

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 15 januari 2019 met nummer RvVb-S-1819-0480
in de zaak met rolnummer 1718-RvVb-0896-SA

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none">1. de bvba FRE-KAR2. de heer Karl PHILIPS3. mevrouw Caroline RABAEY <p>vertegenwoordigd door advocaten Steve RONSE en Isabelle VERHELLE met woonplaatskeuze op het kantoor te 8500 Kortrijk, Beneluxpark 27B</p>
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van WEST-VLAANDEREN
Tussenkommende partij	de bvba RAES MOTOREN OOSTENDE vertegenwoordigd door advocaten Pieter-Jan DEFOORT en Saartje SPRIET met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Hertsbergsestraat 4

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 29 augustus 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 19 juli 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Oostende van 9 april 2018 onontvankelijk verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het reorganiseren van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats op de percelen gelegen te 8400 Oostende, Zandvoordestraat 442, met als kadastrale omschrijving afdeling 12, sectie A, nummers 0432A02, 0432Z3, 0438H, 0439F, 0440F en 0441E.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

1.

De tussenkomende partij verzoekt met een aangetekende brief van 18 oktober 2018 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad verleent de tussenkomende partij met een beschikking van 12 november 2018 toelating om in de debatten tussen te komen.

2.

De verwerende partij dient geen nota betreffende de vordering tot schorsing maar wel het administratief dossier in. De argumentatie van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 11 december 2018.

Advocaat Deborah SMETS, *loco* advocaten Steven RONSE en Isabelle VERHELLE, voert het woord voor de verzoekende partijen. Advocaat Saartje SPRIET voert het woord voor de tussenkomende partij.

De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

3.

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

III. FEITEN

De tussenkomende partij dient op 29 december 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de stad Oostende een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “de reorganisatie van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats” op de percelen gelegen te 8400 Oostende, Zandvoordestraat 442.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Oostende-Middenkust’, vastgesteld met koninklijk besluit van 26 januari 1977 in gebied voor milieubelastende industrieën.

Er wordt geen openbaar onderzoek georganiseerd.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar adviseert gunstig op 5 april 2018 met volgende bedenking:

“De exploitant heeft evenwel nog geen milieuvergunning aangevraagd en zal dus een omgevingsvergunning moeten aanvragen voor het ‘milieutechnische’ deel.

Misschien is het zelfs aangewezen dat de bouwheer/exploitant de aangevraagde stedenbouwkundige vergunning intrekt en alles aan te vragen via de omgevingsvergunning.”

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 9 april 2018 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkommende partij.

Tegen deze beslissing tekenen de verzoekende partijen op 9 mei 2018 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

Op 22 juni 2018 maakt de tussenkommende partij een toelichtende nota over aan de verwerende partij in het kader van de administratieve beroepsprocedure. In deze nota betwist ze het belang van de beroepende partijen, huidige verzoekende partijen.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 29 juni 2018 om dit beroep ontvankelijk en gegrond te verklaren en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert, afwijkend van de bestreden beslissing, als volgt:

“ ...

4. INHOUDELIJKE BESPREKING

4B TOETSING AAN WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE BEPALINGEN

*De aanvraag is volgens het **gewestplan Oostende – Middenkust** (KB 26.01.1977) gelegen in een **gebied voor milieubelastende industrieën**.*

In het beroepsschrift wordt opgeworpen dat de aanvraag strijdig is met de juridische bepalingen. In de verweernota wordt weerlegt dat de oorspronkelijke vergunning dateert van 14.03.1976 voor het bouwen van een keukenconstructiebedrijf met stockeerplaatsen voor de bouwplaats. Op 28.07.2000 verleende het college van burgemeester en schepenen een vergunning voor het aanleggen van een oefenterrein en het plaatsen van ramen en deuropeningen in een gebouwen. Het college van burgemeester en schepenen verleende geen functiewijziging naar opleidingscentrum. De aanvraag is in overeenstemming met de planologische bestemming.

*In het beroepsschrift wordt opgeworpen dat een **openbaar onderzoek** was vereist. Evenwel is volgens artikel 3§3, 3° van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000, betreffende de openbaar onderzoek over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging een openbaar onderzoek niet verplicht bij het oprichten, verbouwen of uitbreiden van gebouwen of constructies met een bruto grondoppervlakte van meer dan 500 vierkante meter indien de aanvraag ligt in industriegebied in de ruime zin.*

(...)

*De aanvraag voldoet aan de gemeentelijke **stedenbouwkundige verordening goedgekeurd door deputatie 15.06.2017**.*

*Bij het verlenen van een vergunning kunnen **voorwaarden** opgelegd worden. Deze voorwaarden moeten voldoende precies zijn en in verhouding staan tot de vergunde handelingen (art. 4.2.19 VCRO). Zij moeten kunnen worden verwezenlijkt door enig toedoen van de aanvrager. Zij kunnen de uitvoering van de vergunde handelingen niet afhankelijk maken van een bijkomende beoordeling door de overheid.*

In dit dossier werd de vergunning verleend met als voorwaarde dat wateroverlast bij de aanpalende moet worden voorkomen.

Dergelijke voorwaarde kan niet opgelegd worden, de waterproblematiek moet vooraf opgelost worden, zo kan er bijvoorbeeld minder verharding worden voorzien, het terrein plaatselijk afgraven, vergroten van wadi. Het is dan ook opportuun dat vooraf een oplossing op plan wordt vermeld vooraleer een vergunning kan verleend worden.

