee vakken naar de Ninoofsesteenweg, noodzakelijk. De hiervoor noodzakelijke aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en verbreding van de buurtweg nr. 1 werd goedgekeurd. Zolang de Raad van State de aanpassing niet vernietigt is het plan uitvoerbaar;*  
*...*

Dit is de thans bestreden beslissing.

#### 6.1.

Intussen neemt de gemeenteraad van de gemeente Dilbeek op 28 januari 2014 een beslissing tot verlegging van de rooilijn op het terrein van de tussenkomende partij, nadat een eerder rooilijnplan op vordering van de verzoekende partijen werd vernietigd door de Raad van State met een arrest van 15 januari 2013 (nummer 222.063).

Het beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van 28 januari 2014 wordt door de Raad van State verworpen met een arrest van 2 februari 2016 met nummer 233.708.

#### 6.2.

Vervolgens stelt de gemeenteraad van de gemeente Dilbeek op 26 mei 2015 met toepassing van het decreet van 4 april 2014 houdende wijziging van diverse decreten met betrekking tot de ruimtelijke ordening en het grond- en pandenbeleid, opnieuw een ontwerp van rooilijnplan vast, dat, na een openbaar onderzoek, op 8 september 2015 definitief wordt vastgesteld.

Met een besluit van 22 oktober 2015 keurt de verwerende partij het voormelde rooilijnplan en de gedeeltelijke wijziging van de buurtweg nr. 1 goed. Het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen deze beslissing wordt door de bevoegde minister verworpen op 7 juli 2016.

De verzoekende partijen stellen tegen zowel het besluit van de verwerende partij van 22 oktober 2015 als tegen de beslissing van de bevoegde minister van 7 juli 2016 een beroep tot nietigverklaring in bij de Raad van State.

Met een arrest van 18 januari 2019 (nummer 243.439) vernietigt de Raad van State de beslissing van de verwerende partij van 22 oktober 2015 houdende de goedkeuring van het rooilijnplan (deel) van buurtweg nr. 1 en houdende de gedeeltelijke wijziging van de buurtweg nr. 1 in de Atlas der Buurtwegen van Ifterbeek, alsook het voormelde besluit van de bevoegde minister van 7 juli 2016.

## **V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST**

### **A. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de tussenkomende partij**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De tussenkomende partij stelt omtrent haar belang het volgende:

“ ...

*Verzoekende partij is geen aanvrager van de bestreden beslissing. Evenwel is verzoeker in tussenkomst de toekomstige exploitant van de polyvalente handelsruimte die door de bestreden beslissing vergund werd.*

*Het belang van verzoeker in tussenkomst bij de voorliggende procedure is evident. Indien immers de bestreden beslissing geschorst, dan wel vernietigd zou worden, verhindert dit dat de verzoekende partij in tussenkomst de exploitatie ter plaatse kan starten. Het belang van verzoeker in tussenkomst kan om die reden niet betwist worden.*

*Het belang van verzoeker in tussenkomst is zodoende vanzelfsprekend. Overigens werd verzoeker in tussenkomst ook in het verleden, in de procedure gekend bij Uw Raad onder het rolnummer 1112/0485/SA/3/0437 reeds als belanghebbende erkend. Deze procedure had betrekking op de eerdere vergunning die verleend werd voor hetzelfde project op dezelfde site.*

...”

2.

De verzoekende partijen betwisten het belang in hoofde van de tussenkomende partij als volgt:

“ ...

*De tussenkomende partij is geen aanvrager van de verleende stedenbouwkundige vergunning.*

*De tussenkomende partij beweert de toekomstige exploitant van de handelsruimte die door de bestreden beslissing vergund werd. Zij verwijst dienaangaande naar haar belang in een eerdere vergunning / procedure.*

...

*Zoals ook al vermeld in het verzoekschrift (addendum 10, p. 17) is de socio-economische vergunning van de tussenkomende partij inmiddels vervallen :*

...

*De tussenkomende partij toont dus niet meer aan dat zij nog de toekomstige exploitant is. Immers, obv een eenvoudige bewering zoals deze van de tussenkomende partij vandaag, zou iedereen belanghebbende kunnen zijn.*

*De tussenkomende partij ontbeert het rechtens vereiste belang.  
Zij is niet de aanvrager van de vergunning en zij heeft geen (nieuwe) socio-economische vergunning aangevraagd.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

Artikel 20 DBRC-decreet luidt:

*“ ...*

*Elke belanghebbende kan tussenkomen in een hangende procedure.*

*Het decreet, vermeld in artikel 2, 1°, b), bepaalt welke personen belanghebbende zijn. De Vlaamse Regering bepaalt de procedure voor tussenkomst.*

*De Vlaamse Regering bepaalt de vervaltermijnen die niet korter mogen zijn dan twintig dagen.*

*...”*

Op basis van artikel 4.8.21 VCRO kan elk van de personen vermeld in artikel 4.8.11, §1, eerste lid VCRO in de procedure tussenkomen. Artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bepaalt, in de toepasselijke versie, dat bij de Raad een beroep kan worden ingesteld door elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kan ondervinden als gevolg van de bestreden vergunningsbeslissing of de vernietiging ervan.

Het volstaat dat een derde die in de procedure wenst tussen te komen het belang redelijkerwijs aannemelijk maakt, zonder dat deze belangvereiste, in het licht van het recht op toegang tot een rechter, zoals onder meer vervat in het verdrag van Aarhus, te restrictief of al te formalistisch wordt toegepast.

2.

De tussenkomende partij, die haar maatschappelijke zetel overigens op hetzelfde adres blijkt te hebben als de aanvrager van de bestreden beslissing, identificeert zich als de “toekomstige exploitant” van de aangevraagde handelsruimte. De verzoekende partijen op hun beurt duiden de voorliggende aanvraag aan als één van de “*stedenbouwkundige aanvragen van Colruyt (Onveco NV, Colim cvba, Ets Franz Colruyt, ...)*”. In het licht van die concrete omstandigheden, heeft de tussenkomende partij als potentiële toekomstige gebruiker van de aangevraagde handelsruimte belang om tussen te komen in de voorliggende procedure en de beslissing van de verwerende partij te ondersteunen.

Het gegeven dat de socio-economische vergunning van de tussenkomende partij is vervallen, zoals de verzoekende partijen stellen, doet niet af aan het belang dat de tussenkomende partij kan doen gelden om tussen te komen in de huidige procedure aangezien een gebeurlijk verval hiervan uitsluitend gevolgen heeft voor de mogelijkheid om later in de betrokken gebouwen een commerciële activiteit te ontwikkelen en als zodanig volkomen losstaat van het debat omtrent de (on)wettigheid van de bestreden beslissing.

3.

De exceptie wordt verworpen. Voor het overige blijkt uit het dossier waarop de Raad vermag acht te slaan dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig ingesteld. Er worden verder geen excepties opgeworpen. Het verzoek tot tussenkomst is ontvankelijk.

## **VI. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging**

Uit het dossier blijkt dat de vordering tijdig en regelmatig is ingesteld. Er worden geen excepties opgeworpen.

## **VII. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

### **A. Tweede middel**

#### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen voeren als volgt de schending aan van artikel 3, 7, 8, 9 en 10 van het decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen (hierna: Rooilijndecreet), artikel 16 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning (hierna: Besluit Dossiersamenstelling), artikel 28 en 28bis van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen (hierna: Buurtwegenwet), artikel 135 Gemeentewet, artikel 42 Gemeentedecreet, het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel en het fair-play-beginsel:

*“ ...*

*De wetgeving mbt rooilijnen en buurtwegen werd sinds de stedenbouwkundige aanvraag grondig gewijzigd. Op 4 april 2014 keurde het Vlaamse Parlement het “Ontwerp van decreet houdende wijziging van diverse bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening” goed. Het verscheen intussen in het Belgisch Staatsblad (15 april 2014), wat inhoudt dat de wijzigingen aan de Buurtwegenwet van 10 april 1841 alsmede de wijzigingen aan het rooilijndecreet van 8 mei 2009 intussen van kracht zijn.*

*De formulering van de geschonden rechtsregels werd dienaangaande dusdanig aangepast in onderstaand 1e, 2e, 4e en 5e middel, itt de formulering zoals opgenomen in het initieel bezwaar (cfr. addendum 13).*

*Op 22 oktober 2015 [Nr 294] keurde de Deputatie het rooilijnplan (deel) van de Herdebeekstraat en de gedeeltelijke wijziging van buurtweg nr. 1 te 1701 Itterbeek (= Herdebeekstraat) goed. De verbreding van de Herdebeekstraat wordt in de bestreden beslissing als vereiste en voorwaarde opgelegd voor het toekennen van de stedenbouwkundige vergunning.*

*De verzoekende partijen tekenden beroep aan tegen deze beslissing bij de Vlaamse minister van omgeving, natuur en landbouw. De minister heeft op 7 juli 2016 [Nr 300] het beroep verworpen.*

*Tegen de beslissing van de minister dienden de verzoekende partijen vervolgens een verzoekschrift in tot nietigverklaring bij de Raad van State [Nr 308].*

*Zolang de Raad van State de beslissing over de rooilijn- en buurtwegaanpassing niet vernietigt blijft de aanpassing aan de Herdebeekstraat uitvoerbaar.*

*Onderstaand 1e, 2e, 4e en 5e middelonderdeel dienen dan ook enkel in acht genomen te worden wanneer de Raad van State de rooilijn- en buurtwegaanpassing van de Herdebeekstraat vernietigt. De verzoekende partijen verwijzen (voor zover nodig) naar de toelichting in het 3e middel zoals opgenomen in het beroep van de RvSt [Nr 308].*

Onderstaand 3e middelonderdeel mbt de zaak der wegen blijft in alle gevallen van toepassing !!!

Eerste middelonderdeel (□ van toepassing bij vernietiging rooilijn- en buurtwegwijziging)  
Genomen uit,

a) de schending van artikel 27. en 28. van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen (gewijzigd bij decreet VCRO van 4 april 2014), de schending van artikel 1.§2 van het besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van nadere regels voor de organisatie van het openbaar onderzoek inzake buurtwegen van 20 juni 2014, artikel 16 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling, de schending van de Rondzendbrief van de provincie Vlaams-Brabant over buurt- en voetwegen en rooilijnplannen in het kader van de nieuwe Codex Ruimtelijke ordening van 23 oktober 2014 (meer specifiek punt 2.2 mbt de opmaak van het dossier en 2.6 mbt de definitieve beslissing door de Deputatie (mbt het onderzoek door de provinciale dienst mobiliteit)), de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur (inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel),

Doordat,

a) op de plannen een gemeentelijke rooilijnverlegging gedaan wordt van zowel de Herdebeekstraat (west- en/of oostzijde) als (aansluiting met) de Oude Geraardsbergsebaan zonder dat voorafgaandelijk een openbaar onderzoek dienaangaande door de gemeente gevoerd werd en de procedure dienaangaande gevolgd werd, de plannen geen correcte weergave vertonen van de werkelijke wettelijke rooilijnen van de Herdebeekstraat (gezien de aangebrachte wijzigingen) en (de aansluiting met) de Oude Geraardsbergsebaan en de N8-gewestweg, de buurtwegen Herdebeekstraat en Oude Geraardsbergsebaan onterecht getypeerd worden, de westelijke zijde van de Herdebeekstraat met veel meer dan 2,77 m wordt verlegd (zonder voorafgaand openbaar onderzoek), de oostelijke zijde van de Herdebeekstraat eveneens wordt verlegd (zonder voorafgaand openbaar onderzoek), de aansluiting met 2 kruispunten (nl. ter hoogte van de St. Annastraat/Oude Geraardsbergsebaan, alsmede ter hoogte van de N8) onvolledig op de plannen worden weergegeven,

waardoor belanghebbenden als de overheden of overheidsorganen (die over de plannen advies moeten verstrekken, ze moeten beoordelen of erover moeten beslissen) onmogelijk een correct inzicht kunnen verwerven en een juist oordeel kunnen vormen over de voorstellen en de bedoelingen van de plannen, en de Deputatie en de gemeente Dilbeek bijgevolg niet geacht kan worden met kennis van zaken te hebben beslist (/ advies verleend te hebben),

en de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), nalaten de geformuleerde bezwaren mbt de rooilijnen en buurtwegen te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen,

Terwijl,

a) het decreet, de besluiten, de omzendbrief en de beginselen van behoorlijk bestuur dit uitdrukkelijk voorzien.

