

# RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

## ARREST

van 25 april 2017 met nummer RvVb/A/1617/0791  
in de zaak met rolnummer RvVb/1415/0591/SA/0575

Verzoekende partijen	<ol style="list-style-type: none"><li>1. de heer <b>Leandros EECKHOUT</b></li><li>2. de heer <b>Laurens EECKHOUT</b></li></ol> <p>beiden samen handel drijvende in de tijdelijke handelsvenootschap <b>BETONWERKEN EECKHOUT</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaat Thomas RYCKALTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 1000 Brussel, Wolvengracht 38 bus 2</p>
Verwerende partij	<p>de deputatie van de provincieraad van <b>OOST-VLAANDEREN</b></p> <p>vertegenwoordigd door mevrouw Leen LIPPEVELDE</p>
Tussenkommende partij	<p>de cvba <b>COLIM</b></p> <p>vertegenwoordigd door advocaten Pieter-Jan DEFOORT en Sofie RODTS met woonplaatskeuze op het kantoor te 8020 Oostkamp, Hertbergsestraat 4, Domein De Herten</p>

---

### I. BESTREDEN BESLISSING

De verzoekende partijen vorderen met een aangetekende brief van 4 juni 2015 de schorsing van de tenuitvoerlegging en de vernietiging van de beslissing van de verwerende partij van 2 april 2015.

De verwerende partij heeft het administratief beroep van de tussenkommende partij tegen de stilzwijgende weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brakel ingewilligd.

De verwerende partij heeft aan de tussenkommende partij een stedenbouwkundige vergunning verleend onder voorwaarden voor het bouwen van een DATS 24 tankstation op een perceel gelegen te 9660 Brakel, Geraardsbergsestraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie C, nummer 398H.

### II. VERLOOP VAN DE RECHTSPLEGING

De tussenkommende partij verzoekt met een aangetekende brief van 10 augustus 2015 om in de procedure tot schorsing en vernietiging tussen te komen.

De voorzitter van de Raad laat de tussenkommende partij met een beschikking van 19 augustus 2015 toe in de debatten.

De Raad verwerpt met een arrest van 13 oktober 2015 met nummer RvVb/S/1516/0110 de vordering tot schorsing.

De verzoekende partijen dienen een verzoek tot voortzetting in.

De verwerende partij dient een antwoordnota en het administratief dossier in. De tussenkomende partij dient een schriftelijke uiteenzetting in. De verzoekende partijen dienen een wederantwoordnota in. De verwerende partij dient geen laatste nota in. De tussenkomende partij dient een laatste schriftelijke uiteenzetting in.

De dienstdoend kamervoorzitter behandelt de vordering tot vernietiging op de openbare zitting van 14 maart 2017.

Advocaat Julie LAUWERS loco advocaat Thomas RYCKALTS voert het woord voor de verzoekende partijen.

Mevrouw Leen LIPPEVELDE voert het woord voor de verwerende partij.

Advocaat Sofie RODTS voert het woord voor de tussenkomende partij.

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 4 augustus 2014 bij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brakel een aanvraag in voor een stedenbouwkundige vergunning voor “het bouwen van een DATS 24 tankstation” op een perceel gelegen te 9660 Brakel, Geraardsbergsestraat zn.

Op 15 februari 2015 verleent de verwerende partij aan de tussenkomende partij een milieuvergunning voor de uitbating van het tankstation. Het administratief beroep van de verzoekende partijen tegen deze milieuvergunning wordt op 18 augustus 2015 door de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw ongegrond verklaard.

Het perceel is volgens de bestemmingsvoorschriften van het bij koninklijk besluit van 24 februari 1977 vastgestelde gewestplan ‘Oudenaarde’, gelegen in woongebied.

Tijdens het openbaar onderzoek, georganiseerd van 25 augustus 2014 tot en met 23 september 2014, dienen de verzoekende partijen een bezwaarschrift in.

Het agentschap Wegen en Verkeer adviseert op 22 september 2014 ongunstig:

“ ...

