

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 13 juni 2017 met nummer RvVb/A/1617/0940
in de zaak met rolnummer 1415/0221/A/9/0213

Verzoekende partij	de nv GABRIELS & CO vertegenwoordigd door advocaat Erika RENTMEESTERS met woonplaatskeuze op het kantoor te 9100 Sint-Niklaas, Vijfstraten 57
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van ANTWERPEN
Tussenkomen de partij	het college van burgemeester en schepenen van de gemeente WESTERLO vertegenwoordigd door mevrouw Iris DE WEVER en mevrouw Leen WEYERS

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partij vordert met een aangetekende brief van 9 december 2014 de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 9 oktober 2014.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de verzoekende partij tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Westerlo van 7 juli 2014 niet ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de verzoekende partij een stedenbouwkundige vergunning geweigerd voor het oprichten van een tankstation na het slopen van een bestaand gebouw op de percelen gelegen te 2260 Westerlo, Olenseweg 269 met als kadastrale omschrijving afdeling 2, sectie B, nummers 208Y2 en 207A2.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkomen de partij verzoekt met een aangetekende brief van 2 maart 2015 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de tweede kamer laat de tussenkomen de partij met een beschikking van 5 mei 2015 toe in de debatten.

De verwerende partij dient geen antwoordnota maar wel het administratief dossier in. De tussenkomen de partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partij dient een toelichtende nota in.

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 25 oktober 2016.

Advocaat Erika RENTMEESTERS die voor de verzoekende partij verschijnt, en mevrouw Leen WEYERS en mevrouw Iris DE WEVER die voor de tussenkomende partij verschijnen, zijn gehoord.

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

Titel IV, hoofdstuk VIII van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) betreffende de Raad voor Vergunningsbetwistingen en het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2012 houdende de rechtspleging voor de Raad voor Vergunningsbetwistingen (Procedurebesluit) zijn toegepast.

III. FEITEN

De verzoekende partij dient op 31 maart 2014 bij de tussenkomende partij een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor het oprichten van een tankstation na het slopen van een bestaand gebouw op percelen gelegen te 2260 Westerlo, Olenseweg 269.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Herentals-Mol', vastgesteld met een koninklijk besluit van 28 juli 1978, in woongebied met landelijk karakter en agrarisch gebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, dat van 20 mei 2014 tot en met 18 juni 2014 gehouden wordt, worden er zestien bezwaarschriften ingediend.

Het agentschap Wegen en Verkeer brengt op 18 april 2014 een gunstig advies uit.

De brandweer van Westerlo brengt op 25 mei 2014 een gunstig advies uit.

De gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar brengt op 24 juni 2014 een voorwaardelijk gunstig advies uit.

De tussenkomende partij weigert op 7 juli 2014 een stedenbouwkundige vergunning aan de verzoekende partij. De beslissing wordt als volgt gemotiveerd:

...

- *Het schepencollege neemt kennis van het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundige ambtenaar van 24 juni 2014 en sluit zich niet aan bij dit advies, enerzijds voor wat betreft de behandeling van bepaalde bezwaarschriften en anderzijds de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening.*
- *Het college van burgemeester en schepenen wenst in dat opzicht te wijzen op de koppeling tussen de milieuvergunning & -melding en de stedenbouwkundige vergunning & melding, zoals geregeld in art. 5 van het Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning en art. 4.5.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Zo heeft het college op 16 juni 2014 een ongunstig advies verleend voor de milieuvergunningsaanvraag nv Gabriëls & Co voor een nieuw tankstation, op perceel sectie B, 2de afdeling, nummers 208Y2 en 207A2(deel), gelegen Olenseweg 269 in Westerlo, 1) omwille van de overschrijding van de draagkracht van de omgeving die gekenmerkt wordt door een landelijke woonomgeving en de aanwezigheid van de drukke gewestweg en 2) omwille van het feit dat het dossier onvoldoende maatregelen*

bevat om geluid- en lichthinder te voorkomen waardoor overmatige burenhinder niet kan uitgesloten worden.

- Het college van burgemeester en schepenen behandelt de volgende bezwaren naar aanleiding van de voorliggende stedenbouwkundige aanvraag als volgt:

Wat betreft de bezwaarschriften omtrent geluid- en lichthinder is het college van mening dat er onvoldoende maatregelen worden genomen om geluid- en lichthinder te voorkomen, waardoor overmatige burenhinder niet kan uitgesloten worden.

Het bezwaar wordt weerhouden.

Wat betreft de bezwaarschriften omtrent de verkeersleefbaarheid en de verenigbaarheid met de woonomgeving, kan het volgende gesteld worden: Omwille van de ligging in een woongebied met landelijk karakter dient te worden onderzocht of de gevraagde inrichting niet van aard is de, in dit geval belangrijkste functie: de woonfunctie van het gebied te verstoren. De inrichting is in dit geval slechts toelaatbaar voor zover zij verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving, met andere woorden indien de ruimtelijke draagkracht van de (onmiddellijke) omgeving niet wordt overschreden. De Olenseweg is al een zeer drukke weg met meerdere gevaarlijke knooppunten. Een bijkomend tankstation zal een nieuw gevaarlijk knooppunt worden. Het aantal wagens dat dagelijks komt tanken, wordt namelijk geschat op 250-300 per dag wat neerkomt op ongeveer 600 bijkomende in- en uitrijdende verkeersbewegingen per dag. Dit betreft niet enkel passerend verkeer, maar een dergelijke inrichting heeft ook een sterk verkeersgenerend karakter. Gelet op de aanwezigheid van een kleuter- en lagere school en een middelbare school (eerste twee jaren) in de woonkern Oosterwijk op 500m ten noorden van het nieuw op te richten tankstation, ontstaat er dan ook een groot ongevalrisico met het doorgaande fietsverkeer langsheen de gewestweg, voornamelijk in gebruik door schoolkinderen op de spitsuren.

De bezwaren worden weerhouden.

Wat betreft het bezwaar over de ligging in woongebied met landelijk karakter waarin gesteld wordt dat een dergelijke niet-residentiële activiteit slechts toelaatbaar is voor zover ze verenigbaar zou zijn met de onmiddellijke omgeving. Een tankstation zal de woonfunctie zeker zal verstoren.

In woongebied met landelijk karakter zijn zowel bewoning als landbouw de hoofdbestemmingen van het gebied, en beide bestemmingen staan er op gelijke voet. Het college is dan ook van mening dat in voorliggend geval de hoofdbestemming "wonen" moet mogelijk zijn zonder enige verstoring door andere inrichtingen, voorzieningen of activiteiten. De realisatie en exploitatie van een tankstation zal zeker een impact hebben op de onmiddellijke omgeving zodat de rust en de veiligheid in deze omgeving zal aangetast worden.

