

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 7 augustus 2018 met nummer RvVb/S/1718/1163
in de zaak met rolnummer 1718/RvVb/0461/SA

Verzoekende partij mevrouw **Maria SLEECKX**, wonende te 2350 Vosselaar,
Nijverheidsstraat 2

vertegenwoordigd door de heer Paul TORREMANS

Verwerende partij de deputatie van de provincieraad van **ANTWERPEN**

Tussenkommende partijen 1. de nv **S.R.A. INVEST**
2. de bvba **HEEREN GROUP**

vertegenwoordigd door advocaten Yves LOIX en Nele ANSOMS, met
woonplaatskeuze op het kantoor te 2018 Antwerpen,
Mechelsesteenweg 27

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 28 maart 2018 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 4 januari 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Vosselaar van 29 september 2014 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de eerste en tweede tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het bouwen van een winkelruimte na afbraak van een woning op de percelen gelegen te Vosselaar, Antwerpsesteenweg 48, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie A, nummers 207D4 en 207C4.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partijen verzoeken met een aangetekende brief van 12 juni 2018 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partijen met een beschikking van 18 juni 2018 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot schorsing op de openbare zitting van 3 juli 2018.

De heer Paul TORREMANS die voor de verzoekende partij verschijnt en advocaat Yves LOIX die voor de tussenkomende partijen verschijnt, zijn gehoord. De verwerende partij, hoewel behoorlijk opgeroepen, verschijnt niet op de zitting.

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.

Op 1 juli 2018 dient de verzoekende partij per e-mail bijkomende overtuigingsstukken in, met het verzoek die aan het dossier toe te voegen.

Het gaat om een 'woonomgevingsplan Vosselaar', een stratenplan met de straatnamen die niet op het omgevingsplan afgedrukt zijn en een plan van de Antwerpsesteenweg met aanduiding van de geplande bomen die het parkeren van zware vrachtwagens met oplegger onmogelijk moeten maken.

2.

De tussenkomende partijen vragen dat de bijkomende stukken uit de debatten geweerd worden.

3.

Artikel 17 DBRC-decreet bepaalt dat de Vlaamse regering de regels vaststelt voor de vormvereisten en ontvankelijkheid van het verzoekschrift, waaronder de regels betreffende de stukken die bij het verzoekschrift gevoegd moeten worden (1°).

Artikel 15, 4° Procedurebesluit bepaalt dat het verzoekschrift een inventaris van de overtuigingsstukken bevat. Artikel 16, 4° van hetzelfde besluit bepaalt dat de in de inventaris vermelde overtuigingsstukken bij het verzoekschrift gevoegd worden.

Daaruit volgt dat het verzoekschrift van alle stukken waarmee een verzoekende partij de hoogdringendheid wil staven, vergezeld moet zijn. Het Procedurebesluit voorziet principieel niet in de mogelijkheid om aanvullende overtuigingsstukken in te dienen.

Die regel belet niet dat een verzoekende partij nieuwe actuele gegevens meedeelt die relevant kunnen zijn voor de oplossing van de zaak en waarover zij niet beschikte of niet kon beschikken op het ogenblik van het indienen van het verzoekschrift.

In haar e-mail stelt de verzoekende partij enkel dat de stukken "zeer recent" zijn en dat zij pas enkele dagen eerder in het bezit daarvan gekomen is. Daarmee verantwoordt zij niet waarom het haar niet mogelijk was die stukken van meet af aan bij het verzoekschrift te voegen.

Uit proceseconomisch oogpunt en ter wille van de eerbied voor de rechten van verdediging zijn de stukken ontoelaatbaar.

De aanvullende stukken worden uit de debatten te worden geweerd.

IV. FEITEN

1.

De eerste en tweede tussenkomende partij dienen op 19 juni 2014 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Vosselaar een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van een woning en het bouwen van een winkelruimte op percelen gelegen aan de Antwerpsesteenweg 48.

De aanvraag beoogt de verplaatsing van de Delhaize-supermarkt aan de Nijverheidsstraat nr. 14 naar de Antwerpsesteenweg. De bij de aanvraag gevoegde mobiliteitsstudie licht toe dat de huidige locatie verschillende problemen kent, zoals de ligging op een relatief 'verborgen' locatie met nauwelijks doorgaand verkeer, de louter residentiële omgeving en de te grote, aan de overzijde van de straat gelegen parking.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Turnhout', vastgesteld met een koninklijk besluit van 30 september 1977, in woongebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 25 juni 2014 tot en met 24 juli 2014 gehouden wordt, worden er vier bezwaarschriften ingediend, waarvan een door de verzoekende partij met een petitielijst.

Het Agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 30 juni 2014 voorwaardelijk gunstig.

De brandweer adviseert op 21 juli 2014 voorwaardelijk gunstig.

Het Centrum voor Toegankelijkheid van de provincie Antwerpen adviseert op 22 juli 2014 voorwaardelijk gunstig.

Het Agentschap Onroerend Erfgoed adviseert op 24 juli 2014 voorwaardelijk gunstig.

Het Agentschap voor Natuur en Bos adviseert op 19 september 2014 voorwaardelijk gunstig.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Vosselaar verleent op 29 september 2014 een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden aan de eerste en tweede tussenkomende partij.

Tegen die beslissing tekent onder meer de verzoekende partij op 24 oktober 2014 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 1 januari 2015 om dit beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. De motivering luidt:

“... ”

Op het eerste zicht lijkt de voorziene locatie geschikt voor detailhandel. Het perceel heeft een ruime oppervlakte en is gelegen langsheen de Antwerpsesteenweg, een belangrijke verbindingsweg tussen Turnhout en Beringen, een drukke baan waaraan reeds detailhandel paalt. Zo bevindt zich aan de overzijde reeds een autogarage en een tankstation. Qua bereikbaarheid is de gevraagde locatie een verbetering t.o.v. de huidige locatie. De Nijverheidsstraat, waar de Delhaize nu gesitueerd is, is een lokale woonstraat. De parking van de huidige Delhaizevestiging ligt momenteel aan de overzijde van de weg. De huidige site van de supermarkt is inderdaad evenmin inpasbaar in de omgeving. Delhaize kiest er heden voor om een andere, meer visuele locatie op te zoeken. Vermits

een supermarkt onder de noemer detailhandel valt en deze inpasbaar is langs grote verbindingswegen is het gevraagd principieel qua functie aanvaardbaar.

Echter moet er rekening gehouden met de impact van het gevraagde op de onmiddellijk aanpalende percelen. Er moet op toegezien worden dat de ruimtelijke draagkracht niet overschreden wordt en dat de functie verenigbaar is met de omliggende functies.

Bij de beoordeling van een beroep met betrekking tot een afsplitsing van een aanpalend perceel gelegen aan de Nijverheidstraat 4, (afdeling 1, sectie A, nr. 207 V 3 deel - PSTV-2013-615), werd reeds door deputatie in graad van beroep geoordeeld dat het residentieel bouwblok in kwestie typerend is voor de oostelijke zijde van de Nijverheidsstraat, in contrast met de westelijke zijde waar een overgang gemaakt wordt naar kleinschalige woonpercelen met een meer heterogene bebouwing. Vertrekkende vanuit dit contrast werd reeds bij deze voormelde weigeringsbeslissing de voorkeur gegeven om het gevraagde te toetsen aan de typische kenmerken van het ruimere oostelijke bouwblok. Een opdeling van voormeld perceel in 2 loten werd met deze weigeringsbeslissing afgekeurd omwille van het niet wenselijk zijn van een verdichting binnen dit woonblok.

In voormeld verkavelingsdossier liet de gemeente destijds verstaan dat er enkele concrete projectvoorstellen voorlagen met betrekking tot het stratenblok Antwerpsesteenweg-Nijverheidstraat-Oudebaan-Bergeneindsepad. In zitting van 14 oktober 2013 heeft het schepencollege bijgevolg de intentie uitgesproken om in 2014 een RUP te laten opmaken voor het betreffende stratenblok houdende het uitwerken van hun visie rond verdichting en ontwikkeling van het woongebied. Tot op heden is dit RUP niet opgemaakt. Huidige aanvraag gaat in alle geval in tegen de toenmalige visie van de gemeente. Na telefonisch contact met de gemeente hierover wordt meegedeeld dat een dergelijk RUP niet zal opgemaakt worden en dat de gemeente heden positief staat t.o.v. déze herlocalisatie omwille van het verdwijnen van de stedenbouwkundig onwenselijke situatie van de huidige site van Delhaize. Dit standpunt wordt echter niet bijgetreden. Dat de huidige locatie van de Delhaize ver van ideaal is, wordt niet betwist, maar dit verantwoordt niet om het even welke nieuwe locatie. Ook de nieuwe plek moet stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn.