Tweede middelonderdeel (□ van toepassing bij vernietiging rooilijn- en buurtwegwijziging)  
Genomen uit,

b) de schending van artikel 2., 3., 7. en 8. van het decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen van 8 mei 2009 (gewijzigd bij decreet VCRO van 4 april 2014),

artikel 16 van het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling,

de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur (inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel, de machtsoverschrijding),

Doordat,

b) de gemeente, door de Herdebeekstraat verlegd te hebben volgens het huidige rooilijnplan, een aanpassing doet aan de rooilijnhoekafschuining (12 m op 6m) van de aansluiting met het gewestelijk rooilijnplan van de N8 (gewestweg), en het bestreden plan aan een gewestelijk rooilijnplan raakt,

en de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), nalaten deze geformuleerde bezwaren te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen,

Terwijl,

b) gewestelijke rooilijnen dienen verlegd volgens de procedure zoals beschreven in Hoofdstuk II, Afd. I, Art 7 – 8 (procedure voor gewestelijke) van het rooilijnendecreet, die duidelijk niet werd gerespecteerd en daarenboven niet onder de bevoegdheid valt van de gemeente(raad) / Deputatie / Koning dan wel onder die van de Vlaamse regering.

en het decreet, het besluit en de beginselen van behoorlijk bestuur dit uitdrukkelijk voorzien en geen machtsoverschrijding toelaat.

#### *Derde middelonderdeel*

Genomen uit,

c) de schending van artikel 135 §2 van de Gemeentewet, en artikel 2 en 42 §1/§2 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005,

de schending van artikel 4.2.19 en artikel 4.3.1. §1/§2 van de Vlaamse Codex R.O. van 1 september 2009 (gewijzigd bij decreet van 4 april 2014), en/of artikel 71-74 van het decreet Omgevingsvergunning van 25 april 2014,

de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur (inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel, de machtsoverschrijding),

Doordat,

c) tot op heden enkel de rooilijnverlegging (=scheiding openbaar domein versus privé) en buurtwegwijziging van de Herdebeekstraat an sich op de Gemeenteraad werd goedgekeurd, en geenszins de verkeerstechnische wegverlegging / -uitbreiding en de veiligheid ervan ter beoordeling werd voorgelegd, gezien een rooilijnverlegging en buurtwegwijziging niet expliciet inhoudt dat er ook een aanpassing komt aan de verlegging van de gemeentelijke weg, en waardoor de bevoegdheid van de Gemeenteraad miskend wordt (=machtsoverschrijding van het CBS Dilbeek als de Deputatie Vlaams-Brabant),

geen stedenbouwkundige vergunning mag worden toegekend met voorwaarden die afhankelijk zijn van een derde of die onvoldoende precies zijn, waar de verkeerstechnische wegverlegging / -uitbreiding van de Herdebeekstraat en de veiligheid ervan duidelijk tot de bevoegdheid en het appreciatierecht van de Gemeenteraad behoren, en dus afhankelijk is van een toekomstige onzekere gebeurtenis (nl. de beslissing van de Gemeenteraad), laat staan dat precies vastligt hoe de inrichting er an sich zal uitzien,

en de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), nalaten deze geformuleerde bezwaren te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag



*in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen,*

*Terwijl,*

*c) artikel 135 van de Gemeentewet in het algemeen de bevoegdheden van de gemeente vastlegt, waartoe o.m. ook behoren de zindelijkheid, gezondheid, veiligheid en rust van en op de openbare wegen en veilig en vlot verkeer,*

*artikel 2 en 42 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005 de gemeenteraad op gemeentelijk vlak de volheid van bevoegdheid op grond van deze bepalingen opdraagt, en deze met name kan optreden telkens de wet of het decreet een bepaalde gelegenheid niet aan de beslissingsmacht van een ander*

*gemeentelijk orgaan heeft opgedragen,*

*artikel 4.2.19 en artikel 4.3.1. §1/§2 van de Vlaamse Codex R.O. van 1 september 2009 (gewijzigd bij decreet van 4 april 2014), en/of artikel 71-74 van het decreet Omgevingsvergunning, bepalen dat geen stedenbouwkundige vergunning mag worden toegekend met voorwaarden die afhankelijk zijn van een derde of die onvoldoende precies zijn,*

*en het decreet, de wet, de Vlaamse Codex R.O. en de beginselen van behoorlijk bestuur dit uitdrukkelijk voorzien en geen machtsoverschrijding toelaat.*

*Vierde middelonderdeel (□ van toepassing bij vernietiging rooilijn- en buurtwegwijziging)*

*Genomen uit,*

*d) de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel,*

*alsmede de wet van 29 juli 1991 mbt de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen,*

*Doordat,*

*d) de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), door in algemene bewoordingen (zonder verdere onderbouw) in de beslissing te vermelden dat ‘alle gegevens die op de plannen vermeld staan overeenstemmen met de plannen die als referentie hebben gediend voor de opmaak van deze plannen ...’, nalaten de geformuleerde bezwaren mbt de rooilijnen en buurtwegen te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen, de Gemeenteraad daarenboven door het CBS Dilbeek (die de bezwaren uit het openbaar onderzoek behandelde) misleid wordt door te stellen dat de bestreden beslissing volledig overeenstemt met de aangehaalde plannen, de Deputatie nalaat na te gaan of het advies van de Gemeente (waarvan zij het standpunt het hare maakt) naar wijze van totstandkoming en inhoudelijk geen gebreken vertoont, en de Deputatie en de gemeente Dilbeek bijgevolg niet geacht kan worden met kennis van zaken te hebben beslist (/ advies verleend te hebben),*

*Terwijl,*

*d) de hogervermelde beginselen of –plichten uitdrukkelijk een behoorlijk bestuur dienaangaande voorschrijven, waar dit duidelijk niet gebeurde bij de beoordeling van de bezwaren mbt de rooilijnen, buurt- en gewestwegen, alsmede de veiligheidsvereisten dienaangaande,*

*waar de verzoekende partijen reeds in hun initieel bezwaarschrift op een 30-tal bladzijden en adhv diverse schetsen het volgende hebben aangetoond :*

*- mbt. het rooilijnplan N8 (Ninoofsesteenweg) : de foutieve aansluiting van de bestreden rooilijn op en raking aan de N8 gewestweg, het niet volledig weergegeven en evenmin beoordeelbare kruispunt N8 – Herdebeekstraat – Oude Ninoofsebaan,*

- mbt. de Atlas der buurtwegen, plan wijziging buurtweg 1 van 1862 (Herdebeekstraat) : de westelijke zijde die met veel meer dan 2,77m verlegd wordt (zoals men op de plannen laat uitschijnen), de foutieve aansluiting van de bestreden rooilijn op de buurtweg Oude Geraardsbergsebaan als op de N8-gewestweg, de onterechte verlegging en onduidelijke weergave van de oostelijke zijde van de buurtweg Herdebeekstraat, het niet volledig weergegeven en evenmin beoordeelbare kruispunt Herdebeekstraat – St. Annastraat, de onterechte typering van de buurtweg Herdebeekstraat aan de zuidzijde als buurtweg nr 2,
  - mbt. het verkavelingsplan 129FL20 (Oude Geraardsbergsebaan) : de foutieve aansluiting van de bestreden rooilijn op en foutieve weergave van de buurtweg Oude Geraardsbergsebaan, de onterechte typering van de buurtweg Oude Geraardsbergsebaan als buurtweg nr 1,
- en door de onvolledige en oncorrecte weergave van de diverse rooilijnen de overheden (waaronder de gemeenteraad van Dilbeek als de Deputatie) niet alleen onmogelijk met kennis van zake konden beslissen over het bestreden rooilijnplan en de buurtwegwijziging, maar de bestreden beslissing straks evenmin een degelijke basis kan vormen om te oordelen over de verkeerstechnische inrichting van de Herdebeekstraat (een verbreding die volgens de mobiliteitsstudie (gevoegd bij de vergunningsaanvraag) als essentieel onderdeel werd beschouwd en waarvoor dit rooilijnplan en deze buurtwegwijziging uiteindelijk wordt goedgekeurd), noch over een eventuele 4e stedenbouwkundige aanvraag (of verdere invulling van het betrokken perceel).

Vijfde middelonderdeel (□ van toepassing bij vernietiging rooilijn- en buurtwegwijziging)

Genomen uit,

e) de schending van artikel 27. en 28. van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen (gewijzigd bij

decreet VCRO van 4 april 2014),

alsmede de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur (inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel),

alsmede artikel 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 mbt de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen,

alsmede alle andere rechtsregels zoals vermeld in het 1e t/m 4e middelonderdeel,

Doordat,

e) de Vlaamse regering (naar analogie van de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS)), door de bezwaren van de verzoekende partijen (spijs uitdrukkelijke aanvoering ervan) niet ten gronde te onderzoeken en te weerleggen, nalaat de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaat de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen of worden onderzocht (laat staan dat dit zou blijken uit de beslissing dan uit de stukken van het dossier), nalaat na te gaan of het advies van de Gemeente en de beslissing van de Deputatie (waarvan zij het standpunt het hare maakt) naar wijze van totstandkoming en inhoudelijk geen gebreken vertoont en niet in strijd is met de wet,

en de Vlaamse regering niet geacht kan worden met kennis van zaken en in alle redelijkheid te hebben beslist, en nalaat vast te stellen dat de bestreden beslissing van de Deputatie strookt met het algemeen belang,

Terwijl,

c) de hogervermelde besluiten, decreten, wetten en beginselen of –plichten uitdrukkelijk een behoorlijk bestuur dienaangaande voorschrijven, waar dit duidelijk niet gebeurde bij de beoordeling van de bezwaren,

*en waar de verzoekende partijen dit reeds in hun diverse bezwaarschriften op een overzichtelijke wijze en ten gronde aantoonde.*

*...*

2.