Het bezwaar wordt weerhouden.

- De volgende beoordeling - als uitvoering van art. 1.1.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en met oog voor de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen - houdt rekening met de criteria als uitvoering van art. 4.3.1. van de codex:

De Olenseweg is al een zeer drukke weg met meerdere gevaarlijke knooppunten. Een bijkomend tankstation zal een nieuw gevaarlijk knooppunt worden. Het aantal wagens dat dagelijks komt tanken, wordt namelijk geschat op 250-300 per dag wat neerkomt op ongeveer 600 bijkomende in- en uitrijdende verkeersbewegingen per dag. Dit betreft niet enkel passerend verkeer, maar een dergelijke inrichting heeft

ook een sterk verkeersgenerend karakter. Gelet op de aanwezigheid van een kleuter- en lagere school en een middelbare school (eerste twee jaren) in de woonkern Oosterwijk op 500m ten noorden van het nieuw op te richten tankstation, ontstaat er dan ook een groot ongevalrisico met het doorgaande fietsverkeer langsheen de gewestweg, voornamelijk in gebruik door schoolkinderen op de spitsuren.

Het perceel is gelegen in woongebied met landelijk karakter, waar in voorliggend geval "wonen" de hoofdfunctie is. Andere activiteiten kunnen slechts toegelaten worden indien ze verenigbaar zijn met de omgeving. Het college is ervan overtuigd dat een tankstation in deze residentiële omgeving de rust en de veiligheid van de omgeving in het gedrang zal brengen en derhalve functioneel niet inpasbaar is in de omgeving.

Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is (of kan in overeenstemming gebracht worden mits het opleggen van de nodige voorwaarden) met de goede ruimtelijke ordening.

...

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

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in haar verslag van 25 september 2014 om het beroep in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden te verlenen. De beoordeling luidt:

“ ...

De aanvraag betreft de oprichting van een onbemand tankstation met 2 pompeilanden, gelegen op een perceel langsheen een drukke gewestweg. De bestaande woning wordt gesloopt. De omgeving wordt gekenmerkt door vrijstaande woningen op tamelijk ruime percelen. In de ruimere omgeving komt er nog kleinschalige detailhandel voor, in de onmiddellijke omgeving enkel woningen. Deze woningen vormen een lint langsheen de gewestweg. Achterliggend bevindt zich een eerder open agrarisch landschap. Op een afstand van ongeveer 500m bevinden zich een kleuter- en een lagere school, alsook een school met de eerste graad van het middelbaar.

Links van het perceel bevindt zich een erfdienstbaarheid naar een bestaande elektriciteitscabine achteraan. Daar nog links van bevindt zich een vrijstaande eengezinswoning. Ook op het perceel rechts bevindt zich een vrijstaande eengezinswoning.

De functie tankstation is een dienstverlenende functie die thuishoort in de buurt van de functie wonen maar moet ondergeschikt zijn aan dat wonen waarbij de woonfunctie niet verstoord mag worden. Dit dient hier onderzocht te worden.

De ligging aan een gewestweg is op zich ideaal aangezien daar al zeer veel verkeer passeert en wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen om het tankstation te bereiken. Tanken met een tankkaart zal wel degelijk mogelijk zijn vermits deze aangeboden wordt op de website van Gabriëls. Er kan dan ook verwacht worden dat in beperkte mate ook bijkomend verkeer zal gecreëerd worden door de aanwezigheid van het tankstation. Dit zal echter nog steeds een beperkt aandeel zijn van het totale cliënteel. Bovendien kan een gewestweg van het formaat van de Olenseweg dit bijkomende verkeer perfect aan.

Gelet op het beperkt aantal pompinstallaties, worden een 250-tal klanten verwacht per dag. Dit zal leiden tot een aanzienlijk aantal wagenmanoeuvres ter hoogte van het perceel. Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt fietspad, ook door schoolgaande jeugd. Er is echter voldoende zichtbaarheid op dit fietspad voor de aan- en afrijdende wagens die bij het op- en afrijden eerst nog een onbebouwde berm passeren alvorens het fietspad te bereiken. Er is voldoende ruimte en tijd om passerende fietsers bijtijds gezien te hebben. Bovendien zal er een signalisatie geplaatst worden die het cliënteel op passerende fietsers zal wijzen. De aanwezigheid van een afzonderlijke inrit en uitrit maakt het gemakkelijker voor de wagens om aan en af te rijden zonder bijkomende manoeuvres te moeten maken. Er is voldoende ruimte op het terrein om af te draaien zodat men steeds recht zicht heeft op de weg bij het vertrekken van het tankstation. De uitritten zijn breed genoeg om het vlot in- en uitrijden te garanderen.

Ruimtelijk is het gevraagde inpasbaar. De constructies zijn beperkt in omvang. Het gaat om een open luifel met 2 tankeilanden en nog een klein technisch bijgebouwtje. De schaal van het gevraagde stemt overeen met wat in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer vergeleken wordt met de detailhandel in de ruimere omgeving.

Er kan geoordeeld worden dat de aanvrager veel inspanningen levert om de inpasbaarheid van het gevraagde in de woonomgeving maximaal na te streven en de hinder voor omwonenden te verbeteren.

Vooreerst voorziet de aanvraag in een aanzienlijke groenbuffering aan de rechterzijde van het perceel en achteraan op het terrein, alsook in een 2m hoge haag van 1m dik ter hoogte van de erfdienstbaarheid naar de bestaande elektriciteitscabine. De groenbuffering rechts en achteraan is minstens 3,9m breed. De activiteit van het tanken zelf bevindt zich op minstens 14m van de dichtstbij zijnde zijtuinen. De afstand alsook de groenbuffer zorgen ervoor dat de visuele impact voor de onmiddellijke omgeving nagenoeg tot nul wordt gereduceerd.

Het af- en aanrijden van de wagens gaat uiteraard gepaard met lawaai. Daar het gevraagde gelegen is aan een gewestweg is er reeds zeer veel geluidshinder afkomstig van het passerende verkeer. De bijkomende vervoersbewegingen op het kwetsieve perceel zullen deze hinder niet aanmerkelijk verhogen. De groenbuffering zorgt niet alleen voor een verlaging van de visuele hinder afkomstig van de luifel, maar ook voor een buffering van het geluid van af- en aanrijdende wagens. Doordat er zowel een inrit als een uitrit is, hoeven wagens niet te kruisen of op elkaar te wachten zodat er nagenoeg geen geluidshinder van manoeuvrerende wagens zullen zijn. Vermits de wagens de motor dienen stil te leggen tijdens het tanken zal er geen geluid afkomstig zijn van stationair draaiende wagens.