*De **watertoets** is opgenomen in het decreet integraal waterbeheer, art. 8 en is van kracht sinds 24.11.03. Het bijhorende uitvoeringsbesluit met nadere regels voor de toepassing van de toets is in werking sinds 01.11.06.*

Volgens artikel 3 van dit besluit is het advies van de watertoets positief indien vooraf blijkt dat er geen schadelijk effect te verwachten is. Dit is in deze het geval, het voorliggend project is immers niet gelegen in effectief overstromingsgevoelig gebied.

*Het advies van de stedelijke **dienst Beheer, Ontwerp en Inrichting Openbaar Domein** was dd. 06.02.2018 voorwaardelijk gunstig.*

*Op de site komt veel verharding voor en is destijds opgehoogd. Het college van burgemeester en schepenen legde dan ook als voorwaarde op dat wateroverlast bij aanpalende moet worden voorkomen. Zoals hierboven al opgemerkt dient een voorwaarde te voldoen aan art. 4.2.19. VCRO. Volgens de verweernota zijn de beroepsindieners geen aanpalende burens, waardoor zij geen enkel belang hebben bij dit middel/argument. Deze motivatie kan niet bijgetreden worden. In het ontwerp dienen concrete acties/maatregelen aanwezig te zijn, wat in huidige aanvraag ontbreekt. Redelijkerwijs dient besloten dat op heden de **watertoets negatief** is.*

4C BEOORDELING VAN DE GOEDE RUIMTELIJKE ORDENING

*De aanvraag situeert zich tussen de lijninfrastructuren van de A10 en de Zandvoordestraat. In de omgeving zijn diverse bedrijven en woningen aanwezig. **Functioneel** is een reorganisatie en uitbreiding van een bestaande bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats mogelijk.*

*In het beroepsschrift wordt de vrees voor **bijkomende mobiliteit** opgeworpen. In het dossier ontbreekt een mobiliteitsstudie die het aantal verkeersbewegingen van en naar de site in kaart brengt alsook de parkeerbehoefte. Een garagegroepering van vier verschillende automerken en één motormerk zal sowieso bijkomende mobiliteit genereren. Uit de verweernota blijkt dat het meeste verkeer zal komen van de op- en afrit Zandvoorde van de A10, alsook blijkt dat leveringen via vrachtwagen, de meeste bezoekers en personeelsleden via de A10, afrit Zandvoorde zullen komen. Het aantal leveringen per camion bedraagt 3 per week. Blijkbaar zullen er ook maximaal 3 keer per jaar opendeurdagen voor testritten worden georganiseerd. Anderzijds dient opgemerkt dat ten tijde van het opleidingscentrum ook verkeer genereerde en dat de naastliggende autokeuring ook heel wat mobiliteit zal veroorzaakt. Evenwel was/is dit verkeer hoofdzakelijk gedurende de weekdagen. Het is onmogelijk om een vergunning te verlenen zonder duidelijke mobiliteitsstudie.*

*In het beroepsschrift wordt **de vrees voor de veiligheid op de fietsroute** opgeworpen. Deze fietsroute situeert zich langs de Zandvoordestraat, waar momenteel ook al veel verkeer heerst. Deze fietsroute is zeker niet de meest aangename en veiligste van Oostende. Uit de mobiliteitsstudie moet blijken dat deze activiteit geen negatieve impact heeft op de zachte weggebruikers.*

Het bestaand bedrijf kent al een grote footprint qua verharde / bebouwde ruimte, doch gezien de oppervlakte van het perceel is uitbreiding mogelijk mits de aanpalende en de

omgeving geen hinder ondervinden. De aanpalende bebouwing (Klokhofstraat) zullen hoofdzakelijk vanuit hun tuinen kijken op het gebouw. De uitbreiding past qua volume en materiaal bij het bestaand gebouw. De schaal is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening. Er wordt een nieuwe brandweerweg voorzien nabij de tuinen van de Klokhofstraat. Er komen bijkomende groenaanplantingen, deze werden voorwaardelijk gunstig geadviseerd door de stedelijke groendienst. De nieuwe aanplantingen bevinden zich hoofdzakelijk ter hoogte van de zijperceelgrenzen en op de parking vooraan.

Concluderend kan gesteld worden dat de aanvraag in de toekomst mogelijks zou kunnen zijn maar dat vooreerst de waterproblematiek dient opgelost en een mobiliteitsstudie dient opgemaakt. Op vandaag is de aanvraag dan ook strijdig met de goede ruimtelijke ordening.

BESLUIT

(...)

Bijgevolg, stelt de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar voor om het beroep **gegrond** te verklaren en de vergunning te **weigeren**.

...

Na de hoorzitting van 10 juli 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 19 juli 2018 onontvankelijk en verleent een stedenbouwkundige vergunning. De verwerende partij beslist:

“ ...

2. GELDENDE WETTELIJKE EN REGLEMENTAIRE VOORSCHRIFTEN

De aanvraag is volgens het **gewestplan Oostende – Middenkust** (KB 26.01.1977) gelegen in een **gebied voor milieubelastende industrieën**.

(...)

De aanvraag ligt niet in een **RUP/BPA/verkaveling**.

3 MER-SCREENING

De MER screening is door de stad foutief gebeurd. Bij het initieel dossier in eerste aanleg is het formulier van de project-m.e.r.-screening ingediend, doch deze werd niet beoordeeld.