De onmiddellijk aanpalende percelen zijn omvangrijk en zijn bebouwd met grote, vrijstaande villa's. De omvangrijke tuinen met aanwezigheid van heel wat hoogstammen geven het bouwblok waarbinnen de Delhaize-supermarkt zal komen te liggen een groen, zelfs parkachtig karakter. Het winkelpand wordt zeer ver naar achteren op het terrein ingeplant, op 37m van de voorliggende weg, wat betekent dat het gebouw te midden van de residentiële tuinen komt te liggen. De schaal en het uitzicht van het gebouw strijdt met de omliggende villa's en groene tuinen. Het perceel zal immers nagenoeg volledig verhard worden in functie van een groot monogaam volume, zijnde de winkel zelf, met een hoogte van 7m en plat dak en een enorme parking waarbij wagens tot helemaal achteraan het terrein kunnen parkeren. Het geheel leidt visueel tot een totale breuk met de groene tuinomgeving die heden bestaat.

Er wordt weliswaar een buffering voorzien naar de aanpalende percelen toe, doch deze heeft echter een breedte van 3m, zodat wagens en vrachtwagens zullen manoeuvreren op slechts 3m van de tuinzones van de aanpalende percelen. Door haar ligging achteraan, bevindt het handelspand zich in de vroegere tuinzone van het perceel van de aanvraag, op amper 7m van de rechter perceelsgrens en stoort zij de omliggende tuinen visueel met haar utilitaire voorkomen. De voorziene buffering is niet adequaat genoeg om hinder voor omwonenden tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

De hinder is niet alleen visueel, maar er is ook sprake van geluidshinder, afkomstig van het aan-én afrijden van auto's op het terrein, op elke dag van de week en afkomstig van vrachtwagens die goederen komen lossen en die ook tot op 3m van de perceelsgrenzen zullen bewegen. Dit tast het woongenot van de omliggende woningen buiten proportie aan, zeker wanneer vergeleken wordt met de huidige functie van het perceel van de aanvraag, namelijk een grote parkachtige tuin met één vrijstaande woning. Dit stukje groen gaat trouwens volledig teloor ten koste van de totale verharding van het terrein, op de beperkte buffers en een groenzone vooraan aan het handelspand na.

De aanvraag omvat onder meer een verkeersstudie waarin grosso modo wordt gesteld dat het verhuizen van de huidige vestiging naar de Antwerpsesteenweg geen bijkomend verkeer meebrengt, gelet op de aanwezigheid van de bestaande vestiging nu reeds in de Nijverheidsstraat. Het kan bijgetreden worden dat een dergelijke vestiging beter gelegen is aan een belangrijke verbindingsweg waar zich reeds dergelijke detailhandel bevindt en waar de bereikbaarheid groter is.

Wanneer gekeken wordt naar de plaatselijke verkeerssituatie ter hoogte van de aanvraag, blijkt dat dit deel van de Antwerpsesteenweg uitgerust is met een parkeerstrook, een fietspad en een zachte berm. Er zijn 2 zijstraten die op zeer korte afstand van het gevraagde op de Antwerpsesteenweg aansluiten. De Delhaize-vestiging realiseert tussen beide kruispunten een bijkomende in- en uitrit waar meer dan 1000 wagens per dag zullen op- en afrijden. Dit vormt een bijkomende onveilige situatie voor de vele passerende fietsers. Het gebrek aan een veilig voetpad is ook verre van ideaal. De in- en uitrit is wel zodanig aangelegd dat auto's voldoende zicht kunnen nemen op de baan en op het tegemoetkomende verkeer.

Er komt reeds een aanzienlijke hoeveelheid verkeer langs de Antwerpsesteenweg. Dit zal nog toenemen. Hoewel de N12 in principe genoeg draagkracht heeft om een dergelijke mate van verkeer aan te kunnen, valt te verwachten dat deze vestiging voor een vergroting van de plaatselijke verkeershinder zal zorgen, gelet op de afwezigheid van een voetpad, de aanwezigheid van een druk gebruikt fietspad door o.m. schoolgaande jeugd, de nabijheid van kruispunten en residentiële zones en het grote aantal vervoersbewegingen van en naar de parking. In combinatie met het uitgesproken residentiële karakter aan deze zijde van de N12 is dit niet aanvaardbaar.

...

Na de hoorzitting van 6 januari 2015 beslist de verwerende partij op 29 januari 2015 om het beroep niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen:

“ ...

Toetsing stedenbouwkundige voorschriften

Volgens het vastgestelde gewestplan van Turnhout (goedgekeurd bij KB van 30 september 1977) situeert de aanvraag zich in woongebied.

(...)

De aanvraag is principieel in overeenstemming met deze planologische bestemming van het gewestplan. Detailhandel is een functie die complementair is aan de woonfunctie.

Volgens het geldende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout situeert de aanvraag zich in Artikel 0.1 Grenslijn regionaalstedelijk gebied Turnhout. De aanvraag valt niet onder de gebieden waar voor het RUP voorschriften vastlegt. De gewestplanbestemming blijft gelden.

Andere regelgeving

De (voorwaardelijk) gunstige adviezen van het Agentschap Natuur en Bos, de brandweer, het centrum voor toegankelijkheid, het Agentschap Onroerend Erfgoed en het Agentschap Wegen en Verkeer dienen strikt nageleefd te worden.

MER-screening

De aanvraag betreft een project dat is opgenomen in bijlage III van het project-MER-besluit. Er werd een project-MER-screeningsnota gevoegd bij de aanvraag. Rekening houdend met de kenmerken van het project, de omgeving, de bijgevoegde project-MER-screening en de bijkomende argumenten in dit verslag wordt geconcludeerd dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake natuurlijke of ruimtelijk kwetsbare gebieden, aangezien het voorgenomen project niet ligt in of in de directe nabijheid van een vanuit het oogpunt van natuurwaarden beschouwd belangrijk gebied.

Er zijn geen erfgoedwaarden die door het project geschaad of vernietigd worden. Het voorgenomen project ligt evenmin in of in de directe nabijheid van een vanuit landschappelijk of erfgoedkundig oogpunt beschouwd belangrijk gebied.

Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake de waterhuishouding, aangezien het voorgenomen project niet ligt in een effectief overstromingsgevoelig gebied of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. De horizontale dakoppervlakte wordt gecompenseerd.

Watertoets

Volgens artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 en latere wijzigingen betreffende het integraal waterbeleid dient de aanvraag onderworpen te zijn aan de watertoets. Het besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 en latere wijzigingen stelt nadere regels vast voor de toepassing van de watertoets. De aanvraag werd getoetst aan de kenmerken van het watersysteem, aan de doelstellingen en beginselen van artikel 5, 6 en 7 van het decreet integraal waterbeleid, en aan de bindende bepalingen van het (deel)bekkenbeheerplan.

Bij nazicht van de Vlaamse kaart met de overstromingsgevoelige gebieden, blijkt het perceel niet gelegen te zijn in een effectief of mogelijk overstromingsgevoelig gebied.

Het voorliggende project voorziet de mogelijkheid van het bouwen of verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd. Er wordt een hemelwaterput voorzien van 10.000 liter. Vanaf de hemelwaterput is een overloop voorzien naar een infiltratievoorziening met een volume van 77.500 liter. De parkeerplaatsen zijn in waterdoorlatende materialen waardoor het hemelwater op natuurlijke wijze in de bodem kan infiltreren. Bij de overige nieuwe verhardingen kan het hemelwater naar de groenzones en de parkeerplaatsen afstromen. Voor een eventuele latere conciërgewoning (wordt heden niet vergund) wordt reeds een hemelwaterput van 5.000 liter voorzien. Het hemelwater wordt herbruikt voor sanitair, logistiek en groenzones.

De mogelijke schadelijke effecten voor het water worden ondervangen doordat er voldaan is aan de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening.

De aanvraag dient getoetst op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand.

Functionele inpasbaarheid

De deputatie oordeelt, net zoals de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar, dat de locatie geschikt is voor detailhandel. Het perceel heeft een ruime oppervlakte en is gelegen langsheen de Antwerpsesteenweg, een belangrijke verbindingsweg tussen Turnhout en Beringen, een drukke baan waaraan reeds in aanzienlijke mate detailhandel paalt.

Aan de overzijde bevindt zich vandaag reeds een tankstation Q8, alsmede een garage Mitsubishi. Daarnaast bevindt zich nog een drankencentrale. Wanneer daaropvolgend voorts de andere panden bekeken worden, blijkt dat deze allen zonder fout op de gelijkvloerse verdieping ingenomen worden door detailhandel. Links van de Mitsubishi-garage bevindt zich een speciaalzaak in sanitair, Zeliën. Een kleine 100m verderop ligt de recent vergunde Colruyt-vestiging. Op minder dan 700m bevindt zich een Lidl, waarnaast in de nabije toekomst een vestiging van Peeters-Gooovers, een lokale supermarkt, wordt gepland.

De gekozen locatie is naar mening van de deputatie in ieder geval geschikt voor de vooropgestelde functie. Er wordt aangesloten op de aanwezigheid van handelszaken in de onmiddellijke omgeving. Het perceel is perfect bereikbaar en wordt vlot ontsloten.