De verwerende partij antwoordt als volgt:

*“ ...*

*Voor zover een middel al onder voorbehoud kan worden geformuleerd, moet men vaststellen dat op vandaag de bestreden besluiten (over de rooilijn en de verbreding van de buurtweg) door de Raad van State niet werden vernietigd. Het betreft volgende besluiten:*

- het besluit van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 22.10.2015 waarbij het rooilijnplan van buurtweg nr. 1 wordt goedgekeurd en de buurtweg nr. 1 in de atlas der buurtwegen van Itterbeek gedeeltelijk wordt gewijzigd (verbreding).*
- het besluit van de minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 07.07.2016 waarbij het beroep van de consorten Cousin, Steens, Van den Broeck, Van Cauwenberghe en Wiels tegen de beslissing van de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van 22.10.2015 wordt verworpen.*

*De thans bestreden beslissing overweegt hierover als volgt:*

*...*

*Het middel wordt door verzoekers niet verder uitgewerkt. Verzoekers beperken er zich toe om tal van opportuniteits- en beleidsoverwegingen te vermelden in hun verzoekschrift, zonder evenwel op pertinent wijze uiteen te zetten hoe en waar de in het middel aangehaalde artikelen en algemene beginselen worden geschonden.*

*Het middel is bijgevolg ongegrond.*

*2. In ondergeschikte orde wordt hierna de memorie van antwoord weergegeven die door de verwerende partij werd neergelegd in de hangende procedure voor de Raad van State (G/A. 220.173/X-16717), waarin verschillende onderdelen van het tweede middel aan bod komen en worden weerlegd:*

*...*

*3. Wat betreft het derde onderdeel van het middel moet nog worden vastgesteld dat de verkeerstechnische inrichting van de Herdebeekstraat, namelijk de inrichting van de dubbele afslagstrook, wel degelijk werd voorgelegd aan de gemeenteraad. De plannen die deel uitmaken van de beslissing van de gemeenteraad van 08.09.2015 tot definitieve vaststelling van het rooilijnplan tonen duidelijk aan dat de inrichting van de afslagstroken is voorgelegd en goedgekeurd door de gemeenteraad.*

*Het derde onderdeel van het tweede middel is ongegrond.*

*1. In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen voorhouden, is de verwerende partij niet gehouden om elk bezwaar of beroepsargument afzonderlijk te beantwoorden. Het is voldoende dat de bestreden beslissing aangeeft op welke gronden de aanvraag in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening.*

*RvVb nr. A/2011/0049, 20 april 2011.*

*Het beantwoorden van de bezwaarschriften is immers een taak in hoofd van het college. In het kader van een administratief beroep zal de deputatie de aanvraag in haar volledigheid onderzoeken en een beslissing nemen op grond van het verslag van de PSA.*

*De verwijzing in dat verband naar de arresten van de Raad van State van 11.12.2008 (nr. 188.708) en 01.02.2007 (167.376) is met dienend aangezien het in deze zaken een uitspraak betreft over een administratief beroep conform artikel 52, 3/, b), van Vlare I. In de rand. In het kader van een dergelijk beroep moet een gemotiveerde beslissing worden genomen over de aanspraken en bezwaren die door de indieners van het beroep werden gesteld. Dit is uiteraard een ruimere motiveringsplicht dan deze die is voorzien in de VCRO en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.*

*In de bestreden beslissing wordt afdoende aangegeven waarom de aanvraag in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening..*

*2. In ondergeschikte orde merkt de verwerende partij nog het volgende op. Blijkbaar zijn de verzoekende partijen van oordeel dat de feitelijke situatie van de Herdebeeksestraat, de Oude Geraardsbergsebaan en de N8 met overeenkomt met de gegevens waarover zij beschikken, namelijk uittreksels uit de atlas der buurtwegen en oude rooilijnplannen. Deze mogelijke discrepantie kan vele oorzaken hebben, maar maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag.*

*De verwerende partij moet bij de beoordeling van een stedenbouwkundige aanvraag in eerste instantie uitgaan van de bestaande situatie. De verzoekende partijen tonen in dat verband met aan dat de bestreden beslissing de bestaande situatie op foutieve wijze zou weergeven of dat de bestreden beslissing enige invloed zou hebben op de bestaande situatie van de omliggende wegen, zoals de Oude Geraardsbergsebaan of de gewestweg N8.*

*De argumentatie van de verzoekende partijen is bijgevolg ongegrond.*

*Wat betreft artikel 16 van het besluit van 28.05.2004 merkt de verwerende partij vooreerst op dat de verzoekende partijen niet aangeven welk onderdeel van artikel 16 is geschonden, laat staat dat zij de bepaling aanduiden die de correcte weergave van de rooilijnen voorschrijft op straffe van onwettigheid. Dit onderdeel van het eerste middel is bijgevolg onontvankelijk.*

*Daarnaast moet worden vastgesteld dat een gebeurlijke schending van één van de bepalingen van het besluit van 28.05.2004 enkel aanleiding kan geven tot de vernietiging van een bestuurshandeling indien wordt aangetoond dat de vergunningverlenende overheid is misleid.*

*Het dossier moet leemten vertonen die van aard zijn de overheid op een dwaalspoor te brengen over de aanleg van de plaats, dermate dat de vergunningverlenende overheid de zijn door de wet opgedragen appreciatiebevoegdheid met betrekking tot de beoordeling van de goede plaatselijke aanleg met naar behoren heeft kunnen uitoefenen. Het komt de vergunningverlenende overheid toe om te oordelen of een bepaald stuk in een aanvraagdossier essentieel is voor het beoordelen van de aanvraag.*

*In casu wordt niet aangetoond dat de verwerende partij zou zijn misleid.*

*...*

3.

De tussenkomende partij voegt hier het volgende aan toe:

*“ ...*

*Verzoekers formuleren een tweede middel, met een zeer uitvoerige aanhef. Het middel bestaat uit vijf onderdelen. Hierbij wordt gesteld dat de onderdelen 1, 2, 4 en 5 enkel in acht*

genomen zouden moeten worden in de mate de vordering voor de Raad van State gegrond verklaard zou worden. Voor de toelichting van het middel wordt vervolgens verwezen naar de uiteenzetting in het kader van de procedure voor de Raad van State, meer in het bijzonder het derde middel

75 Vooreerst stelt zich de vraag hoe dit middel begrepen moet worden. Bedoelen verzoekers dat Uw Raad uitspraak moet doen over de wettigheid van de beslissingen aangaande de rooilijn/buurtwegen? Dit lijkt onmogelijk te zijn Uw Raad is daartoe niet bevoegd. Evenmin lijken verzoeker Uw Raad te vragen toepassing te maken van artikel 159 G W In het verzoekschrift wordt uitsluitend gesteld dat van 4 van de vijf onderdelen van het middel kennis genomen zou moeten worden in de mate de beslissing aangaande rooilijn zou worden gegrond verklaard. Tussenkomen partij kan zich geenszins vinden in deze wijze van procesvoeren. Het is evident dat verzoekers hun middelen in hun verzoekschrift moeten formuleren. Het is daarbij uitgesloten bepaalde middelen slechts in bepaalde hypothesen op te werpen.

76 Bovendien kan bezwaarlijk worden aanvaard dat de argumentatie ter adstructie van deze onderdelen teruggevonden moet worden in de bijlagen bij het verzoekschrift, te weten het verzoekschrift bij de Raad van State

In de mate Uw Raad deze onderdelen alsnog ten gronde zou willen beoordelen, wenst tussenkomen partij te benadrukken dat het geenszins kan volstaan daarbij rekening te houden met het verzoekschrift zoals ingediend door de verzoekende partij, ook de overige procedurestukken, in het bijzonder het volledig administratief dossier, alsmede de procedurestukken die ingediend werden door de verschikkende procespartijen voor de Raad van State (niet enkel verzoekers en tussenkomen partij, doch ook het Vlaams Gewest, de provincie en de gemeente) dienen immers mee in overweging genomen te worden.

78 Tussenkomen partij geeft hieronder een korte weergave van het verweer van zowel het Vlaams Gewest als de provincie Vlaams Brabant in de procedure voor de Raad van State<sup>12</sup> In die procedure werd immers een beslissing, genomen door bedoelde organen, aangevochten, zodat het gepast is het verweer van de betrokken overheid weer te geven In de mate Uw Raad zich inhoudelijk wenst uit te spreken over deze middelonderdelen, wenst tussenkomen partij te verzoeken alle relevante stukken in de procedure over te maken

79. Tussenkomen partij wenst evenwel voorafgaandelijk te benadrukken dat het rooilijnbesluit weliswaar bij de Raad van State werd aangevochten, doch uitsluitend met een verzoek tot vernietiging doch geenszins met een schorsing Op dit ogenblik geldt het rooi lijnplan met andere woorden onverkort. Het is uitvoerbaar De vergunningverlenende overheid was dan ook verplicht er bij het beoordelen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning rekening mee te houden Dit werd expliciet bevestigd door de Raad van State bij arrest nr 2198.190 van 7 mei 2012, waarin de Raad stelt:

...

80 De Deputatie diende dan ook te oordelen indachtig het betrokken rooilijnplan en dit rooilijnplan moet geacht worden wettig te zijn tot bewijs van het tegendeel De Deputatie kon geen toepassing maken van artikel 159 van de Grondwet om zo het rooilijnplan buiten toepassing te verklaren maar moest zich eveneens baseren op het rooilijnplan Het betrokken rooilijnplan is onvermijdelijk het toetsingskader voor de beoordeling van de aanvraag.

### V.2.1 Weerlegging van de onderdelen 1, 2, 4 en 5

*Zoals gezegd is tussenkomende partij de mening toegedaan dat de onderdelen 1, 2, 4 en 5 niet weerhouden kunnen worden Zij zijn onontvankelijk. Louter volledigheidshalve houdt tussenkomende partij er aan hieronder een kort verweer weer te geven op deze middelonderdelen Nu dit verweer afkomstig is uit de procedure voor de Raad van State, wordt een en ander in cursief weergegeven:*

...

*82 Louter volledigheidshalve voegt tussenkomende partij in bijlage procedurestukken die gevoegd werden in de procedure voor de Raad van State" Om de betrokken middelonderdelen te kunnen beoordelen, is het immers evident dat niet enkel kennis genomen kan worden van de argumentatie van verzoekers en tussenkomende partij, doch ook die van de overige procespartijen voor de Raad van State is evident uitermate belangrijk In de mate Uw Raad de mening toegedaan zou zijn dat geargumenteed kan worden met verwijzing naar stukken uit andere procedures, wenst tussenkomende partij ter weerlegging van het tweede middel, en in het bijzonder de onderdelen 1, 2, 4 en 5 te verwijzen naar deze stukken. Deze middelonderdelen zijn ongegrond.*

### V.2.2 Weerlegging van onderdeel 3 van middel 2

*83. In onderdeel 3 van middel 2 stellen verzoekers dat geen beslissing genomen zou zijn over de uitrusting van de wegen. Concreet wordt door verzoekers gesteld dat de beslissing aangaande het verleggen van de rooilijn en het wijzigen van de buurtweg niet gelijkgesteld kan worden met een beslissing van de gemeenteraad over de zaak van de wegen*

*84 Tussenkomende partij kan zich hierin niet vinden Verzoekers trachten door verschillende beslissingen door elkaar te bespreken, een onduidelijkheid te creëren en daardoor een vernietiging te bekomen*

*85 Er werd inderdaad een beslissing genomen door de Deputatie, en later door het Gewest, over de aanpassing van de buurtweg en de rooilijn. Op basis van de vaststelling dat deze beslissingen genomen werden door de Deputatie, dan wel het Gewest, houden verzoekers voor dat de gemeenteraad nog zou moeten beslissen de bestaande wegen ook effectief te verbreden Zulks zou niet gebeurd zijn voorafgaand aan de bestreden beslissing*

*86 Dit is eenvoudig onjuist Verzoekers gaan voorbij aan het feit dat de wijziging van de buurtweg en de rooilijn er gekomen is naar aanleiding van een gemeenteraadsbesluit dt dateert van 8 september 2015 In dit gemeenteraadsbesluit werd door de gemeenteraad kennis genomen van het feit dat een aanvraag werd ingediend, dat deze een wijziging van het tracé van de wegen met zich bracht, en zelfs dat deze een kosteloze grondafstand impliceerde Bovendien werd in deze beslissing expliciet kennis genomen van de verschillende bezwaren die door verzoekers in het kader van het openbaar onderzoek naar voor werden gebracht, onder meer wat verkeersveiligheid betreft De gemeenteraad gaf in deze beslissing zelfs expliciet aan dat de bijkomende afslagstrook gerealiseerd zal worden, los van de ingediende aanvraag*

*87 Voorhouden dat de gemeenteraad nooit uitspraak gedaan heeft over de zaak van de wegen, en meer in het bijzonder de nieuwe afslagstrook, is dan ook eenvoudig onjuist*  
..."

