

RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

ARREST

van 3 december 2019 met nummer RvVb-A-1920-0312
in de zaak met rolnummer 1819-RvVb-0115-A

Verzoekende partijen	1. de heer Dirk VAN DE WIELLE 2. mevrouw Françoise COOSEMANS vertegenwoordigd door advocaten Laurens DE BRUCKER en Dominique VERMER met woonplaatskeuze op het kantoor te 1160 Brussel, Tedescolaan 7
Verwerende partij	de deputatie van de provincieraad van VLAAMS-BRABANT
Tussenkommende partij	de nv ASTERIX , met woonplaatskeuze te 2820 Bonheiden, Berentrodereef 21 vertegenwoordigd door advocaten Catharine BOSMANS-BROECKX en Frédérique BOSMANS

I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 11 oktober 2018, geregulariseerd met een aangetekende brief van 19 november 2018, de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 26 juli 2018.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van onder meer de verzoekende partijen tegen de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 5 maart 2018 ongegrond verklaard.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend voor het afbreken van een woning en het bouwen van een appartementsgebouw op de percelen gelegen te 1930 Zaventem, Cammaertsstraat 31, met als kadastrale omschrijving afdeling 4, sectie B, nummers 361X, 370D en 369Y.

II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 22 maart 2019 om in de procedure tot vernietiging tussen te komen. De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 23 april 2019 toe in de debatten.

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

De kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 12 november 2019.

Advocaat Laurens DE BRUCKER voert het woord voor de verzoekende partijen.

De verwerende en tussenkomende partij verschijnen schriftelijk.

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

III. FEITEN

De tussenkomende partij dient op 9 november 2017 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor *“het afbreken van een woning en het bouwen van een appartementsgebouw”* op de percelen gelegen te 1930 Zaventem, Cammaertsstraat 31.

Het betrokken perceel is thans bebouwd met een hoeve woning en bijgebouwen. De nieuwe meergezinswoning omvat drie bouwlagen. Het gelijkvloers bestaat uit twee ruimten voor vrije beroepen. De eerste en tweede verdieping zijn voorzien voor acht appartementen. Het gebouw wordt opgericht in halfopen verband met een bouwvrije strook van 3,05 meter aan de linker perceelsgrens. De verzoekende partijen wonen aan de rechter zijde van het nieuw op te richten gebouw.

De percelen liggen volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan ‘Halle-Vilvoorde-Asse’, vastgesteld met koninklijk besluit van 7 maart 1977 in woongebied.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Afbakening Vlaams Strategisch gebied rond Brussel en aansluitende open ruimtegebieden’, goedgekeurd op 16 december 2011 in een overdrukzone zonder eigen bestemmingscategorie.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 1 december 2017 tot en met 30 december 2017, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het college van burgemeester en schepenen verleent op 5 maart 2018 een stedenbouwkundige vergunning aan de tussenkomende partij.

Tegen die beslissing tekenen de verzoekende partijen op 12 april 2018 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 4 juli 2018 om het beroep ontvankelijk doch ongegrond te verklaren en de stedenbouwkundige vergunning te verlenen onder voorwaarden.

Na de hoorzitting van 26 juli 2018 verklaart de verwerende partij het beroep op 26 juli 2018 ongegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De beslissing is onder meer als volgt gemotiveerd:

“ ...

Beoordeling

...

c) In navolging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 1 maart 2013 dient er voor de aanvraag een project-m.e.r.-screening te gebeuren (bijlage III bij het project-m.e.r.-besluit). Een project-m.e.r.-screeningsnota volgens het modelformulier maakt deel uit van het aanvraagdossier. In deze nota zijn de mogelijke effecten van het project op de omgeving onderzocht en gemotiveerd waarom deze niet aanzienlijk zijn. Hierbij wordt voornamelijk ingegaan op de disciplines emissies, watersysteem en mobiliteit. Hieruit blijkt dat de grootste hinder voortvloeit uit de werfsituatie. Uit deze projectscreening kan geconcludeerd worden dat met het voorliggend project geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn voor mens en milieu.

d) Het project voorziet een ondergrondse bouwlaag met een parking van 16 parkeerplaatsen en 7 fietsstalplaatsen. Conform de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening voor parkeervoorzieningen van de gemeente Zaventem moet een meergezinswoning per woongelegenheden 1,5 parkeerplaats voorzien en 2 fietsstalplaatsen. Dit betekent voor acht appartementen 12 parkeerplaatsen en 16 fietsstalplaatsen. Hieraan komt de aanvraag tegemoet. Op het gelijkvloers is immers nog een fietsenberging voor 17 fietsen. Op de gelijkvloerse verdieping bevinden zich nog twee ruimtes voor vrije beroepen van elk ongeveer 140 m². Dit betekent dat voor elke ruimte drie parkeerplaatsen en drie fietsstalplaatsen moeten voorzien worden. De fietsstalplaatsen worden voorzien in de bouwvrije zijdelingse strook. Vier van de zes benodigde parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds. Er worden dus twee parkeerplaatsen te weinig voorzien in het gebouw. De aanvrager geeft aan de ruimte voor de vrije beroepen in de toekomst om te vormen tot drie appartementen. Voor deze bestemming zouden volgens de parkeerverordening 4,5 parkeerplaatsen nodig zijn. Echter is dit niet het voorwerp van de aanvraag en wordt de huidige aanvraag beoordeeld. Daarenboven is het volgens de huidige wetgeving en het geldende gewestplan niet mogelijk drie woonlagen te creëren. Het project is gelegen in het centrum van Sterrebeek. Er is een makkelijke en veelvuldige aansluiting met het openbare vervoer. Met het gebruik van bijvoorbeeld een elektrische fiets, is ook het treinstation van Zaventem vlakbij. Het ontbreken van de twee parkeerplaatsen is te verantwoorden door de ligging van het project in de kern en de zeer nabije aanwezigheid van een goede aansluiting op het openbare vervoer. Daarenboven kan de voorwaarde, opgelegd in het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, worden bijgetreden: 'Het bijkomende openbare domein, door de realisering van de rooilijn, zal plaats bieden aan ten minste twee openbare parkeerplaatsen, aangelegd door de aanvrager. Op deze manier wordt de parkeerbehoefte in de onmiddellijke omgeving opgevangen. Er is voldaan aan de verordening voor parkeervoorzieningen. Bijkomend wordt gesteld dat meer verkeersgenererende activiteiten hier niet toegelaten zijn, omwille van de parkeerbehoefte.