Het project dat het voorwerp vormt van de vergunningsaanvraag komt niet voor op de lijst gevoegd als bijlage I of II van het project-MER-besluit. De aanvraag heeft wel betrekking op een activiteit die voorkomt op de lijst van bijlage III bij het besluit van de Vlaamse Regering d.d. 1/3/2013 inzake de nadere regels van de project – m.e.r. – screening. (meer bepaald onder artikel 10b; stadsontwikkelingsprojecten).

Op basis van het aanvraagdossier kan geconcludeerd worden dat er ten gevolge van het project geen aanzienlijke milieugevolgen te verwachten zijn.

Voor zover er geen aanzienlijke milieueffecten zijn te verwachten, moet er wel nog voorbehoud worden gemaakt ten aanzien van de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening. De vaststelling dat de aanvraag geen aanzienlijke milieueffecten zal doen ontstaan impliceert enkel dat er geen MER moet worden opgemaakt en doet geen afbreuk aan het feit dat de aanvraag nog steeds moet worden getoetst op het vlak van de

verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening, dit voor zover er geen legaliteitsbelemmering wordt vastgesteld.

Er kan besloten worden dat de mogelijke milieueffecten van dit project niet aanzienlijk zijn.

4 *Verslag provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar (art. 4.7.22. VCRO)*

De Deputatie heeft kennis genomen van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De conclusie luidt als volgt:

Het ontwerp voorziet de reorganisatie en uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats.

De aanvraag is in overeenstemming met de planologische bestemming.

De opgelegde voorwaarde van het college van burgemeester en schepenen voldoet niet aan art. 4.2.19 VCRO, waardoor de watertoets negatief is.

Een garagegroepering van vier verschillende automerken en één motormerk zal sowieso bijkomende mobiliteit genereren, een bijkomende mobiliteitsnota is dan ook aangewezen bij dit dossier.

Concluderend kan gesteld worden dat de aanvraag in de toekomst mogelijks zou kunnen zijn maar dat vooreerst de waterproblematiek dient opgelost en een mobiliteitsstudie dient opgemaakt. Op vandaag is de aanvraag dan ook strijdig met de goede ruimtelijke ordening.

Bijgevolg, stelt de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar voor om het beroep gegrond te verklaren en de vergunning te weigeren.

5 *MOTIVATIE STANDPUNT DEPUTATIE*

De Deputatie sluit zich niet aan bij het standpunt van de provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar en motiveert haar standpunt als volgt:

5A *BESCHRIJVING VAN DE AANVRAAG*

*De **plaats van de aanvraag** situeert zich langsheen de A10 en de Zandvoordestraat op de Konterdam. De omgeving typeert zich hoofzakelijk door bedrijven. Het terrein (ca. 1,6 ha) ligt naast de autokeuring. Ten westen grenst het perceel aan eengezinswoningen, vrijstaande bebouwing langsheen de Klokhofstraat en aaneengesloten bebouwing langsheen de Zandvoordestraat.*

Het desbetreffend bedrijfsgebouw werd sinds 1998 gebruikt als opleidingscentrum van de VDAB. Het gebouw is 3050m², 6,8m hoog, beschikt over 50 parkeerplaatsen en een trainingsveld voor grote bouwkranen en manipulatie voor bulldozers. Het gebouw bestaat uit een inkomhal met onthaal, een loods, een technisch lokaal, een stookplaats, magazijnen, bergingen, sanitaire voorzieningen en kleedkamers, een kantine en kantoren.

De gevels van het bestaande bedrijfsgebouw zijn aan de voorzijde en rechterzijde afgewerkt met groene bardageplaten. De linkerzijgevel en de achtergevel bestaan uit witte cellenbetonplaten. Het buitenschrijnwerk bestaat uit aluminium in natuurkleur.

Het **ontwerp** voorziet de reorganisatie en uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats. De aanvraag omhelst een garagegroepering van vier verschillende automerken en één motormerk (Skoda, Seat, Volkswagen, Audi en Yamaha). De bruikbare oppervlakte is 6050m², waarvan 1263m² als tentoonstellingsruimte.

Er is één gemeenschappelijke werkplaats, een gezamenlijke administratie en individuele, beperkte tentoonstellingsruimtes voor voertuigen, motoren, bedrijfsvoertuigen en vaartuigen. Voor het onderhoud en de herstelling van de scheepsmotoren wordt een afdeling voorzien.

De 5 showrooms van de verschillende merken worden ingericht aan de linkerzijde en aan de zijde van de A10. Elke showroom beschikt over voldoende ruimtes om enkele modellen tentoon te stellen, alsook over een ruimte waar de wagens kunnen afgeleverd worden, sanitaire voorzieningen, een ruimte voor de verkoop en een kitchenette. Dit magazijn vormt de verbinding tussen de vijf showrooms en wordt tevens gebruikt voor het onderhoud en de herstelling van wagens en motoren voor de verschillende merken. Achteraan bevindt zich de directe receptie waarlangs de wagens tot in de werkplaats kunnen worden binnen gereden.

Boven de showroom van Audi worden kantoren, een kantoor voor administratie en een interne vergaderzaal voorzien. Ter hoogte van de showroom van Yamaha en het magazijn worden op de eerste verdieping een kitchenette/refter voor het personeel, bergingen, een archief, kleedkamers met douches en sanitaire voorzieningen ingericht. Daarnaast wordt nog een gedeelte van deze verdieping gebruikt als magazijn, dat voorzien wordt van een hefplatform.