*Volgens dienstorder MOW/AWV/2012/16 en volgende de Ministriële Omzendbrief BRA 613 van 10 maart 67 dient de toegang tot bezinestations minstens 70 meter te zijn verwijderd van een kruispunt. Dit voor redenen van verkeersveiligheid (in het bijzonder voor fietsers). De ontworpen toegang van deze aanvraag ligt minder dan 70 meter verwijderd van het kruispunt. Druk bezoek van het tankstation met toegang minder dan 70 meter van een kruispunt kan namelijk leiden tot een file opbouw naar de rotonde toe, waarbij niet kan worden vermeden dat*

*auto's op het fietspad stil staan onder druk van een ontstane file op het kruispunt/rotonde. Dit risico wordt aanzien als een belangrijk veiligheidsprobleem voor fietsers.*

...

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brakel adviseert op 17 november 2014 ongunstig:

“ ...

**Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening**

*De inplanting van een tankstation dichtbij het rondpunt heeft een negatieve impact op de mobiliteit in het algemeen én op de veiligheid van vnl. de zwakker weggebruikers. Het college sluit zich dan ook bij het ongunstig advies van het Agentschap Wegen en Verkeer dd. 22/09/2014 (...):*

...

*De voorziene groenbuffer is erg beperkt in breedte (op sommige plaatsen tot minder dan 1 meter breed). Ook de samenstelling (vnl. haag, heesters en enkele leibomen rechts) is van die aard dat van een effectieve groenbuffer geen sprake is, zeker niet gelet op het feit dat het terrein lager zal komen te liggen dan het rechts en achteraan aanpalende terrein.*

*De getroffen maatregelen inzake groenbuffering zijn bijgevolg niet voldoende om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende woonkavels afdoende te beperken.*

*Bovendien is het zo dat het tankstation niet enkel geluidsoverlast zal veroorzaken voor de rechtstreeks aanpalende woningen, maar evenzeer voor de voorliggende woningen. In het bijzonder 's nachts zal het gebruik van het tankstation een lawaaihinder veroorzaken die moeilijk verenigbaar is met de woonfunctie in de omgeving.*

**Algemene conclusie**

*Uit bovenstaande motivering blijkt dat de aanvraag niet in overeenstemming is met de goede plaatselijke ordening en met zijn onmiddellijke omgeving. Een ongunstig advies wordt verleend aan deze aanvraag.*

...”

Met een aangetekende brief van 9 december 2014 deelt het college van burgemeester en schepenen aan de tussenkommende partij mee dat over haar aanvraag niet tijdig is beslist en dat de aanvraag overeenkomstig artikel 4.7.18, §2 VCRO bijgevolg geacht wordt te zijn afgewezen.

Tegen deze beslissing tekent de tussenkommende partij op 7 januari 2015 administratief beroep aan bij de verwerende partij.

De provinciale stedenbouwkundige ambtenaar adviseert in zijn verslag van 27 februari 2015 om dit beroep niet in te willigen en de stedenbouwkundige vergunning te weigeren. Hij adviseert:

“ ...

**2.3 De juridische aspecten**

*De vergunningverlenende overheid dient de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de eerder geciteerde voorschriften van het van kracht zijnde gewestplan als meest recente en gedetailleerde plan.*

*Deze aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, voor de bouw van een tankstation in woongebied, is principieel in overeenstemming met de voorschriften van het geldend gewestplan, zoals hoger omschreven, voor zover het gevraagde verenigbaar wordt geacht met*

de onmiddellijke omgeving. De verenigbaarheid met de omgeving vormt de hamvraag in voorliggend dossier; de beoordeling hiervan wordt uitgevoerd in volgende rubriek 2.4.

#### 2.4 De goede ruimtelijke ordening

Voor het betrokken terrein gelden geen specifieke stedenbouwkundige voorschriften opgelegd door een bijzonder plan van aanleg of een verkaveling zodat bij de beoordeling van onderhavig beroep naar de inpasbaarheid en verenigbaarheid met het woongebied geen concrete normen of verplichtingen kunnen worden gehanteerd. Bijgevolg zijn de specifieke kenmerken en karakteristieken van de omgeving van het betrokken terrein doorslaggevend.

Het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen.

Voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning beoogt de oprichting van een self - service tankstation dat 24/24 geopend is. Het betreft een tankstation met 2 pompeilanden, zonder bediening en zonder shop.

De aanvraag werd door het college van burgemeester en schepenen ongunstig geadviseerd, om reden van de mobiliteitsimpact, hierbij het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer volgend, en omwille van een gebrekkige groenbuffering en de vrees voor geluidshinder.