Er is geen sprake van een structurele aantasting van een residentieel bouwblok. Integendeel wordt het residentieel karakter van het bouwblok benadrukt door de bestaande handelsactiviteit te verplaatsen naar de Antwerpsesteenweg om de huidige locatie van de winkel om te vormen naar een woonbestemming.

Met de huidige vergunning, zal de bestaande vestiging van Delhaize, gelegen aan de Nijverheidsstraat, verlaten worden. De voorliggende aanvraag dient uiteraard beoordeeld te worden op basis van de eigen kwaliteiten ervan, en niet op basis van de effecten die het verdwijnen van de bestaande vestiging op de onmiddellijke omgeving zal hebben. De deputatie wenst evenwel volledigheidshalve op te merken dat het verdwijnen van de bestaande vestiging ontegensprekelijk een positieve impact op de onmiddellijke omgeving zal hebben. Immers, de bestaande vestiging bevindt zich temidden van een woonstraat, die belast wordt door het voertuigverkeer van klanten en leveringen. De huidige parking ligt aan de overzijde van de straat, wat evenmin wenselijk is.

Het verplaatsen van deze vestiging naar de Antwerpsesteenweg is in deze zin zeker positief. De handelszaak is op deze locatie veel beter functioneel inpasbaar.

Er dient, zoals de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar terecht opmerkte in haar verslag, rekening gehouden te worden met de impact van het gevraagde op de (onmiddellijke) omgeving. Er moet op toegezien worden dat de ruimtelijke draagkracht niet overschreden wordt en dat de functie verenigbaar is met de omliggende functies. De inpasbaarheid van het gevraagde in haar omgeving wordt hierna toegelicht.

Ruimtelijke inpasbaarheid, schaal en ruimtegebruik

De aanvraag is gelegen in een bouwblok dat gevormd wordt door de Nijverheidsstraat, Oude Baan, Bergeneindsepad en de Antwerpsesteenweg. De omgeving gelegen achter en naast het perceel van de aanvraag heeft een sterk residentieel karakter met ruime percelen en veel hoogstammig groen.

Zowel de Nijverheidsstraat als de Oude Baan en het Bergeneindsepad hebben inderdaad een residentieel karakter. Elk van de straten wordt gekenmerkt door overwegend woningbouw. In de Nijverheidsstraat bevindt zich evenwel de bestaande Delhaize-vestiging, zodat niet gesteld kan worden dat de Nijverheidsstraat een uitsluitende woonstraat is.

De Antwerpsesteenweg of N12 daarentegen is zoals eerder opgemerkt, een drukke gewestweg. Deze vormt de verbindingsweg tussen Beerse en Turnhout en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van handelszaken. De Antwerpsesteenweg kan dan ook bezwaarlijk als een loutere woonstraat worden aanzien en vertoont met andere woorden geenszins dezelfde kenmerken als de overige straten binnen het bouwblok.

In het onderdeel betreffende de functionele inpasbaarheid werd reeds gewezen op de aanwezigheid van tal van handelszaken in zowel de onmiddellijke als de ruimere omgeving, doch allemaal gelegen langs de Antwerpsesteenweg.

Op perceelsniveau is de gevraagde constructie evenzeer ruimtelijk inpasbaar. In het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar wordt kritiek gegeven op het feit dat het gebouw zelf achteraan op het perceel voorzien wordt, en de parking vooraan. Op die manier zou op onaanvaardbare wijze ingesneden worden in het woonblok met villapark karakter. De deputatie kan deze argumentatie niet bijtreden en is de mening toegedaan dat de aanvrager de inplanting afdoende kan verantwoorden.

Naar aanleiding van de hoorzitting werd verduidelijkt dat de inplanting op basis van meerdere overwegingen werd gekozen. De parking wordt bewust voor en naast het gebouw gesitueerd en niet erachter. Zulks verhoogt de zichtbaarheid op de site en verhoogt het veiligheidsgevoel van de gebruikers van de parking, alsmede van de omwonenden. Bovendien geeft deze inplanting minder aanleiding tot hinder voor de omwonenden, omdat de leveringen en parkeerbewegingen van klanten op deze wijze maximaal weggehouden worden van de omliggende woningen en geluid naar de voorzijde van het perceel, de drukke Antwerpsesteenweg, verdwijnt (zie verder hinder).

De inplanting van de Delhaize supermarkt en de parking is zodanig dat deze geen verstoring vormt voor de aanpalende villapercelen. Zowel het perceel waarop de supermarkt wordt voorzien, als de aanpalende percelen zijn enorm groot. Door de inplanting van het complex en van de omringende woningen blijft er een zeer grote afstand tussen residentiële bebouwing en detailhandel.

Het gebouw zelf heeft een hoogte van 7m, hetgeen overeenstemt met de omringende bouwhoogtes. Het gebouw respecteert tevens de 45°-regel. In combinatie met het hoogstammige groen dat als buffer voorzien wordt met een breedte van 3m zal de constructie nog nauwelijks zichtbaar zijn vanop aanpalende percelen. De groene tuinomgeving zal dan ook niet geschaad worden.

Voorts blijkt uit de aanvraag dat de aanvrager streeft naar een concept dat omschreven kan worden als 'winkelen in het groen'. Hierbij wordt een maximale groene aanleg van het

perceel gegarandeerd. Op de parkeerplaatsen worden groepjes van bomen voorzien en naast de groenbuffering rondom het terrein wordt er ook een ruime groenzone vlak voor het gebouw zelf aangelegd.

Het gebouw zal zich door de groenvoorzieningen en het materiaalgebruik - veel glas - integreren in de onmiddellijke omgeving.

Het voorwerp van de aanvraag kan uiteraard naar schaal niet vergeleken worden met de omliggende woningen. De aanvraag heeft betrekking op detailhandel en heeft dus een heel andere aard dan de omliggende woningen. Het is evident dat detailhandel naar schaal en bebouwingsdichtheid niet vergelijkbaar is met een klassieke woning. Dit doet evenwel geen afbreuk aan het feit dat het aangevraagde zich inpast in de onmiddellijke omgeving.

In het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar wordt verwezen naar een eerdere aanvraag voor het verkavelen van een perceel aan de Nijverheidsstraat nr. 4. In het kader van deze procedure werd door de deputatie geoordeeld dat verdichting in het bouwblok niet wenselijk was. Vooreerst dient te worden opgemerkt dat deze kavels gelegen waren in de Nijverheidsstraat en dus niet aan de Antwerpsesteenweg, wat een aanzienlijk verschil vormt (zie hierboven). Daarenboven blijken ook de toekomstplannen van de lokale overheid voor deze omgeving gewijzigd te zijn. Waar in het kader van de voorgaande procedure waarnaar verwezen wordt, gesproken werd van de noodzaak tot opmaak van een RUP voor dit gebied, is hiervan vandaag geen sprake meer. De provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar was niet op de hoogte van de gewijzigde ruimtelijke visie voor dit bouwblok.

De gemeente geeft zelf bovendien expliciet aan de invulling van deze site op de aangevraagde wijze toe te juichen. Immers, ook tijdens de hoorzitting werd door de vertegenwoordigers van de gemeente benadrukt dat het aangevraagde een enorme meerwaarde voor de onmiddellijke en ruimere omgeving betekent. De aanvraag impliceert immers een herlocalisatie van de bestaande Delhaize-vestiging uit een effectieve woonstraat, wat volgens de gemeente zeker toe te juichen is.

Gelet op het voorgaande meent de deputatie dat de door de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar aangehaalde argumentatie in casu niet weerhouden kan worden.

Mobiliteit

In de aangetekende beroepen alsmede het verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar, worden opmerkingen geformuleerd omtrent de mobiliteit. De omgeving zou te zwaar belast worden. De situering van de in- en uitrit zou onveilige situaties doen ontstaan. De deputatie kan zich hierin niet vinden.

Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd een mobiliteitstoets gevoegd. Deze mobiliteitstoets werd opgemaakt door een erkend deskundige, Omgeving, en moet om die reden geacht worden objectief te zijn. De conclusie van deze mobiliteitstoets is zeer duidelijk:

"BESLUIT:

De inplanting van een nieuwe Delhaize vestiging ter hoogte van de Antwerpsesteenweg nr. 48 te Vosselaar, brengt voor de Antwerpsesteenweg een verwaarloosbare vermeerdering in verkeersintensiteit met zich mee die de capaciteit van de weg niet overschrijdt. Gezien de bezoekers van de Delhaize in de Nijverheidsstraat voor het grootste deel eveneens op de Antwerpsesteenweg terecht komen, gaat het in werkelijkheid over een verplaatsing van

het verkeer van het kruispunt met de Nijverheidsstraat naar een directe aansluiting op de Antwerpsesteenweg. Bij het inrijden van de parking voor Delhaize doen zich op vlak van wachttijden geen problemen voor met de huidige organisatie van de weg, aangezien er reeds een linksafslagstrook aanwezig is in de richting van Turnhout. Bij het uitrijden van de parking kunnen de wachttijden echter oplopen. Daardoor worden de uitrijdende wagens richting Turnhout en richting Vosselaar-centrum gescheiden. Op die manier genereert enkel het uitrijden richting Turnhout nog te lange wachttijden (>20 seconden), wat eveneens het geval is voor de huidige situatie ter hoogte van de kruising met de Nijverheidsstraat. De belangrijkste milderende maatregel betreft het verplaatsen van de huidige parkeerstrook voor vrachtwagens vlak voor de nieuwe site van Delhaize. Deze geparkeerde vrachtwagens belemmeren het zicht op fietsers voor inrijdende wagens enerzijds en op het doorgaand verkeer voor uitrijdende wagens anderzijds. Daarenboven belemmeren deze geparkeerde vrachtwagens het zicht op de winkel, terwijl vanuit Delhaize net inspanningen worden geleverd om de zichtbaarheid te garanderen in functie van de veiligheid. Onderstaande milderende maatregelen zijn allen optionele maatregelen die de situatie veiliger en aangenamer zullen maken. Er wordt voorgesteld de zone 50 die momenteel van toepassing is ter hoogte van het kruispunt met de Nijverheidsstraat achteruit te schuiven tot ongeveer de start van het perceel van de nieuwe Delhaize-vestiging. De huidige linksafslagstrook richting de nieuwe site wordt best vanaf de in- en uitrit omgevormd tot invoegstrook voor uitrijdende wagens richting Turnhout. Voor de veiligheid van fietsers en voetgangers kan eveneens een oversteekplaats worden ingericht ter hoogte van de nieuwe in- en uitrit van Delhaize of ter hoogte van het kruispunt met de Nijverheidsstraat."

De mobiliteitstoets geeft met andere woorden aan dat het aangevraagde op het vlak van mobiliteit vergunbaar is. Concreet wordt vastgesteld dat:

- Er een verwaarloosbare vermeerdering van de verkeersintensiteit zal ontstaan op de Antwerpsesteenweg, doch dat de capaciteit van deze Antwerpsesteenweg op geen enkele wijze overschreden wordt;
- De aanvraag aanleiding zal geven tot een verplaatsing van het verkeer van het kruispunt naar de site aan de Antwerpsesteenweg.

De studie concludeert dat het aangevraagde qua mobiliteit aanvaardbaar is. Er worden wel enkele milderende maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen betreffen in hoofdzaak wijzigingen aan de bestaande verkeerssituatie op de voorgelegen wegen. Deze kunnen in het kader van de voorliggende vergunningsaanvraag niet opgelegd worden. Evenwel blijkt uit de studie dat dit slechts maatregelen zijn die de situatie ter plaatse nog zouden kunnen verbeteren in de toekomst, doch geen noodzakelijke maatregelen zijn om het aangevraagde vergunbaar te maken.

In de ingediende beroepen worden de resultaten van de studie inhoudelijk betwist. Evenwel worden door geen van beroepende partijen enige objectieve gegevens bijgebracht die de geloofwaardigheid van de studie zelf, dan wel van de resultaten ervan, in het gedrang kunnen brengen. In de beroepen wordt zeer algemeen gesteld dat het in de mobiliteitstoets weerhouden aantal dagelijkse bezoekers niet zou kloppen en dat er 1200 voertuigbewegingen per dag verwacht zouden kunnen worden. Waar deze berekeningen vandaan komen is evenwel niet duidelijk?

De deputatie is van oordeel dat loutere beweringen, die niet op objectieve bevindingen gestoeld zijn, niet van aard kunnen zijn om de resultaten van een studie, opgemaakt door een erkend deskundige, onderuit te halen. In de beroepen werd zonder enige objectieve onderbouwing gesteld dat het klantenaantal van de winkel ingevolge de verhuis ervan zou

verdubbelen. De cijfers die in de mobiliteitsstudie werden aangewend, blijken gebaseerd te zijn op cijfergegevens die te beschikking gesteld werden door de hoofdzetel van Delhaize, waar statistieken in dit verband bijgehouden worden. Op basis daarvan kan rekening gehouden worden met een toename van cliënteel en verkeersbewegingen van maximaal 15% ten opzichte van de bestaande toestand. De deputatie heeft geen reden om te twijfelen aan de objectiviteit en de deskundigheid van de erkende deskundige die de mobiliteitstoets opmaakte.

Opnieuw moet worden vastgesteld dat het aangevraagde, zijnde de herlocalisatie van de bestaande vestiging, een verbetering is van de bestaande toestand. Op de huidige locatie aan de Nijverheidsstraat, zijnde een zijstraat van de Antwerpsesteenweg, werd veel verkeer uit de ruimere omgeving naar deze lokale de straat getrokken. Met de nieuwe vestiging zal dit niet langer het geval zijn.

Het terrein zelf werd ingericht op een wijze die de verkeersveiligheid garandeert. Zo werd vooraan voorzien in een afdoende ruime groenstrook, zodat klanten die het parkeerterrein verlaten een goed zicht hebben op fietsers die gebruik maken van het voorgelegen fietspad.

Wat de gekozen aansluiting op de voorgelegen gewestweg betreft, werd advies gevraagd aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Het advies dat verleend werd was gunstig. Klaarblijkelijk is ook deze instantie, bij uitstek bevoegd om uitspraak te doen over de aansluiting op de voorgelegen wegenis en de eventuele (on)veiligheid ervan, de mening toegedaan dat het aangevraagde vergunbaar is.

Hinderaspect

Uit de ingediende beroepen, alsmede uit het verslag van de PSA, blijkt dat er gevreesd wordt voor hinder ingevolge de komst van de supermarkt op de gekozen locatie. Er zou zowel geurhinder, als geluidshinder en zichthinder ontstaan.

De deputatie is van oordeel dat de visuele hinder tot een aanvaardbaar niveau beperkt wordt. In het voorgaande werd reeds aangehaald dat de percelen rondom de bouwplaats zeer groot zijn, zodat de afstand tussen de woningen en het gebouw zelf voldoende groot zijn om een rechtstreeks uitzicht op de gebouwen of de parking te voorkomen. Ook de geurhinder van wagens/vrachtwagens zal door deze aanzienlijke afstand uitermate beperkt zijn.

Het gebouw zelf is beperkt qua hoogte. Doordat bovendien de 45°-regel gerespecteerd wordt enerzijds, en de omvang van de omliggende percelen anderzijds, is er geen gevaar voor het onaanvaardbaar wegnemen van zichten vanuit de woningen of tuinen van de aanpalenden. Bovendien dient men zich ook hier rekenschap te geven van de vaststelling dat het perceel zich aan de Antwerpsesteenweg bevindt. Een straat met een veelvoud van handelszaken van verschillende oppervlaktes. In dergelijke omgeving is de impact van het aangevraagde anders te beoordelen dan een gelijkaardig project temidden van een uitsluitend residentiële wijk.

Anderzijds werd reeds aangegeven dat het perceel wordt voorzien van een groenbuffer een aanplantingen op de parking zelf, die ervoor zorgen dat het aangevraagde zich inpast in de parkomgeving. T.o.v. het links aanpalende perceel bevindt zich een groenbuffer met een breedte van 3m die voldoende moet zijn om het geluid van af- en aanrijdende wagens tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Deze buffer wordt aangelegd met hoogstammig groen. Het laden en lossen gebeurt in een overdekte zone, waardoor de geluidshinder afkomstig van het laden en lossen verwaarloosbaar is. Ook de glasbakken bevinden zich

in een gesloten en geluidsdichte constructie die na sluitingstijd niet bereikbaar is en dus niet gebruikt kan worden door particulieren.

Op basis van het bovenstaande is de deputatie van mening dat het aangevraagde geen onaanvaardbare hinder naar de omgeving toe zal doen ontstaan.

...

2.

Met het arrest van 29 augustus 2017 met nummer RvVb/A/1617/1201 wordt de vergunningsbeslissing van 29 januari 2015 van de verwerende partij vernietigd.

3.

Met het oog op een herstelbeslissing adviseert de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar in haar verslag van 16 november 2017 om de administratieve derden-beroepen in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

"...

Hoorzitting na RVB: ja

Bijkomend verslag van de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar:

De Raad stelt dat de mobiliteitstoets waarschuwt voor gevaarlijke verkeerssituaties die als gevolg van de aanvraag zullen ontstaan.

Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de parkeerstrook ter hoogte van de aangevraagde Delhaize vestiging als een parkeerstrook voor vrachtwagens gebruikt wordt. Dat wordt in de studie als "zeer negatief voor de zichtbaarheid voor inrijdende wagens die fietsers niet zullen zien aankomen en voor uitrijdende wagens die tot vlakbij de rijweg moeten doorrijden voordat het zichtveld open is naar de Antwerpsesteenweg". De studie vervolgt dat bovendien de zichtbaarheid van de winkel verdwijnt "waardoor (eveneens) gevaarlijke situaties kunnen ontstaan doordat doorgaand verkeer verrast kan worden door het in- en uitrijdende verkeer."