De gevels worden afgewerkt met donkergrijs gelakte aluminium sandwichpanelen, met buitenschrijnwerk in zwart aluminium.

Op het terrein zijn 173 parkeerplaatsen (waarvan 8 toegankelijke) en 2 fietsstalplaatsen voor 61 fietsparkeerplaatsen.

Relevante historiek

- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd. 28.07.2000 voor het aanleggen van een oefenterrein-plaatsen raam-en deuropeningen in gebouw (1999/448);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd. 11.01.1999 voor het bouwen van een luifel voor dieselkeuring (1998/461);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd. 04.12.1995 voor het : bouwen van een keuringsstation, centraal bureau en examencentrum (1994/GW1/240);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd.21.10.1994 voor het bouwen van een keuringsstation, centraal bureau en examencentrum met examenterrein (1994/240);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd.21.03.1994 voor het uitvoeren van verbouwingswerken (1994/3053);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd. 13.04.1984 voor het wijzigen van de binnenindeling van het bedrijfsgebouw (1984/3100);
- Stedenbouwkundige vergunning verleend dd. 14.03.1976 voor het bouwen van een keukenconstructiebedrijf met stockeerplaatsen (1976/264).

Ingevolge de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning met bijzondere voorwaarden komt een aanpalende in beroep.

5B ONTVANKELIJKHEID

Op 22 juni 2018 heeft de aanvrager een toelichtende nota bezorgd waarin de onontvankelijkheid van het beroep wordt uiteengezet. De provinciaal stedenbouwkundige ambtenaar had haar verslag inhoudelijk reeds voorbereid zodat er niet meer is stilgestaan bij het beroep. Op de hoorzitting wordt herhaald dat de aanvrager van oordeel is dat het beroep onontvankelijk is bij gebrek aan belang. Dit wordt uiteraard op dit moment onderzocht.

Er werd een gezamenlijk beroepschrift ingediend door drie partijen, waarvan één rechtspersoon en twee natuurlijke personen. Eén van de natuurlijke personen is de zaakvoerder van de rechtspersoon.

Het belang van de rechtspersoon, de bvba FRE-KAR en deels het belang van de heer Karl Philips is gesteund op een **zuiver commercieel nadeel**. De aanvrager verwijst naar rechtspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen die overgenomen kan worden. Het nadeel waarop beroepsindieners zich beroept, moet voortvloeien uit stedenbouwkundige hinder of nadelen. Een louter commercieel nadeel kan echter niet gezien worden als een stedenbouwkundig nadeel. De hinder en nadelen moeten voortvloeien uit stedenbouwkundige hinder (RvVb, 16 mei 2017, nr. RvVb/A/1617/0865 en RvVb, 10 april 2018, nr. RvVb/A/1718/0736).

Aangezien de heer Karl Philips de zaakvoerder is van de bvba Fre-Kar put hij zijn belang ook deels uit dit commercieel nadeel. Zoals reeds gesteld aanvaard de RvVb dergelijke hinder niet om beroep te kunnen instellen tegen een stedenbouwkundige vergunning. Verder stelt de tweede beroepsindieners dat de verkeersveiligheid in het gedrang zal komen omdat hij zal afgeleid zijn op de autosnelweg door de reclameborden van de aanvrager. De aanvraag voorziet echter niet in het plaatsen van reclamepanelen zodat het belang gesteund is op een onbestaande hinder. Het is aan de beroepsindieners om het belang voldoende aannemelijk te maken. Als er geen reclamepanelen worden aangevraagd en het belang is hierop gesteund, dan is het duidelijk dat de gevreesde hinder **onbestaande** is. De verwijzing naar de verkeersveiligheid is ook onvoldoende om zijn belang op te steunen. Iedereen die de autosnelweg gebruikt, zou dit kunnen opwerpen zodat eigenlijk iedereen beroep zou kunnen instellen. Dit is uiteraard onmogelijk en niet toegelaten in Vlaanderen. Dit komt immers neer op een actio popularis.

De derde beroepsindieners, mevrouw Caroline Rabaey, vreest voor extra **verkeer** en overlast en daarnaast stelt zij dat zij een fervente fietser is en langs de plaats van de aanvraag fietst. De opgeworpen hinder en nadelen moeten voldoende precies en duidelijk omschreven en voldoende aannemelijk worden gemaakt om het belang op te kunnen steunen. De beroepsindieners woont op 1,9km van de plaats van de aanvraag zodat de mate van verkeershinder toch al gerelativeerd moet worden. Dit geldt des te meer nu de afrit Zandvoorde vlakbij de plaats van de aanvraag gelegen is en er dus slechts een beperkt deel van de personeelsleden en de bezoekers voorbij de woning van de beroepsindieners zal rijden. Ook de stad bevestigt dit op de hoorzitting, stellende dat de beroepsindieners al in de woonzone richting centrum Oostende woont en er dus weinig verkeer van de industriezone tot daar rijdt. Bovendien mogen vrachtwagens dit deel van de Zandvoordestraat niet gebruiken. De beroepsindieners bezorgt geen concrete cijfers en stukken waaruit blijkt dat het verkeer vóór haar woning zodanig zal toenemen dat haar woon- en leefkwaliteit zodanig zal verminderen. De RvVb heeft dit al meermaals duidelijk

gesteld dat het belang concreet moet gestaafd worden wanneer men zich beroept op verkeershinder (RvVb, 23 september 2014, nr. S/2014/0131 en RvVb, 23 februari 2016, nr A/1516/0681).