De bouwplaats is gelegen langs de N493, de gewestweg Brakel Geraardsbergen, dichtbij het drukke kruispunt met de gewestweg N8 Ninove-Brakel-Oudenaarde en de N48 Brakel-Ronse, in de nabijheid van het centrum van Nederbrakel. De omgeving is gekenmerkt door een afwisseling van woningen en handelszaken. Het betreffende deel van de gewestweg N493, Geraardsbergestraat, doet tevens dienst als ringweg rond Brakel. Ter hoogte van de bouwplaats is de voorliggende weg opgebouwd uit 2 x 1 rijstrook met naastliggend niet-gescheiden fietspad, parkeerstrook en voetpad.

De afstand tussen de bouwplaats en het vermelde kruispunt, aangelegd als rondpunt, is zeer klein en bedraagt slechts een 35-tal meter.

Inzake de mobiliteit kan aangenomen worden dat het voorgestelde tankstation een eerder lokaal belang dient en zich in de eerste plaats richt op het passerend lokaal autoverkeer, alsmede op de klanten van het naastliggende warenhuis, waardoor de invloed op het aantal passerende voertuigen nauwelijks zal wijzigen. De invloed op de totale verkeersstroom langs de Geraardsbergestraat, die nu reeds een belangrijke verbindingsweg vormt, zal niet ingrijpend zijn. Het lokale karakter wordt tevens bevestigd door het ontbreken van voorzieningen zoals rustplaats, winkel en restaurant waardoor er geen extra aanzuigeffect ontstaat.

Anderzijds staat hier tegenover dat een bijkomende activiteit met een dergelijke verkeersdynamiek dient ingepast binnen de bestaande verkeersstrafiek langs de gewestweg. Uit het aanvraagdossier noch het beroepschrift kan het verwachte gebruik van het tankstation, met name het aantal tankbeurten per dag en het aantal leveringen, afgeleid worden. In een bezwaarschrift wordt melding gemaakt van meer dan 500 in- en uitrijbewegingen per dag. In elke geval zal het bereiken en verlaten van het tankstation leiden tot een significante vermeerdering van het aantal afslaande verkeersbewegingen.

In het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt verwezen naar een omzendbrief en dienstorder waarin gesteld wordt dat ter hoogte van kruispunten geen nieuwe vestigingen van

*druk bezochte handelszaken (waaronder benzinestations) worden toegelaten, tenzij de toegang op een afstand van minstens 70 meter van het kruispunt wordt voorzien.*

*Het gegeven dat deze documenten geen bindend karakter kennen, zoals aangegeven door appellant, kan er niet toe leiden dat de vooropgestelde richtlijnen geen waarde zouden hebben. De juiste beoordeling dient afgewogen te worden in functie van de plaatselijke situatie en de goede ruimtelijke uitbouw van het betrokken gebied.*

*Het betreffende gedeelte van de Geraardsbergsestraat blijkt momenteel reeds te kampen met een mobiliteitsprobleem, in het bijzonder filevorming tijdens de spitsuren naar de rotonde toe, alsook overdag door verkeer naar de ambachtelijke zone en de aanliggende handelszaken.*

*Het standpunt zoals geuit in de bezwaarschriften, het advies van Agentschap Wegen en Verkeer en het advies van het gemeentebestuur, dient in deze worden bijgetreden. Het inpassen van een verkeersaantrekkende activiteit met een aanzienlijk aantal afslaannde verkeersbewegingen lijkt hier, op dergelijk reeds drukke weg en in zo'n korte nabijheid van de rotonde, eerder problematisch en zal leiden tot verkeersonveilige situaties, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers.*

*Tevens kan er op gewezen dat in het beroepschrift wordt aangegeven dat 93% van de tankbeurten overdag gesitueerd is, tussen 7uur en 22uur, dus op de momenten dat de verkeersdrukte sowieso al het hoogst is.*