Als oplossing wordt de verplaatsing van de parkeerstrook voor vrachtwagens voorgesteld. Die verschuiving wordt als de "belangrijkste milderende maatregel" naar voren geschoven.

De Raad oordeelt dat de verplaatsing van de parkeerstrook voor vrachtwagens geen maatregel is om de situatie enkel nog te verbeteren, maar een essentiële maatregel betreft om de impact van de aanvraag op de verkeersveiligheid tot aanvaardbare perken terug te dringen.

In het arrest wordt gesteld dat de deputatie zich de beoordeling in de mobiliteitstoets eigen maakt waarmee het probleem van de bestaande parkeerstrook voor vrachtwagens wordt erkend.

De deputatie erkent het probleem, maar kan niet rechtmatig tot de afgifte van de vergunning beslissen omdat zij niet bevoegd is om het probleem op te lossen. Het betreft een herinrichting van het openbaar domein, in dit geval een gewestweg, waar de bevoegdheid ligt bij het Agentschap voor Wegen en Verkeer.

Ook in het voorwaardelijk gunstig advies van het Agentschap Infrastructuur Vlaanderen - Wegen en Verkeer d.d. 30 juni 2014 wordt gesteld dat het aanbrengen van

wegmarkeringen afzonderlijk dient bekeken te worden in overleg met de afdeling. Hieruit blijkt ook dat mogelijke aanpassingen aan het openbaar domein nog het onderwerp zullen uitmaken van een bijkomende beoordeling door de overheid, AWV in dit geval, waardoor ze niet als geldige Vergunningsvoorwaarde kunnen opgelegd worden, conform artikel 4.2.19 §1 VCRO.

Op 6 november 2017 werd door het college van Vosselaar een intentieverklaring genomen omtrent de N12 Antwerpsesteenweg en maatregelen i.f.v. toekomstige ontwikkelingen.

Hierin verklaart het college van burgemeester en schepenen van Vosselaar de intentie te hebben om:

- de bebouwde kom langsheen de N12 Antwerpsesteenweg te verruimen tot aan het kruispunt Molenstraat-Bergeneindsepad. Deze uitbreiding van de bebouwde kom houdt tevens in dat de maximum toegelaten snelheid zal worden beperkt tot 50km/u.
- voor de bestaande parkeerstrook langsheen de N12 Antwerpsesteenweg ter hoogte van het terrein in aanvraag een parkeerverbod voor vrachtwagens (+3,5ton) in te voeren.
- langsheen de N12 Antwerpsesteenweg een voetpad aan te leggen tussen Nijverheidstraat en minstens het terrein in aanvraag.

Verder stelt het college dat maatregel 1 en 2 dienen gerealiseerd te worden uiterlijk voor de start van de vergunde werken. Maatregel 3 dient gerealiseerd te worden uiterlijk bij ingebruikname van de vergunde winkelruimte.

Hoewel voorgestelde maatregelen kunnen worden onderschreven, biedt ook de gestelde intentieverklaring onvoldoende garantie op een daadwerkelijke aanpassing van de wegenis en zijn deze maatregelen nog steeds afhankelijk van een hogere overheid, nl. AWV.

Aangezien de voorgestelde milderende maatregelen niet als vergunningsvoorwaarden kunnen opgelegd worden, is er geen garantie op een voldoende verkeersveilige situatie.

Er wordt terug verwezen naar de argumentatie in het oorspronkelijk verslag van de PSA van 1 januari 2015, waarin aan de deputatie wordt voorgesteld voorliggend dossier te weigeren op basis van onderstaande argumenten:
..."

De hoorzitting vindt op 21 november 2017 plaats.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in een aanvullend verslag van 21 december 2017 opnieuw om de derden-beroepen in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren:

" ...

Uw deputatie behandelde voorliggend dossier, dat het bouwen van een winkelruimte na afbraak van een woning te Vosselaar als onderwerp heeft, in de zitting van 23 november 2017.

(...)

Tijdens de hoorzitting werden geen bijkomende stukken bijgebracht.

Het dossier werd verdaagd in de zitting van 23 november 2017, omwille van mogelijk aan te brengen stukken en een beslissing van de gemeente in het kader van de maatregelen rond mobiliteit.

Er werden echter geen bijkomende stukken bijgebracht na de deputatiezitting, noch door de vergunningsaanvrager of gemeente, noch door de derde belanghebbenden.

Op 21 december 2017 werd een mail ontvangen van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar van Vosselaar met volgende inhoud:

"Naar aanleiding van de hoorzitting werd door ons schepencollege de opdracht gegeven om de gevraagde maatregelen, zijnde snelheidsbeperking tot 50km/u en de invoering van een parkeerverbod op het wegvak ter hoogte van de aanvraag, te agenderen op de eerstvolgende gemeenteraad.

De eerstvolgende raad is op 1/02/2018."

Gezien de datum van de gemeenteraad valt na de uiterste beslissingsdatum van voorliggend dossier nl. 4/01/2018 kan hiermee geen rekening worden gehouden.

De mobiliteitstoets waarschuwde reeds voor gevaarlijke verkeerssituaties. Dat er een verkeersproblematiek is, werd ook in de vorige beslissing van de deputatie erkend. De Raad noemt de verplaatsing van de parkeerstrook voor vrachtwagens een essentiële maatregel. Echter, de (toekomstige) wijziging van de bestaande wegenis (die met door de aanvrager kan worden verwezenlijkt) kan niet als vergunningsvoorwaarde worden opgelegd. Zolang hieraan niet voldaan - de gemeenteraad dient dit eerst te regelen, blijft het essentieel probleem van verkeersonveiligheid onopgelost.

Het standpunt opgenomen in het verslag van de PSA d.d. 16 november 2017 blijft integraal behouden. Er wordt terug voorgesteld aan de deputatie om voorliggend dossier te weigeren.

..."

Op 4 januari 2018 beslist de verwerende partij om de administratieve derden-beroepen niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen. De verwerende partij motiveert:

"...

BEOORDELING NA ARREST RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

Uit de onderstaande motivering blijkt dat de aanvraag in overeenstemming kan worden gebracht met de wettelijke bepalingen en de goede ruimtelijke ordening door het opleggen van voorwaarden.

Toetsing stedenbouwkundige voorschriften

Gewestplan

Volgens het vastgestelde gewestplan van Turnhout (...) situeert de aanvraag zich in woongebied.

(...)

De aanvraag is principieel in overeenstemming met deze planologische bestemming van het gewestplan. Detailhandel is een functie die complementair is aan de woonfunctie.

Volgens het geldende gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout situeert de aanvraag zich in Artikel 0.1 Grenslijn regionaalstedelijk gebied Turnhout. De aanvraag valt niet onder de gebieden waar voor het RUP voorschriften vastlegt. De gewestplanbestemming blijft gelden.

Andere regelgeving

De (voorwaardelijk) gunstige adviezen van het Agentschap Natuur en Bos, de brandweer, het centrum voor toegankelijkheid, het Agentschap Onroerend Erfgoed en het Agentschap Wegen en Verkeer dienen strikt nageleefd te worden.

MER-screening

De aanvraag betreft een project dat is opgenomen in bijlage 111 van het project-MER-besluit. Er werd een project-MER-screeningsnota gevoegd bij de aanvraag. Rekening houdend met de kenmerken van het project, de omgeving, de bijgevoegde project-MER-screening en de bijkomende argumenten in dit verslag wordt geconcludeerd dat de mogelijke milieueffecten van het project niet aanzienlijk zijn.

Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake natuurlijke of ruimtelijk kwetsbare gebieden, aangezien het voorgenomen project niet ligt in of in de directe nabijheid van een vanuit het oogpunt van natuurwaarden beschouwd belangrijk gebied.

Er zijn geen erfgoedwaarden die door het project geschaad of vernietigd worden. Het voorgenomen project ligt evenmin in of in de directe nabijheid van een vanuit landschappelijk of erfgoedkundig oogpunt beschouwd belangrijk gebied.

Er zijn geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten inzake de waterhuishouding, aangezien het voorgenomen project niet ligt in een effectief overstromingsgevoelig gebied of mogelijk overstromingsgevoelig gebied. De horizontale dakoppervlakte wordt gecompenseerd.

Watertoets

(...)

