

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

nr. RvVb/S/1516/1110 van 17 mei 2016
in de zaak 1516/RvVb/0269/SA

In zake: de **gemeente ERPE-MERE**, vertegenwoordigd door het college van burgemeester en schepenen

bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaat Jürgen DE STAERCKE
kantoor houdende te 9550 Hillegem (Herzele), Dries 77
waar woonplaats wordt gekozen

verzoekende partij

tegen:

de **deputatie** van de provincieraad van **OOST-VLAANDEREN**
vertegenwoordigd door:
mevrouw Leen LIPPEVELDE

verwerende partij

*Tussenkomen-
de partij:*

de nv **BVI.BE**
bijgestaan en vertegenwoordigd door:
advocaten Willem SLOSSE en Stijn BRUSSELMANS
kantoor houdende te 2018 Antwerpen, Mechelsesteenweg 64
waar woonplaats wordt gekozen

I. VOORWERP VAN DE VORDERING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 4 januari 2016 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de deputatie van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 12 november 2015.

De deputatie heeft het administratief beroep van de tussenkomen- de partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Erpe-Mere van 4 augustus 2015 ingewilligd.

De deputatie heeft aan de tussenkomen- de partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor de bouw van bedrijfsgebouwen met private wegenis na afbraak van bestaande gebouwen en het rooien van bomen.

De bestreden beslissing heeft betrekking op de percelen gelegen te 9420 Erpe-Mere, Oudenaardsesteenweg en met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie D, nummers 0814B, 0818C, 0819D, 0820W, 0820X, 0821B, 0972B.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De verwerende partij heeft een nota betreffende de vordering tot schorsing ingediend en heeft een afschrift van het administratief dossier neergelegd. De repliek van de tussenkomende partij betreffende de vordering tot schorsing is vervat in haar verzoekschrift tot tussenkomst.

De partijen zijn opgeroepen voor de openbare zitting van 26 april 2016, waarop de vordering tot schorsing werd behandeld.

Kamervoorzitter Geert DE WOLF heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Jürgen DE STAERCKE die verschijnt voor de verzoekende partij, mevrouw Leen LIPPEVELDE die verschijnt voor de verwerende partij en advocaten Willem SLOSSE en Stijn BRUSSELMANS die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

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.

De uitdrukkelijke verwijzingen in dit arrest naar artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO), het DBRC-decreet en het Procedurebesluit hebben betrekking op de tekst van deze artikelen zoals zij golden op het ogenblik van het instellen van de voorliggende vordering.

III. TUSSENKOMST

De nv BVI.BE verzoekt met een aangetekende brief van 14 maart 2016 om in het geding te mogen tussenkomen. De voorzitter van de Raad heeft met een beschikking van 17 maart 2016 de tussenkomende partij toegelaten om in de debatten over de vordering tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

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

IV. FEITEN

Op 3 april 2015 (datum van het ontvangstbewijs) dient de tussenkomende partij bij het college van burgemeester en schepenen van Erpe-Mere een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van bedrijfsgebouwen met private wegenis na afbraak van bestaande gebouwen en het rooien van bomen.”

De percelen zijn volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 30 mei 1978 vastgestelde gewestplan ‘Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem’, deels gelegen in woongebied met landelijk karakter, en deels in een gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen. Ze zijn niet gelegen in een gebied waarvoor een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan geldt, noch binnen de omschrijving van een behoorlijk vergunde, niet-vervallen verkaveling.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 7 mei 2015 tot en met 5 juni 2015 wordt gehouden, worden er geen bezwaarschriften ingediend.

Het Agentschap Wegen en Verkeer brengt op 21 mei 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Vlaamse Milieumaatschappij brengt op 10 juni 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De brandweer van hulpverleningszone Zuid-Oost brengt op 10 juni 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Dienst Openbare Werken van de gemeente Erpe-Mere meldt op 30 juni 2015 dat er een advies van het Agentschap Wegen en Verkeer vereist is.

Infrabel brengt op 1 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Farys brengt op 2 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De Vlaamse Milieumaatschappij meldt op 16 juli 2015 akkoord te gaan met de wijzigingen aangebracht op het nieuwe plan.

De dienst Leefmilieu van de gemeente Erpe-Mere brengt op 27 juli 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar brengt op 4 augustus 2015 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Erpe-Mere weigert op 4 augustus 2015 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij en motiveert zijn beslissing als volgt:

“ ...

Gelet op de ligging van de aanvraag in KMO-gebied volgens het gewestplan;

Overwegende dat een deel van de toegang deel uitmaakt van een goedgekeurde verkaveling van 27.05.1968 (ref. AM/AM 10.064.5571V); dat het lot in kwestie echter uit de verkaveling werd gesloten;

Overwegende dat het gedeelte dat zich bevindt in het woongebied met landelijk karakter momenteel niet wordt ontwikkeld; dat deze zone binnen het woongebied met landelijk karakter zich wel binnen de goedgekeurde en niet vervallen verkaveling bevindt;

Overwegende dat de aanvraag het oprichten van 38 units in 5 verschillende gebouwengroepen betreft met private wegenis en bijhorende parkeerplaatsen; overwegende dat ook de rechts aanpalende percelen, tevens gelegen in KMO-gebied, worden betrokken in de aanvraag zodat het gebied in zijn totaliteit wordt ontwikkeld tot de achterliggende en de rechts aanpalende spoorlijn;