*Een bijzondere problematiek wordt gevormd door voertuigen die komende vanuit richting Geraardsbergen links dienen af te draaien om het tankstation op te rijden. Deze problematiek zal bijkomend versterkt worden door het feit dat aan de linkerzijde van de bouwplaats een grootwarenhuis gevestigd is, van dezelfde groep (Colruyt) als het op te richten tankstation. Warenhuis en tankstation zullen op elkaar afgestemd zijn; klanten kunnen winkelen en op het naastliggend terrein tanken. Daar er evenwel tussen beide terreinen geen onderlinge doorgang gecreëerd wordt, zullen klanten van het warenhuis genoodzaakt zijn de Geraardsbergsestraat op te rijden en direct terug links af te slaan naar het tankstation. Bezwaarlijk kan dit als een gewenste evolutie aangenomen worden.*

*Ondanks de argumenten die door appellant werden aangehaald inzake de aanwezigheid van een gescheiden op- en afrit, mogelijkheid voor een 6-tal wachtende wagens op het eigen terrein, de plaatsing van duidelijk borden, ... kan niet anders dan vastgesteld dat de inplanting van het vooropgestelde tankstation de verkeersafhandeling zal bemoeilijken en de druk op de omgeving in belangrijke mate zal vergroten.*

*De bijkomende in- en uitrijbewegingen op dergelijk korte afstand van het kruispunt vormen een bijkomend veiligheidsprobleem voor de zwakke weggebruikers.*

*Bijgevolg dient besloten dat de voorgestelde locatiekeuze op dit gedeelte van de gewestweg problematisch is*

*De impact van de exploitatie van het tankstation op de verkeersdrukte van deze gewestweg is van die aard dat het functioneren ervan in het gedrang komt. Qua ontsluiting en behoud van de verkeersleefbaarheid voldoet de aanvraag niet.*

*De verenigbaarheid van het gevraagde met de goede ruimtelijke ordening dient niet louter beoordeeld te worden in functie van de voorliggende weg maar tevens ten opzichte van de aanpalende bewoning.*

*Zoals reeds eerder gemeld is de eigendom gelegen in een omgeving met een hoofdfunctie wonen doch aangevuld met handel en verderop nijverheid. Het eigendom paalt aan de rechter- en achterzijde aan percelen met een woning. Aan de overzijde van de straat, alsook over het links aanpalende warenhuis aan dezelfde straatzijde, bevinden zich lintbebouwingen van gesloten en halfopen woonentiteiten.*

*Door de specifieke ligging langs de gewestweg, alsmede door de aanwezigheid van de handel en bedrijvigheid, staat de woonkwaliteit in deze buurt reeds onder sterke druk. Het gebied kent reeds een grote dynamiek.*

*De extra belasting van de woonomgeving met de verhoogde dynamiek van een 24/24 uur bereikbaar tankstation kan enkel en alleen aanvaard worden indien de exploitatie verenigbaar is met de goede plaatselijke aanleg.*

*De bouwplaats is 721 m<sup>2</sup> groot en wordt voor het overgrote deel verhard. Ter inkadering van het tankstation in de omgeving wordt voorzien in een groenaanleg bestaande uit: een zone van 0,5 m langsheen de rechter en achterste perceelsgrens in schors, langs de achterste perceelsgrens een haagbeuk van ca. 0,8 m, langs de rechterperceelsgrens eveneens een haagbeuk van ca. 0,8 m aangevuld met een 4-tal leilinden en gevolgd door een zone met struikkamperfoelie over een breedte van ca. 0,5 m aan de straat tot 1,5 m achteraan, rechtsachter het technisch lokaal een zone laurierkers, langs de linkerperceelsgrens eveneens een haagbeuk gaande van 0 m aan de straatzijde tot maximaal 2 m breed ter hoogte van het technisch lokaal, en een groenstrook met bodembedekker vooraan tussen de in- en uitrit van maximaal 13 m breed op 3 m diep.*

*Er dient vastgesteld dat de voorbehouden zones voor groenaanleg zo smal en versnipperd zijn dat niet daadwerkelijk in een degelijke groenbuffering kan voorzien worden. In een strook van 0,8 m breed kan geen volwaardig bufferend groenscherm gerealiseerd worden. Het gegeven dat de tuinzone van het achterliggende terrein begroeid is, kan niet betekenen dat op het eigen terrein niet in een degelijke groenbuffer zou moeten voorzien worden*

*De voorgestelde beplanting is daarenboven van dien aard dat van een effectieve groenbuffering weinig sprake zal zijn. Het gaat om haagbeuk, een 4-tal leilinden, alsook lagere struiken en bodembekkers. Dit betreft geen beplanting die aangewezen is om een dicht en kwaliteitsvol groenscherm te creëren.*