4.

De verzoekende partijen reageren hierop als volgt:

“ ...

*4.A. (2e middel) – Repliek verzoekende partijen op de antwoordnota v/d verwerende partij, en op de schriftelijke uiteenzetting van de tussenkommende partij*

□ *Zoals vermeld in het verzoekschrift dienen het 1e, 2e, 4e en 5e middelonderdeel van dit middel enkel in acht genomen te worden wanneer de Raad van State de rooilijn- en buurtwegaanpassing van de Herdebeekstraat vernietigt.*

□ *Wat het 3e middelonderdeel van dit middel betreft, delen de verzoekende partijen de uiteenzetting van de verwerende en tussenkommende partij niet.*

*De verzoekende partijen verwijzen dienaangaande naar hun uiteenzetting in het verzoekschrift op p. 33 t/m 37 (onderbouwd met diverse arresten), dat ook integraal deel uitmaakt van dit wederantwoord.*

*Hierin wordt duidelijk onderbouwd dat tot op heden enkel de rooilijnverlegging (=scheiding openbaar domein versus privé) en buurtwegwijziging van de Herdebeekstraat an sich op de gemeenteraad werden goedgekeurd, en geenszins de verkeerstechnische wegverlegging / -uitbreiding en dat noch de uitrusting van de weg, noch de veiligheid ervan ter beoordeling werd voorgelegd, gezien een rooilijnverlegging en buurtwegwijziging niet expliciet inhoudt dat er ook een aanpassing komt aan de gemeentelijke weg. De Deputatie gaat in de bestreden beslissing voorbij aan de bevoegdheid van de gemeenteraad inzake de zaak der wegen, die hierover tot op heden nooit een beslissing nam.*

*Daarenboven wordt bijkomend aangetoond dat de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), nalaten deze geformuleerde bezwaren te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom door verzoekers verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen.*

...”

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verzoekende partijen werken onder het voorliggende middel vijf onderdelen uit, waarvan het eerste, tweede, vierde en vijfde onderdeel volgens de verzoekende partijen “... *slechts in acht genomen dienen te worden wanneer de Raad van State de rooilijn- en buurtwegaanpassing van de Herdebeekstraat vernietigt...*”.

De tussenkommende partij werpt op dat middel(onderdelen) niet per hypothese kunnen worden opgeworpen, dat zij zich niet in deze wijze van procesvoering kan vinden en dat de betrokken middelonderdelen bijgevolg onontvankelijk zijn.

2.

De omstandigheid dat de verzoekende partijen aangeven dat (naar hun oordeel) bepaalde middelonderdelen slechts in aanmerking kunnen genomen worden indien de beslissing omtrent de verbreding van de Herdebeekstraat wordt vernietigd, neemt niet weg dat zij deze middelonderdelen

van meet af aan gemotiveerd in hun verzoekschrift hebben uiteengezet en dat de verwerende en de tussenkomende partij hierop inhoudelijk een gemotiveerd verweer hebben gevoerd.

Bovendien gaat de argumentatie van de verzoekende partijen die de essentie van het middel uitmaakt, terug op de vaststelling dat de bestreden beslissing steunt op een onwettige beslissing tot verbreding en wijziging van de Herdebeekstraat. In het licht daarvan wijzen zij naar de (toen nog hangende) procedure voor de Raad van State met betrekking tot het wegenisbesluit.

De vaststelling dat zowel de verwerende als de tussenkomende partij het middel in die zin heeft begrepen, blijkt uit het feit dat zij in hun replieken onder meer integraal de processtukken citeren die zij in de procedure bij de Raad van State in verband met het wegenisbesluit hebben aangewend.

Het middel is in al zijn onderdelen ontvankelijk.

3.

De verwerende partij overweegt in de bestreden beslissing onder meer het volgende:

“ ...  
g) Mobiliteit  
... ”

*Niet tegenstaande er voor een project van deze omvang geen mobiliteitsstudie vereist is, heeft de aanvrager er wel een opgemaakt. Hieruit blijkt dat de capaciteit van de Herdebeekstraat voldoende wordt geacht om de bijkomende verkeersgeneratie van de winkel op te vangen op de drukste uren. Uit de theoretische berekeningen blijkt dat het voorzien van een extra afslagstrook in de Herdebeekstraat, eventueel in combinatie met een reductie van de wachttijd aan het verkeerslicht, voldoende is om het extra verkeer op te vangen. De verbreding van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een bijkomende afslagstrook door de aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en de verbreding van de buurtweg nr. 1 werd goedgekeurd door de deputatie op 22 oktober 2015. Na weerlegging van het beroep tegen deze beslissing door de minister werd een verzoek tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State. Zolang de Raad van State de beslissing over de aanpassing van de rooilijn niet vernietigt, is de aanpassing uitvoerbaar.*  
... ”

Uit vermeld citaat blijkt dat de verwerende partij in essentie haar beoordeling inzake het mobiliteitsaspect steunt op de vaststelling dat, zoals voorgesteld in de mobiliteitsstudie, het voorzien van een extra afslagstrook in de Herdebeekstraat, eventueel in combinatie met een reductie van de wachttijd aan het verkeerslicht, voldoende is om het extra verkeer op te vangen.

Verder overweegt de verwerende partij dat de verbreding van de Herdebeekstraat (buurtweg nr. 1) werd goedgekeurd op 22 oktober 2015 en stelt zij vast dat (op dat ogenblik) nog geen uitspraak is gedaan door de Raad van State over het beroep tot nietigverklaring tegen de voormelde beslissing en de aanpassing aan de weg bijgevolg uitvoerbaar is.

4.

Zoals hoger reeds werd vastgesteld, heeft de Raad van State het besluit van de verwerende partij van 22 oktober 2015 houdende de goedkeuring van het rooilijnplan (deel) van buurtweg nr. 1 en houdende de gedeeltelijke wijziging van de buurtweg nr. 1 in de Atlas der Buurtwegen van Itterbeek, alsook het besluit van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw van 7



juli 2016 met betrekking tot de afwijzing van het administratief beroep tegen deze beslissing, intussen met een arrest 18 januari 2019 (nummer 243.439) vernietigd.

In dat arrest stelt de Raad van State vooreerst vast dat de in die procedure bestreden beslissingen uitdrukkelijk in functie staan van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het bouwen van een Colruyt-handelszaak, dat het besluit van 22 oktober 2015 zich uitdrukkelijk aansluit bij het gemeenteraadsbesluit van 8 september 2015 voor wat de bespreking van de mobiliteitsbezwaren betreft, en dat ter weerlegging van de zeer concrete en uitgebreide mobiliteitsbezwaren van de verzoekende partijen, ten onrechte steun wordt gezocht in de stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van de winkel nu die vergunning (namelijk die van 22 december 2011) op het ogenblik van de behandeling van de zaak bij de Raad van State was vernietigd en aangezien de mobiliteitsstudie bij die aanvraag juist ten gronde wordt bekritiseerd door de verzoekende partijen.

Vervolgens overweegt de Raad van State in het aangehaalde arrest dat de motivering in het gemeenteraadsbesluit van 8 september 2015 beperkt blijft tot een loutere stijformule en een ontoereikende algemene overweging over het aangewezen zijn van een extra afslagstrook en dat de overwegingen in het besluit van 22 oktober 2015 aan deze “... *nietszeggende beantwoording van verzoekers’ – zeer geëlaboreerde – bezwaren niets toe(voegt)...*”.

5.

Ingevolge het arrest van de Raad van State van 18 januari 2019 staat niet enkel de onwettigheid vast van de beslissing van de verwerende partij van 22 oktober 2015 met betrekking tot de verbreding van de Herdebeekstraat en van de beslissing van de minister van 7 juli 2016, maar volgt hieruit ook dat beide beslissingen retroactief uit de rechtsorde zijn verdwenen en geacht worden nooit te hebben bestaan.

Tevens volgt hieruit dat er geen voorafgaande beslissing tot wijziging van de buurtweg nr. 1 Herdebeekstraat voorligt terwijl de voorliggende aanvraag onder meer voorziet in het inlijven van een strook grond bij het openbaar domein ter hoogte van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een afslagstrook naar het aanvraagperceel zodat de bestreden beslissing dient te worden vernietigd wegens gebrek aan rechtsgrond.

Het middel is gegrond.

## **B. Derde middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 135, §2 Nieuwe Gemeentewet, artikel 2 en 42 Gemeentedecreet, artikel 4.2.19 en artikel 4.3.1, §§1 en 2 VCRO “en/of artikel 71-74” Omgevingsvergunningsdecreet, het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel, het vertrouwensbeginsel en het fair-play-beginsel en artikel 105, §2 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening:

“...

*Eerste middelonderdeel*

*Genomen uit,*

*a) de schending van artikel 135 §2. van de Nieuwe Gemeentewet, artikel 2 en 42 §1/§2 van het gemeentedecreet van 15 juli 2005, en artikel 4.3.1 §1/§2 van de Vlaamse Codex R.O. van 1 september 2009 (gewijzigd bij decreet van 4 april 2014), en/of*

*Doordat,*

a) é enerzijds de Deputatie en de gemeente Dilbeek (CBS) door het verleggen van de (buurtweg) Herdebeekstraat de veiligheid van de weggebruikers aan het kruispunt met de N8 (gewestweg) in gevaar brengt gezien de Herdebeekstraat verder uit zijn as van het kruispunt wordt gelegd, waardoor de gemeente niet meer kan voorzien in de veiligheid van de openbare weg,

en anderzijds door het aanleggen van een extra rijstrook aan de Herdebeekstraat zijn functie van erfontsluitingsweg (lokale weg type III) ontdoet waar de wegcategorisering en de afbakening van de verblijfsgebieden integrerende onderdelen zijn van het verkeersveiligheidsplan dat opgenomen is in het mobiliteitsplan Dilbeek, met als belangrijkste objectief het verminderen van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid; door het aanleggen van een extra rijstrook wordt de Herdebeekstraat in zijn functie ontdaan met verdere bedreiging van de woonfunctie in de woonkern Bettendries met bijkomend sluipverkeer en sneller verkeer in de omgeving tot gevolg.