Overwegende dat de aanvraag zich bevindt langs een gewestweg (N46) ; dat de aanvraag maw. is gelegen langs een uitgeruste openbare weg conform art. 4.3.5 §1 en 2 in de VCRO (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening); dat het terrein wordt ontwikkeld door middel van de aanleg van een private wegenis; dat deze wegenis zich bevindt op 5m van de linker perceelsgrens; dat een groenbuffer rondom het project wordt voorzien;

Overwegende dat de aan te leggen private wegen een breedte hebben van 8m voor de hoofdtoegangsweg en 7m voor alle andere wegenis langs de bedrijfsgebouwen;

Overwegende dat de kroonlijsthoogte van de units beperkt is tot 7m, dat de omgeving in het voorliggende woongebied met landelijk karakter zich kenmerkt door bebouwing met één of twee bouwlagen en een zadeldak of plat dak;

Overwegende dat een ontwerp van bedrijfsverzamelgebouw werd besproken tijdens het 3P0 van 25.10.2012 (ref. gemeente 18.8 - ref. RWO 8.00/41082/4230.2) en het 3P0 van 7.02.2013 (ref. gemeente 19.1 - ref. RWO 8.00/41082/4230.3);

Overwegende dat de afstand van de achterste units tov. het spoorwegdomein voldoet aan de 45°-regel (hoogte 7m - afstand minimaal 7m); dat achteraan en rechts op het terrein een groenbuffer wordt voorzien van minstens 7m breedte; dat deze inplanting in overeenstemming is met de bepalingen in het verslag van het 3P0 van 25.10.2012 waarin wordt vermeld dat een volwaardige streekeigen groenbuffer van minstens 5m dient te worden voorzien binnen het KMO-gebied;

Gelet op de atlas der buurtwegen waarbij werd vastgesteld dat door het gebied voetwegen nr. 17, 81 en 84 lopen; dat op het eigendom van de aanvraag in kwestie deze drie voetwegen werden afgeschaft tot aan het spoorwegdomein;

Gelet op de grootte van de ontwikkeling en de combinatie met private wegenis werd er advies gevraagd aan de gemeentelijke technische dienst. Dit advies werd uitgebracht op 30.06.2015. In het advies wordt vermeld dat er voor de toegang op de Oudenaardsesteenweg advies dient gevraagd te worden bij het Agentschap voor Wegen en Verkeer. Verder zijn er vanwege de gemeentelijke technische dienst geen opmerkingen over het dossier.

Het advies van het Agentschap Infrastructuur -Afdeling Wegen en Verkeer werd uitgebracht op 12.05.2015: er wordt een gunstig advies verleend aangezien de aanvraag in overeenstemming is met de algemene en bijzondere voorwaarden. In een bijkomend advies van het Agentschap Infrastructuur Afdeling Wegen en Verkeer - uitgebracht op 21.05.2015 - werden voorwaarden geformuleerd met betrekking tot de toegang tot de rijweg.

De brandweer bracht een advies uit op 10.06.2015. De brandweer adviseert de aanvraag positief mits de in het advies vermelde gebreken worden verholpen en er rekening wordt gehouden met de geadviseerde brandvoorzorgsmaatregelen en met de geformuleerde opmerkingen.

Het advies van Eandis werd niet ontvangen door de gemeente.

Het advies van Farys werd uitgebracht op 2.07.2015. In dit advies wordt vermeld dat de percelen op een normale en reglementaire wijze kunnen aansluiten op het lokale drinkwaterleidingnet. Farys legt voorwaarden op met betrekking tot een te voorziene zone voor nutsleidingen langsheen de weg. Op het vlak van riolering wordt meegedeeld dat het perceel is gelegen in centraal gebied, waar op een gemengd stelsel kan worden aangesloten. Tevens wordt meegedeeld dat het project is gelegen in een mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Aangezien het een privaat project betreft (geen overdracht wegenis / riolering) worden daarom voorwaarden opgelegd mbt het lozingsdebiet. Daarnaast worden bijkomende voorwaarden opgelegd mbt. het buffervolume. Verder wordt verwezen naar de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater van 5 juli 2013. TMVW adviseert ook de plaatsing van een goed werkende septische put met een inhoud van minimaal 2000 liter tot 5 IE plus 300 liter per bijkomende IE (IE: inwoners equivalent), waarbij enkel zwart afvalwater (van toiletten) moet worden aangesloten op de

septische put. Daarnaast worden nog enkele richtlijnen meegegeven om lokale problemen van wateroverlast te vermijden.

Het advies van de VMM werd eveneens ingewonnen.

Het voorliggende bouwproject heeft een omvangrijke oppervlakte en ligt niet in een recent overstroomd gebied maar wel in een mogelijks overstromingsgevoelig gebied. Het perceel bevindt zich tevens in het stroomgebied van de waterloop 5021a van 30 categorie, beheerd door het gemeentebestuur. Voor het betrokken project werd de watertoets uitgevoerd volgens de richtlijnen van het uitvoeringsbesluit van 20 juli 2006. Daaruit volgt dat een positieve uitspraak mogelijk is indien de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater wordt nageleefd. Er werd advies gevraagd aan de VMM in verband met buffering. In het advies van 10.06.2015 wordt vermeld dat er mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijzigingen in grondwaterstroming.

Voor wat betreft het aspect infiltratie wordt verwezen naar de gewestelijke verordening hemelwater (65V). Prioriteit moet daarbij uitgaan naar herbruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. In het voorwaardelijk gunstig advies van de VMM wordt vermeld dat voor alle verharding en dakoppervlak voldaan dient te zijn aan de dimensie-criteria van de GSV. Daarnaast dienen de infiltratiemogelijkheden maximaal benut worden. Voor de uitlaat van de waterafvoer moet een KWS-afscheider met sedimentvang en coalescentiefilter voorzien worden die dient te voldoen aan EN858 en DIN 1999.