*De getroffen maatregelen inzake groenbuffering zijn niet afdoende om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende kavels rechts en achter afdoende te beperken en om het tankstation in het algemeen voldoende in te kaderen binnen het woonlint.*

*Het rondom voorzien van voldoende brede en kwaliteitsvolle groenbuffers is noodzakelijk om de visuele hinder van het tankstation in de omliggende omgeving te minimaliseren.*

*De bouwplaats blijkt niet over een voldoende oppervlakte te beschikken om de hinder naar de omgeving toe te beperken bij de oprichting van een tankstation. Het terrein blijkt onvoldoende ruim om de gewenste functie op kwalitatieve wijze op te nemen, zonder dat dient beknipt te worden op de groenstroken. De voorgestelde inplanting van het tankstation geeft aanleiding tot overbezetting van het eigendom.*

*De overbezetting van het terrein blijkt tevens uit het gegeven dat de inplanting van het technisch lokaal zich gedeeltelijk op het perceel van de rechts gelegen winkel bevindt.*

*Omwille van deze overbezetting van het terrein, de te beperkte groeninkadering alsook door het algemeen karakter van een tankstation, zal de kwaliteit van de woonomgeving verder degenereren.*

*Tijdens het openbaar onderzoek en door het college van burgemeester en schepenen worden tevens opmerkingen gemaakt betreffende de geluidshinder. Dit betreft een milieutechnisch hinderaspect van de inrichting die dient onderzocht in het kader van de milieuvergunning.*

*In elk geval zal de exploitatie van het tankstation onvermijdelijk hinder met zich meebrengen. In het bijzonder 's nachts zal het gebruik van het tankstation (met open- en dichtsluierende deuren, autoradio, opnieuw starten van wagens) een lawaaihinder veroorzaken die moeilijk verenigbaar is met de woonfunctie in de omgeving. Daarenboven zal het tankstation niet louter geluidsoverlast veroorzaken voor de rechtstreeks aanpalende woningen, doch in het bijzonder*

ook voor de voorliggende woningen. De hieromtrent geformuleerde opmerkingen worden bijgetreden.

*Het feit dat de kwaliteit van de woonomgeving reeds is aangetast, betekent niet dat geen rekening meer dient gehouden met de draagkracht, integendeel, de woonfunctie primeert in dit gebied, complementaire functies zijn toelaatbaar zolang zij de primaire bestemming niet in het gedrang brengen.*

*In dit gebied wordt de bijkomende dynamiek van het hier voorgestelde tankstation niet meer verenigbaar geachte met de woonfunctie ; het gevraagde is van dien aard dat het een ontwrichting van de goede ruimtelijke ordening teweeg zal brengen.*

*Uit wat voorafgaat, dient besloten dat het gevraagde tankstation stedenbouwkundig en planologisch onverenigbaar is met de onmiddellijke omgeving. De draagkracht zowel van het terrein als van de omgeving wordt overschreden.*

## 2.5 Conclusie

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

*Stedenbouwkundige vergunning dient te worden geweigerd.*

...

Na de hoorzitting van 24 maart 2015 verklaart de verwerende partij het beroep op 2 april 2015 gegrond en verleent een stedenbouwkundige vergunning onder voorwaarden. De verwerende partij beslist:

“ ...

### 1.4 Beschrijving van de omgeving, de bouwplaats en het project

*Het eigendom is gesitueerd in het zuiden van de kern van Nederbrakel, langs de gewestweg N493 Brakel - Geraardsbergen, plaatselijk genaamd Geraardsbergsestraat, op een 35-tal meter van het kruispunt (rondpunt) met de gewestwegen N8 Ninove-Brakel-Oudenaarde en N48 Brakel-Ronse. De omgeving van de bouwplaats kent een gemengd karakter en bestaat zowel uit woningen als handelspanden.*

*Aan de linkerzijde van de bouwplaats is een Colruytwinkel met voorliggende parking gevestigd. Op het rechterperceel, ter hoogte van het rondpunt, komt een recente nieuwbouw voor, omvattende een woning en apotheek. Aan de achterzijde grenst de bouwplaats aan de tuinzone van de woning Ronsestraat 1. Meer ten zuiden ligt een ambachtelijke zone. Aan de overzijde van de gewestweg komt een aaneensloten rijbebouwing voor.*