De ondergrondse parkeerplaats en parkeerplaatsen op het openbare domein vangen de parkeerdruk op. De parking is bereikbaar via een autolift. Zulk een toegang is nog niet courant, maar wel een efficiënte en werkbare manier om op kleinere percelen toch een ondergrondse bouwlaag met parking tot te laten. Op deze manier kan efficiënt verdicht worden in het centrum.

De Cammaertsstraat is een verkeersluwe straat doordat zij doodlopend is. Ze bevindt zich echter in het centrum van Sterrebeek, waardoor een verzwaring op het vlak van verkeersdruk in de straat aanvaardbaar is. De bijkomende verkeersbewegingen kunnen gerelativeerd worden en bestaan voornamelijk uit verplaatsingen van bewoners en twee ruimtes voor vrije beroepen met een totale oppervlakte van 280 m².

...

f) Tegenover de naastgelegen woningen is het project groot. Echter bevindt zich eenzelfde gabarit van drie bouwlagen in het begin van de Cammaertsstraat en tot op 50 m van het project. De omliggende woningen hebben een gabarit van twee bouwlagen met een hellend dak. Het gabarit van de huidige hoeve van één bouwlaag met een hellend dak dient niet hernomen te worden. Het komt nauwelijks voor in de straat en is niet houdbaar op een centrumlocatie. Bovendien wordt het nieuwe volume 5 m naar achteren geschoven ten opzichte van de hoeve. Met de realisatie van de rooilijn, is het nieuwe gebouw niet hoger dan de breedte van de straat. Aan het begin van de straat worden gebouwen van drie bouwlagen tegenover elkaar gepositioneerd. Deze configuratie is bestaansbaar binnen het straatbeeld. Behalve het terras van twee appartementen aan de voorgevel, zijn er in dit vlak geen geveluitsprongen, waardoor het volume verzwaard zou kunnen worden. Deze terrassen worden daarenboven afgewerkt met een glazen balustrade, waardoor ze volumetrisch een minder grote impact hebben. Zoals eerder vermeld is verdichting hier op zijn plaats. De beperkte schaalbreuk met de onmiddellijk aanpalende woningen is hier ondergeschikt aan de gewenste en aanvaardbare verdichting op deze plaats.

...

Dat is de bestreden beslissing.

IV. ONTVANKELIJKHEID VAN DE TUSSENKOMST

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

V. ONTVANKELIJKHEID VAN DE VORDERING TOT Vernietiging

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

VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 23 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: OVD), van de artikelen 24 en 26 van het besluit van de Vlaamse regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning (hierna: OVB), van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna: Motiveringswet) en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het materieel motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

Verzoekende partijen stellen vast dat er in het aanvraagdossier een milieueffectenbeoordeling werd opgenomen waarin de aanvrager verklaart dat de bouw van het appartementsgebouw geen negatieve verkeersimpact op de omliggende omgeving

zal veroorzaken. De aanvrager verwijst in dit kader naar een mobiliteitsstudie die zou zijn toegevoegd.

Uit een grondig nazicht van het openbaar onderzoekdossier blijkt evenwel dat de betreffende mobiliteitsstudie, ondanks de vermelding dat zij in bijlage van de milieueffectenbeoordeling zou zijn opgenomen, nergens in het administratief dossier terug te vinden is.

Derhalve kunnen verzoekende partijen geenszins nagaan of de realisatie van het project daadwerkelijk geen bijkomende verkeershinder met zich zal meebrengen.

Doordat de mobiliteitsstudie niet ter inzage lag tijdens het openbaar onderzoek, werd aan verzoekende partijen de mogelijkheid ontzegd om bezwaren in te dienen met betrekking tot deze studie, hetgeen manifest in strijd is met het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel, als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Verzoekende partijen zien zich immers benadeeld in de mate waarin zij geen bezwaren konden formuleren.

Daarenboven wordt het openbaar onderzoek door het ontbreken van de mobiliteitsstudie ook volledig uitgehold. Immers, indien een vergunningverlenende overheid zou aanvaarden dat de aanvrager bepaalde informatie niet ter inzage legt van derde-belanghebbenden, dan zou er volledig voorbijgegaan worden aan de voornaamste doelstelling van het openbaar onderzoek, zijnde het bieden van de mogelijkheid tot het indienen van bezwaren, zoals dit verankerd werd in artikel 26 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015.

...

Louter ten overvloede wijzen verzoekende partijen in dit kader op het gegeven dat een project-MER-screeningsnota opgevat wordt als een essentieel instrument voor een correcte inschatting van de aan een project mogelijk verbonden milieueffecten en de eventuele plicht tot het opstellen van een project-MER. De MER-screeningsnota dient dan ook integraal deel uit te maken van het initiële aanvraagdossier.

Opdat een MER-screeningsnota op degelijke wijze kan worden onderzocht en opdat er daarenboven aan belanghebbenden op adequate wijze de mogelijkheid wordt geboden om een bezwaar met betrekking tot deze screeningsnota in te dienen, is evenwel vereist dat deze screeningsnota volledig is. Wanneer er in de screeningsnota verwezen wordt naar een bijgevoegde mobiliteitsstudie op grond waarvan men tot de conclusie komt dat de impact op het verkeer verwaarloosbaar zou zijn, is het dan ook noodzakelijk dat deze mobiliteitsstudie door verzoekende partijen en andere belanghebbenden kan geconsulteerd worden.

In casu stellen verzoekende partijen vast dat de verwerende partij de betreffende mobiliteitsstudie wel degelijk mee in overweging nam bij haar beoordeling en mede in het licht van voormelde studie tot de conclusie kwam dat het aangevraagde project geen significante negatieve milieueffecten zou teweeg brengen ten aanzien van mens en milieu.

...

Ten slotte zijn verzoekende partijen van oordeel dat het openbaar onderzoek, evenals het zorgvuldigheidsbeginsel, het materieel motiveringsbeginsel en de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet geschonden zijn, in de mate waarin er in de bestreden beslissing geen enkele motivering werd opgenomen omtrent het ontbreken van de mobiliteitsstudie.

...

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen stellen in essentie dat de waarborgen van het openbaar onderzoek geschonden zijn doordat de verwerende partij een mobiliteitsstudie mee in overweging nam bij haar beoordeling, maar die studie niet ter inzage lag tijdens het openbaar onderzoek.