Bovendien blijkt dat er in de onmiddellijke omgeving van de woning van de beroepsindiener wagenverhuurbedrijf en tankstation gevestigd is. Er zijn op vandaag dus al redelijk wat verkeersbewegingen in de omgeving van de woning van de beroepsindiener. Het inplanten van een garage zal dus verwaarloosbaar zijn op het vlak van verkeershinder voor de beroepsindiener. Ze toont alleszins het tegendeel niet aan zodat enkel maar kan besloten worden tot de onontvankelijkheid van het beroep. Dit moet ook vergeleken worden met de bestaande en vorige toestand. Voorheen werd op de site een opleidingscentrum van VDAB uitgebaat waar opleidingen tot onder meer heftruckchauffeur werden gegeven. Naast de site is de autokeuring gelegen, hetgeen op vandaag ook reeds veel verkeersbewegingen veroorzaakt. In het beroepschrift wordt nergens verduidelijkt of aangetoond dat de aanvraag voor meer verkeersbewegingen zal zorgen in vergelijking met de huidige en vorige situatie.

De derde beroepsindiener wijst er op dat zij een fervente fietser is en dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt door de aanvraag. Ook dit toont de beroepsindiener niet concreet aan. Op vandaag zijn er immers reeds vele ondernemingen gelegen langs dit deel van de Zandvoordestraat. Op de hoorzitting stelt de stad dat er vorig jaar een vergunning is afgeleverd voor de aanleg van fietspaden in beide richtingen. De situatie zal dus verbeteren door de aanleg van nieuwe en veilige fietspaden. Het voorzien van een garage op de plaats van de aanvraag zal niet voor problemen zorgen op het vlak van verkeersveiligheid. Bovendien is deze opmerking iets dat eenieder die aan de bouwplaats passeert, kan opwerpen. Zoals reeds gesteld, is een actio popularis niet mogelijk in Vlaanderen. Het louter voorbij fietsen is onvoldoende om het belang aan te tonen.

Bij gebrek aan belang moet het beroep onontvankelijk verklaard worden.

De raadsman van de beroepsindieners had gevraagd om nog een repliek te mogen bezorgen. Deze is nog niet ontvangen op het moment van het opmaken van de beslissing. De beroepsprocedure is echter een administratieve procedure en geen uitwisselingen van nota's tussen partijen. De deputatie is van oordeel dat een nota geen wijziging kan meebrengen van de beslissing tot onontvankelijkheid. Het belang moet immers verduidelijkt worden in het beroepschrift en dit is onvoldoende gebeurd. Het bijbrengen van eventuele stukken of cijfers is nu te laat en had bij het beroepschrift moeten zitten zodat de aanvrager deze stukken of cijfers ook kan beantwoorden. Bovendien is de deputatie gebonden door een strikte termijn zodat er geen tijd over is om bepaalde stukken of cijfers nog te onderzoeken. Het is van belang dat alle gegevens beschikbaar zijn op het moment dat het beroep wordt ingesteld, het belang kan niet verduidelijkt of gewijzigd worden tijdens de beroepsprocedure. Op de hoorzitting zijn er geen elementen aan bod gekomen om de onontvankelijkheid te weerleggen en aan te tonen dat de beroepsindieners wel degelijk belang hebben.

5C CONCLUSIE

Het ontwerp voorziet de reorganisatie en uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats.

De beroepsindieners tonen niet concreet aan wat hun hinder en nadelen ingevolge de bestreden beslissing zijn. Er wordt gesteund op een zuiver commercieel nadeel wat onvoldoende is om een stedenbouwkundige vergunning aan te vechten. Het louter voorbijrijden aan de bouwplaats is uiteraard ook onvoldoende om een concreet en precies belang aan te tonen. Er wordt ook verwezen naar mogelijke bijkomende verkeershinder maar de beroepsindiener staat niet met cijfers of stukken dat er ook effectief meer verkeersbewegingen zullen zijn.

*Het beroep wordt **onontvankelijk** verklaard.
...*

Dit is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Een onderzoek van de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst is enkel aan de orde indien de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De tussenkomende partij betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

Deze exceptie moet slechts onderzocht en beoordeeld worden wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals hierna zal blijken, is dit niet het geval.

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

Op grond van artikel 40, §1 DBRC-decreet kan de Raad de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevelen op voorwaarde dat er hoogdringendheid wordt aangetoond en dat de verzoekende partij minstens één ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

Ter ondersteuning van de hoogdringendheid voeren de verzoekende partijen aan dat de aanvang en verdere uitvoering van de werken, waarvoor vergunning verleend werd, bijzonder ernstige nadelen en ongemakken zou veroorzaken en onomkeerbare gevolgen met zich zou meebrengen.

Ze wijzen daarbij op het feit dat ze de verkeersveiligheid al in hun eerdere bezwaren hebben aangekaart. Ze houden voor dat de vergunde werken in enkele maanden kunnen afgewerkt worden, zodat de aanvraag bijna meteen voor onomkeerbare verkeersoverlast zal zorgen, gelet

op de “*bijkomende exponentiële vervoersbewegingen*”. Om die reden zal volgens hen een arrest na een vernietigingsprocedure met een gemiddelde looptijd van anderhalf jaar te laat komen.