*Het bouwterrein heeft een totale oppervlakte van 721 m<sup>2</sup> en kent een nagenoeg rechthoekige configuratie met een breedte van ca. 30 m en een diepe van ca. 23,5 m. Het terrein wordt momenteel gebruikt als parking.*

*Het perceel kent een maaiveld dat ca. 1 m hoger ligt dan de voorliggende wegenis.*

*De aanvraag beoogt het oprichten van een Dats 24 tankstation.*

*Het ontworpen tankstation bestaat uit 2 achter elkaar gepositioneerde pompeilanden, ingeplant op ±9 m en ± 16,5 m uit de rooilijn. Boven de pompeilanden komt een luifel, in te planten dwars ten opzichte van de straat, met afmetingen van 8,8 m breed op 15,4 m lang. De vrije doorrijhoogte onder de luifel bedraagt ± 4,4 m; de maximale hoogte, na afwerking met esthetische elementen, is ± 6,9 m.*

Ondergronds wordt een opslagcapaciteit voorzien voor in totaal 90.000 l diesel en 70.000 l benzine.

Rondom de pompeilanden wordt  $\pm 230 \text{ m}^2$  verharding aangelegd in vloestofdichte beton om vervuiling van de ondergrond uit te sluiten. Bijkomend wordt buiten de pompeilanden een verharding aangelegd in wegenisbeton.

Links achteraan het perceel wordt een technisch lokaal opgericht. Het wordt ingeplant tot over de linkerperceelsgrens, met name tot maximaal 0,7 m op het linksaanpalende perceel kadastraal gekend nr. 397A4. Het technisch lokaal kent afmetingen van 3,45 m op 2,70 m en bestaat uit een éénlaagsgebouw waarvan de hoogte bepaald is op 2,4 m.

Rondom het terrein komt een beperkte groenzone bestaande uit een haagbeuk aangevuld met aan de rechterzijde 4 leibomen en een zone met struikkamperfoelie, links achteraan een kleine zone laurierkers en tegen de straatzone een wintergroene bodembedekker.

Het terrein wordt ongeveer 0,5 m afgegraven.

...

### 2.3 De juridische aspecten

De vergunningverlenende overheid dient de aanvraag te toetsen aan de gebruikelijke inzichten en noden betreffende een goede aanleg der plaats, gebaseerd op de eerder geciteerde voorschriften van het van kracht zijnde gewestplan als meest recente en gedetailleerde plan.

Deze aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, voor de bouw van een tankstation in woongebied, is principieel in overeenstemming met de voorschriften van het geldend gewestplan, zoals hoger omschreven, voor zover het gevraagde verenigbaar wordt geacht met de onmiddellijke omgeving.

De verenigbaarheid met de omgeving vormt de hamvraag in voorliggend dossier; de beoordeling hiervan wordt uitgevoerd in volgende rubriek 2.4.

Overeenkomstig artikel 4.3.1 §1 lid 2 VCRO is aanpassing van plannen mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan :

- 1° wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;
- 2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;
- 3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.

In casu zijn de aanpassingen beperkt : de groenstrook wordt breder gemaakt, er wordt voorzien in rammelstroken om het verkeer beter te geleiden op de site, en er komt een extra ontsluiting naar de parking van het naastgelegen warenhuis.

Deze aanpassingen komen ze tegemoet aan de adviezen en opmerkingen van de PSA en aan de bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend. Deze aanpassingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. Ook brengen zij geen schending van de rechten van derden met zich mee. Deze aanpassingen zullen de verenigbaarheid van het gevraagde in de omgeving verhogen door eventuele hinder t.a.v. de achterliggende woonzone nog bijkomend beperkt en de verkeersstromen beter controleren.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen bevestigde in arrest nr. A/2014/0602 dat dergelijke planaanpassingen wel degelijk kunnen aanvaard worden :

...