Deze onveiligheid wordt des te meer versterkt door de komst van Colruyt met gemiddeld 2200 extra autobewegingen per dag er bij. En dit ondanks het feit dat een van de beleidsdoelstellingen van zowel het gemeentelijk als provinciaal ruimtelijk structuurplan er in bestaat om ongebreidelde baanontwikkeling langs de gewestwegen (waaronder dus ook de N8) tegen te gaan.

Terwijl,

a) de gemeenten ook tot taak hebben in het voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, met name over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op de openbare wegen en plaatsen in openbare wegen, waaronder een veilig en vlot verkeer.

Daarbij stelt de Vlaamse Codex dat gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen als criterium dienen aanzien te worden ifv. de beoordeling mbt. de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Daarenboven heeft de Gemeenteraad dienaangaande de volheid van bevoegdheid, die hier niet werd gerespecteerd gezien dit topic ook niet op de Gemeenteraad werd geagendeerd, laat staan beslist (=machtoverschrijding van CBS Dilbeek en van de Deputatie).

Tweede middelonderdeel

Genomen uit,

b) de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid zorgvuldigheidsbeginsel of –plicht, vergewisplicht, motiveringsbeginsel of –plicht, redelijkheidsbeginsel, rechtzekerheidsbeginsel, vertrouwensbeginsel en fair-play-beginsel, alsmede de wet van 29 juli 1991 mbt de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen,

Doordat,

b) de Deputatie (net zoals eerder de PSA) en de gemeente Dilbeek (CBS) nalaten de correctheid en representativiteit van de mobiliteitsstudie te toetsen aan de gemaakte bezwaren (incl. deze van de gemeentelijke dienst mobiliteit en verkeer).

Ondanks oa. uitdrukkelijke vermelding op de hoorzitting bij de Deputatie op 12 december 2017, negeert de Deputatie (net zoals eerder de PSA) voor eerst in haar beoordeling dat de verzoekende partijen aantonen dat de mobiliteitsstudie niet representatief en actueel te noemen is, gezien de nieuwe meetgegevens nav het proefproject complex 12 van de Ringweg R0 te Dilbeek;

verder negeert / weerlegt de Deputatie (net zoals eerder de PSA) en de gemeente Dilbeek (CBS) oppervlakkig de bezwaren van de verzoekende partijen door telkens te verwijzen naar diezelfde mobiliteitsstudie en meer specifiek naar de ‘ruime ervaring’ van het studiebureau zelf, waar de bezwaren duidelijk aantonen dat de mobiliteitsstudie gebaseerd

is op beperkte en op oudere niet-representatieve metingen, dat een aantal bezwaren zelf niet in de mobiliteitsstudie zijn onderzocht, en dat de studie niet voldoet aan de “Inhoudelijke vereisten voor een mobiliteitsstudie bij de aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning”, zoals vooropgesteld door het besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004, nadien aangevuld met het besluit van 3 juli 2009,

én de Deputatie (net zoals eerder de PSA) en de gemeente Dilbeek (CBS) nalaten de geformuleerde bezwaren op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaat de redenen te doen kennen of te motiveren waarom verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen, en nalaat na te gaan dat het advies/de studie (waarvan zij het standpunt tot het hare maakt) naar wijze van totstandkoming en inhoudelijk geen gebreken vertoont,

Terwijl,

b) de hogervermelde beginselen of –plichten dit uitdrukkelijk voorschrijven, waar dit duidelijk niet gebeurde bij de beoordeling van de diverse mobiliteitsbezwaren, alsmede de veiligheidsvereisten dienaangaande (cfr. hogervermelde toelichting en repliek), en juiste, pertinente en ter zake doende motieven in redelijkheid de beslissing moeten kunnen verantwoorden.

Derde middelonderdeel

Genomen uit,

c) de schending van artikel 4.2.19 en artikel 4.3.1. §1/§2 van de Vlaamse Codex R.O. van 1 september 2009 (gewijzigd bij decreet van 4 april 2014), en/of artikel 71-74 van het decreet Omgevingvergunning van 25 april 2014,

Doordat,

c) de Deputatie de stedenbouwkundige vergunning verleend met als last en voorwaarde dat de afslagstrook voor vrachtverkeer vanaf de Ninoofsesteenweg moet worden aangelegd in samenspraak met Agentschap Wegen en Verkeer, en dat verder zoals gesteld wordt in de mobiliteitsstudie bij de inrichting het fietsverkeer voldoende beveiligd dient te worden,

Terwijl,

c) voorwaarden enkel kunnen opgelegd worden, als ze niet afhangen van een toekomstige onzekere gebeurtenis waarvan het zich voordoen afhangt van het handelen van een derde, ze voldoende precies moeten zijn en beperkt in draagwijdte, zonder verder appreciatierecht voor de houder van de vergunning inzake de uitvoering ervan.

De verleende stedenbouwkundige vergunning betreft trouwens het “bouwen van een polyvalent handelsgebouw met bijhorende parking na slopen van de bestaande bebouwing”, en omvat geenszins de goedkeuring van alle gewenste voorzieningen aan de gewestweg om alsnog in de veiligheid ter hoogte van de gewestweg te kunnen voorzien met de komst van een grote Colruyt.

Op geen enkele manier kan er geoordeeld worden over het feit of AWV (Vlaamse overheid) deze aanpassingen op de N8-gewestweg al/niet zal toestaan. De voorwaarde m.b.t. de afslagstrook op de Herdebeekstraat opgenomen in de beslissing tot stedenbouwkundige vergunning is een voorwaarde sine qua non om deze vergunning toe te staan en verder uit te baten.

...

□ De verzoekende partijen toonden al eerder in hun bezwaren aan dat de bestreden beslissing niet verenigbaar is met de veiligheids- en mobiliteitsaspecten zoals hoger samengevat, respectievelijk adhv de indeling in onderstaande topics :

a) algemeen

- b) zeer beperkte en niet-representatieve metingen
- c) niet onderzochte elementen (cfr. ook vroegere bezwaren)
- d) pertinente fouten (naast hogervermelde)
- e) niet onderbouwde aannames/tegenstrijdigheden
- f) niet voldoen van inhoudelijke vereisten mobiliteitsstudie (naast hogervermelde).

Zij hernemen onder de lagervermelde topics dan ook integraal op een gebundelde manier hun eerdere bezwaren, om te vermijden dat de verwerende/tussenkomenende partijen zouden kunnen aanhalen dat hun argumentatie onoverzichtelijk zou zijn (doorheen de bezwaarschriften). Het betreft inhoudelijk dezelfde kritieken/bezwaren zoals opgenomen in addendum 14, dan waar nodig (nog) meer verduidelijkt en gestructureerd.

Nvdr. : op uitzondering van de aanvulling in topic (29) betreft het trouwens ook dezelfde bundeling zoals opgenomen in hun beroep tav de RvSt mbt de 3e buurtwegwijziging [Nr 307], zoals ook aan de Deputatie al betekend in augustus 2016.

a) algemeen

- ☐ (1) Mobiliteit werd tot op heden nooit ten gronde onderzocht !  
Er werd nagenoeg steeds blindelings verwezen naar de niet representatieve en niet onafhankelijke mobiliteitsstudie !
- ☐ (2) OW Mobiliteit en Techn. Verkeerscommissie Dilbeek geven tot 3x toe een negatief advies !
- ☐ (3) AWV en Dep. Mobiliteit en OW brachten in het verleden geen advies uit !
- ☐ (4) AWV keurde nooit het volledige plan goed !
- ☐ (5) Gecoro vraagt verkeerstelling vóór en na ?!
- ☐ (6) Gewestelijk stedenbouwkundige ambtenaar wou ongunstig advies geven !
- ☐ (7) Provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar maakt bocht van 180° !

b) zeer beperkte en niet-representatieve metingen

- ☐ (8) Mobiliteitstudie dateert van juni 2009, op basis van verkeerstelling van 2007, op 5 km van  
de site !  
Pae komende van Brussel 56,9% à 68,5% onderschat, komende van Ninove 16,8% à 18,4%  
onderschat, op een vrijdag, op basis van een steekproef, maar nog steeds representatiever  
dan de door D+A gehanteerde telpost uit 2007 !
- ☐ (9) Beperkte telling van verkeersintensiteit, verschillend van de realiteit !  
Terreinbezoek beperkt tot 40 minuten, op een donderdag eind mei'09 zonder vermelding  
weersomstandigheden !  
D+A onderkent beperkte uitgevoerde telling (40 min.) qua verkeersintensiteit op het terrein!
- ☐ (10) Aantal Colruytklanten gevoelig onderschat !  
Verwachte klantengroei van slechts 20% staat niet in verhouding met de grootte van de uitbreiding !  
Op vrijdag +10,9% meer klanten, op zaterdag +6,1% meer klanten, zelfs rekening houdend met de 'beperkte' geschatte klantentoeename van +20% !  
Piekmomenten worden afgevlakt !
- ☐ (11) Overlast op diverse gemeentewegen !

*Verkeer naar winkelsite tijdens de spitsuren veroorzaakt wel degelijk extra verkeersdruk op de site, met sluipverkeer tot gevolg !*

*49,4% van de aantrekkingszone komt uit Itterbeek, Anderlecht, S.P. Leeuw en Lennik. Slechts 10% zou hiervan via de Herdebeekstraat komen ???*

☐ (12) CBS onderkent ook eerder de toename van de verkeersdruk, maar evalueert de gevolgen

*ervan zelf niet ('blind vertrouwen in D+A') !*

☐ (13) Inrijdend verkeer Herdebeekstraat tot 39,8% à 55,6% onderschat, uitrijdend verkeer tot

*16,4 à 34,2%, en op een vrijdag, op basis van een steekproef, maar nog steeds representatiever dan de D+A studie !*

☐ (14) Aantal autobewegingen gevoelig onderschat !

*Meer dan 2200 à 2570 extra autobewegingen per dag !*

*c) niet onderzochte elementen (cfr. ook vroegere bezwaren)*

☐ (15) D+A onderkent enkel impact op N8-Herdebeekstraat bekeken te hebben !

☐ (16) Onvolledige impactstudie, beperkt tot de Herdebeekstraat !

*Door extra 2200 extra autobewegingen / dag zal het huidige sluipverkeer (St. Anna Pede en andere gemeentewegen) alleen maar toenemen !*

*D+A geeft toe dat geen rekening wordt gehouden met N8-busbanen !*

☐ (17) Voornaamste verkeersalternatief wordt niet verder onderzocht !

*Ontsluiting auto- en vrachtverkeer langs N8 was ook voorkeursscenario technische verkeerscommissie Dilbeek !*

*Veiligheid fietsers en voetgangers wordt belange niet gegarandeerd !*

*Ontsluiting via gemeenteweg Herdebeekstraat is geen valabel voorstel / alternatief voor Sint-Anna en Bettendries !*

☐ (18) Bioplanet wordt wel ontsloten via de N8 op een verkeersveilige manier !

*Ontsluiting via N8 cfr. Windmuts (Audi, carwash, Bioplanet) is enige oplossing !*

*Aldi krijgt van AWW wel toelating om via N8 in te rijden !*

☐ (19) Niet onderzochte en niet opgeloste verkeersaspecten !

*Terugslag op voorsorteerstrook N8 !*

☐ (20) Kruising Herdebeekstraat / Sint Annastraat wel degelijk geïmpacteerd, zowel qua verkeer

*als qua veiligheid van de zwakke weggebruikers !*

*Impact naar oversteekbaarheid wordt niet onderzocht !*

☐ (21) Kruising N8 met Herdebeekstraat nu al problematisch, zelfs zonder rooilijnverlegging !