Op basis van het advies van Farys en het advies van VMM werd de aanvrager verzocht een bijlage aan het dossier toe te voegen met daarin een aangepast inplantingsplan betreffende bovengenoemd project. Daarnaast werd een aanvullende nota hemelwater + rekennota opgemaakt waarop beschreven staat wat er werd aangepast ten opzichte van de originele bouwaanvraag. Farys bevestigt via mail op 16.07.2015 dat de theoretische berekeningen aangepast zijn aan de opgelegde voorschriften. Farys gaat er daarbij van uit dat deze volumes in het ontwerp werden toegepast (hoewel de aanduidingen van de niveaus van de uitstroomleidingen en overstorten niet terug te vinden zijn). Farys deelt nog mee dat op het moment dat de aanvrager de aansluiting aanvraagt, een hydraulische nota zal moeten worden voorgelegd met de berekening van de afwaartse leiding. De VMM gaat akkoord met de wijzigingen aangebracht op het nieuw plan, waarbij men oordeelt dat een infiltratiegracht achter blok E aangewezen is. De VMM stelt wel vast dat er nog steeds 125 m³ infiltratie te weinig voorzien is, hetgeen kan worden opgelost door de gracht achter blok E te verlengen of door één of twee van de wadi's iets dieper te maken.

Gelet op de ligging van de aanvraag langsheen de spoorlijn Kortrijk - Aalst en Gent - Brussel werd er advies gevraagd aan Infrabel (NMBS). Het advies van Infrabel werd uitgebracht op 1.07.2015: Infrabel meldt het bestuur geen bezwaren te hebben bij de aanvraag mits er een aantal voorwaarden worden voldaan mbt. mandeligheden, afwateringen en aanplantingen.

Gelet op de aard van de aanvraag (bedrijvigheid en. KMO) en de aanwezigheid van een groenbuffer werd ook het advies gevraagd aan de gemeentelijke milieudienst. Dit advies werd uitgebracht op 27.07.2015.

Op het vlak van verkeer wordt in het project uitgegaan van een verkeerscapaciteit van de gewestweg N46 (secundaire weg type II) op de locatie in kwestie van 1200 pae per

rijstrook per rijrichting per uur. Door rekening te houden met een restcapaciteit van 20%, stelt men in de MOBER van de aanvraag, daalt deze theoretische wegvakcapaciteit tot $(1200 \times 0.80 =)$ 960 pae/uur/rijrichting. Hierbij wordt aangegeven dat de intensiteiten op de weg onder de theoretische capaciteit van de N46 liggen, zelfs wanneer wordt rekening gehouden met een restcapaciteit van 20% (p. 40 en 41 MOBER).

In eerdere-contacten met het Agentschap-Wegen en-Verkeer wordt dit uitgangspunt niet bijgetreden. In een vergelijkbare toets werd de theoretische capaciteit immers teruggeschroefd tot 1000 pae/uur/rijrichting. Het gemeentebestuur gaat in navolging van het Agentschap Wegen en Verkeer dan ook uit van een wegvakcapaciteit van 1000 pae. Indien deze lagere wegvakcapaciteit wordt gehanteerd, en hierbij rekening wordt gehouden met een restcapaciteit van 20%, dan daalt de theoretische wegvakcapaciteit tot 800 pae/uur/rijrichting. Een analyse op basis van dit cijfer in de studie van de MOBER toont aan dat de realisatie van het project capaciteitsproblemen zal creëren.

De verkeersgeneratie van het project moet met andere woorden dermate worden ingeperkt en dit kan enkel door de inperking van het project en dus ook het aantal en de grootte van de units.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de voorgestelde buffering gepland wordt op de locatie van een bestaande riolering afkomstig van de industriezone. De waterbuffering die op deze plaats is voorzien, ter hoogte van de afwatering van de industriezone, kan bijgevolg onmogelijk worden gerealiseerd. Het bestuur kan met deze oplossing niet akkoord gaan. Aangezien een alternatieve locatie dient te worden gezocht voor deze buffering kan het huidige plan niet worden aanvaard.

Bijkomend wordt opgemerkt dat de afstand tussen de units van blok A en de achterliggende wadi slechts 2m is, hetgeen onvoldoende is om een normaal onderhoud van de loodsen te garanderen.

Het college merkt ook op dat er te weinig parkeerplaatsen zijn voorzien voor vrachtwagens binnen het terrein. De voorziene stalplaatsen zijn absoluut ontoereikend in aantal om het voorziene aantal units te kunnen beleveren. Er is bijgevolg te weinig opstelruimte op het eigen terrein, waardoor de stremming van het verkeer zal worden afgewenteld op de gewestweg N46.

Het project is in zijn totaliteit maw. te grootschalig en staat niet in verhouding tot de draagkracht van de directe en ruimere omgeving. In het project lag het uitgangspunt bij een maximale invulling van het aantal units, zonder rekening te houden met de mobiliteitsimpact op de omgeving.

De aanvraag is niet voor vergunning vatbaar

...

De tussenkomenende partij tekent tegen die beslissing op 27 augustus 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 9 oktober 2015 om dit beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen.

Na de hoorzitting van 21 oktober 2015 beslist de verwerende partij op 12 november 2015 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden. De motivering luidt als volgt:

“ ...