Ook vanuit milieutechnisch standpunt zijn er geen bezwaren. De milieuaanvraag is lopende bij de deputatie. Een beslissing werd voorlopig uitgesteld in afwachting van de stedenbouwkundige beoordeling in het kader van dit beroep. Gezondheidsaspecten en veiligheid worden in afdoende mate gevrijwaard indien wordt voldaan aan algemene en bijzondere milieuvoorwaarden, overeenkomstig de milieureglementering ter zake. Zowel het advies van de AMV als de PMVC is gunstig. Er wordt gesteld dat er met de best beschikbare technieken wordt gewerkt om de gezondheidsrisico's tot een minimum in te dijken. De tanks en de installatie voldoen aan alle veiligheidsnormen. Er wordt gebruikt gemaakt van het meest geavanceerde damprecuperatie-systeem, zodat er ook geen sprake zal zijn van geurhinder of onaangename benzinedampen.

Er wordt ook gevreesd voor lichthinder gedurende de nacht. De aanvrager voorziet in LED verlichting die naar onder gericht is en tussen 22.00u en 06.00u gedempt wordt tot halve kracht. Enkel wanneer er cliënteel passeert springt de verlichting aan. Er kan geoordeeld worden dat met deze maatregelen de lichthinder tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt, gelet op de ligging aan een toch al zwaar verlichte gewestweg.

Er is ook vrees voor verloedering of vandalisme ter hoogte van het tankstation. Er is echter camerabewaking aanwezig en 3 maal per week wordt het terrein gereinigd. Er dient wel minstens in vuilnisbakken voorzien te worden voor mogelijks afval van het cliënteel.

Wat betreft de aanwezige historische vervuiling afkomstig van de voormalige illegale vuilnisbelt kan gesteld worden dat het afval verwijderd werd en dat uit een oriënterend bodemonderzoek d.d. 09/01/2014 en het laatste bodemattest d.d. 20/03/2014 blijkt dat er geen beschrijvend bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd. De historische verontreiniging blijft voor zover duidelijk op het terrein aanwezig maar vormt geen verstoring voor de omgeving, noch voor de exploitatie.

Gelet op de aanzienlijke afstand van het tankgedeelte t.o.v. de dichtstbijzijnde woningen, het feit dat aan alle veiligheidsvoorschriften en milieunormen voldaan wordt, gelet op de aanwezigheid van een ruime groenbuffer en de ligging aan de gewestweg, kan geoordeeld worden dat de hinder voor omwonenden niet van zulkdanige aard is dat het woongenot in de omgeving verstoord wordt.

...

Na de hoorzitting van 30 september 2014 beslist de verwerende partij op 9 oktober 2014 om het beroep niet in te willigen en een stedenbouwkundige vergunning te weigeren. De verwerende partij motiveert:

“ ...

De aanvraag betreft de oprichting van een onbemand tankstation met 2 pompeilanden, gelegen op een perceel langsheen een drukke gewestweg. De bestaande woning wordt gesloopt. De omgeving wordt gekenmerkt door vrijstaande woningen op tamelijk ruime percelen. In de ruimere omgeving komt er nog kleinschalige detailhandel voor, in de onmiddellijke omgeving enkel woningen. Deze woningen vormen een lint langsheen de gewestweg. Achterliggend bevindt zich een eerder open agrarisch landschap. Op een afstand van ongeveer 500m bevinden zich een kleuter- en een lagere school, alsook een school met de eerste graad middelbaar.

Links van het perceel bevindt zich een erfdienstbaarheid naar een bestaande elektriciteitscabine achteraan. Daar nog links van bevindt zich een vrijstaande eengezinswoning. Ook op het perceel rechts bevindt zich een vrijstaande eengezinswoning.

De functie tankstation is een dienstverlenende functie die thuishoort in de buurt van de functie wonen maar moet ondergeschikt zijn aan dat wonen waarbij de woonfunctie niet verstoord mag worden. Dit dient hier onderzocht te worden.

De ligging aan een gewestweg is op zich ideaal aangezien daar er al veel verkeer passeert en wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen om het tankstation te bereiken. Tanken met een tankkaart zal wel degelijk mogelijk zijn vermits deze aangeboden wordt op de website van Gabriëls. Er kan dan ook verwacht worden dat er bijkomend verkeer zal gecreëerd worden door de aanwezigheid van het tankstation.

Er worden een 250-tal klanten verwacht per dag. Dit zal leiden tot een aanzienlijk aantal wagenmanoeuvres ter hoogte van het perceel. Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt fietspad, ook door schoolgaande jeugd, gelet op de nabijheid van de twee scholen. Het college van burgemeester en schepenen uitte reeds haar ongerustheid m.b.t. de verkeersveiligheid ter hoogte van de in- en uitrit van het tankstation. De deputatie treedt dit standpunt bij. Een dergelijk groot aantal vervoersbewegingen ter hoogte van een druk fietspad leidt onvermijdelijk tot ongelukken.

Ruimtelijk is het gevraagde inpasbaar. De constructies zijn beperkt in omvang. Het gaat om een open luifel met 2 tankeilanden en nog een klein technisch bijgebouwtje. De schaal van het gevraagde stemt overeen met wat in de omgeving reeds voorkomt, zeker wanneer vergeleken wordt met de detailhandel in de ruimere omgeving.

Echter wanneer naar de onmiddellijke omgeving gekeken wordt, wijkt het uitzicht van het tankstation af van wat er voorkomt op de aanpalende percelen. Ter hoogte van de aanvraag wordt de omgeving gekenmerkt door een bouwlint van vrijstaande woningen, wat nu doorbroken wordt door deze atypische constructie.

Ondanks de aanzienlijke groenbuffering die reeds voorzien wordt, dient gesteld te worden dat het tankstation ontegensprekelijk hinder met zich mee zal brengen op vlak van geluid en licht. Het af- en aanrijden van de wagens gaat uiteraard gepaard met lawaai. Daar het gevraagde gelegen is aan een gewestweg is er reeds zeer veel geluidshinder afkomstig van het passerende verkeer. De bijkomende vervoersbewegingen op het kwetsieuzer perceel zullen deze hinder nog aanmerkelijk verhogen.

De verlichting blijft dag en nacht branden. Weliswaar wordt deze 's nachts gedempt doch de lichten floepen op volle sterkte aan telkens een wagen van het tankstation gebruik maakt. Dit is storend voor de onmiddellijk aanpalende woonpercelen.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

Uit het dossier blijkt dat het verzoek tot tussenkomst tijdig en regelmatig ingesteld is. Er worden geen excepties opgeworpen.

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

VI. ONDERZOEK VAN DE VORDERING TOT Vernietiging – Enig middel

Standpunt van de partijen

1.