Het voorliggende project voorziet de mogelijkheid van het bouwen of verharden van een aanzienlijke oppervlakte, zodat rekening gehouden moet worden met het mogelijke effect op de plaatselijke waterhuishouding. Door de toename van de verharde oppervlakte wordt de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk beperkt. Dit dient te worden gecompenseerd. Er wordt een hemelwaterput voorzien van 10.000 liter. Vanaf de hemelwaterput is een overloop voorzien naar een infiltratievoorziening met een volume van 77.500 liter. De parkeerplaatsen zijn in waterdoorlatende materialen waardoor het hemelwater op natuurlijke wijze in de bodem kan infiltreren. Bij de overige nieuwe verhardingen kan het hemelwater naar de groenzones en de parkeerplaatsen afstromen. Voor een eventuele latere conciërgewoning (wordt heden niet vergund) wordt reeds een hemelwaterput van 5.000 liter voorzien. Het hemelwater wordt herbruikt voor sanitair, logistiek en groenzones.

De mogelijke schadelijke effecten voor het water worden ondervangen doordat er voldaan is aan de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening.

Beoordeling goede ruimtelijke ordening:

De aanvraag dient getoetst op de verenigbaarheid met de goede ruimtelijke ordening. De overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen. Het aangevraagde werd met inachtneming van al deze aspecten onderzocht. Hierna wordt dieper ingegaan op de voor de aanvraag noodzakelijke of relevante elementen.

Bij de beoordeling van het aangevraagde is rekening gehouden met de in de omgeving bestaande toestand.

Functionele inpasbaarheid

De deputatie oordeelt dat de locatie geschikt is voor detailhandel. Het perceel heeft een ruime oppervlakte en is gelegen langsheen de Antwerpsesteenweg, een belangrijke verbindingsweg tussen Turnhout en Beringen, een drukke baan waaraan reeds in aanzienlijke mate detailhandel paalt.

Aan de overzijde bevindt zich vandaag reeds een tankstation Q8, alsmede een garage Mitsubishi. Daarnaast bevindt zich nog een drankencentrale. Wanneer daaropvolgend voorts de andere panden bekeken worden, blijkt dat deze allen zonder fout op de gelijkvloerse verdieping ingenomen worden door detailhandel. Links van de Mitsubishi-garage bevindt zich een speciaalzaak in sanitair, Zeliën. Een kleine 100m verderop ligt de recent vergunde Colruyt-vestiging. Op minder dan 700m bevindt zich een Lidl, waarnaast in de nabije toekomst een vestiging van Peeters-Goovers, een lokale supermarkt, wordt gepland.

De gekozen locatie is naar mening van de deputatie in ieder geval geschikt voor de vooropgestelde functie. Er wordt aangesloten op de aanwezigheid van handelszaken in de onmiddellijke omgeving. Het perceel is perfect bereikbaar en wordt vlot ontsloten.

Er is geen sprake van een structurele aantasting van een residentieel bouwblok. Integendeel wordt het residentieel karakter van het bouwblok benadrukt door de bestaande handelsactiviteit te verplaatsen naar de Antwerpsesteenweg om de huidige locatie van de winkel om te vormen naar een woonbestemming.

Met de huidige vergunning, zal de bestaande vestiging van Delhaize, gelegen aan de Nijverheidsstraat, verlaten worden. De voorliggende aanvraag dient uiteraard beoordeeld te worden op basis van de eigen kwaliteiten ervan, en niet op basis van de effecten die het verdwijnen van de bestaande vestiging op de onmiddellijke omgeving zal hebben. De deputatie wenst evenwel volledigheidshalve op te merken dat het verdwijnen van de bestaande vestiging ontegensprekelijk een positieve impact op de onmiddellijke omgeving zal hebben. Immers, de bestaande vestiging bevindt zich temidden van een woonstraat, die belast wordt door het voertuigverkeer van klanten en leveringen. De huidige parking ligt aan de overzijde van de straat, wat evenmin wenselijk is.

Het verplaatsen van deze vestiging naar de Antwerpsesteenweg is in deze zin zeker positief. De handelszaak is op deze locatie veel beter functioneel inpasbaar.

Ruimtelijke inpasbaarheid, schaal en ruimtegebruik

De aanvraag is gelegen in een bouwblok dat gevormd wordt door de Nijverheidsstraat, Oude Baan, Bergeneindsepad en de Antwerpsesteenweg. De omgeving gelegen achter en naast het perceel van de aanvraag heeft een sterk residentieel karakter met ruime percelen en veel hoogstammig groen.

Zowel de Nijverheidsstraat als de Oude Baan en het Bergeneindsepad hebben inderdaad een residentieel karakter. Elk van de straten wordt gekenmerkt door overwegend woningbouw. In de Nijverheidsstraat bevindt zich evenwel de bestaande Delhaize-vestiging, zodat niet gesteld kan worden dat de Nijverheidsstraat een uitsluitende woonstraat is.

De Antwerpsesteenweg of N12 daarentegen is zoals eerder opgemerkt, een drukke gewestweg. Deze vormt de verbindingsweg tussen Beerse en Turnhout en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van handelszaken. De Antwerpsesteenweg kan dan ook bezwaarlijk als een loutere woonstraat worden aanzien en vertoont met andere woorden geenszins dezelfde kenmerken als de overige straten binnen het bouwblok.

In het onderdeel betreffende de functionele inpasbaarheid werd reeds gewezen op de aanwezigheid van tal van handelszaken in zowel de onmiddellijke als de ruimere omgeving, doch allemaal gelegen langsheen de Antwerpsesteenweg.

Op perceelsniveau is de gevraagde constructie evenzeer ruimtelijk inpasbaar. De parking wordt bewust voor en naast het gebouw gesitueerd en niet erachter. Zulks verhoogt de zichtbaarheid op de site en verhoogt het veiligheidsgevoel van de gebruikers van de parking, alsmede van de omwonenden. Bovendien geeft deze inplanting minder aanleiding tot hinder voor de omwonenden, omdat de leveringen en parkeerbewegingen van klanten op deze wijze maximaal weggehouden worden van de omliggende woningen en geluid naar de voorzijde van het perceel, de drukke Antwerpsesteenweg, verdwijnt (zie verder hinder).

De inplanting van de Delhaize supermarkt en de parking is zodanig dat deze geen verstoring vormt voor de aanpalende villapercelen. Zowel het perceel waarop de supermarkt wordt voorzien, als de aanpalende percelen zijn enorm groot. Door de inplanting van het complex en van de omringende woningen blijft er een zeer grote afstand tussen residentiële bebouwing en detailhandel.

Het gebouw zelf heeft een hoogte van 7m, hetgeen overeenstemt met de omringende bouwhoogtes. Het gebouw respecteert tevens de 45°-regel. In combinatie met het hoogstammige groen dat als buffer voorzien wordt met een breedte van 3m zal de constructie nog nauwelijks zichtbaar zijn vanop aanpalende percelen. De groene tuinomgeving zal dan ook niet geschaad worden.

Voorts blijkt uit de aanvraag dat de aanvrager streeft naar een concept dat omschreven kan worden als 'winkelen in het groen'. Hierbij wordt een maximale groene aanleg van het perceel gegarandeerd. Op de parkeerplaatsen worden groepjes van bomen voorzien en naast de groenbuffering rondom het terrein wordt er ook een ruime groenzone vlak voor het gebouw zelf aangelegd.

Het gebouw zal zich door de groenvoorzieningen en het materiaalgebruik - veel glas - integreren in de onmiddellijke omgeving.

Het voorwerp van de aanvraag kan uiteraard naar schaal niet vergeleken worden met de omliggende woningen. De aanvraag heeft betrekking op detailhandel en heeft dus een heel andere aard dan de omliggende woningen. Het is evident dat detailhandel naar schaal en bebouwingsdichtheid niet vergelijkbaar is met een klassieke woning. Dit doet evenwel geen afbreuk aan het feit dat het aangevraagde zich inpast in de onmiddellijke omgeving.

Hinderaspect

De deputatie is van oordeel dat de visuele hinder tot een aanvaardbaar niveau beperkt wordt. In het voorgaande werd reeds aangehaald dat de percelen rondom de bouwplaats zeer groot zijn, zodat de afstand tussen de woningen en het gebouw zelf voldoende groot zijn om een rechtstreeks uitzicht op de gebouwen of de parking te voorkomen. Ook de geurhinder van wagens/vrachtwagens zal door deze aanzienlijke afstand uitermate beperkt zijn.

Het gebouw zelf is beperkt qua hoogte. Doordat bovendien de 45°-regel gerespecteerd wordt enerzijds, en de omvang van de omliggende percelen anderzijds, is er geen gevaar voor het onaanvaardbaar wegnemen van zichten vanuit de woningen of tuinen van de aanpalenden. Bovendien dient men zich ook hier rekenschap te geven van de vaststelling dat het perceel zich aan de Antwerpsesteenweg bevindt. Een straat met een veelvoud van handelszaken van verschillende oppervlaktes. In dergelijke omgeving is de impact van het aangevraagde anders te beoordelen dan een, gelijkaardig project temidden van een uitsluitend residentiële wijk.