De watertoets

Het voorliggende bouwproject heeft een omvangrijke oppervlakte en ligt niet in een recent overstroomd gebied maar wel in een mogelijks overstromingsgevoelig gebied. Het perceel bevindt zich tevens in het stroomgebied van de waterloop 5021a van derde categorie, beheerd door het gemeentebestuur.

Voor het betrokken project werd de watertoets uitgevoerd volgens de richtlijnen van het uitvoeringsbesluit van 20 juli 2006. Daaruit volgt dat een positieve uitspraak mogelijk is indiende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater wordt nageleefd. Er werd advies gevraagd aan de VMM in verband met buffering. In het advies van de VMM van 10 juni 2015 wordt vermeld dat er mogelijke schadelijke effecten op het grondwater zouden kunnen ontstaan als gevolg van veranderingen in infiltratie van, hemelwater, kwaliteitsverlies van grondwater en de wijzigingen in grondwaterstroming. Voor wat betreft het aspect infiltratie wordt verwezen naar de gewestelijke verordening hemelwater (GSV). Prioriteit moet daarbij uitgaan naar herbruik van hemelwater, en vervolgens naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. In het voorwaardelijk gunstig advies van de VMM wordt vermeld dat voor alle verharding en dakoppervlak voldaan dient te zijn aan de dimensie-criteria van de GSV. Daarnaast dienen de infiltratiemogelijkheden maximaal benut worden. Voor de uitlaat van de waterafvoer moet een KWS-afscheider met sedimentvang en coalescentiefilter voorzien worden die dient te voldoen aan EN858 en DIN 1999.

Op basis van het advies van Farys (zie eerder) en het advies van VMM werd de aanvrager verzocht een bijlage aan het dossier toe te voegen met daarin een aangepast inplantingsplan betreffende bovengenoemd project. Daarnaast werd een aanvullende nota hemelwater + rekennota opgemaakt waarop beschreven staat wat er werd aangepast ten opzichte van de originele bouwaanvraag. Farys bevestigt via mail op 16 juli 2015 dat de theoretische berekeningen aangepast zijn aan de opgelegde voorschriften. Farys gaat er daarbij van uit dat deze volumes in het ontwerp werden toegepast (hoewel de aanduidingen van de niveaus van de uitstroomleidingen en overstorten niet terug te vinden zijn). Farys deelt nog mee dat op het moment dat de aanvrager de aansluiting aanvraagt, een hydraulische nota zal moeten worden voorgelegd met de berekening van de afwaartse leiding. De VMM gaat akkoord met de wijzigingen aangebracht op het nieuw plan, waarbij men oordeelt dat een infiltratiegracht achter blok E aangewezen is. De VMM stelt wel vast dat er nog steeds 125 m³ infiltratie te weinig voorzien is, hetgeen kan worden opgelost door de gracht achter blok E te verlengen of door één of twee van de wadi's iets dieper te maken. Aangezien dit eerder beperkte wijzigingen zijn aan het ontwerp zonder een belangrijk bijkomend ruimtebeslag kan de VMM akkoord gaan met de voorgelegde principes, maar verzoekt de aanvrager rekening te houden met dit aandachtspunt. Beide adviezen dienen dan ook opgelegd in de stedenbouwkundige vergunning.

Het ontwerp is verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het decreet integraal waterbeleid.

De goede ruimtelijke ordening

Naast het juridisch aspect dient elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning beoordeeld in functie van de goede ruimtelijke ordening. Bij de beoordeling van onderhavig beroep is de inpasbaarheid en verenigbaarheid met het woongebied met landelijk karakter doorslaggevend. De aanvraag dient bekeken in functie van een verantwoorde ontwikkeling van het betrokken gebied en binnen de context van het omliggende bebouwingsbeeld.

Voorliggende aanvraag beoogt het oprichten van 38 units in 5 verschillende gebouwengroepen, met private wegenis en bijhorende parkeerplaatsen. Het gebied wordt in zijn totaliteit ontwikkeld tot de achterliggende en de rechts aanpalende spoorlijn. Dit gebied sluit morfologisch aan bij het westelijk gelegen industriegebied, er enkel van gescheiden door een spoorlijn.

Het ontwerp werd op verschillende 3 partijen-overlegmomenten besproken. Het project werd overeenkomstig de gestelde voorwaarden (bufferzones, hoogtes, 45°-regel, streekeigen groen,...) ontworpen en getuigt van een duurzaam en zuinig ruimtegebruik. Het vormt een innovatieve ontwikkeling.

De totale bebouwingsgraad bedraagt 36,7 % en de verhardingsgraad van het perceel 31,6%. Voormelde bebouwing is als beperkt te aanschouwen in zones aangeduid als KMO-zone. Bovendien wordt voorzien in een groenaanplanting van 22,8%. Er wordt voorzien in een groene rand rondom de percelen dat dienst doet als buffering naar de omliggende omgeving toe.

Zoals ook in het besluit van het college van burgemeester en schepenen vermeld wordt, kan een kroonlijsthoogte van 7m worden aanvaard in KMO-gebied, gelet op de bebouwingen in het voorliggende woongebied met landelijk karakter die bestaan uit één of twee bouwlagen en een zadeldak of plat dak. De hoogte van de bebouwing leidt bijgevolg niet tot een schaalbreuk binnen de omgeving. De ruimtelijke en visuele impact van de verschillende units zal beperkt blijven gelet op de aanwezigheid van het industriegebied aan de overzijde van de achterliggende spoorweg met nijverheidsgebouwen met hoogtes van 10m en meer. Er wordt een voldoende brede bufferzone gevrijwaard van bebouwing t.o.v. het voorliggende landelijk woongebied (buffer met minimale breedte van 5m). Deze inplanting van de units is in overeenstemming met de bepalingen in het verslag van het 3PO van 25 oktober 2012 waarin wordt vermeld dat een volwaardige streekeigen groenbuffer van minstens 5m dient te worden voorzien binnen het KMO-gebied.