Volgens de verzoekende partijen is de Zandvoordestraat één van de gevaarlijkste verkeerspunten op het grondgebied van Oostende. Ze verwijzen hierbij naar het mobiliteitsplan van de stad Oostende, waarin de hinder aan Konterdam (waar de woning van de derde verzoekende partij ligt) en de problematiek van de doortocht van de Zandvoordestraat opgenomen is en een herziening van de circulatie vooropgesteld wordt. Hoe dan ook passeert volgens hen alle verkeer de Zandvoordestraat aan de kant van de derde verzoekende partij om dan de site van de aanvrager te bereiken.

Vervolgens halen de verzoekende partijen aan dat hun advocaten op 22 augustus 2018 een e-mail gestuurd hebben naar de advocaten van de tussenkomende partij met de melding dat ze gemachtigd waren om een schorsings- en vernietigingsberoep in te stellen bij de Raad. De advocaten van de tussenkomende partij hebben hier niet op geantwoord of ze de procedure bij de Raad zouden afwachten. Gelet op het feit dat de advocaten van de tussenkomende partij in de eerdere administratieve procedure nagelaten hebben om hun eerste toelichtende nota aan de verzoekende partijen over te maken, zijn ze van oordeel dat de houding van de tussenkomende partij boekdelen spreekt.

Tenslotte argumenteren de verzoekende partijen dat het voor particulieren bijna onmogelijk is om dienstig herstel te bekomen na een eventuele vernietiging, gelet op de aard en de omvang van het bouwproject.

2.

De tussenkomende partij merkt vooreerst op dat het feit dat een beroep tot vernietiging bij de Raad geen schorsende werking heeft en de bestreden beslissing dus uitgevoerd kan worden, op zich niet voldoet aan de vereiste van hoogdringendheid. Ook het ontbreken van een uitdrukkelijke kennisgeving van de tussenkomende partij dat ze met de uitvoering wil wachten tot de uitspraak ten gronde, is niet voldoende om de schorsing bij hoogdringendheid te rechtvaardigen.

Verder meent de tussenkomende partij dat ook de verwijzing naar de moeilijke herstelbaarheid en het voldongen feit waarvoor de verzoekende partijen zich zouden geplaatst zien, evenmin de hoogdringendheid aantoont.

Vervolgens stelt de tussenkomende partij dat de verzoekende partijen geenszins de hoogdringendheid aantonen. Deze beperken zich, wat het hinderaspect betreft, tot een algemene stelling met betrekking tot de onomkeerbare verkeersoverlast. De verzoekende partijen slagen er volgens haar niet in om de beweerde onoverkomelijke verkeershinder te concretiseren of aannemelijk te maken en al evenmin slagen ze er in om aan te tonen dat deze hinder zo ernstig is dat het resultaat van een vernietigingsprocedure te laat zou komen. Hierbij is de verwijzing door de verzoekende partijen naar het mobiliteitsplan van Oostende geen concreet element, dat bovendien niets zegt over de impact van de afgeleverde vergunning. Daarbij wijst de tussenkomende partij op het feit dat de bouwplaats niet in de buurt van Konterdam ligt. De stelling van de verzoekende partijen, dat alle verkeer dat van de kustgemeenten komt de Zandvoordestraat gebruikt om de bouwplaats te bereiken, bewijst volgens de tussenkomende partij helemaal niet dat er onoverkomelijke verkeershinder in hun hoofdte zal ontstaan.

De tussenkomende partij stelt verder dat, aangezien de eerste verzoekende partij een rechtspersoon is, zij zich niet kan beroepen op verkeers- en mobiliteitshinder als persoonlijk

nadeel. Ook de tweede verzoekende partij kan volgens haar het nadeel van de vermeende verkeershinder niet inroepen, aangezien ze in Brugge woont.

Daarnaast kan volgens de tussenkomende partij ook de derde verzoekende partij de verkeershinder niet aannemelijk maken. De derde verzoekende partij woont immers op 1,9 kilometer van de bouwplaats in de richting van Oostende, in een omgeving waar al twee tankstations en twee garages aanwezig zijn, en die dus al gekenmerkt wordt door gelijkaardig verkeer. Daarbij wijst de tussenkomende partij op het feit dat de bouwplaats gelegen is op een afstand van 650 meter van de op- en afrit van de A10 in Zandvoorde, en dat de meeste bezoekers en personeelsleden van die weg gebruik zullen maken, in plaats van de Zandvoordestraat vanuit Oostende. De tussenkomende partij vermeldt dat de bouwplaats tot voor kort gebruikt werd als een opleidingscentrum van de VDAB voor beroepsopleidingen als heftruckchauffeur, magazijnbediende, distributiechauffeur en bouwplaatmachinist. Dit centrum zorgde op zich ook al voor een zeker aantal verkeersbewegingen met zwaar verkeer, zowel overdag als 's avonds.

Verder stelt de tussenkomende partij dat, verwijzend naar de cijfers van haar aangevraagde project, het aantal voort te brengen verkeersbewegingen in de omgeving nagenoeg verwaarloosbaar is, zeker omdat 70 % van de personeelsleden en de bezoekers zal aangetrokken worden via de autosnelweg in Zandvoorde. Het beperkt verkeer van de aanvraag is volgens de tussenkomende partij, in vergelijking met het bestaande verkeer in de omgeving van de derde verzoekende partij, volstrekt verwaarloosbaar.