De verwerende partij werpt op dat het middel onontvankelijk is in de mate dat de schending aangevoerd wordt van artikel 23 OVD en van de artikelen 24 en 26 OVB. De verzoekende partijen repliceren dat artikel 23 OVD geen procedureregeling is, maar als een inhoudelijke bepaling beschouwd moet worden. In ondergeschikte orde stellen ze dat de regels over het openbaar onderzoek van openbare orde zijn en in elke stand van het geding kunnen worden aangevoerd.

De aanvraag die heeft geleid tot de bestreden beslissing werd niet behandeld volgens de regels voor een omgevingsvergunning. Zoals blijkt uit de feiten uiteenzetting werd de betrokken aanvraag bij het college van burgemeester ingediend op 9 november 2017. Artikel 397 OVD, zoals gewijzigd bij decreet van 2 juni 2017, voorziet in §4 dat de aanvragen, waarvoor het college van burgemeester en schepenen de bevoegde overheid is, en ingediend zijn vanaf 1 juni 2017 tot en met 31 december 2017, behandeld worden op grond van de procedureregels die geldig waren op 22 februari 2017, voor zover akte is genomen van een verzoek om uitstel van de toepassing van het OVD. De gemeente Zaventem heeft een verzoek om uitstel gedaan, waarvan akte werd genomen bij ministerieel besluit van 17 februari 2017.

In onderhavige zaak zijn de artikelen 23 OVD en 24 en 26 OVB, die anders dan de verzoekende partijen voorhouden, moeten beschouwd worden als procedureregels, niet van toepassing. In de mate dat deze bepalingen worden aangevoerd is het middel onontvankelijk.

Het voorgaande belet niet dat kan worden onderzocht of de verzoekende partijen kunnen gevolgd worden in hun stelling dat de waarborgen van het openbaar onderzoek werden geschonden doordat “de mobiliteitsstudie” niet ter inzage werd gelegd tijdens het openbaar onderzoek.

2.

Uit de gegevens van het dossier blijken de hierna volgende gegevens:

- het document getiteld “*dossier afdruk*” van het digitaal loket bevat een opgave van de stukken van het aanvraagdossier op datum van 9 november 2017, zijnde de datum van de indiening van de stedenbouwkundige aanvraag (stuk nummer 23 administratief dossier); in de rubriek “MER” is een “*formulier project-Merscreening*” opgenomen;
- in het document getiteld “*Project-m.e.r.-screening*” (stuk nummer 8 administratief dossier) is bij de vraag 8 “*Zijn er toetsingsinstrumenten of studies opgenomen?*” verduidelijkt “*Het kan bijvoorbeeld gaan over een passende beoordeling, een mobiliteitsstudie, ...*”. Bij deze vraag wordt het vakje “*nee*” aangekruist.

Bij de vraag 12 “*Heeft het project potentieel een effect op mens, natuur of landschap?*” is het vakje “*toename in vervoersbewegingen en mogelijke andere effecten voor andere weggebruikers of omwonenden*” aangekruist en werd volgende aanvulling gedaan “*Zie mobiliteitstoets in bijlage. Er is een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen via de voorliggende Cammaertstraat.*”. Deze “*mobilitetoets*” werd niet als bijlage toegevoegd.

- de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Zaventem van 5 maart 2018 overweegt over het bezwaar dat een mobiliteitsstudie niet ter inzage lag tijdens het openbaar onderzoek (stuk nummer 9 administratief dossier):

“Een dergelijke studie is voor de relatief beperkte schaal van voorliggend project niet wettelijk verplicht.

De overheid dient voor het openbaar onderzoek de documenten ter beschikking te stellen die ze zelf ter beschikking heeft. Geen van de vermelde rechtsregels gebiedt de inzage van een niet-verplicht document dat niet bij de aanvraag is geleverd omdat het niet beschikbaar is. Het bezwaar is ongegrond.”

- het beroepschrift van de verzoekende partijen van 12 april 2018 gericht tegen de voormelde beslissing van het college van burgemeester en schepenen bevat op de pagina's 10 tot en met 15 een uiteenzetting bij de grief *“Toename van de verkeersdrukke”*.

In deze 6 pagina's tellende uiteenzetting wordt omtrent het ontbreken van de mobiliteitsstudie het volgende gesteld: *“Cliënten stellen vast dat de milieueffectenbeoordeling die bij de aanvraag werd gevoegd vooropstelt dat de bouw van het appartementsgebouw geen bijkomende verkeershinder zal veroorzaken. De aanvrager verwijst daarbij naar een mobiliteitsstudie die in bijlage zou zijn gevoegd, hetgeen evenwel niet het geval is.”*

Het ontbreken van een mobiliteitsstudie wordt hier opgemerkt.

Uit het voorgaande blijkt dat de aanvraag geen mobiliteitsstudie bevat en evenmin door de aanvrager werd toegevoegd tijdens de vergunningsprocedure in eerste administratieve aanleg.

Het blijkt ook niet dat de aanvrager enig aanvullend stuk heeft ingediend tijdens de administratieve beroepsprocedure.

Het enige dat kan vastgesteld worden, is dat de aanvrager in de screeningsnota wel verwijst naar een bijlage “mobiliteitstoets”, maar deze niet toevoegt aan deze nota. Het stuk maakt met andere woorden geen deel uit van de aanvraag, noch maakt het deel uit van de stukken van het administratief dossier. Er kan dus niet ingezien worden hoe dit onbestaand stuk de waarborgen zou kunnen schenden van het openbaar onderzoek. Evenmin kan ingezien worden hoe de verwerende partij haar beoordeling zou kunnen steunen op een onbestaand stuk. Het is allerminst duidelijk hoe de verzoekende partijen er toe komen te stellen dat de beoordeling in de bestreden beslissing steunt op een mobiliteitsstudie.

3.

In de bestreden beslissing wordt over de screeningsnota gesteld dat de mogelijke effecten van het project op de omgeving zijn onderzocht en dat gemotiveerd wordt waarom deze niet aanzienlijk zijn, dat hierbij voornamelijk wordt ingegaan op de disciplines emissies, watersysteem en mobiliteit en dat uit deze projectscreening kan geconcludeerd worden dat met het voorliggend project geen significante negatieve milieueffecten te verwachten zijn voor mens en milieu.

Over de mobiliteitsimpact door het aangevraagde wordt overwogen dat de Cammaertsstraat een verkeersluwe straat is doordat zij doodlopend is, dat ze zich echter in het centrum van Sterrebeek bevindt waardoor een verzwaring op het vlak van verkeersdrukke in de straat aanvaardbaar is, dat de bijkomende verkeersbewegingen kunnen gerelativeerd worden en voornamelijk bestaan uit verplaatsingen van bewoners en twee ruimtes voor vrije beroepen met een totale oppervlakte van 280 m².