De verzoekende partij ontleent een enig middel aan de schending van artikel 4.3.1, §1 en §2 VCRO, van artikel 4.2.19 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (vervolgens: Motiveringswet), en van de

algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

De verzoekende partij stelt:

“ ...

Niettegenstaande het gunstig advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, heeft verwerende partij op niet afdoende en kennelijk onredelijke gronden geoordeeld dat de aanvraag onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening.

(...)

Overeenkomstig de geldende wetgeving en rechtspraak moet de vergunningverlenende overheid elke aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning toetsen aan de goede ruimtelijke ordening overeenkomstig artikel 4.3.1 § 1, 1° VCRO.

(...)

In casu werd het dossier gunstig geadviseerd door alle adviesverlenende instanties. Enkel het CBS beoordeelde het project negatief : zij weigerde de vergunning in eerste aanleg (tegen het gunstig advies van haar eigen gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar in) en zij bevestigde dit standpunt in een aanvullend ongunstig advies ten overstaan van de Deputatie.

De gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar ging uitgebreid in op de relevante criteria ter beoordeling van de goede ruimtelijke ordening :

(...)

In een duidelijke motivering oordeelde de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar dat het project inpasbaar is in de drukke omgeving van de gewestweg, dat de draagkracht van het perceel niet overschreden wordt en dat, gelet op de aparte in- en uitrit en zelfs rekening houdend met het beperkte verkeer genererende effect, geen mobiliteitshinder te verwachten is.

De provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar volgde dit standpunt volledig, daarbij rekening houdend met een verkeersstudie die verzoekende partij had laten opmaken. De PSA stelde in haar advies :

(...)

Ook de PSA is dan ook zeer duidelijk en komt op basis van een uitgebreide en zeer concrete motivering tot de conclusie dat het project de goede ruimtelijke ordening niet in het gedrang brengt :

- *De omgeving is reeds belast door de ligging aan een drukke gewestweg. Een raming van 250 bezoekers per dag is veel, maar niet abnormaal en niet overbelastend voor de gewestweg. Het beperkte verkeer genererende effect zal geen probleem vormen. Integendeel is een gewestweg juist ideaal voor de inplanting van een tankstation.*
- *De wijze waarop het perceel ingericht wordt en de bestaande toestand van de gewestweg brengen met zich mee dat geen abnormale verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. Zelfs voor voorbijrijdende schoolgaande fietsers zijn geen noemenswaardige problemen te verwachten : bezoekers van het tankstation beschikken over voldoende zichtbaarheid om het tankstation op te rijden (door een ruime bouwvrije strook tussen weg en fietspad) en weer af te rijden (door voldoende afstand tussen de tankpiste en het fietspad met volledig vrij zicht). De aparte in- en uitrit en de grootte van het perceel brengen met zich mee dat auto's de site recht kunnen oprijden en weer afrijden, zonder gevaarlijke manoeuvres te moeten verrichten.*

- De aanvraag voorziet slechts de bouw van een klein tankstation dat qua omvang vergelijkbaar is met de bestaande bebouwing, en zeker met de commerciële bebouwing in de omgeving.
- De aanvrager levert aanzienlijke inspanningen om hinder voor de woningen in de onmiddellijke omgeving te vermijden. Een ruim groenscherm rond de tankpiste van minstens 3,9 m breed biedt een ruime buffer tegen zowel visuele hinder als geluids- en lichthinder. Dat, in combinatie met het gebruik van de best beschikbare technieken, permanente camerabewaking, infoborden om klanten te sensibiliseren, automatisch dimmende belichting, .. zorgen ervoor dat de mogelijke hinder niet onaanvaardbaar is.

Niettegenstaande deze duidelijk en onderbouwde argumenten, weigerde verwerende partij de vergunning toch op grond van volgende argumenten :

(...)

Verwerende partij beperkt zich dus tot vage, algemene beweringen om het advies van de PSA te weerleggen, maar komt zo tot kennelijk onredelijke en niet-afdoende motieven om de vergunning te weigeren :

- De Deputatie sluit zich aan bij het standpunt van de gemeente Westerlo aangaande de verkeersveiligheid : men 'is ongerust' over de verkeersveiligheid ter hoogte van de in- en uitrit, in het bijzonder voor de fietsers langs het drukke snelweg. 'Onvermijdelijk' zou 'een zo groot aantal vervoersbewegingen leiden tot ongelukken'.

Waarop verweerster zich baseert om dit te beweren, blijkt niet uit de bestreden beslissing. Men gaat hier zonder meer van uit, **zonder deze bewering in concreto te staven**. Bovendien **negeert men de argumenten die deze algemene bewering weerleggen** en die door de PSA wél in rekening gebracht werden. Zo is er in de eerste plaats uiteraard het gunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, beheerder van de gewestweg en bij uitstek bevoegd om de verkeersveiligheid te beoordelen. Ten tweede verleende ook het eigen gemeentelijke verkeerscomité het project gunstig voor zover zeker een aparte in- en uitrit zouden worden voorzien. Ten derde houdt verweerster geen rekening met de inrichting van de bestaande weg en de inplanting van de constructies ten opzichte van deze weg. De vrees voor ongevallen met voorbijrijdende fietsers is sterk overdreven. Onderstaande foto geeft de bestaande situatie weer :

(...)

Hierop is duidelijk te zien dat zich naast de rijbaan een bouwvrije strook bevindt, met daarnaast een fietspad en dan nogmaals een bouwvrije strook. Deze situatie is ook op de aanvraagplannen weergegeven :

- De rooilijn bevindt zich op 11 m uit de as van de weg
- De weg heeft een breedte van 7,60m
- Daarnaast bevindt zich een bouwvrije (...) strook van 3 m breed
- Daarnaast ligt het fietspad met een breedte van 1,5 m
- Tussen het fietspad en de rooilijn ligt opnieuw een vrije strook van 3 m

Bovendien moet er nog rekening mee gehouden dat de luifel - een open constructie - ingeplant wordt op een afstand van nog eens bijna 2 m van de rooilijn (daar waar de huidige woning - een gesloten constructie - slechts op 1 m van de rooilijn ligt).

Met andere woorden : auto's die het tankstation willen oprijden, komen niet direct op het fietspad maar hebben nog een strook van 3 m vrije ruimte. Op deze strook zijn geen bomen, beplantingen of constructies aanwezig die het zicht belemmeren. Voertuigen

die het perceel verlaten, worden (in tegenstelling tot nu) niet meer 'gehinderd' door een gesloten constructie (de bestaande woning). Zij beschikken bovendien over een vrije ruimte met volledige zichtbaarheid van bijna 6 m vooraleer zij aan het fietspad komen, en achter het fietspad nog eens over een strook van 3 m vooraleer de rijbaan opgereden wordt.