*N8 zal al gauw een extra zwart Bettendries-kruispunt kennen !*

☐ (22) Herdebeekstraat wordt ontdaan van erfontsluitingsweg !

*De verzoekende partijen willen er mbt topic (16) (de 2200 extra autobewegingen) er volledigheidshalve aan toevoegen dat deze berekening / voorspelling dateert uit / op basis van de mobiliteitsstudie van 2009. Intussen is elke Colruyt 3uur per week meer open dan toen (= +4,5%).*

*d) pertinente fouten (naast hogervermelde)*

☐ (23) Theoretische berekening wachttijd verkeerslichten, en dan nog op basis van onderschatting

*klanten en uitrijdend verkeer Herdebeekstraat !*

*Uitrijdend verkeer Herdebeekstraat zal niet zonder bijkomende hinder gebeuren !*

*Ook verkeerslichten zullen rekening moeten houden met verschillende wachttijden; meertrapsregeling sowieso noodzakelijk !*

- ☐ (24) Geen duidelijkheid over afslagstrook vrachtverkeer en inrichting fietsverkeer !
- e) niet onderbouwde aannames/tegenstrijdigheden
  - ☐ (25) Aannames in mobiliteitsstudie zijn niet onderbouwd !
    - Beperkte klantentoeename van + 20% ?
    - Slechts 10% zou komen via de Herdebeekstraat ?
    - D+A stelt zelf dat Colruyt niet kan garanderen dat maximaal 66% van de werknemers met de wagen komt !
    - 5% van het klantenpotentieel komt niet met de wagen ?
- f) niet voldoen van inhoudelijke vereisten mobiliteitsstudie (naast hogervermelde)
  - ☐ (26) Impact van pieken (oa. klanten, verkeer) wordt niet behandeld !  
D+A bevestigt dat gewerkt wordt met gemiddelden !  
Worstcase scenario's blijken eerder realiteit dan worstcase !
  - ☐ (27) Parkeerplaatsen worden niet berekend op basis van autoritgeneratie en verblijfstijden !  
Quid bijkomende parkeerissues ?  
149 parkeerplaatsen \* 12,5 m2 netto-verkoopsoppervlakte is 1862,5 m2 !  
1500 m2 netto verkoopsoppervlakte versus bruto winkelruimte van 2830 m2 ?  
Quid ruimte voor winkelkarretjes, beperkte manoeuvreerruimte, onvoldoende buffer inrijdend verkeer, ... ?
  - ☐ (28) Mobiliteitsstudie voldoet niet aan de inhoudelijke vereisten !
- g) aanvulling dd. 10.03.2018
  - ☐ (29) Nieuwe mobiliteitsplan Dilbeek (Fase 3: beleidsplan) : gehanteerde principes en nieuwe maatregelen !  
...

2.

De verwerende partij reageert als volgt:

“ ...

Bij het beoordelen van de goede ruimtelijke ordening in het kader van een stedenbouwkundige aanvraag beschikt het vergunningverlenend bestuursorgaan over een discretionaire bevoegdheid. De rechtsonderhorigen of de rechtbanken kunnen hun visie op een goede ruimtelijke ordening met in de plaats stellen van deze van de overheid. In de hen opgedragen legaliteitsbeoordeling kunnen de rechtbanken enkel rekening houden met die motieven die opgenomen zijn in de bestreden beslissing en dienen zij na te gaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan haar appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, meer specifiek of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot de bestreden beslissing is kunnen komen.

In het kader van de goede ruimtelijke ordening is de verkeersveiligheid bij de inplanting van een handelsgebouw in principe geen noodzakelijk aandachtspunt (eerste onderdeel). Dit zal slechts het geval zijn indien een project een dermate negatieve weerslag zou hebben op de verkeersafwikkeling dat moet worden gevreesd voor gevaarlijke en onveilige situaties.

Dit is in casu duidelijk met het geval.

Het geconcipeerde handelsgebouw is aan een gewestweg (N8) gelegen en wordt aldus op voldoende wijze ontsloten. De bestreden beslissing stelt dienaangaande vast:

- gezien de onmiddellijke nabijheid van de Ninoofsesteenweg, wordt de site goed ontsloten op het hoofdwegennet;

*In de bestreden beslissing wordt weliswaar vastgesteld dat het handelsgebouw een verkeersgenererend karakter heeft, maar hiertoe wordt de Herdebeekstraat verbreed:*

*- De verbreding van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een bijkomende afslagstrook door de aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en de verbreding van de buurtweg nr. 1 werd goedgekeurd door de deputatie op 22 oktober 2015.*

*Bijkomend wordt in de bestreden beslissing voorzien dat het vrachtverkeer het terrein moet oprijden via de gewestweg, waarbij de voorwaarde wordt gesteld dat deze oprit moet worden aangelegd in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer.*

*- De vrachtwagens rijden, met akkoord van ANTI, rechtstreeks vanaf de Ninoofsesteenweg op het terrein*

*De verwerende partij heeft zich hierbij gebaseerd op het advies van de PSA, het advies van het college en de mobiliteitsstudie die bij de aanvraag is gevoegd (cf. alternatievenstudie).*

*In de rand. De aanvrager was wettelijk niet verplicht om een mobiliteitsstudie bij de aanvraag te voegen (infra).*

*De bestreden beslissing overweegt dat de inplanting verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening, en dus ook met de vereiste verkeersveiligheid, onder meer om volgende redenen (zie ook de beantwoording bezwaren waarbij de bestreden beslissing zich expliciet heeft aangesloten — bezwaren 2.1 en 2.3, stuk 12):*

*- de site wordt goed ontsloten via de gewestweg en de Herdebeekstraat. Het vrachtverkeer zal het terrein oprijden via de steenweg N8. Het personenverkeer zal het terrein oprijden via de Herdebeekstraat;*

*- aan de Herdebeekstraat wordt een extra afslagstrook voorzien om het bijkomende verkeer op te vangen;*

*- de oprit voor het vrachtverkeer moet worden aangelegd in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer en het fietsverkeer moet voldoende beveiligd worden.*

*De verwerende partij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, heeft deze correct beoordeeld en is op grond daarvan in redelijkheid tot de bestreden beslissing kunnen komen. De verzoekende partijen tonen het tegendeel niet aan.*

*Het eerste onderdeel van het derde middel is ongegrond.*

*2. Artikel 1, 11° van het besluit van 28.05.2004 definieert een mobiliteitsstudie als volgt (tweede onderdeel):*

*mobiliteitsstudie: een document waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van een voorgenomen project worden geanalyseerd en geëvalueerd, en waarin aangegeven wordt op welke wijze de nadelige mobiliteitseffecten vermeden, beperkt of verholpen kunnen worden;*

*In casu werd de mobiliteitsstudie van D+A Consult opgemaakt op 12.06.2009 en werd de aanvraag ingediend 03.05.2011. Op het ogenblik dat de aanvraag wordt ingediend, is de mobiliteitsstudie uiteraard nog relevant. De mobiliteitsvraagstukken wijzigen met dermate snel dat de aanvrager verplicht was om in de aanloop van zijn aanvraag een nieuwe mobiliteitsstudie te laten opstellen.*

*Bovendien moet worden vastgesteld dat er geen verplichting bestaat om deze studie bij de aanvraag te voegen. Artikel 16, 13° van het besluit van 28.05.2004 bepaalt:*

*...*

*Het handelsgebouw heeft een brutovloeroppervlakte van ongeveer 3000 m<sup>2</sup> zodat er geen wettelijke verplichting is om een mobiliteitsstudie bij de aanvraag te voegen.*

*Indien de aanvrager beslist om op vrijwillige basis een dergelijke studie bij de aanvraag te voegen, dan kan deze uiteraard niet worden afgetoetst aan de inhoudelijke vereisten waarvan sprake in bijlage IV van het besluit van 28.05.2004. De argumentatie van de verzoekende partijen mist op dit punt juridische grondslag.*

*De verzoekende partijen zijn daarnaast van oordeel dat de mobiliteitsstudie op bepaalde punten onvolledig en/of achterhaald is. Wat betreft deze bezwaren ten aanzien van de*

*mobilitiestudie merkt de verwerende partij op dat zij met verplicht is op al deze bezwaren te antwoorden. Het is voldoende dat de bestreden beslissing aangeeft op welke gronden de aanvraag in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften en met de goede ruimtelijke ordening.*

*In de rand. Zoals boven uiteengezet bij de bespreking van het tweede middel, is de verwijzing naar de arresten van de Raad van State van 11.12.2008 (nr 188.708) en 01.02.2007 (167.376) met dienend aangezien het in deze zaken een uitspraak betreft over een administratief beroep conform artikel 52, 3/, b), van Vlare I.*

*Bovendien heeft de verwerende partij zich, wat betreft de mobiliteitsstudie, aangesloten bij de weerlegging van de bezwaren door het college en heeft zij een eigen afweging gemaakt van de mobiliteitsproblematiek en de gegevens die hiervoor door de mobiliteitsstudie worden aangereikt. De verzoekende partijen tonen met aan dat deze beoordeling kennelijk onredelijk zou zijn.*

*In tegenstelling tot wat de verzoekende partijen beweren, is er geen sprake van tegenstrijdigheden met vorige beslissingen. Naar aanleiding van de beslissing van 27.05.2010 waren zowel de PSA als de verwerende partij van mening dat er onvoldoende opstel mogelijkheden waren aan de Herdebeekstraat en dat dit, gelet op de afstand tot de ingang van de projectsite, mobiliteitsproblemen kon teweegbrengen. Gelet op de verbreding van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een bijkomende afslagstrook door de aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en de verbreding van de buurtweg nr. 1, die werd goedgekeurd door de deputatie op 22.10.2015, is dit probleem van de baan.*

*Gelet op het feit dat er geen wettelijke verplichting bestaat voor het opmaken van een mobiliteitsstudie en gelet op de kennelijk redelijke beoordeling die door de verwerende partij is gemaakt, moet de argumentatie van de verzoekende partijen worden verworpen.*

*Het tweede onderdeel van het derde middel is ongegrond.*

*3. Wat betreft het derde onderdeel merkt de verwerende partij op dat de verzoekende partijen ten onrechte voorhouden dat de geïmplementeerde voorwaarde aanpassingen aan de gewestweg N8 zou impliceren.*

*De kwestieuze voorwaarde betreft het volgende:*

*...*

*Op plan nr. 1 /4 (stuk 1.g) kan worden vastgesteld dat de oprit voor het vrachtverkeer zich uitstrekt over de rooilijn, maar geen wijzigingen aanbrengt aan de gewestweg N8.*

*Wat betreft de voorwaarde dat "de afslagstrook voor vrachtverkeer vanaf de Ninoofsesteenweg moet worden aangelegd in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer" moet worden opgemerkt dat het aanbrengen van bewegwijzering op een gewestweg geen bevoegdheid is die aan de provincie Vlaams-Brabant toekomt. Gelet op het zorgvuldigheidsprincipe heeft de bestreden beslissing hiervoor verwezen naar de wegbeheerder, het Agentschap Wegen en Verkeer. Een dergelijke voorwaarde is dus allerm minst onzeker of met afdoende precies.*

*Over het fietsverkeer wordt als volgt overwogen in de verklarende nota:*

*...*

*De voorwaarde dat "zoals gesteld wordt in de mobiliteitsstudie dient bij de inrichting het fietsverkeer voldoende beveiligd te worden" is een loutere bevestiging van de verklarende nota en van de plannen die bij de aanvraag zijn gevoegd. Op de plannen is een verharde oprit met een schuifpoort voorzien voor het vrachtverkeer. Het fietstraject loopt hierbij langs de oprit, waarbij het fietspad wordt geaccentueerd in een rode kleur (zie plan nr. 1 /4). Zoals uiteengezet maken eventuele bewegwijzeringen niet het onderdeel uit van de beoordeling door de verwerende partij. Ook deze voorwaarde is bijgevolg voldoende zeker en afdoende precies.*

*..."*



3.