Uit het voorgaande blijkt dat de verwerende partij een MER-toets heeft uitgevoerd en aandacht heeft besteed aan de mobiliteitsimpact door het aangevraagde. Het blijkt niet dat de verwerende partij daarbij heeft gesteund op enige mobiliteitsstudie. De verzoekende partijen voeren ook niet aan dat een mobiliteitsstudie voor het aangevraagde noodzakelijk of verplicht was. De verzoekende partijen tonen ook niet aan dat de MER-toets of de beoordeling van de mobiliteitsimpact, door het ontbreken van een mobiliteitsstudie, onzorgvuldig werd uitgevoerd.

4.

In de mate dat de verzoekende partijen nog aanvoeren dat er geen overwegingen worden besteed aan het ontbreken van een mobiliteitsstudie, kan dit, in het licht van de concrete gegevens van het dossier, niet leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing. Zoals reeds is vastgesteld, wordt de ondeugdelijkheid van de MER-toets of de beoordeling van de mobiliteitsimpact door de verzoekende partijen niet aangetoond, noch met betrekking tot de formele of materiële motivering, noch met betrekking tot de onzorgvuldigheid. Een vergunningverlenende overheid is er ook niet toe gehouden om een beroepschrift puntsgewijze te beantwoorden. Het volstaat dat de verwerende partij haar beslissing motiveert op zodanige wijze dat alle betrokken partijen in de mogelijkheid zijn te begrijpen waarom een element van de aanvraag of het beroepschrift al dan niet in deze of andere zin wordt beoordeeld door de verwerende partij.

5.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen voeren de schending aan van artikel 32 van de Grondwet, van de artikelen 7 en 9 van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur (hierna: Openbaarheidsdecreet), van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, van het verbod van willekeur en van het zorgvuldigheidsbeginsel en het materieel motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

Op 18 december 2017 werd het openbaar onderzoek door verzoekende partijen ingekeken bij de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Zaventem, met adres te 1930 Zaventem, Steenokkerzeelstraat 56.

Bij het verzoek tot inzage van de mobiliteitsstudie, die blijkens de milieueffectenbeoordeling als bijlage gevoegd zou zijn, deelde de betrokken gemeentelijke ambtenaar evenwel mee dat voormelde studie geen deel uitmaakte van het administratief dossier en aldus niet ter inzage kon worden voorgelegd.

Verzoekende partijen kregen dienvolgens geen volledig dossier ter inzage, hetgeen een schending van het openbaar onderzoek uitmaakt en daarenboven volledig haaks staat op de verplichting die voortvloeit uit artikel 7 van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur.

...

Verzoekende partijen richtten in dit kader op 20 december 2017 een schrijven aan de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Zaventem met het verzoek tot inzage van de mobiliteitsstudie.

Evenwel mochten verzoekende partijen op voormelde briefwisseling nooit enige reactie verwachten.

Vervolgens nam de gemeente Zaventem op 5 maart 2018 de beslissing tot het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning aan de NV Asterix, zonder verzoekende partijen een antwoord te geven en hen de mogelijkheid te bieden hun opmerkingen met betrekking tot de mobiliteitsstudie uiteen te zetten.

Zulks is onaanvaardbaar. De Raad van State oordeelde immers dat het recht tot openbaarheid, bepaald in artikel 32 van de Grondwet, een positieve verplichting inhoudt voor de openbare besturen waaraan ze moeten voldoen. De diensten moeten zich zo organiseren dat aan de verplichting tot openbaarmaking kan worden voldaan.

...

Daarenboven verschaft de gemeentelijke ambtenaar ook geen enkele motivering die zou kunnen verantwoorden waarom de mobiliteitsstudie aan de openbaarheid werd onttrokken.

Voormeld handelen is manifest strijdig met artikel 9 van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur, dat als volgt luidt: "..."

De verwerende partij heeft zich in casu zelfs niet de moeite getroost om na te gaan of de mobiliteitsstudie overeenkomstig artikel 9 van het openbaarheidsdecreet eventueel gedeeltelijk openbaar kon worden gemaakt. Bovendien heeft de verwerende partij ook volledig nagelaten na te gaan of het verzoek tot openbaarheid van verzoekende partijen eventueel onder de uitzonderingsgronden van de artikelen 10 t.e.m. 15 van het decreet vielen.

Deze handelwijze is onaanvaardbaar in het licht van de ter zake geldende rechtspraak van de Raad van State. De Raad oordeelde immers dat uitzonderingen op de openbaarheid van bestuursdocumenten slechts mogelijk zijn onder de voorwaarden vastgesteld door de wet, het decreet of de ordonnantie en dat uitzonderingen verantwoord moeten worden en beperkend geïnterpreteerd dienen te worden. Openbaarheid is de regel, beslotenheid de formeel te motiveren uitzondering.²² De Raad stelde verder ook uitdrukkelijk dat voor alle uitzonderingsgronden van de regelgeving betreffende de openbaarheid van bestuur in hoofde van de overheid de verplichting geldt om zo mogelijk gedeeltelijk inzage of afschrift van het document te verlenen.²³

Verzoekende partij komt dan ook tot de conclusie dat de aanvraag niet kon worden vergund. Door de bestreden beslissing te nemen heeft de verwerende partij immers een vergunning afgeleverd die strijdig is met artikel 32 van de Grondwet en artikel 7 van het decreet van 26 maart 2004 betreffende de openbaarheid van bestuur. Deze schending resulteert op zijn beurt in een uitholling van het openbaar onderzoek.

...

In de door het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Zaventem verleende vergunning dd. 5 maart 2018 staat immers uitdrukkelijk te lezen dat de mobiliteitsstudie niet bij de aanvraag was gevoegd:

"De overheid dient voor het openbaar onderzoek de documenten ter beschikking te stellen die ze zelf ter beschikking heeft. Geen van de vermelde rechtsregels gebiedt de inzage van een niet-verplicht document dat niet bij de aanvraag is geleverd omdat het niet beschikbaar is. Het bezwaar is ongegrond." (pagina 4 van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Zaventem dd. 5 maart 2018 (stuk 4))

Dit is evenwel onaanvaardbaar. De verwerende partij handelt immers in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het materieel motiveringsbeginsel en de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet, in de mate waarin zij zich onrechtstreeks baseert op een mobiliteitsstudie waarvan zij nooit kennis had of kon nemen.