### 2.4 De goede ruimtelijke ordening



*Voor het betrokken terrein gelden geen specifieke stedenbouwkundige voorschriften opgelegd door een bijzonder plan van aanleg of een verkaveling zodat bij de beoordeling van onderhavig beroep naar de inpasbaarheid en verenigbaarheid met het woongebied geen concrete normen of verplichtingen kunnen worden gehanteerd. Bijgevolg zijn de specifieke kenmerken en karakteristieken van de omgeving van het betrokken terrein doorslaggevend.*

*Het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen.*

*Voorliggende aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning beoogt de oprichting van een self-service tankstation dat 24/24 geopend is. Het betreft een tankstation met 2 pompeilanden, zonder bediening en zonder shop.*

*De aanvraag werd door het college van burgemeester en schepenen ongunstig geadviseerd, om reden van de mobiliteitsimpact, hierbij het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer volgend, en omwille van een gebrekkige groenbuffering en de vrees voor geluidshinder.*

*De bouwplaats is gelegen langs de N493, de gewestweg Brakel Geraardsbergen, dichtbij het drukke kruispunt met de gewestweg N8 Ninove-Brakel-Oudenaarde en de N48 Brakel-Ronse, in de nabijheid van het centrum van Nederbrakel. De omgeving is gekenmerkt door een afwisseling van woningen en handelszaken. Het betreffende deel van de gewestweg N493, Geraardsbergestraat, doet tevens dienst als ringweg rond Brakel. Ter hoogte van de bouwplaats is de voorliggende weg opgebouwd uit 2 x 1 rijstrook met naastliggend niet-gescheiden fietspad, parkeerstrook en voetpad.*

*De afstand tussen de bouwplaats en het vermelde kruispunt, aangelegd als rondpunt, bedraagt een 35-tal meter.*

*Inzake de mobiliteit kan aangenomen worden dat het voorgestelde tankstation een eerder lokaal belang dient en zich in de eerste plaats richt op het passerend lokaal autoverkeer, alsmede op de klanten van het naastliggende warenhuis, waardoor de invloed op het aantal passerende voertuigen nauwelijks zal wijzigen. De invloed op de totale verkeersstroom langs de Geraardsbergsestraat, die nu reeds een belangrijke verbindingsweg vormt, zal niet ingrijpend zijn. Het lokale karakter wordt tevens bevestigd door het ontbreken van voorzieningen zoals rustplaats, winkel en restaurant waardoor er geen extra aanzuigeffect ontstaat.*

*Een bijkomende activiteit met een dergelijke verkeersdynamiek raakt dan ook probleemloos ingepast binnen de bestaande verkeerstrafiek langs de gewestweg.*

*In het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt verwezen naar een omzendbrief en dienstorder waarin gesteld wordt dat ter hoogte van kruispunten geen nieuwe vestigingen van druk bezochte handelszaken (waaronder benzinestations) worden toegelaten, tenzij de toegang op een afstand van minstens 70 meter van het kruispunt wordt voorzien. Een dergelijk dienstorder betreft evenwel geen directwerkende norm, zodat dit advies niet als bindend kan aanzien worden. Daarenboven dient en wordt er een onderscheid gemaakt tussen rotondes en kruispunten, die een andere verkeersafwikkeling kennen.*

*Het betreffende gedeelte van de Geraardsbergsestraat blijkt momenteel niet te kampen met een mobiliteitsprobleem. Enige filevorming tijdens de spitsuren naar de rotonde toe kan bezwaarlijk problematisch genoemd worden.*

*Het standpunt zoals geuit in de bezwaarschriften, het advies van Agentschap Wegen en Verkeer en het advies van het gemeentebestuur, wordt dan ook niet bijgetreden. Het inpassen van een activiteit met een aantal afslaaende verkeersbewegingen lijkt hier, op dergelijk weg niet van die aard te zijn dat deze zal leiden tot verkeersonveilige situaties, ook niet voor fietsers en voetgangers.*

*Appellant heeft inspanningen gedaan om het verkeer te sturen, onder andere door een aansluiting naar de parking van de supermarkt te voorzien en door rammelstroken aan te leggen. Hierdoor zal het verkeer van en naar dit station meer gespreid worden, zodat minder conflicten zullen optreden zowel met auto's als met zwakke weggebruikers.*

*In het beroepschrift wordt aangegeven dat 93 % van de tankbeurten overdag gesitueerd is, tussen 7 uur en 22 uur, wat de inpasbaarheid binnen een dergelijke omgeving ten goede komt aangezien de nachtrust quasi niet zal verstoord worden.*