Anderzijds werd reeds aangegeven dat het perceel wordt voorzien van een groenbuffer en aanplantingen op de parking zelf, die ervoor zorgen dat het aangevraagde zich inpast in de parkomgeving. T.o.v. het links aanpalende perceel bevindt zich een groenbuffer met een breedte van 3m die voldoende moet zijn om het geluid van af- en aanrijdende wagens tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Deze buffer wordt aangelegd met hoogstammig groen. Het laden en lossen gebeurt in een overdekte zone, waardoor de geluidshinder afkomstig van het laden en lossen verwaarloosbaar is. Ook de glasbakken bevinden zich in een gesloten en geluidsdichte constructie die na sluitingstijd niet bereikbaar is en dus niet gebruikt kan worden door particulieren.

Op basis van het bovenstaande is de deputatie van mening dat het aangevraagde geen onaanvaardbare hinder naar de omgeving toe zal doen ontstaan.

Mobiliteit

Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd een mobiliteitstoets gevoegd. Deze mobiliteitstoets werd opgemaakt door een erkend deskundige, Omgeving, en moet om die reden geacht worden objectief te zijn. De conclusie van deze mobiliteitstoets is zeer duidelijk:

"BESLUIT:

De inplanting van een nieuwe Delhaize vestiging ter hoogte van de Antwerpsesteenweg nr. 48 te Vosselaar, brengt voor de Antwerpsesteenweg een verwaarloosbare vermeerdering in verkeersintensiteit met zich mee die de capaciteit van de weg niet overschrijdt. Gezien de bezoekers van de Delhaize in de Nijverheidsstraat voor het grootste deel eveneens op de Antwerpsesteenweg terecht komen, gaat het in werkelijkheid over een verplaatsing van het verkeer van het kruispunt met de Nijverheidsstraat naar een directe aansluiting op de Antwerpsesteenweg. Bij het inrijden van de parking voor Delhaize doen zich op vlak van

wachttijden geen problemen voor met de huidige organisatie van de weg, aangezien er reeds een linksafslagstrook aanwezig is in de richting van Turnhout. Bij het uitrijden van de parking kunnen de wachttijden echter oplopen. Daardoor worden de uitrijdende wagens richting Turnhout en richting Vosselaar-centrum gescheiden. Op die manier genereert enkel het uitrijden richting Turnhout nog te lange wachttijden (>20 seconden), wat eveneens het geval is voor de huidige situatie ter hoogte van de kruising met de Nijverheidsstraat. De belangrijkste milderende maatregel betreft het verplaatsen van de huidige parkeerstrook voor vrachtwagens vlak voor de nieuwe site van Delhaize. Deze geparkeerde vrachtwagens belemmeren het zicht op fietsers voor inrijdende wagens enerzijds en op het doorgaand verkeer voor uitrijdende wagens anderzijds. Daarenboven belemmeren deze geparkeerde vrachtwagens het zicht op de winkel, terwijl vanuit Delhaize net inspanningen worden geleverd om de zichtbaarheid te garanderen in functie van de veiligheid. Onderstaande milderende maatregelen zijn allen optionele maatregelen die de situatie veiliger en aangenamer zullen maken. Er wordt voorgesteld de zone 50 die momenteel van toepassing is ter hoogte van het kruispunt met de Nijverheidsstraat achteruit te schuiven tot ongeveer de start van het perceel van de nieuwe Delhaize-vestiging. De huidige linksafslagstrook richting de nieuwe site wordt best vanaf de in- en uitrit omgevormd tot invoegstrook voor uitrijdende wagens richting Turnhout. Voor de veiligheid van fietsers en voetgangers kan eveneens een oversteekplaats worden ingericht ter hoogte van de nieuwe in- en uitrit van Delhaize of ter hoogte van het kruispunt met de Nijverheidsstraat."

De mobiliteitstoets geeft met andere woorden aan dat het aangevraagde op het vlak van mobiliteit vergunbaar is. Concreet wordt vastgesteld dat:

- Er een verwaarloosbare vermeerdering van de verkeersintensiteit zal ontstaan op de Antwerpsesteenweg, doch dat de capaciteit van deze Antwerpsesteenweg op geen enkele wijze overschreden wordt;
- De aanvraag aanleiding zal geven tot een verplaatsing van het verkeer van het kruispunt naar de site aan de Antwerpsesteenweg.

Opnieuw moet worden vastgesteld dat het aangevraagde, zijnde de herlocalisatie van de bestaande vestiging, een verbetering is van de bestaande toestand. Op de huidige locatie aan de Nijverheidsstraat, zijnde een zijstraat van de Antwerpsesteenweg, werd veel verkeer uit de ruimere omgeving naar deze lokale de straat getrokken. Met de nieuwe vestiging zal dit niet langer het geval zijn.

Wat de gekozen aansluiting op de voorgelegen gewestweg betreft, werd advies gevraagd aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Het advies dat verleend werd was gunstig. Klaarblijkelijk is ook deze instantie, bij uitstek bevoegd om uitspraak te doen over de aansluiting op de voorgelegen wegenis en de eventuele (on)veiligheid ervan, de mening toegedaan dat het aangevraagde vergunbaar is.

De Raad stelt dat de mobiliteitstoets waarschuwt voor gevaarlijke verkeerssituaties die als gevolg van de aanvraag zullen ontstaan.

Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de parkeerstrook ter hoogte van de aangevraagde Delhaizevestiging als een parkeerstrook voor vrachtwagens gebruikt wordt. Dat wordt in de studie als "zeer negatief voor de zichtbaarheid voor inrijdende wagens die fietsers niet zullen zien aankomen en voor uitrijdende wagens die tot vlakbij de rijweg moeten doorrijden voordat het zichtveld open is naar de Antwerpsesteenweg". De studie vervolgt dat bovendien de zichtbaarheid van de winkel verdwijnt "waardoor (eveneens) gevaarlijke situaties kunnen ontstaan doordat doorgaand verkeer verrast kan worden door het in- en uitrijdende verkeer."

Als oplossing wordt de verplaatsing van de parkeerstrook voor vrachtwagens voorgesteld. Die verschuiving wordt als de "belangrijkste milderende maatregel" naar voren geschoven.

De Raad oordeelt dat de verplaatsing van de parkeerstrook voor vrachtwagens geen maatregel is om de situatie enkel nog te verbeteren, maar een essentiële maatregel betreft om de impact van de aanvraag op de verkeersveiligheid tot aanvaardbare perken terug te dringen.

Op 6 november 2017 werd door het college van burgemeester en schepenen van Vosselaar een intentieverklaring genomen omtrent de N12 Antwerpsesteenweg en maatregelen i.f.v. toekomstige ontwikkelingen.

Hierin verklaart het college van burgemeester en schepenen van Vosselaar de intentie te hebben om:

- de bebouwde kom langsheen de N12 Antwerpsesteenweg te verruimen tot aan het kruispunt Molenstraat-Bergeneindsepad. Deze uitbreiding van de bebouwde kom houdt tevens in dat de maximum toegelaten snelheid zal worden beperkt tot 50km/u.*
- voor de bestaande parkeerstrook langsheen de N12 Antwerpsesteenweg ter hoogte van het terrein in aanvraag een parkeerverbod voor vrachtwagens (+3,5 ton) in te voeren.*
- langsheen de N12 Antwerpsesteenweg een voetpad aan te leggen tussen Nijverheidstraat en minstens het terrein in aanvraag.*

Verder stelt het college dat maatregel 1 en 2 dienen gerealiseerd te worden uiterlijk voor de start van de vergunde werken. Maatregel 3 dient gerealiseerd te worden uiterlijk bij ingebruikname van de vergunde winkelruimte.

Op 21 december 2017 werd een mail ontvangen van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar van Vosselaar met volgende inhoud:

"Naar aanleiding van de hoorzitting werd door ons schepencollege de opdracht gegeven om de gevraagde maatregelen, zijnde snelheidsbeperking tot 50km/u en de invoering van een parkeerverbod op het wegvak ter hoogte van de aanvraag, te agenderen op de eerstvolgende gemeenteraad.

De eerstvolgende raad is op 1/02/2018."

De deputatie onderschrijft de voorgestelde maatregelen, waarbij voldoende garantie wordt geboden op een daadwerkelijke aanpassing van de wegenis en bijkomende maatregelen om de verkeersveiligheid te garanderen.

Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan de belangrijkste milderende maatregel die wordt voorgesteld in de mobiliteitstoets, nl. een parkeerverbod voor vrachtwagens op de bestaande parkeerstrook ter hoogte van het terrein in aanvraag.

De mobiliteitstoets besluit dat er, naast de belangrijkste milderende maatregel, ook optionele milderende maatregelen mogelijk zijn in functie van extra veiligheid en leefbaarheid.

Het uitbreiden van de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 50km/u, en het aanleggen van een nieuw voetpad, zoals opgenomen in de intentieverklaring, komen

hiermee tegemoet aan de opgenomen extra milderende maatregelen, zoals vermeld in de mobiliteitstoets.

...

Dat is de bestreden beslissing.