Zoals reeds werd toegelicht in de uiteenzetting bij het eerste middel wordt er in de bij de aanvraag gevoegde screeningsnota verwezen naar een mobiliteitsstudie op grond waarvan de NV Asterix tot de conclusie komt dat de impact op het verkeer verwaarloosbaar zou zijn. Zowel het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Zaventem, als de verwerende partij, baseren zich vervolgens op de conclusie van deze mobiliteitsstudie, zonder evenwel kennis te hebben genomen van de studie of zelf een mobiliteitsonderzoek te hebben gevoerd.

Deze praktijk staat evenwel haaks op de verplichtingen die er op een zorgvuldige overheid rusten, met name op basis van de haar ter beschikking gestelde elementen oordelen of een aanvraag al dan niet voor vergunning in aanmerking komt. Indien een overheid zich bij het verlenen van een vergunning echter louter baseert op niet verifieerbare elementen waarvoor er noch in de vergunning zelf, noch in het administratief dossier enige verantwoording te vinden is, hetgeen in casu zonder meer het geval is, kan niet anders dan worden vastgesteld dat deze overheid een louter willekeurige beslissing heeft genomen, hetgeen in strijd is met het verbod van willekeur.
..."

Beoordeling door de Raad

Het middel betreft overwegend kritiek op de toepassing van het Openbaarheidsdecreet door de gemeente Zaventem. Dit betreft dus geen wettigheidskritiek die kan betrokken worden op de bestreden beslissing. Het middel is in die mate onontvankelijk.

Voor het overige kan worden verwezen naar de bespreking van het eerste middel.

Het middel wordt verworpen.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen voeren de schending aan van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet en van het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten uiteen:

" ...

De vergunningverlenende overheid beschikt vanzelfsprekend over een discretionaire beoordelingsbevoegdheid om de opportuniteit van de betrokken aanvraag te beoordelen. Dit neemt uiteraard niet weg dat de vergunningverlenende overheid zijn beslissing nog steeds uitdrukkelijk dient te motiveren (formele motiveringsplicht) en dat die motieven voldoende draagkrachtig dienen te zijn om er een weigeringsbeslissing op te steunen (materiële motiveringsplicht).

Verzoekende partijen stellen vast dat de verwerende partij met betrekking tot de toename van de verkeersdrukten ten gevolge van het project op pagina 10 van de bestreden beslissing enerzijds het volgende uiteenzet:

“De Cammaertsstraat is een verkeersluwe straat doordat zij doodlopend is. Ze bevindt zich echter in het centrum van Sterrebeek, waardoor een verzwaring op het vlak van verkeersdrukten in de straat aanvaardbaar is. De bijkomende verkeersbewegingen kunnen gerelativeerd worden en bestaan voornamelijk uit verplaatsingen van bewoners en twee ruimtes voor vrije beroepen met een totale oppervlakte van 280 m².”

Verzoekende partijen moeten evenwel constateren dat de verwerende partij anderzijds op pagina 9 van de bestreden beslissing volgende motivering aanneemt:

“Daarenboven kan de voorwaarde, opgelegd in het advies van de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, worden bijgetreden: ‘Het bijkomende openbare domein, door de realisering van de rooilijn, zal plaats bieden aan ten minste twee openbare parkeerplaatsen, aangelegd door de aanvrager. Op deze manier wordt de parkeerbehoefte in de onmiddellijke omgeving opgevangen. Er is voldaan aan de verordening voor parkeervoorzieningen. Bijkomend wordt gesteld dat meer verkeersgenererende activiteiten hier niet toegelaten zijn, omwille van de parkeerbehoefte.’”

Door op pagina 9 van de bestreden beslissing enerzijds te stellen dat meer verkeersgenererende activiteiten omwille van de parkeerbehoefte niet toegelaten zijn in de Cammaertsstraat, maar anderzijds op pagina 10 van de bestreden beslissing uiteen te zetten dat een verzwaring op het vlak van verkeersdrukten in de straat aanvaardbaar is, hanteert de verwerende partij een volledig tegenstrijdige motivering.

Het is immers het één of het ander. Men kan niet enerzijds een vergunning verlenen omdat de bijkomende verkeersbewegingen gerelativeerd zouden kunnen worden, maar anderzijds in datzelfde vergunningsbesluit stipuleren dat meer verkeersgenererende activiteiten in de straat waar het project zal worden opgericht niet toegelaten zijn. Dit is immers volkomen contradictorisch en getuigt bovendien van een gebrek aan zorgvuldigheid in hoofde van de verwerende partij.

Verder blijkt het gegeven dat er sprake is van een tegenstrijdige motivering ook uitdrukkelijk uit hetgeen volgt.

Op pagina 10 van de bestreden beslissing stelt de verwerende partij het volgende:

“Tegenover de naastgelegen woningen is het project groot. Echter bevindt zich eenzelfde gabarit van drie bouwlagen in het begin van de Cammaertsstraat en tot op 50 m van het project. De omliggende woningen hebben een gabarit van twee bouwlagen met een hellend dak. Het gabarit van de huidige hoeve van één bouwlaag met een hellend dak dient niet hernomen te worden. Het komt nauwelijks voor in de straat en is niet houdbaar op een centrumlocatie. Bovendien wordt het nieuwe volume 5 m naar achteren geschoven ten opzichte van de hoeve. Met de realisatie van de rooilijn, is het nieuwe gebouw niet hoger dan de breedte van de straat. Aan het begin van de straat worden gebouwen van drie bouwlagen tegenover elkaar gepositioneerd. Deze configuratie is bestaanbaar binnen het straatbeeld. Behalve het terras van twee appartementen aan de voorgevel, zijn er in dit vlak geen geveluitsprongen, waardoor het volume verzwaaard zou kunnen worden. Deze terrassen worden daarenboven afgewerkt met een glazen balustrade, waardoor ze volumetrisch een minder grote impact hebben. Zoals eerder vermeld is verdichting hier op

zijn plaats. De beperkte schaalbreuk met de onmiddellijk aanpalende woningen is hier ondergeschikt aan de gewenste en aanvaardbare verdichting op deze plaats.”

Ook deze motivering is volkomen tegenstrijdig. De verwerende partij kan immers niet enerzijds aanvoeren dat het project ten opzichte van de naastgelegen woningen erg groot is, maar anderzijds uitdrukkelijk stellen dat slechts sprake is van een “beperkte” schaalbreuk.