Het gebruik van een afzonderlijke in- en uitrit van telkens 7 m breed maakt het mogelijk om het terrein in één vlotte beweging op- en af te rijden zonder draaien of keren en zonder risico dat auto's het perceel achteruit zouden verlaten (welk risico op dit moment voor de bestaande woning wel bestaat).

Dat dit alles geen vage, algemene beweringen zijn, blijkt uit de mobiliteitsstudie die de aanvrager heeft laten opmaken door het gespecialiseerde studiebureau Antea Group, en die aan de Deputatie was meegedeeld. Hierin wordt geconcludeerd : "Tijdens het drukste avondspitsuur 17u00-18u00 zorgt het automaat benzinstation worst case voor 32 bijkomende autobewegingen. In de praktijk zal dit aantal lager liggen doordat het benzinstation focust op passerend verkeer. Deze 32 bijkomende autobewegingen op wegvakniveau zullen niet tot een significante verhoging op de belasting van de N152 Olenseweg leiden en het verkeer op de N152 Olenseweg zal vlot afgewikkeld worden. Daarnaast zal het benzinstation in het drukste avondspitsuur 17u00-18u00 op de N152 Olenseweg voor wachttijden zorgen die gemiddeld minder dan 15 seconden bedragen, wat als acceptabel wordt beschouwd." Waar de gemeente en de Deputatie enkel 'vrezes' voor verkeersoverlast, toont de mobiliteitsstudie aan dat deze vrees onterecht is.

Door met al deze gegevens geen rekening te houden, oordeelde verwerende partij ten onrechte, minstens op kennelijk onredelijke gronden, dat het project aanleiding zou geven tot mobiliteitshinder.

- Als tweede punt haalt verwerende partij aan dat het project strijdig is met de goede ruimtelijke ordening in de onmiddellijke omgeving, die gekenmerkt wordt door een bouwlint. Waar verwerende partij uitdrukkelijk erkent dat het project 'ruimtelijk inpasbaar' is wegens de beperkte schaal, meent zij toch de vergunning te moeten weigeren omdat het bouwlint doorbroken zou worden door een 'atypische constructie'.

Het is correct dat bij de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in de eerste plaats gekeken moet worden naar de situatie in de onmiddellijke omgeving en de verenigbaarheid daarmee. Het is echter niet omdat de aanpalende percelen bebouwd zijn met woningen dat elke andere constructie die geen woning is, per definitie strijdig is met de goede ruimtelijke ordening. Dergelijke redenering zou de bestemmingsvoorschriften van woongebieden volledig uithollen, waar deze binnen een woongebied niet enkel woningen maar ook diensten, handel, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, ... toelaten. Binnen een woongebied mag men er niet van uitgaan dat enkel woningen vergund zouden kunnen worden.

Bovendien is deze redenering manifest in strijd met de vaststelling die zowel de gemeentelijk als de provinciaal stedenbouwkundig ambtenaar doen, met name dat er in de omgeving (tussen de woningen) op verschillende plaatsen commerciële functies gehuisvest zijn. Verzoekende partij heeft bij zijn dossier een overzicht gevoegd waaruit dit zeer duidelijk blijkt : een oplijsting werd gemaakt van de verschillende handels- en bedrijfsgebouwen in de buurt. Tussen de KMO-zone Reme en de KMO-zone 'slachthuis Appels' in opmaak bevinden zich onder meer volgende handelszaken : garage Marc

Lenaerts, Garage Peter Lenaerts, Moto's Tom Sereels, Carrefour site (met o.a. Brico, Shoe Discount, Easy Fit, Pizza Point), Taverne 't Trefpunt, binnenspeeltuin Kidsshop, B-Cars, Carwash Carens Car, Garage Chris Vekemans, Bandencentrale Culson, Garage Van Roy Danny & Zn.

Op de aanpalende percelen bevinden zich weliswaar residentiële woningen, maar dit betekent niet dat hier sprake zou zijn van een rustige, residentiële buurt waarvan de draagkracht overschreden zou worden door de inplanting van een benzinestation. Verwerende partij minimaliseert de ligging langs een drukke gewestweg die op zich reeds zorgt voor het feit dat hier geen sprake is van een rustig woongenot. Men kan bezwaarlijk voorhouden dat de situatie op dit moment nog net aanvaardbaar zou zijn maar dat net door de komst van het kleinschalige tankstation de draagkracht van de onmiddellijke omgeving overschreden zou worden.

- *Aansluitend hierop haalt verweerster aan dat de hinder die voor de aanpalende percelen veroorzaakt zal worden, onaanvaardbaar groot is, rekening houdend met het verwachte aantal verkeersbewegingen van 250 voertuigen per dag.*

Op dit punt negeert de Deputatie de vaststelling dat aanmerkelijke maatregelen genomen worden om de inrichting in te passen in de onmiddellijke omgeving en hinder te beperken. Naast sensibiliserende borden en flankerende maatregelen (zoals permanente camerabewaking, wekelijkse controle, automatisch dimmende verlichting) worden voor de constructies onopvallende groene kleuren gebruikt en zijn zeer ruime groenbuffers voorzien zowel langs de zijkanten als de achterzijde van het perceel. De grootte van het perceel maakt het bovendien mogelijk om op ruime afstand van de aanpalende percelen te blijven. Het mogelijke probleem van geluids- en lichthinder wordt hierdoor vermeden : de woning links bevindt zich op ruim 18 m van de vulzone terwijl de afstand tot de rechtsaanpalende woning ongeveer 34 m bedraagt. Tussen de woningen en het pompeiland en ook langs de achterzijde is een ruime groenbuffer voorzien van minstens 3,9 m breed. Met de eigenaars van de aanpalende woningen werd zoals gezegd voorafgaand overleg gepleegd over de invulling van deze bufferstrook, waarbij NV GABRIELS & CO zich bereid verklaard heeft om een haag van 2 m hoog te plaatsen en leilindes te voorzien, zodat geen inkijk mogelijk is en ook geen visuele hinder geleden wordt. Ten opzichte van het linkerperceel is er bovendien nog een onbebouwde strook, belast met een erfdienstbaarheid van doorgang van 4 m breed naar een achterliggende elektriciteitscabine die als bijkomende buffer dient. Dit samen met de vaststelling dat hier slechts een kleinschalig tankstation aangevraagd wordt, volstaat om te besluiten dat er geen sprake zal zijn van abnormale hinder. Met een vage en algemene bewering dat de aanpalende eigenaars last zullen hebben van lawaai, weerlegt verwerende partij deze argumenten niet op afdoende concrete wijze.