De tussenkomende partij besluit dat de opgeworpen hinder verbonden is aan de ingebruikname van het vergunde project, met name de uitbating van de garage. De vermeende verkeershinder van de verzoekende partijen zal zich dan ook pas veruitwendigen op het ogenblik dat de garage effectief uitgebaat wordt. Ze stelt bovendien dat de omvang van het project de volledige afwerking en uitbating ervan verhindert binnen de duurtijd van een vernietigingsprocedure voor de Raad. Ook om die reden is de vordering van de verzoekende partijen volgens de tussenkomende partij niet hoogdringend.

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §3 DBRC-decreet, in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geven van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Volgens artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet houdt de vereiste van hoogdringendheid onder meer in dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. Meer in het bijzonder rust op de verzoekende partij de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de aangevoerde nadelige gevolgen, die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, te voorkomen.

Er moet bovendien een oorzakelijk verband worden aangetoond tussen de aangevoerde nadelige gevolgen en de bestreden beslissing, zodat deze kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

Met de bestreden beslissing wordt het administratief beroep van de verzoekende partijen onontvankelijk verklaard bij gebrek aan belang. Dit heeft tot gevolg dat de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Oostende, waarbij een vergunning onder voorwaarden werd verleend voor de reorganisatie van een bestaand bedrijfsgebouw tot regionale werkplaats, herleeft.

De vergunde werken omvatten de renovatie en uitbreiding van een bestaand VDAB-gebouw. Het voorgestelde ontwerp is een garagegroepering van vier verschillende automerken en één motormerk. Deze merken worden geconcentreerd op een gemeenschappelijke site in een gemeenschappelijk gebouw en worden verbonden met één gemeenschappelijke werkplaats, een gezamenlijke administratie en individuele, beperkte tentoonstellingsruimtes voor voertuigen, motoren, bedrijfsvoertuigen en vaartuigen.

De verzoekende partijen voeren in essentie aan dat de uitbreiding van het gebouw in enkele maanden kan gebeuren en dat het project dus al snel voor bijkomende, onomkeerbare verkeershinder zal zorgen. Gelet op de grootte van het aangevraagde project, houden ze voor dat het voor hen moeilijk zal zijn om een herstel na een eventuele vernietiging te bekomen.

3.

Een zaak is alleen maar 'hoogdringend' wanneer de vrees voor schade van een zekere omvang dan wel aanzienlijke ongemakken of nadelen, een onmiddellijke beslissing wenselijk maakt en wanneer deze nadelige gevolgen niet kunnen opgevangen worden binnen de gebruikelijke termijn van de vernietigingsprocedure.

De doelmatigheid van een vernietigingsprocedure hangt af van de behandelingstermijn van het vernietigingsberoep en van de aanvang en snelheid van uitvoering van de vergunning. De verzoekende partijen hebben noch het een, noch het ander in de hand. Van hen kan en mag geen onredelijke bewijslast worden gevraagd. Ze hoeven zelfs niet te wachten op de vaststelling van de effectieve aanvang van de werken.

De verzoekende partijen moeten wel, concreet en met voldoende aannemelijk en precieze gegevens, in het licht van de door hen gevreesde nadelige gevolgen van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, aantonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de ingeroepen nadelen te voorkomen. Ze dienen niet alleen aan te tonen dat, mochten ze moeten wachten op het resultaat van de vernietigingsprocedure, ze geconfronteerd zullen worden met welbepaalde nadelige gevolgen van een zekere omvang, of met aanzienlijke ongemakken, ze moeten tevens aantonen dat de ingeroepen nadelige gevolgen hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en niet nadelig beïnvloed worden door hun eigen gedrag.

4.

4.1

In hun verzoekschrift stellen de verzoekende partijen dat de aanvraag "*quasi per onmiddellijk*" voor onomkeerbare verkeersoverlast zal zorgen, en verwijzen ze als argument naar het mobiliteitsplan van de stad Oostende. Daarnaast stellen ze dat alle verkeer dat afkomstig is van de kustgemeenten en de bouwplaats wil bereiken, via de Zandvoordestraat zal passeren, langs de woning van de derde verzoekende partij.

De Raad stelt vast dat deze algemene beweringen door de eerste en tweede verzoekende partijen niet concreet worden gemaakt en de ingeroepen nadelige gevolgen voor hun verkeersveiligheid

niet gestaafd worden. Ze gebruiken de algemene, negatieve, verkeerssituatie aan Konterdam en aan de Zandvoordestraat als argument, maar tonen daarbij niet aan in welke mate het aangevraagde project van de tussenkomende partij hiertoe wezenlijk zal bijdragen. Aldus tonen ze niet aan dat de nadelige gevolgen die ze dreigen te ondergaan hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

De situatie van de derde verzoekende partij wordt in het verzoekschrift meer uitgewerkt, aangezien ze woont aan de Zandvoordestraat, die een mogelijke toegangsweg vormt tot de site van de bouwplaats. Echter toont ook de derde verzoekende partij niet aan dat de mobiliteitshinder en – nadelen die ze aanvoert, niet kan opgevangen worden binnen het verloop van een procedure tot vernietiging, zeker nu de mobiliteitssituatie ter hoogte van Konterdam op heden al problematisch is en de mogelijke mobiliteitshinder van de aangevraagde garage pas zal starten op het ogenblik dat de tussenkomende partij met de exploitatie ervan begint.