De aangevoerde tegenstrijdige motivering kan dan ook niet worden weerhouden. Het is immers vaste rechtspraak van de Raad van State dat de motieven van een bestuursakte onderling niet tegenstrijdig mogen zijn en dat een kennelijke tegenspraak in de motieven gelijkgesteld dient te worden met de afwezigheid van elke motivering.

Ook Uw Raad aanvaardt in zijn rechtspraak geenszins het bestaan van tegenstrijdige motieven en oordeelde reeds meermaals dat dergelijke motieven een schending van de formele motiveringsplicht en het zorgvuldigheidsbeginsel betreffen.

...

Verzoekende partijen stellen vervolgens vast dat de verwerende partij zich niet alleen bezondigde aan het aannemen van een tegenstrijdige motivering, maar dat zij zich daarenboven ook manifest vergist heeft.

Verzoekende partijen zetten in dit kader vooreerst uiteen dat de verwerende partij de bal volledig mislaat voor zover zij van oordeel is dat een verzwaring op het vlak van verkeersdruk in de Cammaertsstraat aanvaardbaar zou zijn.

Doordat er een nieuw appartementsgebouw wordt opgericht met een groot aantal nieuwe woongelegenheden, zal het aantal inwoners van de straat immers toenemen, zodat het verkeer in de straat derhalve ook drukker zal worden.

Daarenboven is op het gelijkvloers van het op te richten appartementsgebouw ruimte voorzien voor twee vrije beroepen. Evenwel wordt niet gespecificeerd welke vrije beroepen hun intrek zullen nemen in het gebouw.

Wanneer de ruimte ingevuld zou worden door bijvoorbeeld een apotheker, kinesitherapeut of tandarts, dan zal het uitoefenen van de vrije beroepsactiviteit onlosmakelijk resulteren in het af- en aanrijden van klanten, hetgeen een bijkomende verkeersdruk zal genereren. Daarenboven worden voormelde vrije beroepen druk bezocht, zodat het aantal potentiële klanten ook op een aanzienlijk aantal mag worden geschat.

Verzoekende partijen wensen er in dit kader op te wijzen dat noch de Cammaertsstraat, noch de onmiddellijke omgeving rond de woning van verzoekende partijen, deze bijkomende verkeersstroom kan dragen.

Vooreerst dient in dit kader te worden vastgesteld dat de garage-ingang met bijhorende lift voorzien wordt aan de zijde van de woning van verzoekende partijen. Ten gevolge van deze ingang zullen er voortdurend wagens stilstaan en de verkeersdoorgang belemmeren, aangezien er onvoldoende ruimte is om te draaien.

Uit onderstaande foto's blijkt immers dat de Cammaaertsstraat een smalle straat is waar wagens elkaar met moeite kunnen kruisen.

...

Verzoekende partijen zijn dan ook bevreesd dat het aanwezige verkeer, gelet op dit gebrek aan ruimte, op regelmatige tijdstippen tegen de gevel van hun woning zal botsen.

De daaruit voortvloeiende schade wensen zij evenwel te vermijden.

Daarenboven is er weinig ruimte voor parkeergelegenheid, zodat de klanten van de vrije beroepers, in hun zoektocht naar parkeerplek, de vlotte verkeersdoorgang systematisch zullen belemmeren.

Verder bestaat ook het risico dat deze klanten de parkeerplaatsen van de huidige bewoners zullen innemen, zodat ook de huidige bewoners langer op de baan zullen zijn om hun wagen kwijt te raken. Dit kan evenwel geenszins de bedoeling zijn.

Gelet op voormelde vaststellingen kan dienvolgens niet anders worden geconcludeerd dan dat de stelling van de verwerende partij dat er geen negatieve verkeersimpact te verwachten is, geenszins kan worden weerhouden, zodat de verwerende partij zich in het kader van haar beoordeling manifest vergist heeft.

Vervolgens stellen verzoekende partijen vast dat de verwerende partij zich ook in feite heeft vergist heeft in de mate waarin zij van oordeel is dat er slechts sprake van een "beperkte schaalwijziging" t.o.v. van de reeds bestaande woningen.

Voormelde vaststelling blijkt uitdrukkelijk uit het gegeven dat het op te richten appartementsgebouw maar liefst 9.93 meter hoog zal zijn, hetgeen een aanzienlijk stuk hoger is dan alle huizen die zich thans in de Cammaertsstraat bevinden.

Het dak van de woning van verzoekende partijen, dat aangeduid wordt door de gele pijl op onderstaande foto, is bijvoorbeeld ca. 6 meter hoog. Een appartementsgebouw dat bijna 4 meter boven dit dak en alle andere gebouwen in de straat zal uittorenen, past derhalve niet in het straatbeeld.

...

Van een beperkte schaalwijziging is derhalve geen sprake, zodat er dient te worden besloten dat de verwerende partij zich ook op dit vlak manifest vergist heeft.

Dienaangaande zetten verzoekende partijen nog uiteen dat de verwerende partij de formele motiveringsplicht in aanzienlijke mate heeft geschonden, aangezien zij niet op afdoende wijze is ingegaan op voormelde argumenten die door verzoekende partijen op pagina's 9-10 en 15-16 van hun bezwaarschrift werden uiteengezet.

Ook het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Zaventem ging in de beslissing van 5 maart 2018 niet op afdoende wijze in op de door verzoekende partijen aangehaalde argumenten.

De formele motiveringsplicht vereist nochtans dat verwerende partij in de beslissing na het instellen van het georganiseerd administratief beroep ingaat op argumenten die dermate wezenlijk zijn dat zij de motieven waarop de beslissing steunt, ontkrachten of minstens in een ander perspectief plaatsen.

Van een motivering die beantwoordt aan deze vereisten die door de Raad van State wordt opgelegd is evenwel noch in de bestreden beslissing, noch in de stedenbouwkundige vergunning dd. 5 maart 2018 sprake.

..."

Beoordeling door de Raad

1.

1.1

Vooreerst stellen de verzoekende partijen dat de beoordeling over het aspect mobiliteit tegenstrijdig is in de bestreden beslissing. Ze verwijzen ter ondersteuning van hun stelling naar twee passussen, opgenomen onder rubriek c) op de pagina's 9 en 10 van de bestreden beslissing, aangehaald in de feiten uiteenzetting.