Verwerende partij staart zich blind op het genoemde aantal van 250 voertuigen per dag die het tankstation kunnen bezoeken. Verweerster gaat ervan uit dat deze 'extra' bewegingen de reeds bestaande hinder van de gewestweg zullen doen toenemen. De Deputatie vergeet echter dat zij eerder wel aanvaardde dat het hier niet gaat om 250 'extra' voertuigen op de gewestweg, met bijkomende hinder, maar dat deze voertuigbewegingen hoofdzakelijk afkomstig zijn van passerende auto's die toch reeds gebruik maken van de gewestweg. Er zal wel sprake zijn van nieuw cliënteel, maar dit vormt een minderheid en is beperkt, aldus verweerster zelf :

"De ligging aan een gewestweg is op zich ideaal aangezien daar al zeer veel verkeer passeert en wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen om het

tankstation te bereiken. Tanken met een tankkaart zal wel degelijk mogelijk zijn vermits deze aangeboden wordt op de website van Gabriëls. Er kan dan ook verwacht worden dat in beperkte mate ook bijkomend verkeer zal gecreëerd worden door de aanwezigheid van het tankstation."

Hiermee rekening houdend, kan de Deputatie niet tegelijkertijd op geloofwaardige wijze beweren dat de 'bijkomende vervoersbewegingen de hinder van de gewestweg nog zullen doen toenemen', zodat ook dit argument niet afdoende is om de vergunning te weigeren.

Verzoekende partij benadrukt nog eens welke maatregelen reeds in het aanvraagdossier reeds vermeld waren. Naar geluid toe worden infoborden voorzien die klanten vragen om de motor en radio af te leggen tijdens het tanken. De reeds voormelde groenbuffer heeft bovendien een bufferende werking. Inzake licht heeft de aanvrager reeds geleerd uit andere inrichtingen die zij in exploitatie heeft, waardoor zij de impact goed kan inschatten. Zij rust haar constructies dan ook uit met ledverlichting die naar beneden gericht is en dus onnodige lichtstralen naar de naastgelegen percelen vermijdt : de site wordt zeer lokaal verlicht. Bovendien wordt de sterkte van de verlichting tussen 22u en 6u automatisch gehalveerd en wordt zij verminderd tijdens de overige donkere periodes. Enkel wanneer een auto de site oprijdt, wordt deze tijdelijk terug versterkt. Gelet op het feit dat blijkens onderzoek 's nachts weinig getankt wordt, staat vast dat deze verlichting in de praktijk voor weinig hinder zorgt. Verzoekster wijst er op dat zij deze maatregelen automatisch voor elk tankstation toepast en dat deze door dezelfde Deputatie in een gelijkaardig dossier (benzinstation te Mol langs een gewestweg op een perceel omringd door woningen) wél als afdoende werden beschouwd. Zij ziet dan ook niet in waarom men nu het tegenovergestelde beweert.

Gelet op dit alles kan verzoekende partij niet anders dan concluderen dat verwerende partij op manifest onredelijke en foutieve gronden geoordeeld heeft dat het project strijdig is met de goede ruimtelijke ordening. Rekening houdend met de gunstige adviezen, in het bijzonder het advies van de PSA had verweerster goed moeten motiveren waarom zij, in afwijking op de duidelijke en concrete beoordeling meende de vergunning te moeten weigeren. Door dit niet te doen, heeft verweerster de aangehaalde bepalingen en beginselen geschonden zodat het enige middel gegrond is.

..."

2.

De tussenkomende partij voert ter weerlegging van het middel het volgende aan:

" ...

Het is zonder meer duidelijk dat verwerende partij bij de beoordeling van het beroep tegen de weigering van stedenbouwkundige vergunning afdoende rekening gehouden heeft met de elementen en aspecten zoals hierboven vermeld. Mobiliteit, inpasbaarheid in de omgeving en hinder waren voor verwerende partij, net als voor tussenkomende partij, doorslaggevende elementen om de vergunning voor het oprichten van een tankstation te weigeren.

Inzake mobiliteit spelen voor verwerende partij de elementen bijkomende verkeersgeneratie, toenemend aantal wagenmanoeuvres en verkeersveiligheid ter hoogte van de in- en uitrit van het tankstation langsheen een druk gebruikt fietspad (vooral door schoolgaande jeugd). De deputatie geeft ook aan het standpunt van tussenkomende partij inzake mobiliteit bij te treden. Op p. 2 van de bestreden beslissing, onder punt 4, en op p.

5 onder punt 7, wordt dit standpunt omstandig beschreven en onderbouwd. Door dit standpunt bij te treden en integraal op te nemen in de bestreden beslissing, dient dit standpunt beschouwd te worden als deel van de eigen motivering van verwerende partij. Er kan dus gesteld worden dat verwerende partij in de bestreden beslissing voldoende elementen en argumenten inzake mobiliteit aanhaalt om haar standpunt afdoende te onderbouwen en te motiveren.

Verzoekende partij oordeelt dat verwerende partij haar beweringen inzake verkeersveiligheid onvoldoende in concreto staft en de argumenten die deze algemene bewering weerleggen negeert. Het kan echter niet ontkend worden dat de Olenseweg, gewestweg N152, een gevaarlijke weg is. In de projectnota voor het kruispunt/wegvak N152 - Ter Voort/Geneinde (stuk 5) (dit kruispunt is gesitueerd op ongeveer 2 km van het aangevraagde), opgemaakt in het kader van de Studieopdracht wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen, wordt bij de algemene situering van het project gesteld dat de N152 een opeenvolgende reeks van gevaarlijke punten omvat en dat om die reden een streefbeeldstudie voor deze gewestweg werd opgemaakt. Omwille van het feit dat de N152 al verschillende gevaarlijke punten en wegvakken omvat, was het volgens de verwerende en tussenkomende partij niet aanvaardbaar om nóg een bijkomend gevaarlijk punt te creëren door het aangevraagde te vergunnen.

Verwerende partij verwijst naar een mobiliteitsstudie die in opdracht van de aanvrager opgemaakt werd om aan te tonen dat de vrees voor verkeersoverlast onterecht is. Uit de mobiliteitsstudie zou blijken dat de bijkomende autobewegingen niet tot een significante verhoging op de belasting van de weg zullen leiden en dat het verkeer op de Olenseweg vlot afgewikkeld zal worden.

Mobiliteit is echter ruimer dan enkel verkeersafwikkeling, ook de verkeersleefbaarheid en de gevaren die (toenemend) verkeer met zich mee brengen, dienen mee in rekening genomen te worden bij de beoordeling van het aspect mobiliteit. Het blijkt uit de bestreden beslissing dat vooral de aspecten verkeersveiligheid en -leefbaarheid doorslaggevend waren om de mobiliteitsimpact van het project als ongunstig te evalueren en tot een weigering van de vergunning te besluiten.