Het college van burgemeester en schepenen stelt in het weigeringsbesluit dat een analyse op basis van het cijfer 1000 pae (personenauto-equivalent) in de studie van de MOBER aantoont dat de realisatie van het project capaciteitsproblemen zal creëren. De verkeersgeneratie zal moeten worden beperkt en dit zou enkel kunnen door een inperking van het project.

Door aanvrager werd opdracht gegeven aan studiebureau Arcadis om over te gaan tot de opmaak van een Mober, die bij het aanvraagdossier werd gevoegd. De maximale capaciteit van de gewestweg werd destijds door Arcadis in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer bepaald op 1200 pae. De conclusie in de studie van Arcadis is duidelijk: "Bij een distributiepatroon waarbij 60% van het in- en uitrijdend verkeer van/naar de richting A10/E40 en Zottegem komt/gaat en 40% van het in- en uitrijdend verkeer van/naar de richting Aalst komt/gaat, worden geen noemenswaardige problemen verwacht. Voor de meest bepalende beweging op de N46, met name de links afslaande beweging naar het KMO-park, zijn er bijna geen wachttijden (< 15 seconden). Verkeer dat vanuit de KMO-zone de N46 wil oprijden, moet rekening houden met matige wachttijden (20 seconden). Gelet echter op de verwachte intensiteiten - 11 pae/uur linksaf en 7 pae/uur rechtsaf volgens het verwachte distributiepatroon - zal er wellicht nooit filevorming optreden op de toegangsweg. De toegangsweg is ook lang genoeg om wachtende voertuigen te bufferen, zonder hinder te veroorzaken op de KMO-zone zelf. Ook bij een gewijzigd distributiepatroon (40% naar/van de richting A10/E40 en Zottegem en 60%

naar/van de richting Aalst) worden gelijkaardige vaststellingen gedaan. De doorstroming op de N46 komt niet in het gedrang en de ontsluiting van de KMO-zone zal wellicht nooit voor filevorming zorgen. Er mag dan ook besloten worden dat de impact van de geplande KMO-zone op de N46 zeer miniem is."

Bovendien bracht ook het agentschap Wegen en Verkeer op 12 mei 2015 een gunstig advies uit.

Er kan geconcludeerd worden dat de realisatie van het project geenszins capaciteitsproblemen zal creëren.

Vervolgens meent het college van burgemeester en schepenen in het weigeringsbesluit dat de voorgestelde waterbuffering onmogelijk zou kunnen worden gerealiseerd gelet op het feit dat deze is voorzien op een plaats waar een bestaande riolering afkomstig van de industriezone aanwezig zou zijn.

Dit motief betreft eerder een technisch aspect, en is niet stedenbouwkundig van aard. Het kan als burgerrechtelijke aangelegenheid worden aanschouwd, Artikel 4.2.22, § 1 VCRO luidt als volgt: "Vergunningen hebben een zakelijk karakter. Zij worden verleend onder voorbehoud van de op het onroerend goed betrokken burgerlijke rechten."

Geschillen over burgerlijke rechten behoren krachtens artikel 144 van de Grondwet uitsluitend tot de bevoegdheid van de burgerlijke rechtbanken. Het is niet de taak van de vergunningverlenende overheid om te oordelen over het bestaan en de omvang van enige subjectieve burgerlijke rechten.

Tenslotte stelt het college van burgemeester en schepenen dat te weinig parkeerplaatsen zouden zijn voorzien voor vrachtwagens.

Er worden 94 parkeerplaatsen voor personenauto's en bestelwagens voorzien, en 6 plaatsen voor vrachtwagens.

Dit is volgens de Mober voldoende voor vrachtwagens in functie van het aangevraagde, rekening houdend met de in de Mober berekende parkeerbehoefte. Er wordt voorzien in een KMO-zone, waar geen constante aanlevering of afhaling zal gebeuren door vrachtwagens. In tegendeel, in dergelijke zone wordt meer beroep gedaan op bestelwagens, waarvoor eveneens voldoende parkeerplaatsen voor voorzien zijn.

De parkeerbehoefte van de KMO-zone en eventuele parkeerdruk als gevolg daarvan zal dus niet worden afgewenteld op het openbaar domein. Het aantal benodigde autoparkeerplaatsen werd voldoende ruim genomen, om eventuele wijzigingen in de invulling van de KMO-zone op te vangen.

De voorgestelde inrichting van de site is stedenbouwkundig aanvaardbaar, zonder dat dit een ontwrichting van de goede plaatselijke aanleg zal inhouden.

De aanvrager is er in geslaagd het beoogde bouwprogramma op kwalitatieve wijze ingepast te krijgen op onderhavig terrein, zonder de draagkracht ervan te overstijgen. Er wordt rekening gehouden met voldoende buffering t.o.v. de aanpalende percelen. De aanvraag is door de schaalgrootte en door de ordening van het gebied inpasbaar in de bestaande KMO-site en in de ruimere bebouwde omgeving. Het project houdt wel degelijk rekening met de mobiliteitsimpact op de omgeving.

Conclusie

Uit wat voorafgaat dient besloten dat het beroep voor inwilliging vatbaar is.

Stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend onder volgende voorwaarden:

- *De groenbuffer rondom het project dient aangelegd te worden conform het advies van de gemeentelijke milieudienst, dat integraal bindend is.*
- *Het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 21 mei 2015 is bindend. Het advies van Infrabel van 1 juli 2015 is bindend.*
- *Het advies van de brandweer is bindend: de in het advies vermelde gebreken dienen te worden verholpen, en er dient rekening gehouden te worden met de geadviseerde brandvoorzorgsmaatregelen en met de geformuleerde opmerkingen.*
- *Het advies van Eandis is bindend.*
- *De adviezen van Farys en de VMM zijn bindend. Hierbij wordt verwezen naar de aanvullende nota van de aanvragers en de bijkomende adviezen verstrekt via mail door Farys (op 16 juli 2015) en de VMM (op 16 juli 2015 en 20 juli 2015), die nageleefd dienen te worden.*

...

Dat is de bestreden beslissing.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT SCHORSING

De verwerende en de tussenkomende partij betwisten het belang van de verzoekende partij bij de voorliggende vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging en tot vernietiging van de bestreden beslissing en bijgevolg de ontvankelijkheid ervan.

De excepties van de verwerende en de tussenkomende partij moeten maar worden onderzocht en beoordeeld wanneer de voorwaarden om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen, zijn vervuld. Zoals zal blijken, is dat 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 is en dat de verzoekende partij minstens een ernstig middel aanvoert dat de vernietiging van de bestreden beslissing kan verantwoorden.

A. Hoogdringendheid

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij omschrijft de hoogdringendheid als volgt:

“ ...

*Ter ondersteuning van de hoogdringendheid verwijst verzoekende partij vooreerst naar het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer verstrekt op 19 december 2013 (**STUK 5**), waarbij het Agentschap een kleinschaliger project op dezelfde site dat bestond uit 32 units (**STUK 6**) (i.p.v. de thans aangevraagde 38 units) negatief adviseerde omdat een project van dergelijke omvang tot capaciteitsproblemen op vlak van mobiliteit zal zorgen.*

Het Agentschap evenals het schepencollege van verzoekende partij waren daarom ook van oordeel dat het project diende te worden ingeperkt.

Huidig project betreft evenwel een zwaarder project.

Thans komt het Agentschap tot een positief advies, maar hierin wordt de problematiek van de capaciteitsproblemen niet aangeraakt, zodat het nieuwe advies op dit punt nietszeggend is.

Derhalve houdt verzoekende partij met recht en reden vast aan de eerdere bevindingen van het Agentschap Wegen en Verkeer. Nu huidige beroep een zwaarder project betreft, zal de bestreden beslissing op vlak van mobiliteit a fortiori tot capaciteitsproblemen op de N46 aanleiding geven.

Gelet op de politionele bevoegdheden die op verzoekende partij rusten, niet op haar minst de verplichting om te zorgen voor een vlot en veilig verkeer langsheen de openbare wegen op haar grondgebied (artikel 135, §2 van de Nieuwe Gemeentewet zijn de gemeenten bevoegd voor alles wat verband houdt met het vlot en veilig verkeer op de openbare wegen), heeft de capaciteitsproblematiek een negatieve impact op de uitoefening door verzoekster van de op haar rustende politionele bevoegdheden.

Doordat de wegenis voorzien in de stedenbouwkundige vergunning wel degelijk een openbaar karakter heeft, zal verzoekende partij buitendien niet alleen willens nillens ook ten aanzien van de vergunde wegenis haar politionele bevoegdheden moeten uitoefenen, maar ook haar beheersbevoegdheden als wegbeheerder moeten uitoefenen, aangezien de wegenis zal komen te ressorteren onder de gemeentewegen.

Verzoekende partij zal aldus gehouden zijn om buiten haar wil om te zorgen voor een vlot en veilig verkeer over en langsheen de wegenis, het onderhoud van de wegenis, enz.

Minstens leidt de situatie die aanvrager m.b.t. de wegenis heeft gecreëerd tot rechtsonzekerheid, hetgeen aanzienlijke repercussies kan hebben op de politionele bevoegdheden en beheersbevoegdheden die op verzoekende partij als gemeentelijke overheid rusten.

De hoogdringendheid blijkt in die context reeds overduidelijk uit de plannen zoals vergund : een uitvoering van de vergunning kan worden gerealiseerd vóór Uw Raad uitspraak heeft kunnen doen over een vernietigingsberoep, nu de vergunning enerzijds betrekking heeft op wegeniswerken en anderzijds op bedrijfsgebouwen waarvan de realisatie uit hun aard weinig tijd in beslag nemen eens de oprichting wordt aangevat.

Op het ogenblik dat Uw Raad over een vernietigingsberoep uitspraak zal doen, zullen de door verzoekende partij ingeroepen nadelen dan ook onomkeerbaar tot stand gekomen zijn.

Er is dus sprake van hoogdringendheid.

...

2.

De verwerende partij antwoordt als volgt:

“ ...

Volgens de verzoekster zou de hoogdringendheid van haar vordering erin bestaan dat de aangevraagde vergunning tot capaciteitsproblemen op de N46 aanleiding zal geven en dat de verzoekster dit op grond van haar politionele bevoegdheid zal moeten opvangen.

De verzoekende partij dient met concrete en aan de zaak eigen gegevens aan te tonen dat de zaak hoogdringend is door de nadelige gevolgen die gepaard gaan met de tenuitvoerlegging van de bestreden vergunning. (RvVb 29 september 2015, RvVb/S/1516/0058). De verzoekster slaagt er echter niet in om het dringende karakter van haar vordering op voldoende concrete wijze te staven.