De tussenkomenende partij voegt hieraan toe:

“ ...

*V.3.1 Eerste onderdeel van het middel*

*93 Het eerste onderdeel van het middel bevat kritiek op het feit dat bij het nemen van een beslissing over het verleggen van de (buurtweg) Herdebeekstraat de veiligheid van de weggebruikers aan het kruispunt met de N8 onvoldoende in overweging genomen zou zijn. Het feit dat de verkeersveiligheid door deze beslissing aangetast zou worden, wordt zeer uitvoerig uiteengezet in de toelichting bij het middel.*

*94 In het kader van dit middel weze herhaald wat ook reeds een aantal keren in het voorgaande werd aangehaald. De voorliggende procedure heeft enkel betrekking op de wettigheid van het besluit van de Deputatie, waarmee een vergunning verleend wordt voor de oprichting van de polyvalente handelszaak. De beslissing omtrent het kruispunt met de N8, de buurtwegen edn ligt vandaag niet voor bij Uw Raad.*

*95 De beoordeling over het al dan niet veilig zijn van de gekozen ontsluiting, de aanpassing van het wegtracé, de wijziging van de rooilijn werd reeds genomen op 22 oktober 2015 door de Deputatie, en daarna bevestigd bij ministerieel besluit van 7 juli 2016. In het kader van een stedenbouwkundige vergunning, kan hierover eenvoudig geen uitspraak worden gedaan, nu zulks niet binnen de bevoegdheid van een vergunningverlenende overheid valt.*

*96. Het eerste onderdeel van het middel kan om die reden onmogelijk weerhouden worden.*

*V.3.2 Tweede onderdeel*

*97 In het tweede onderdeel wordt in de eerste plaats zeer uitvoerig kritiek geuit op de mobiliteitsstudie die bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd gevoegd. Deze zou niet volgens de regels van de kunst opgemaakt zijn*

*98. Tussenkomenende partij wenst te benadrukken wat ook in het verleden steeds opnieuw werd aangehaald. Het aangevraagde noodzaakt op geen enkele wijze de opmaak van een mobiliteitsstudie. In het besluit van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling voor een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden de gevallen opgesomd waarin een mobiliteitsstudie noodzakelijk is. Het gaat daarbij onder meer om het voorzien van meer dan 200 parkeerplaatsen, handelsgebouwen met een vloeroppervlakte van meer dan 7 500 m<sup>2</sup> etc. Het is casu aangevraagde project noodzaakt een dergelijk mobiliteitsplan niet. Dit geeft de facto reeds aan dat de mobiliteitsimpact van een dergelijke activiteit niet vermoed wordt fundamenteel ingrijpend op het vlak van mobiliteit te zijn. Gelet op het feit dat de opmaak van een mobiliteitsstudie in casu niet noodzakelijk was, kan bezwaarlijk voorgehouden worden dat de Deputatie moest nagaan of aan de vereisten van een dergelijke mobiliteitsstudie werd voldaan*

*99. Verwerende partij heeft de mobiliteitsstudie overigens in iedere geval getoetst. De bestreden beslissing bevat een duidelijk afweging terzake:*

*...*

*Het weze voorts benadrukt dat de bijgevoegde studie opgemaakt werd door een erkend deskundige op het vlak mobiliteit. De cijfers en filmpjes die door verzoekers worden bijgevoegd getuigen geenszins van eenzelfde objectieve benadering (zij werden o.a. gemaakt in de periode dat een nabij gelegen brug over de Ijsbergstraat uitzonderlijk afgesloten was omwille van werken), en kunnen om die reden niet weerhouden worden*

101 De Deputatie heeft bovendien kennis genomen van het feit dat verzoekers aanhaalden in het kader van het beroep dat er recentere tellingen zouden bestaan, die andere cijfers zouden weergeven dan hetgeen door de mobiliteitsdeskundige van tussenkomende partij werd aangegeven Een en ander wordt expliciet vermeld in de bestreden beslissing, onder het onderdeel waarin de argumenten van beroepers werden aangehaald De Deputatie was met andere woorden op de hoogte van dit argument, want nam het letterlijk op in de bestreden beslissing

102 Wat de beantwoording van dat argument betreft, kan worden hernomen wat reeds meermaals werd aangehaald Gelet op de onredelijke omvang van de verschillende stukken en bijlagen die door verzoekers telkens opnieuw worden bijgebracht, en de wijze waarop deze werden opgesteld, kan onmogelijk aan verwerende partij worden verweten dat zij niet ieder afzonderlijk onderdeel heeft beantwoord Integendeel kan in deze omstandigheden zeer zeker worden aanvaard dat verwerende partij motiveert, op de verschillende in het kader van de ruimtelijke ordening relevant geachte aspecten, waarom de vergunning verleend kan worden In deze beoordeling werd het aspect van de mobiliteit ontegensprekelijk betrokken Verzoekers weten waarom verwerende partij de mening is toegedaan dat er zich op het vlak van de mobiliteit geen probleem stelt dat een weigering van de aangevraagde vergunning zou moeten verantwoorden. Dit gebeurde, zoals weergegeven in het voorgaande

103 Gelet hierop, kan ook dit onderdeel van het middel onmogelijk gegrond verklaard worden

#### V.3.3 Derde onderdeel

104. In een derde middelonderdeel voeren verzoeker aan dat een onwettige voorwaarde verbonden zou zijn aan de verleende stedenbouwkundige vergunning dit zou een schending vormen van artikel 4 3 1 VCRO, alsmede van artikel 4.2.19 VCRO

105 Verzoekers kunnen deze argumentatie geenszins volgen Over de rooilijn werd beslist Over de buurtweg evenzeer. De plannen voor de heraanleg liggen voor, en werden goedgekeurd De voorwaarde die wordt opgelegd, houdt in dat de praktische uitvoering afgestemd moet worden met AWW, de overheid die deze wegenis beheert.

106. De voorwaarde waarnaar verzoekers verwijzen impliceert op geen enkele wijze de aanpassing van de plannen, noch wordt gesteld dat de vergunning afhankelijk wordt gemaakt van een bijkomende beoordeling, toestemming of vergunning. Verzoekers trachten elke zinsnede uit de vergunning uit haar verband te rukken, en te bekritisieren Een en ander is evenwel manifest onjuist.

107 Dit leidt niet tot een wijziging van de plannen! De opgelegde voorwaarde is in overeenstemming met hetgeen artikel 4 3 1 VCRO en artikel 4 2 19 VCRO bepaalt. Van enige onwettigheid terzake is geen sprake Ook dit middelonderdeel is niet gegrond.

...

#### 4.

De verzoekende partijen reageren hierop als volgt:

“ ...

5.A. (3e middel) – Repliek verzoekende partijen op de antwoordnota v/d verwerende partij, en op de schriftelijke uiteenzetting van de tussenkomende partij

- *Wat het 3e middel betreft, delen de verzoekende partijen de uiteenzetting van de verwerende en tussenkomende partij niet.*

*De verzoekende partijen verwijzen dienaangaande naar hun uiteenzetting in het verzoekschrift op p. 40 t/m 98 (herneming van de bezwaren) en p. 101 t/m 108 (replik verzoekende partijen op de bestreden beslissing), dat ook integraal deel uitmaakt van dit wederantwoord.*

*Hierin wordt duidelijk het volgende onderbouwd :*

- *Zowel het CBS Dilbeek als de Deputatie baseerden zich in hun beoordeling duidelijk op de mobiliteitsstudie uit 2009.*

□ *Het CBS Dilbeek verwijst diverse malen naar deze mobiliteitsstudie, oa. zoals opgenomen in punt “4. Bestreden besluit” van de bestreden beslissing : “... (cfr. mobiliteitsstudie) ...”.*

*De beslissing van het CBS Dilbeek dateert trouwens van 11 augustus 2011 en kon dus onmogelijk rekening houden met de nieuwe meetgegevens nav het proefproject complex 12 van de Ringweg R0 te Dilbeek van 2015.*

□ *De Deputatie verwijst in punt “5.7 Beoordeling – g) Mobiliteit” duidelijk naar de mobiliteitsstudie van de aanvrager, nl. die van 2009 : “Niet tegenstaande er voor een project van deze omvang geen mobiliteitsstudie vereist is, heeft de aanvrager er wel een opgemaakt. Hieruit blijkt ...”.*

*Het feit dat er wettelijk al of niet een mobiliteitsstudie vereist is doet hier niet toe; zowel het CBS Dilbeek als de Deputatie baseerden zich in hun beoordeling duidelijk op de verouderde meetgegevens en mobiliteitsstudie van 2009, en niet op de meetgegevens van 2015 die fundamenteel afwijken tov de vroegere meetgegevens. De Deputatie beoordeelt deze nieuwe mobiliteitsgegevens niet zoals ook samengevat onderbouwd in het verzoekschrift p 101 t/m 102, ondanks expliciete aanhaling ervan door de verzoekende partijen in de hoorzitting bij de Deputatie op 12 december 2017 (zoals ook vermeld, maar niet beoordeeld in de bestreden beslissing).*

*Met het dubbele aantal pae richting Ninove, en met quasi anderhalf van het totale pae richting Brussel wordt adhv de nieuwe meetgegevens van 2015 duidelijk aangetoond dat mobiliteitsvraagstukken op een aantal jaar (2015 vs 2009) dermate snel kunnen wijzigen, itt wat de verwerende partij beweert in haar antwoordnota,*

*De Deputatie (als achterliggend het CBS Dilbeek) zijn in hun beoordeling duidelijk niet uitgegaan van de (laatste) feitelijke gegevens, hebben deze niet correct beoordeeld en konden onmogelijk in redelijkheid tot de bestreden beslissing komen.*

- *Zelfs los van de meer recente mobiliteitsgegevens formuleerden de verzoekende partijen van in den beginne bezwaar op de berekeningen zoals opgenomen in de oude mobiliteitsstudie. Zij verwijzen integraal naar topic 23 (p 85 t/m 87 van het verzoekschrift) : “(23) Theoretische berekening wachttijd verkeerslichten, en dan nog op basis van onderschatting klanten en uitrijdend verkeer Herdebeekstraat !  
Uitrijdend verkeer Herdebeekstraat zal niet zonder bijkomende hinder gebeuren !  
Ook verkeerslichten zullen rekening moeten houden met verschillende wachttijden; meertrapsregeling sowieso noodzakelijk !”*

- De verzoekende partijen tonen verder samengevat op p. 102 t/m 108 van het verzoekschrift aan dat de bestreden beslissing niet verenigbaar is met de veiligheids- en mobiliteitsaspecten, respectievelijk adhv de indeling in onderstaande topics :

- a) algemeen
- b) zeer beperkte en niet-representatieve metingen
- c) niet onderzochte elementen (cfr. ook vroegere bezwaren)
- d) pertinente fouten (naast hogervermelde)
- e) niet onderbouwde aannames/tegenstrijdigheden
- f) niet voldoen van inhoudelijke vereisten mobiliteitsstudie (naast hogervermelde).