Met een aangetekende brief van 5 april 2018 dient ook de heer Bert HESSE een beroep tot vernietiging van de bestreden beslissing in. Dit beroep heeft als rolnummer 1718/RvVb/0487.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

VI. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende partij noch de tussenkomende partijen betwisten de ontvankelijkheid van de voorliggende vordering.

Een ambtshalve onderzoek van de ontvankelijkheid van de vordering is maar aan de orde wanneer de voorwaarden om de schorsing te bevelen, vervuld zijn. Zoals zal blijken, is dat niet het geval.

VII. 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 aangetoond wordt en dat de verzoekende partij minstens een ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing op het eerste gezicht kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij voert ter verantwoording van de hoogdringendheid van haar vordering het volgende aan:

“ ...

Ik verzoek Uw Raad (...) om mijn beroep ontvankelijk en gegrond te verklaren en de verwerende partij te verwijzen in de kosten. Dit slaat eerst en vooral op de analyse ten gronde en de vernietiging van de bestreden beslissing van de deputatie. Bovendien verzoek ik Uw Raad ook om de bestreden beslissing te schorsen. Op het terrein heeft reeds een kaalslag plaatsgevonden zoals blijkt uit de voorafgaande foto's genomen vanuit de leefruimtes van mijn huis en de aanvrager heeft het terrein volledig bouwrijp gemaakt. Er bestaat dan ook een zeer ernstig risico dat de aanvrager een onmiddellijke aanvang wenst te nemen met de bouwwerken. Alle voorbereidingen zijn alvast getroffen en wijzen in die richting. Uitvoering van de werken vooraleer Uw Raad ten gronde uitspraak kan doen over deze zaak en mijn argumenten dienaangaande zou leiden tot onherstelbare schade en

permanente visuele en geluidsoverlast. Mijn eigendomsrecht en de waarde van mijn eigendom zou ook onherroepelijk aangetast worden. Een schorsing van het besluit van de deputatie is in de praktijk de enige manier om deze onherroepelijke schade te voorkomen. Ik vraag Uw Raad dan ook om het betrokken besluit te s[c]horsen.

...

2.

De tussenkomende partijen betwisten de hoogdringendheid van de vordering als volgt:

"...

9. Verzoekende partij vordert een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. Hierbij wordt gewezen op het feit dat een kaalslag plaatsgevonden zou hebben op de percelen, en dat alles er op zou wijzen dat de werken spoedig zouden worden aangevat. Dit zou, volgens verzoeker, leiden tot een onherroepelijke aantasting van het eigendomsrecht van verzoeker, alsmede van de waarde van haar pand. Bovendien zou een en ander aanleiding geven tot een onaanvaardbare en onherroepelijke visuele hinder en geluidsoverlast. Tenslotte zou onherstelbare schade geleden worden.

10. Wanneer een belanghebbende derde succesvol een vordering tot schorsing aanhangig wenst te maken bij Uw Raad, dan moet hij overeenkomstig artikel 40 §1, zesde lid van het decreet van 4 april 2014 betreffende de organisatie en de rechtspleging van sommige Vlaamse bestuursrechts-colleges en de artikelen 56 §1, 2° en 57, 1° van het Procedurebesluit van 16 mei 2014 aantonen dat de schorsing hoogdringend is gelet op de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing.

11. Overeenkomstig de rechtspraak m.b.t. deze hoogdringendheidsvereiste moet de verzoekende partij met voldoende aannemelijke en precieze gegevens, in het licht van de nadelige gevolgen die zij ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing vreest te ondervinden, aantonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van deze nadelen te voorkomen. In een recent arrest van 20 oktober 2015 heeft Uw Raad dit als volgt verwoord:

"Op de verzoekende partij rust de bewijslast om concreet, met andere woorden met voldoende aannemelijke en precieze gegevens, in het licht van de door haar gevreesde nadelige gevolgen van de bestreden beslissing, aan te tonen dat de afhandeling van de vernietigingsprocedure te laat zal komen om de verwezenlijking van deze nadelen te voorkomen.

De verzoekende partij zal dus moeten aantonen dat, mocht zij moeten wachten op het resultaat van de vernietigingsprocedure, zij geconfronteerd zal worden met een welbepaalde schade van een zekere omvang, of met ernstige ongemakken of nadelen. De nadelige gevolgen die de verzoekende partij dreigt te ondergaan en waartegen zij zich wenst te verzetten, dienen bovendien hun exclusieve oorzaak te vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing. De schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing moet immers volstaan om vermelde nadelige gevolgen te voorkomen."

12. Een zaak is dus alleen maar hoogdringend wanneer de vrees voor schade van een zekere omvang dan wel ernstige ongemakken een beslissing onmiddellijke beslissing wenselijk maakt en wanneer de nadelige gevolgen niet kunnen worden opgevangen binnen de gebruikelijke termijn van de vernietigingsprocedure.

13. *Het feit dat een vergunninghouder de werken kan starten, kan op zich geen verantwoording uitmaken voor de toepassing van de procedure bij hoogdringendheid. Dit blijkt uit een arrest van Uw Raad van 13 oktober 2015 waarin ter zake het volgende werd overwogen:*

"Het feit dat een vergunninghouder de werken kan en zal starten en het resultaat van de procedure bij de Raad niet zal afwachten, kan op zich geen verantwoording uitmaken voor de toepassing van de procedure bij hoogdringendheid. Het komt aan een verzoekende partij toe om te overtuigen dat dit gegeven, samen met de persoonlijke en ernstige gevolgen die de uitvoering van de werken zal teweegbrengen, een hoogdringende behandeling noodzaakt."

14. *In een arrest van 18 oktober 2016 heeft Uw Raad dit standpunt nogmaals bevestigd. Meer bepaald heeft Uw Raad dit in het bewuste arrest als volgt verwoord:*

"Het enkele feit dat een verleende vergunning uitvoerbaar is, volstaat niet om aan te nemen dat een hoogdringende behandeling wenselijk en noodzakelijk is."

15. *Dit alles betekent dus dat verzoekende partijen moeten aantonen dat, indien zij de vernietigingsprocedure zouden moeten afwachten, zij met een welbepaalde schade van een zekere omvang of met ernstige ongemakken of nadelen zouden geconfronteerd worden. Bovendien moeten deze ernstige ongemakken hun exclusieve oorzaak vinden in de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunningsbeslissing.*

16. *Verzoeker toont een en ander op geen enkele wijze aan, doch volstaat met algemene beweringen op dit punt. De vordering tot schorsing dient dan ook afgewezen te worden.*
..."

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 in dat de verzoekende partij aantoont 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 die beweert dat de uitkomst van de vernietigingsprocedure niet afgewacht kan worden, de bewijslast om met voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens van die hoogdringendheid te overtuigen, gelet op de nadelige gevolgen die voor haar persoonlijk voortvloeien uit de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

De argumentatie die de verzoekende partij in haar verzoekschrift aan de voorwaarde van de hoogdringendheid gewijd heeft, maakt niet aannemelijk waarom haar zaak een behandeling in kort geding rechtvaardigt.

De verzoekende partij leidt uit visueel vastgestelde voorbereidingen een zeer ernstig risico af dat de aanvrager een onmiddellijke aanvang wenst te nemen met de bouwwerken. De enkele mogelijkheid dat een vergunninghouder de werken aanvat en het resultaat van de

vernietigingsprocedure niet afwacht, volstaat nochtans niet om te verantwoorden dat de zaak bij hoogdringendheid berecht wordt. Het komt de verzoekende partij toe om daarnaast concrete, dienstige en met stukken onderbouwde gegevens aan te reiken om ervan te overtuigen dat de hinderlijke impact van de bestreden vergunning op haar leef- en woonkwaliteit in die mate zwaarwichtig is, dat de uitspraak ten gronde niet afgewacht kan worden.

De verzoekende partij slaagt niet in die bewijslast en verstrekt een summiere uiteenzetting, die beperkt is tot algemeenheden of een loutere verwijzing naar de duur van de vernietigingsprocedure. De uitvoering van de werken in afwachting van een uitspraak ten gronde zou volgens de verzoekende partij leiden tot onherstelbare schade, permanente visuele hinder en geluidsoverlast, en een onherroepelijke aantasting van haar eigendomsrecht en de waarde van haar eigendom. De verzoekende partij somt daarmee een aantal nadelige gevolgen op, zonder die op concrete wijze aannemelijk te maken.

Ter beoordeling van het al dan niet bestaan van hoogdringendheid kan er alleen rekening worden gehouden met wat er in het verzoekschrift uiteengezet en gestaafd is. De voor het eerst ter zitting aangebrachte argumenten betreffende de gezondheidstoestand van de verzoekende partij kunnen dan ook niet in aanmerking worden genomen.

3.

Er is niet voldaan aan de in artikel 40, §1, 1° DBRC-decreet gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid aangetoond wordt.

B. Ernstig middel

Aangezien de verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoont, is een onderzoek naar de ernst van het middel niet aan de orde.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

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

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 7 augustus 2018 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Yannick DEGREEF

Geert DE WOLF