Vooreerst is de vermeende schade die ten aanzien van de verzoekster zou ontstaan uit de uitvoering van de vergunning niet vaststaand, maar eerder hoogst onzeker. De verzoekster gaat er verkeerdelijk vanuit dat de vergunning aanleiding zal geven tot capaciteitsproblemen op de N46. Zoals reeds aangetoond, is er echter helemaal geen aanleiding om enige capaciteitsproblemen op de N46 te verwachten ingevolge het vergunde project. Zelfs indien de verkeersbewegingen op de N46 zouden toenemen, dan is hiermee nog niet aangetoond dat het vergunde project 'hinder' of 'schade' zou veroorzaken. De 'schade' die de verzoekster vreest, zal zich niet manifesteren.

Overigens kan een toename van de verkeersbewegingen op de N46 ter hoogte van de vergunde KMO-zone, in hoofde van de verzoekster niet als hinder worden beschouwd. Sowieso heeft en behoudt de verzoekster immers haar politionele bevoegdheden. Een vernietiging van de bestreden beslissing wijzigt deze situatie niet. Dat de verzoekster in het kader van deze politionele bevoegdheid 'voor een vlot en veilig verkeer over en langsheen de wegenis' moet zorgen, wijzigt niet door het aangevraagde te vergunnen dan wel te weigeren. Zij toont niet aan op welke manier en in welke mate zij precies concrete schade lijdt ingevolge de bestreden beslissing.

De verzoekende partij maakt het bovendien niet aannemelijk dat haar vordering dermate dringend is dat het normale verloop van de vernietigingsprocedure voor uw Raad niet zou kunnen worden afgewacht. Er liggen geen concrete en overtuigende elementen voor die erop wijzen dat de aanvrager zo snel mogelijk uitvoering wil geven aan de bestreden beslissing, zodat een vernietigingsprocedure voor uw Raad niet meer kan worden afgewacht.

...

3.

De tussenkomende partij stelt:

“ ...

Wanneer de verzoekende partij een bestuurlijke overheid is kan er slechts sprake zijn van persoonlijke nadelige gevolgen indien de bestreden beslissing de uitoefening van de overheidstaken of de bestuursopdrachten verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van de diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij hun taken als overheid niet meer zouden kunnen uitoefenen.

...

Voor wat betreft de concretiseringsplicht moet worden opgemerkt dat verzoekende partij enkel verwijst naar een advies van het Agentschap Wegen en Verkeer d.d. 19 december 2013 dat betrekking had op een andere aanvraag en op minder kadastrale percelen. Daarnaast verwijst verzoekende partij naar de weigeringsbeslissing van die aanvraag waarop het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer betrekking had.

Opgemerkt moet worden dat verwijzen naar stukken die betrekking hebben op een andere vergunningaanvraag niet kunnen worden aangewend ter staving van de vermeende nadelen die men door de onmiddellijke uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning zou ondervinden.

Verzoekende partij toont niet aan, aan de hand van bij huidige aanvraag horende stukken, dat er effectief sprake zal zijn van hinder of nadelen die zij persoonlijk zal ondervinden. Verzoekende partij schiet dan ook tekort in haar concretiseringsplicht.

Verzoekende partij stelt verder foutief dat in huidige aanvraag dat de aan te leggen wegenis een openbaar karakter zal hebben en dat de aanleg van deze wegenis met zich meebrengt dat verzoekende partij hier haar politionele en beheersbevoegdheden zal dienen uit te oefenen.

Het moge duidelijk zijn, en dit wordt onderstaand in dit verzoek tot tussenkomst aangetoond, dat de aan te leggen wegenis geenszins een openbaar karakter zal hebben. Echter, zelfs indien zou worden aangenomen dat de aan te leggen wegenis inderdaad een openbaar karakter heeft (certe quod non) dan nog kan niet worden ingezien hoe de aanleg van de weg de uitoefening van haar politionele of beheersbevoegdheden verhindert dan wel in ernstige mate bemoeilijkt en de werking van de diensten van verzoekende partij in die mate in het gedrang brengt dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen uitoefenen.

Verzoekende partij toont niet aan hoe, indien de wegenis zou worden aangelegd, dit haar zou verhinderen om aldaar en elders in de gemeente haar beheersbevoegdheden en haar politionele bevoegdheden uit te oefenen.

Samenvattend moet besloten worden dat verzoekende partij tekort schiet in haar concretiseringsplicht omtrent de nadelen en de hinder. Zij toont niet aan hoe de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning de uitoefening van de overheidstaken of de bestuursopdrachten verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt en indien de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van de diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij hun taken als overheid niet meer zouden kunnen uitoefenen

De eenvoudige stelling dat een uitvoering van de vergunning gerealiseerd kan worden voor uw Raad uitspraak heeft kunnen dien over een vernietigingsberoep kan niet worden aanvaard als argument die de schorsing kan verantwoorden. Dit zou immers impliceren dat elke stedenbouwkundige vergunning omwille van die reden geschorst zou kunnen worden.

*De hoogdringendheid is niet aangetoond en deze vaststelling volstaat om de gevorderde schorsing af te wijzen als onontvankelijk, minstens ongegrond.
..."*

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partij die zich op hoogdringendheid beroept, moet, op grond van artikel 40, §1, zesde lid DBRC-decreet en artikel 56, §1, 2° en artikel 57, 1° Procedurebesluit, 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.