1.2

De verzoekende partijen steunen het middelonderdeel op een verkeerde lezing van de bestreden beslissing. De passus in de bestreden beslissing dat *“meer verkeersgenererende activiteiten hier niet toegelaten zijn, omwille van de parkeerbehoefte”* betreft immers niet de beoordeling van de mobiliteitsimpact door het aangevraagde, maar heeft betrekking op de opmerking van de aanvrager om *“de ruimte voor de vrije beroepen in de toekomst om te vormen tot drie appartementen”*. Bovendien heeft deze passus betrekking op de parkeerbehoefte, terwijl de overweging dat *“een verzwaring op het vlak van verkeersdruk in de straat aanvaardbaar is”* en het besluit dat *“De bijkomende verkeersbewegingen kunnen gerelativeerd worden”* niet volgt uit een beoordeling van de parkeermogelijkheden, doch betrekking heeft op het aantal verkeersbewegingen in de straat.

2.

De verzoekende partijen zien ook een tegenstrijdige motivering in de beoordeling over de inpasbaarheid van het aangevraagde. Ze verwijzen ter ondersteuning van hun stelling naar de tekst opgenomen onder rubriek f) op pagina 10 van de bestreden beslissing, aangehaald in de feiten uiteenzetting.

De vaststelling dat het project groot is tegenover de naastgelegen woningen, enerzijds, en het uiteindelijk besluit dat de *“beperkte schaalbreuk”* aanvaardbaar is, anderzijds, is in het licht van een aantal uitdrukkelijk opgesomde gegevens en de bestaande toestand geen tegenstrijdige motivering.

3.

De verzoekende partijen argumenteren ook nog dat de verwerende partij ten onrechte van oordeel is dat de mobiliteitsimpact door het aangevraagde aanvaardbaar is. De kritiek van de verzoekende partijen houdt verband met de beoordeling van de verenigbaarheid van het aangevraagde met de goede ruimtelijke ordening.

De Raad kan zijn beoordeling van de eisen van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. Hij kan in de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidscontrole wel nagaan of de vergunningverlenende overheid de haar ter zake toegekende appreciatiebevoegdheid naar behoren heeft uitgeoefend, met name of zij is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of zij deze correct heeft beoordeeld en of zij op grond daarvan in redelijkheid tot haar besluit is kunnen komen.

Uit hun argumentatie blijkt wel dat de verzoekende partijen een andere visie hebben dan de verwerende partij, hetgeen echter niet kan leiden tot het ondeugdelijk bevinden van de bestreden beslissing. De verzoekende partijen slagen er echter niet in te overtuigen dat de verwerende partij de grenzen van haar appreciatiebevoegdheid heeft overschreden. Ze tonen niet aan dat de beoordeling door de verwerende partij kennelijk onredelijk is.

4.

Verder stellen de verzoekende partijen nog dat de verwerende partij foutief oordeelt dat er enkel sprake is van een beperkte schaalbreuk.

De verzoekende partijen argumenteren dat het aangevraagde een bouwhoogte heeft van 9,93 meter en het dak van hun woning ongeveer 6 meter hoog is.

Uit de bouwplannen blijkt echter dat de bouwhoogte van het aangevraagde 9,45 meter bedraagt. De nokhoogte van het aansluitend deel van de woning van de verzoekende partijen bedraagt 8,66 meter. Dit deel van de woning van de verzoekende partijen sluit aan op een gedeelte met een nog hogere nok.

De stelling van de verzoekende partijen steunt derhalve op onjuiste feiten.

5.

Tenslotte voeren de verzoekende partijen aan dat *“niet op afdoende wijze is ingegaan op voormelde argumenten die door verzoekende partijen op pagina’s 9-10 en 15-16 van hun bezwaarschrift werden uiteengezet”*.

De verzoekende partijen geven niet aan welke bezwaren ze precies bedoelen. Het komt niet aan de Raad toe om de bedoeling van de verzoekende partijen te onderzoeken aan de hand van de stukken die ze bijbrengen of aan de hand van de stukken van het administratief dossier. Het komt integendeel aan de verzoekende partijen toe om een middel voldoende duidelijk uiteen te zetten, zodat de Raad kan toekomen aan een beoordeling zonder te moeten gissen naar de bedoelingen bij het middel, aan de hand van de stukken waarnaar verwezen wordt. Bovendien bevat de argumentatie van de verzoekende partijen niet de minste uiteenzetting waarom de beoordeling in de bestreden beslissing *“niet afdoende”* zou zijn.

Het middelonderdeel is niet afdoende ontwikkeld om beoordeeld te kunnen worden.

6.

Het middel wordt verworpen.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

De verzoekende partijen voeren de schending aan van de artikelen 2 en 3 van de Motiveringswet, van het materieel motiveringsbeginsel, van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen zetten uiteen:

“ ...

Verzoekende partijen stellen vast dat de verwerende partij op pagina 10 van de bestreden beslissing uiteenzet dat een verzwaring op het vlak van de verkeersdruk in de Cammaertsstraat aanvaardbaar is (zie supra).

Deze motivering is evenwel onaanvaardbaar in het licht van het tot op heden gevoerde beleid van de gemeente Zaventem en de verwerende partij. De laatste jaren nam de gemeente Zaventem immers talloze maatregelen om de lokale verkeersdruk ernstig in te perken en te vermijden dat de Cammaertsstraat als sluiproute gebruikt zou worden. Dit

blijkt immers uitdrukkelijk uit het Mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem, waarin de gemeente volgende problematiek signaleerde:

“Congestie op het autosnelwegennet zorgt ervoor dat sluiproutes worden gezocht om (een deel van) de files te vermijden. Dit heeft een negatief effect op de lokale bereikbaarheid en op de verkeersleefbaarheid. Er kan worden vermoed dat dit probleem noch op korte, noch op middellange termijn zal worden opgelost. De wegen die als (sluip)route kunnen dienen naar het autosnelwegennet krijgen op piekmomenten intensiteiten te verwerken die de capaciteit van de wegen overschrijden. De bereikbaarheid voor het lokale verkeer verlaagt hierdoor. Er zijn eveneens negatieve effecten op de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid. Dit effect is in het bijzonder merkbaar op (...)” (pagina 25 van het mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem)

Teneinde hieraan tegemoet te komen stelt de gemeente Zaventem zich op pagina 25 van het mobiliteitsplan volgende doelstelling: “Ontmoedigen van sluipverkeer in woonstraten (straten met een categorisering lager dan lokale II)”

Verder stelt de gemeente Zaventem op pagina 49 van het Mobiliteitsplan dat het uitdrukkelijk haar doelstelling is om het centrum van Sterrebeek te ontsluiten, een verkeersmildering te bewerkstelligen en de zone tussen de Zavelstraat, de Tramlaan en de Mechelsesteenweg verkeersluw te maken.