4.2

Verder is uit het verzoekschrift niet volledig duidelijk af te leiden welke verzoekende partij welke nadelige gevolgen inroept. De verzoekende partijen stellen in het verzoekschrift wel dat “*elke verzoekende partij de verkeersveiligheid in haar persoonlijke situatie [heeft] aangekaart*”, maar deze uiteenzetting kaderde in de uiteenzetting van het belang tijdens de administratieve beroepsprocedure.

In het kader van een vordering tot schorsing oordeelt de Raad over de ingeroepen nadelige gevolgen die niet kunnen opgevangen worden met de vernietigingsprocedure. Deze nadelige gevolgen kunnen samenvallen met het ingeroepen belang, maar zijn niet noodzakelijk hetzelfde. Los van de vraag of het belang aanwezig is in hoofde van elk van de verzoekende partijen, en los van de vaststelling dat het middel ten gronde daarover gaat, moet vastgesteld worden dat het belang moet onderscheiden worden van de hinder en nadelen die niet kunnen opgevangen worden tijdens de duur van de vernietigingsprocedure en die concreet gemaakt moeten worden in het kader van de hoogdringendheid bij een schorsingsprocedure. Artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit vereisen dat een verzoekende partij in haar verzoekschrift, ondersteund met de nodige overtuigingsstukken, een uiteenzetting geeft van de redenen die aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Daarnaast moet een verzoekende partij, op grond van artikel 56, §1, 1° Procedurebesluit ook een omschrijving geven van haar belang bij de vordering tot schorsing.

De uiteenzetting van redenen die aantonen dat een schorsing hoogdringend is, kan dan ook niet gelijkgeschakeld worden met de in artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO bedoelde ‘rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen’ die de verzoekende partijen desgevallend het vereiste belang bij de procedure verschaffen. Het volstaat dan ook niet om te verwijzen naar de uiteenzetting van een belang om een hoogdringendheid te staven.

4.3

Daarnaast gaan de verzoekende partijen ook niet in op het gunstig advies van de dienst Mobiliteit van de stad Oostende, waarin enkel de voorwaarde wordt gesteld dat de bestaande in- en uitrit niet mag veranderen van locatie, in het kader van de heraanleg van de Zandvoordestraat.

De Raad stelt bovendien ook vast dat de verzoekende partijen, behalve de mobiliteitshinder, geen andere nadelen aanvoeren die betrekking hebben op de omvorming en renovatie van het gebouw zelf zodat mag aangenomen worden dat het te renoveren en uit te breiden pand zelf geen hinder veroorzaakt voor de verzoekende partijen.

4.4

Bovendien stelt de tussenkomende partij in haar schriftelijke uiteenzetting dat de grootte van het project verhindert dat de bouw en de exploitatie afgewerkt kunnen worden binnen de duur van een vernietigingsprocedure. De verzoekende partijen weerleggen dit argument niet op de openbare zitting, noch leveren ze daar kritiek op. Aangezien de opgeworpen verkeershinder zich pas zal voordoen van zodra de uitbating van het aangevraagde project van start gaat, maken de verzoekende partijen dan ook niet aannemelijk dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van de verkeershinder te voorkomen.

4.5

De Raad stelt bovendien vast dat er op dit moment nog geen omgevingsvergunning (milieutechnisch luik) werd afgeleverd. Dit werd reeds opgemerkt door de gemeentelijke ambtenaar in zijn advies van 5 april 2018.

Onverminderd de vraag of de verzoekende partijen op een voor de schorsing voldoende wijze aantonen dat de vordering is ingegeven door hoogdringendheid, kan de Raad enkel vaststellen dat, gelet op de wederkerige koppeling tussen de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning, de bestreden beslissing niet ten uitvoer kan worden gelegd omdat de voor de uitbreiding vereiste milieuvergunning nog niet voorhanden is, zodat de Raad de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet opnieuw kan schorsen.

5.

De loutere vaststelling tot slot dat de tussenkomende partij 'kan' starten met de uitvoering van de werken volstaat op zich niet ter ondersteuning van de vereiste hoogdringendheid. Ook de verwijzing naar het 'voldongen' feit waarvoor de verzoekende partijen geplaatst zouden worden kan evenmin de vereiste hoogdringendheid bewijzen aangezien ze hiermee niet concreet aantonen dat door de nadelige gevolgen van de tenuitvoerlegging de zaak te hoogdringend is en dat een onmiddellijke beslissing wenselijk en aangewezen is.

6.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. Deze vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

7.

De verzoekende partijen en de tussenkomende partij dienen naar aanleiding van de zitting nog per e-mail een nota in met betrekking tot een recent ingediende omgevingsaanvraag. Aangezien blijkt dat deze aanvraag nog niet geleid heeft tot enig resultaat, zijn de ingediende stukken niet relevant voor de behandeling van de voorliggende schorsingsvordering en worden ze uit de debatten geweerd.

B. Ernstige middelen

Aangezien de Raad in het vorige onderdeel heeft vastgesteld dat de verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoonde, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing.
2. De uitspraak over de kosten wordt uitgesteld tot de beslissing over de vordering tot vernietiging.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 15 januari 2019 door de tweede kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de tweede kamer,

Bart VOETS

Hilde LIEVENS