*In tegenstelling tot wat de verwerende partij in haar antwoordnota lijkt te laten uitschijnen, blijkt hieruit duidelijk dat het project een negatieve weerslag heeft op de verkeersafwikkeling dat moet worden gevreesd voor gevaarlijke en onveilige situaties (cfr. oa. topics 11, 21 en 22 om er maar een paar bij wijze van voorbeeld uit te pikken).*

*Ook de gemeentelijke verkeerscommissie onderkende, tot 3 maal toe, duidelijk deze problematiek in haar ongunstig adviezen (cfr. topic 2).*

*De verzoekende partijen onderbouwen en geven concreet aan (cfr. p. 105 t/m 107 van het verzoekschrift) waarom zij van oordeel zijn dat noch het CBS Dilbeek, noch de Deputatie de bezwaren van de verzoekende partijen (ten gronde) behandelen of er rekening mee houden in hun beoordeling.*

*Er wordt duidelijk aangetoond dat de Deputatie en achterliggend de gemeente Dilbeek (CBS), nalaten deze geformuleerde bezwaren te onderzoeken, nalaten de beslissing op een zorgvuldige wijze voor te bereiden, laat staan deze op een correcte feitenvinding te stoelen of aan een deugdelijke grondslag in de feiten te onderbouwen, alsmede nalaten de redenen te doen kennen of te motiveren waarom door verzoekers verdedigde stellingen/bezwaren niet worden aangenomen.*

□ *De tussenkomende partij stelt dat de cijfers en filmpjes, die door de verzoekende partijen gevoegd werden bij hun verzoekschrift, gemaakt werden in een periode dat een nabij gelegen brug over de Ijsbergstraat uitzonderlijk afgesloten was omwille van werken.*

*Zoals ook al in eerdere procedures aangehaald, ontkennen de verzoekende partijen ten stelligste deze loutere bewering van de tussenkomende partij; andermaal toont de tussenkomende partij ook deze keer niet aan op welke concrete feiten ze zich baseert.*

*...*

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

In een tweede middelonderdeel voeren de verzoekende partijen in essentie aan dat de mobiliteitsstudie die de verwerende partij in haar beoordeling heeft betrokken, niet representatief en ook niet actueel is. De verzoekende partijen stellen bijgevolg dat de verwerende partij hun bezwaren en opmerkingen op dit punt niet op afdoende gemotiveerde wijze heeft weerlegd.

Het zorgvuldigheidsbeginsel houdt in dat het bestuur bij de feitenvinding slechts na een behoorlijk onderzoek van de zaak en met kennis van alle relevante gegevens een beslissing neemt. Om te voldoen aan de materiële motiveringsplicht moet de bestreden beslissing gedragen worden door motieven die steunen op werkelijk bestaande en concrete feiten. Deze motieven kunnen blijken hetzij uit de beslissing zelf, hetzij uit het administratief dossier.

De Raad mag in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht zijn beoordeling van de feiten niet in de plaats stellen van die van de bevoegde administratieve overheid. De Raad is wel bevoegd om na te gaan of de vergunningverlenende overheid haar appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend en met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij die correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan rechtmatig en dus niet kennelijk onredelijk of onzorgvuldig tot haar beslissing is gekomen.

Het zorgvuldigheidsbeginsel noopt de verwerende partij er bovendien toe om bij het hernemen van het dossier na een eerdere vernietiging, de relevantie en actualiteit van de stukken waarop zijn haar beslissing laat steunen, te onderzoeken en haar beslissing te nemen op basis van juiste, representatieve en actuele, feitelijke gegevens. Desgevallend dient zij relevante wijzigingen in haar beoordeling te betrekken, of, anderzijds, te motiveren waarom gebeurlijk oudere stukken en gegevens niettemin bij gebrek aan relevante wijzigingen in de feitelijke toestand van de zaak, nog steeds als actueel en representatief in aanmerking kunnen worden genomen.

2.

Wat de beoordeling van het mobiliteitsaspect betreft, verwijst de verwerende partij in haar motivering naar de mobiliteitsstudie die de aanvrager vrijwillig heeft opgemaakt en waaruit blijkt dat de capaciteit van de Herdebeekstraat weliswaar voldoende wordt geacht om de bijkomende verkeersgeneratie van de winkel op te vangen op de drukste uren maar uit de theoretische berekening niettemin blijkt dat het voorzien van een extra afslagstrook eventueel in combinatie met een reductie van de wachttijd aan het verkeerslicht voldoende is om het extra verkeer op te vangen.

De betrokken mobiliteitsstudie betreft, volgens de stukken van het aanvraagdossier, de mobiliteitsstudie opgemaakt op 12 juni 2009. In de bestreden beslissing overweegt de verwerende partij het volgende:

“ ...

*Niet tegenstaande er voor een project van deze omvang geen mobiliteitsstudie vereist is, heeft de aanvrager er wel een opgemaakt. Hieruit blijkt dat de capaciteit van de Herdebeekstraat voldoende wordt geacht om de bijkomende verkeersgeneratie van de winkel op te vangen op de drukste uren. Uit de theoretische berekeningen blijkt dat het voorzien van een extra afslagstrook in de Herdebeekstraat, eventueel in combinatie met een reductie van de wachttijd aan het verkeerslicht, voldoende is om het extra verkeer op te vangen. De verbreding van de Herdebeekstraat in functie van de aanleg van een bijkomende afslagstrook door de aanpassing van de rooilijn van de Herdebeekstraat en de verbreding van de buurtweg nr. 1 werd goedgekeurd door de deputatie op 22 oktober 2015. Na weerlegging van het beroep tegen deze beslissing door de minister werd een verzoek tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State. Zolang de Raad van State de beslissing over de aanpassing van de rooilijn niet vernietigt, is de aanpassing uitvoerbaar.*

...”

Hieruit blijkt dat de verwerende partij in doorslaggevende mate haar beoordeling steunt op de betrokken mobiliteitsstudie om te besluiten dat de aanvraag op het vlak van mobiliteit verenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening en de gesuggereerde oplossing bijtreedt die bestaat uit een verbreding van de Herdebeekstraat ten voordele van een extra afslagstrook.

3.

Het tijdsverloop tussen de opmaak van de mobiliteitsstudie en de thans bestreden beslissing impliceert niet zonder meer dat er gevolgen zijn voor wat betreft de inhoud, de actualiteit of de

representativiteit van de studie. Dit is wel het geval indien de ruimtelijke context na verloop van tijd in die mate gewijzigd is dat de reeds uitgevoerde studie voorbijgestreefd is.

Uit de stukken van het dossier blijkt dat de verzoekende partijen uitvoerig gemotiveerd aanvoerden tijdens het administratief beroep dat de betrokken studie niet actueel noch representatief meer is in de zin dat referentiegegevens uit 2007 worden gebruikt en deze werden uitgevoerd op 5 km verwijderd van de betrokken site waarvoor de aanvraag wordt gedaan. In dat verband hebben de verzoekende partijen tevens gewezen op het bestaan van nieuwe meetgegevens uit 2015 naar aanleiding van een proefproject 'complex 12 van de Ringweg R0 te Dilbeek' waarbij zij vaststellen dat 'vlakbij de Herdebeekstraat' het personenauto-equivalent richting Ninove tussen 16u en 18u quasi het dubbele bedraagt van de vaststellingen in de gehanteerde mobiliteitsstudie en quasi anderhalf van het totaal richting Brussel.

De gehanteerde motivering biedt geen enkele weerlegging van de aangehaalde beroepsgrievan met betrekking tot het gebrek aan representativiteit en het feit dat de betrokken studie niet langer actueel is. In de mate dat het mobiliteitsaspect een substantieel onderdeel van de uitvoerig gemotiveerde bezwaren en beroepsargumenten van de verzoekende partijen uitmaakt en tevens in het licht van de concrete aanvraag een redelijkerwijze relevant en noodzakelijk te beoordelen aspect van de goede ruimtelijke ordening, diende de verwerende partij de actualiteit van de betrokken studie minstens in haar beoordeling te betrekken.

Tevens diende zij de door de verzoekende partijen aangehaalde feitelijke gegevens die de resultaten van de studie tegenspreken of in twijfel trekken, te beoordelen. Door zonder meer voort te gaan op de mobiliteitsstudie van de aanvrager en de door de verzoekende partijen gemotiveerde bezwaren en kritieken (waaronder de verwijzing naar nieuwe meetgegevens uit 2015) onbesproken te laten, blijkt uit de bestreden beslissing bijgevolg geen afdoende zorgvuldig onderzoek naar de actualiteit en representativiteit van de betrokken gegevens in de mobiliteitsstudie.

Dat de verwerende partij niet gehouden is op elk punt of elk argument te antwoorden, zoals de verwerende partij stelt, doet aan deze vaststelling niet af. In de mate dat de verwerende partij haar beoordeling op het vlak van mobiliteit(shinder) in determinerende mate laat afhangen van de betrokken mobiliteitsstudie kon zij niet, zonder miskenning van de op haar rustende motiveringsplicht en in het licht van een zorgvuldige beoordeling van de aanvraag, de beroepsgrievan die met name de actualiteit en de representativiteit van de studie betreffen, zonder meer onbesproken laten.

Het middel is in de aangeven mate gegrond.

### **C. Overige middelen**

Het eerste en vierde middel dienen niet te worden onderzocht aangezien zij geen aanleiding kunnen geven tot een ruimere vernietiging.

## **VIII. KOSTEN**

1.

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 inde kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk wordt gesteld.

2.

In zoverre de vordering van de verzoekende partijen gegrond wordt bevonden, dient de verwerende partij als de ten gronde in het ongelijk gestelde partij aangeduid te worden en vallen de kosten van het geding, zijnde de door de verzoekende partijen betaalde rolrechten, ten laste van de verwerende partij. De verzoekende partijen lieten zich niet bijstaan door een advocaat en komen derhalve niet in aanmerking voor de toekenning van een rechtsplegingsvergoeding.

3.

De Raad acht het tot slot aangewezen dat de kosten van de tussenkomst, zijnde het door de tussenkomende partij betaalde rolrecht, ten hare last blijven. Een tussenkomende partij beslist immers zelf of zij (vrijwillig) tussenkomt en een eventuele tussenkomst, waarbij moeilijk kan worden ingeschat hoeveel partijen er desgevallend zullen tussenkomen, mag naar het oordeel van de Raad de inzet van de procedure, ook niet voor de verwerende partij, nodeloos verzwaren.

## BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van de nv ETABLISSEMENTEN FRANZ COLRUYT is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 21 december 2017, waarbij aan de aanvrager de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een polyvalent handelsgebouw met bijhorende parking na slopen van de bestaande bebouwing op de percelen gelegen te 1701 Dilbeek, Ninoofsesteenweg / Herdebeekstraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 5, sectie A, perceelnr. 140D, 104H, en 104G.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de verzoekende partijen en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 600 euro ten laste van de verwerende partij.
5. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 18 juni 2019 door de derde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de derde kamer,

Stephanie SAMYN

Filip VAN ACKER