Onderstaande kaart toont aan dat de Cammaertsstraat deel uitmaakt van de zone die de gemeente Zaventem verkeersluw wenst te maken.

...

Gelet op het feit dat het de beleidsdoelstelling is van zowel de gemeente Zaventem, als de verwerende partij, om de Cammaertsstraat verkeersluw te houden, had de verwerende partij in het kader van haar beoordeling rekening moeten houden met het Mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem en de daarin uitgestippelde beleidslijnen.

Dit vloeit immers voort uit de rechtspraak van zowel Uw Raad, als de rechtspraak van de Raad van State, waarin gestipuleerd werd dat de vergunningverlenende overheid beleidsplannen bij haar beoordeling van de aanvraag dient te betrekken, voor zover deze blijken uit voldoende bekendgemaakte beleidsdocumenten, hetgeen in casu zonder meer het geval is. Het Mobiliteitsplan is immers eenvoudigweg te consulteren op de website van de gemeente Zaventem.

Doordat de verwerende partij geen rekening hield met het bestaande beleidskader en in de bestreden beslissing ook volledig naliet enige verantwoording te bieden waarom zij van de geldende beleidslijnen afweek, schendt zij de artikelen 2 en 3 van de formele motiveringswet, evenals het zorgvuldigheidsbeginsel en het materieel motiveringsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Van een zorgvuldige overheid mag immers worden verwacht dat zij haar eigen beleid mee in overweging neemt.

...

Maar er is meer. Verzoekende partijen zijn immers van oordeel dat de verwerende partij zich door het nemen van de bestreden beslissing schuldig heeft gemaakt aan een schending van het rechtszekerheids- en vertrouwensbeginsel.

Het rechtszekerheidsbeginsel houdt in dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk moet zijn, zodat de burger moet kunnen uitmaken welke gevolgen een bepaalde handeling naar redelijkheid zal hebben en dat de overheid niet zonder objectieve

en redelijke verantwoording mag afwijken van de beleidslijnen die zij bij toepassing van de reglementering aanhoudt.

Het vertrouwensbeginsel wordt in de rechtspraak van zowel het Hof van Cassatie, de Raad van State als het Grondwettelijk Hof dan weer erkend als een algemeen rechtsbeginsel, dat een aspect vormt van het rechtszekerheidsbeginsel.³⁸ De Raad van State en het Hof van Cassatie omschrijven het in die zin als een beginsel van behoorlijk bestuur, op grond waarvan het rechtssubject moet kunnen vertrouwen op wat door hem niet anders kan worden opgevat dan als een vaste gedrags- of beleidsregel van de overheid, en op grond waarvan het bestuur de door hem opgewekte gerechtvaardigde verwachtingen niet mag beschamen

...

Voormelde schending uit zich in de bestreden beslissing ook op een tweede wijze. Verzoekende partijen stellen immers vast dat het aangevraagde appartementsgebouw, en meer in het bijzonder de geplande terrassen, slechts op een afstand van 60 centimeter van de perceelgrens zullen worden gebouwd.

Dit is volkomen onaanvaardbaar. Uit nazicht van de in de gemeente Zaventem geldende stedenbouwkundige beleidslijnen, blijkt immers dat appartementsgebouwen, net als andere gebouwen, een minimumafstand van 3 meter tot de perceelgrens dienen te respecteren.

...

Beoordeling door de Raad

1.

De verzoekende partijen stellen vooreerst dat de verwerende partij het mobiliteitsplan van de gemeente Zaventem in haar beoordeling had moeten betrekken en dat dit had moeten leiden tot een weigering van de aanvraag omdat de Cammaertsstraat wordt aangeduid als onderdeel van een aangeduide verkeersluwe zone, in uitvoering van de doelstelling “Ontmoedigen van sluijverkeer in woonstraten”.

Nog daargelaten de vraag of het bedoelde mobiliteitsplan kan beschouwd worden als een beleidsplan waar de verwerende partij rekening mee dient te houden, dient vastgesteld te worden dat de doelstelling van het mobiliteitsplan, waar de verzoekende partijen naar verwijzen, het ontmoedigen van sluijverkeer is in woonstraten. De beoordeling die de verwerende partij diende te maken, is of het aangevraagde, dat een woonproject is, een aanvaardbare mobiliteitsimpact heeft, hetgeen te onderscheiden is van en niet relevant is in het kader van het ontmoedigen van sluijverkeer.

2.

De verzoekende partijen voeren ook nog aan dat er ook sprake zou zijn van een onverantwoorde afwijking van de “in de gemeente Zaventem geldende stedenbouwkundige beleidslijnen” op vlak van de afstand van de terrassen van de meergezinswoning tot de perceelsgrens en de afstand van het gebouw tot de perceelsgrens, zonder echter enig stuk bij te brengen waaruit deze beleidslijnen blijken. Bovendien bevat de bestreden beslissing overwegingen die betrekking hebben op de aanvaardbaar geachte afstand en worden die motieven door de verzoekende partijen buiten beschouwing gelaten, waardoor de onwettigheid van de bestreden beslissing op dat punt niet succesvol wordt aangevoerd.

Het afwijken van een startnota bij een RUP-in-opmaak kan op zich evenmin als een onwettigheid beschouwd worden.

3.

De conclusie van het voorgaande is dat de verzoekende partijen geen schending aantonen van de door hen aangevoerde bepalingen en beginselen.

Het middel wordt verworpen.

VII. KOSTEN

1.

Overeenkomstig artikel 33 DBRC-decreet dienen de kosten van het beroep ten laste gelegd te worden van de partij die ten gronde in het ongelijk gesteld wordt.

Artikel 21, §7 DBRC-decreet bepaalt dat de Raad op verzoek een rechtsplegingsvergoeding kan toekennen, die een forfaitaire tegemoetkoming is in de kosten en erelonen van de advocaat van de partij die ten gronde in het gelijk gesteld wordt.

2.

De kosten van het beroep dienen ten laste gelegd te worden van de verzoekende partijen.

Op de vraag van de verzoekende partijen tot het toekennen van een rechtsplegingsvergoeding kan niet worden ingegaan.

BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van nv ASTERIX is ontvankelijk.
2. De Raad verwerpt de vordering tot vernietiging.
3. De Raad legt de kosten van het beroep bestaande uit het rolrecht van de verzoekende partijen, bepaald op 400 euro, ten laste van de verzoekende partijen.
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 3 december 2019 door de vierde kamer.

De toegevoegd griffier,

De voorzitter van de vierde kamer,

Chana GIELEN

Nathalie DE CLERCQ