Er kan toch moeilijk worden gesteld dat het benzinestation een beperkte mobiliteitsimpact zal hebben als er 300 klanten per dag verwacht worden. Dit heeft tot gevolg dat er 600 vervoersbewegingen bijkomen per dag, wat de verkeersveiligheid aantast. De bezorgdheid voor de veiligheid van fietsers (vooral schoolkinderen) is dan ook helemaal niet overdreven. Het feit dat het tanken gebeurt onder een pompeiland heeft tot gevolg dat de op- en afrijdende wagens geen gewone parkeerbeweging uitvoeren en vanuit stilstand vertrekken, maar juist al aan een beperkte snelheid zullen proberen zo snel mogelijk tussen het verkeer op de weg in te voegen waarbij de aandacht geconcentreerd zal zijn op het rijdende autoverkeer zodat de minder opvallende fietser al snel over het hoofd gezien wordt. De aanvrager stelt dat het enkel passanten zijn die komen tanken. Het is echter een algemeen bekend feit dat een tankstation dat met tankkaarten werkt sowieso meer klanten aantrekt dan het gewoon passerende verkeer omdat de klanten die beschikken over een kaart enkel op die locatie willen tanken. Op de PMVC wordt beweerd dat zijn niet met tankkaarten werken doch deze worden op de website van Gabriëls aangeboden. Er zal wel degelijk extra verkeer worden aangetrokken. De Olenseweg is binnen de gemeente de weg waar de meeste verkeersongevallen gebeuren waaronder nog tamelijk veel kopstaartaanrijdingen, met vrij ernstige gevolgen.

Er worden een 250-tal klanten verwacht per dag. Dit zal leiden tot een aanzienlijk aantal wagenmanoeuvres ter hoogte van het perceel Aan belde zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt fietspad, ook door schoolgaande jeugd, gelet op de nabijheid van de twee scholen. Het college van burgemeester en schepenen uitte reeds haar ongerustheid m.b.t. de verkeersveiligheid ter hoogte van de in- en uitrit van het tankstation. De deputatie treedt dit standpunt bij. Een dergelijk groot aantal vervoersbewegingen ter hoogte van een druk fietspad leidt onvermijdelijk tot ongelukken.

Verzoekende partij beperkt het beoordelingselement mobiliteit echter louter tot verkeersafwikkeling (geen al te lange wachttijden) om te oordelen dat de mobiliteitsimpact aanvaardbaar is, een stelling die niet bijgetreden kan worden.

Dat verzoekende partij een andere mening heeft over de verenigbaarheid van de gevraagde werken met de goede ruimtelijke ordening en tot andere conclusies komt, maakt de bestreden beslissing op zich niet kennelijk onredelijk en betekent niet noodzakelijk dat de conclusie van verwerende partij kennelijk onredelijk of niet afdoende is. Verzoekende partij heeft een andere appreciatie gegeven aan de aanvraag, wat beschouwd kan worden als louter opportuiniteitskritiek, maar dat neemt niet weg dat de bestreden beslissing op een gemotiveerde en wettige wijze tot stand is gekomen. Uit de bestreden beslissing blijkt duidelijk op welke elementen en argumenten verwerende partij zich gebaseerd heeft om tot de weigeringsbeslissing te komen. Verwerende partij kon de aanvraag dan ook in alle redelijkheid weigeren omwille van de onverenigbaarheid ervan met een goede ruimtelijke ordening.

Besluitend kan gesteld worden dat verwerende partij in haar bestreden beslissing afdoende, met voldoende concrete feiten en gegevens en rekening houdend met de in artikel 4.3.1, §2 VCRO vermelde elementen en aspecten gemotiveerd heeft waarom het aangevraagde niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening en bijgevolg overeenkomstig artikel 4.3.1, §1 VCRO geweigerd dient te worden. Het loutere feit dat de verzoekende partij een andere beoordeling maakt zonder dat hieruit blijkt dat de door het vergunningverlenend orgaan gegeven beoordeling niet correct is, betreft eerder een opportuiniteitskritiek die niet van aard is om tot een kennelijk inbreuk van de motiveringsverplichting te besluiten.

...

3.

In haar toelichtende nota repliceert de verzoekende partij dat de tussenkomen de partij niet *a posteriori* naar de 'Studieopdracht wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' kan verwijzen. Dat stuk komt in de bestreden beslissing niet ter sprake, nog los van het feit dat de verzoekende partij geen kennis van die studie had en het maar de vraag is of de inhoud ervan kan volstaan om te bewijzen dat er op de locatie in kwestie een probleem zou bestaan.

Voorts betwist de verzoekende partij dat zij zich zou beperken tot het verkondigen van haar eigen mening over de goede ruimtelijke ordening. Zij voert aan dat ook de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en – in het milieudossier - de provinciale en gewestelijke milieuvergunningscommissie haar mening delen.

Beoordeling door de Raad

1.

Uit artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b VCRO blijkt dat een vergunning geweigerd moet worden als de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. De verenigbaarheid met de

goede ruimtelijke ordening wordt in overeenstemming met de in artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO bepaalde beginselen beoordeeld.

Waar het de toets van een aanvraag aan de goede ruimtelijke ordening betreft, beschikt het vergunningverlenend bestuursorgaan over een discretionaire bevoegdheid om de feiten te beoordelen. De Raad mag zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats van die van het bevoegde bestuur stellen. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij enkel bevoegd om na te gaan of het vergunningverlenend bestuursorgaan de hem wettelijk toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of het van de juiste feitelijke gegevens is uitgegaan, of het die correct heeft beoordeeld en of het op grond daarvan in redelijkheid tot zijn besluit is kunnen komen.

2.

De artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor een of meer bestuurden of voor een ander bestuur, in de akte de juridische en feitelijke overwegingen moet vermelden die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dat die afdoende moeten zijn. Afdoende wil zeggen dat de opgegeven motieven de beslissing kunnen dragen. De door artikel 3 van de Motiveringswet opgelegde motiveringsplicht vereist dat de bestreden beslissing duidelijk de redenen te kennen geeft waarom de aanvraag volgens de verwerende partij de toets aan de goede ruimtelijke ordening doorstaat. Alleen met de in de beslissing uitdrukkelijk opgenomen motieven kan er rekening worden gehouden.

Wanneer de verwerende partij zich in graad van administratief beroep van de vergunningsprocedure over een bouw aanvraag uitsprekt, treedt zij niet op als administratief rechtscollege, maar als orgaan van actief bestuur. Om te voldoen aan de motiveringsplicht, is het niet vereist dat zij rechtstreeks en afzonderlijk antwoordt op elk argument dat de aanvrager doet gelden. Het volstaat dat uit de motivering blijkt waarom de aangevoerde argumentatie niet aanvaard wordt.