De vereiste van hoogdringendheid impliceert onder meer dat de verzoekende partij moet aantonen dat de behandeling van haar zaak onverenigbaar is met de behandelingstermijn van een vordering tot vernietiging. 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 die kunnen worden voorkomen door een schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

2.

In hoofde van een bestuurlijke overheid, zoals de verzoekende partij, kan er maar sprake zijn van hoogdringendheid als de bestreden beslissing de uitvoering van de overheidstaak of de bestuursopdracht waarmee die overheid belast is, verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt of als de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in die mate in het gedrang zou brengen dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen uitoefenen.

3.

De bestreden beslissing verleent een vergunning voor de bouw van bedrijfsterreinen en de aanleg van private wegenis na afbraak van de bestaande gebouwen en het rooien van de bomen.

Ter ondersteuning van de hoogdringendheid verwijst de verzoekende partij naar een advies van het Agentschap wegen en verkeer van 19 december 2013. Het Agentschap adviseert een eerder project negatief vanwege de capaciteitsproblemen op het vlak van mobiliteit. De verzoekende partij stelt dat de bestreden beslissing een grootschaliger project vergunt en er dus ontegensprekelijk capaciteitsproblemen op de N46 zullen rijzen. Het gunstig advies van het Agentschap van Wegen en Verkeer doet niet anders besluiten nu dit advies niet ingaat op die mobiliteitsproblematiek. Ten slotte meent de verzoekende partij dat de wegenis die wordt aangelegd een openbaar karakter heeft en dus zal ressorteren onder de gemeentewegen.

De verzoekende partij beklemtoont nog dat zij op grond van artikel 135, §2 van de Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988 bevoegd is voor alles wat verband houdt met het vlot en veilig verkeer op de openbare wegen. Zij zal dus moeten instaan voor het vlot en veilig verkeer zowel op de N46 als op de aan te leggen wegenis. Ook wijst zij erop dat, gelet op de aard van de vergunde werken, een vernietigingsarrest van de Raad te laat zal komen.

4.

De verzoekende partij steunt haar uiteenzetting van de hoogdringendheid in essentie op de te verwachten mobiliteitsproblemen. Echter blijkt nergens uit het dossier, noch toont de verzoekende partij aan dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing ernstige mobiliteitsproblemen met zich zal brengen. De verzoekende partij verwijst naar het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer van 19 december 2013 om vervolgens te stellen *dat “de bestreden beslissing a fortiori tot capaciteitsproblemen aanleiding zal geven.”* Het betreft evenwel een advies uitgebracht in een eerdere vergunningsprocedure met een ander voorwerp.

De loutere verwijzing naar het ongunstig advies van het Agentschap wegen en Verkeer, uitgebracht in een eerdere vergunningsprocedure om vervolgens te stellen dat er capaciteitsproblemen zullen rijzen, volstaat niet om de hoogdringendheid aan te tonen. Bij de verantwoording van de hoogdringendheid wordt er van een verzoekende partij verwacht dat zij de door haar gevreesde nadelige gevolgen aan de hand van voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aantoot.

De uiteenzetting van de verzoekende partij over de door haar gevreesde mobiliteitsproblematiek is te hypothetisch en laat niet toe om na te gaan of de verzoekende partij als gevolg van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing in de uitvoering van haar overheidstaken gehinderd zou worden, noch dat de werking van haar diensten in die mate in het gedrang gebracht wordt, dat zij haar taken als overheid niet meer kan uitoefenen.

De verzoekende partij licht nog toe dat de bestreden beslissing “een negatieve impact heeft op de uitoefening van de op haar rustende politionele bevoegdheden” aangezien zij op grond van artikel 135, §2 van de Nieuwe Gemeentewet zal moeten instaan voor het verzekeren van een vlot en veilig verkeer. Er wordt vastgesteld dat de verzoekende partij zich beperkt tot het louter poneren dat de vergunde werken “een negatieve invloed hebben op haar politionele bevoegdheden”, maar opnieuw nalaat dat aan de hand van voldoende concrete, precieze en aannemelijke gegevens aan te tonen.

Tot slot stelt de verzoekende partij dat zij “buiten haar wil om” zal moeten instaan voor het onderhoud van de wegnis en het verzekeren van het veilig verkeer over en langsheen de wegnis. Los van de vraag of de aan te leggen wegnis al dan niet een openbaar karakter heeft, wat trouwens neerkomt op een discussie over de grond van de zaak, wordt er vastgesteld dat de verzoekende partij opnieuw nalaat aan te tonen hoe de bestreden beslissing de uitvoering van haar overheidstaken verhindert of in ernstige mate bemoeilijkt, en of de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing de werking van haar diensten in die mate in het gedrang brengt dat zij haar taken als overheid niet meer zou kunnen vervullen.

5.

Er is dan ook niet voldaan aan de in artikel 40, §1 DBRC-decreet en de artikelen 56 en 57 van het Procedurebesluit gestelde voorwaarde dat een bestreden vergunningsbeslissing alleen geschorst kan worden wanneer er hoogdringendheid wordt aangetoond. Die vaststelling volstaat om de vordering af te wijzen.

B. Ernstige middelen

Omdat er in het vorige onderdeel is vastgesteld dat de verzoekende partij de hoogdringendheid niet aantoont, is een onderzoek naar de ernst van de middelen niet aan de orde.

OM DEZE REDENEN BESLIST DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. De Raad verwerpt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.
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 op 17 mei 2016, door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, negende kamer, samengesteld uit:

Geert DE WOLF, voorzitter van de negende kamer,
 met bijstand van

Saartje CALLENS, toegevoegd griffier.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Saartje CALLENS

Geert DE WOLF