3.

Uit de bestreden beslissing blijkt dat de verwerende partij de beoordeling van de tussenkomen partij in eerste administratieve aanleg bijtreedt op het vlak van de gevreesde impact van het aangevraagde tankstation langs “een drukke gewestweg” op de verkeersveiligheid. De verwerende partij overweegt:

“ ...

De ligging aan een gewestweg is op zich ideaal aangezien daar er al veel verkeer passeert en wagens niet extra dienen om te rijden langs kleinere wegen om het tankstation te bereiken. Tanken met een tankkaart zal wel degelijk mogelijk zijn vermits deze aangeboden wordt op de website van Gabriëls. Er kan dan ook verwacht worden dat er bijkomend verkeer zal gecreëerd worden door de aanwezigheid van het tankstation.

Er worden een 250-tal klanten verwacht per dag. Dit zal leiden tot een aanzienlijk aantal wagenmanoeuvres ter hoogte van het perceel. Aan beide zijden van de gewestweg loopt een veelgebruikt fietspad, ook door schoolgaande jeugd, gelet op de nabijheid van de twee scholen. Het college van burgemeester en schepenen uitte reeds haar ongerustheid m.b.t. de verkeersveiligheid ter hoogte van de in- en uitrit van het tankstation. De deputatie treedt dit standpunt bij. Een dergelijk groot aantal vervoersbewegingen ter hoogte van een druk fietspad leidt onvermijdelijk tot ongelukken.

...”

Het frequent gebruik van het fietspad door onder meer schoolgaande jeugd wordt uit de nabijheid van scholen afgeleid, met name een lagere school en een school voor middelbaar onderwijs op een afstand van ongeveer vijfhonderd meter van de bouwplaats. De verzoekende partij betwist de feitelijke juistheid daarvan niet.

De raming van 250 klanten per dag betwist de verzoekende partij evenmin. In haar administratief beroepschrift heeft de verzoekende partij het getal van 250 “niet ongeloofwaardig” genoemd. Ook de in administratief beroep door de verzoekende partij neergelegde mobiliteitsstudie van 24 september 2014 heeft het over een verwachte verkeersgeneratie van 250 klantenbezoeken per dag.

Het is in redelijkheid aannemelijk dat de verwerende partij aan de daaruit voortvloeiende verkeersmanoeuvres ter hoogte van het bouwperceel een risico voor de verkeersveiligheid verbindt, nog los van de vraag in welke mate het daarbij gaat om passerend verkeer. Dat de verwerende partij ongelukken als een “onvermijdelijkheid” bestempelt, kan daar niet anders over doen oordelen. Anders dan de verzoekende partij het stelt, bedient de verwerende partij zich niet van vage, algemene beweringen. De beoordeling van de impact op de verkeersveiligheid steunt op concrete, ter zake doende gegevens, in het bijzonder een raming van het aantal verkeersmanoeuvres per dag dat het tankstation zal uitlokken, de ligging langs een als “druk” bestempelde gewestweg en een veelgebruikt fietspad vanwege onder meer de nabijheid van scholen.

Voorts overweegt de verwerende partij in de bestreden beslissing dat er met een tankkaart gewerkt zal worden, zodat de verkeersmanoeuvres niet enkel van passerend verkeer afkomstig zullen zijn en de aanvraag wel degelijk bijkomend verkeer zal genereren. De verzoekende partij spreekt het gebruik van een tankkaart niet tegen. Het blijkt bovendien dat de verzoekende partij de motieven in de bestreden beslissing onjuist weergeeft waar volgens haar “citaat” uit die beslissing de verwerende partij zelf “in beperkte mate” bijkomend verkeer van de aanvraag verwacht. Dat de aanvraag “in beperkte mate” bijkomend verkeer zal creëren, is een overweging uit het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar die in het “citaat” uit de bestreden beslissing ingevoegd is. In de bestreden beslissing stelt de verwerende partij nergens dat het bijkomend verkeer maar “in beperkte mate” zal optreden. De verzoekende partij legt de verwerende partij die woorden in de mond.

De verzoekende partij noemt de vrees voor ongelukken met voorbijrijdende fietsers “overdreven” vanwege de inrichting van de bestaande weg en de geplande inplanting van de constructies ten opzichte van de weg. Zij wijst op de bouwvrije, niet beplante stroken tussen de rijbaan en het fietspad en tussen het fietspad en de rooilijn, en de inplanting van een afzonderlijke in- en uitrit van telkens zeven meter breed. Dat volstaat niet om te besluiten dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid niet afdoende beoordeeld werden. De verwerende partij is geen administratief rechtscollege dat elk argument afzonderlijk en uitdrukkelijk moet beoordelen en beantwoorden. De verwerende partij geeft in de bestreden beslissing concreet de redenen te kennen waarom zij het aangevraagde tankstation uit het oogpunt van de verkeersveiligheid niet vergunt. Daaruit blijkt afdoende waarom zij de argumenten van de verzoekende partij en de andersluidende adviezen in de vergunningsprocedure niet bijtreedt.

In repliek op het verwijt van de tussenkomende partij dat zij zich beperkt tot een opportuniteitsopvatting, stelt de verzoekende partij in haar toelichtende nota dat zij niet enkel “haar eigen mening” verkondigt maar dat ook de gemeentelijke en de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar haar “mening” delen. Dat is correct maar neemt niet weg dat de verzoekende partij verder moet komen dan het verwoorden van een eigen opvatting over de gevolgen van haar aanvraag voor de verkeersveiligheid. De verzoekende partij geeft blijk van een eigen appreciatie

van de gegevens van de zaak zonder aannemelijk te maken dat de beoordeling van de verwerende partij op onjuiste gegevens steunt of kennelijk onredelijk is.

4.

De niet weerlegde motivering betreffende de verkeersveiligheid volstaat om de bestreden beslissing te dragen. De motieven betreffende de “atypische constructie”, en de licht- en geluidshinder voor de onmiddellijk aanpalende bewoners zijn overtoollig. De kritiek daarop kan dan ook niet tot de vernietiging van de bestreden beslissing leiden.

5.

Het middel wordt verworpen.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente WESTERLO is ontvankelijk.
2. Het beroep wordt verworpen.
3. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 175 euro, ten laste van de verzoekende partij.
4. De Raad legt de kosten van de tussenkomst, bepaald op 100 euro, ten laste van de tussenkomende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel in openbare zitting van 13 juni 2017 door de negende kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de negende kamer,

Heidi HUANG

Geert DE WOLF