*De voertuigen die komende vanuit richting Geraardsbergen het tankstation willen bezoeken kunnen rond de rotonde rijden alvorens het tankstation op te rijden. Dit geldt eveneens voor het aanpalend warenhuis, van dezelfde groep (Colruyt) als het op te richten tankstation. Warenhuis en tankstation zullen op elkaar afgestemd zijn; klanten kunnen winkelen en op het naastliggend terrein tanken. Daarom voorziet appellant een doorgang tussen beide voorzieningen.*

*Appellant wijst terecht op de gescheiden op- en afrit en de bijkomende ontsluiting naar de parking van het aanpalend warenhuis, de mogelijkheid voor een 6-tal wachtende wagens op het eigen terrein, de plaatsing van duidelijk borden, ... zodat de inplanting van het vooropgestelde tankstation de verkeersafhandeling niet danig zal bemoeilijken en de druk op de omgeving evenmin onaanvaardbaar zal doen vergroten.*

*Tijdens de hoorzitting bleek ook het college van burgemeester en schepenen zich te kunnen vinden in de door appellant voorgestelde beperkte aanpassingen.*

*Bijgevolg dient besloten dat de voorgestelde locatiekeuze op dit gedeelte van de gewestweg kan aanvaard worden.*

*De impact van de exploitatie van het tankstation op de verkeersdruk van deze gewestweg is niet van die aard dat het functioneren ervan in het gedrang komt. Qua ontsluiting en behoud van de verkeersleefbaarheid voldoet de aanvraag.*

*De verenigbaarheid van het gevraagde met de goede ruimtelijke ordening dient niet louter beoordeeld te worden in functie van de voorliggende weg maar tevens ten opzichte van de aanpalende bewoning.*

*Zoals reeds eerder gemeld is de eigendom gelegen in een omgeving met een hoofdfunctie wonen doch aangevuld met handel en verderop nijverheid. Het eigendom paalt aan de rechter- en achterzijde aan percelen met een woning. Aan de overzijde van de straat, alsook over het links aanpalende warenhuis aan dezelfde straatzijde, bevinden zich lintbebouwingen van gesloten en halfopen woonentiteiten.*

*Door de specifieke ligging langs de gewestweg, alsmede door de aanwezigheid van de handel en bedrijvigheid, staat de woonkwaliteit in deze buurt reeds onder druk. Het gebied kent reeds een bepaalde dynamiek, die slechts beperkt zal toenemen door het gevraagde.*

*De extra belasting van de woonomgeving met de verhoogde dynamiek van een 24/24 uur bereikbaar tankstation kan aanvaard worden daar een dergelijke exploitatie verenigbaar is met de goede plaatselijke aanleg.*

*Het ontwerp voorziet in een kwalitatieve ingroening van het gevraagde ten opzichte van de omgeving door het rondom voorzien van voldoende brede en kwaliteitsvolle groenbuffers om de visuele hinder van het tankstation voor de omliggende woningen te beperken. Deze ingroening werd naar aanleiding van het beroep nog verder verduidelijkt.*

*De voorgestelde maatregelen inzake groenbuffering volstaan om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende kavels rechts en achter afdoende te beperken en om het tankstation in het algemeen voldoende in te kaderen binnen deze omgeving.*

*Gelet op het samengaan dan dit terrein met het aanpalend terrein met warenhuis kan bezwaarlijk volgehouden worden dat hier sprake is van een overbezetting van het terrein.*

*Tijdens het openbaar onderzoek en door het college van burgemeester en schepenen worden tevens opmerkingen gemaakt betreffende de geluidshinder. Dit betreft een milieutechnisch hinderaspect van de inrichting, dat werd onderzocht in het kader van de milieuvergunning, dewelke reeds werd verleend. Bij die beslissing van 12 februari 2015 werd eveneens rekening gehouden met de impact van het gevraagde op de verkeersafwikkeling.*

*De exploitatie van het tankstation zal niet dusdanig hinderlijk zijn dat het gevraagde niet verenigbaar kan geacht worden met deze omgeving, die geënt is op deze wegen.*

*Uit wat voorafgaat, dient besloten dat het gevraagde tankstation stedenbouwkundig en planologisch verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving. De draagkracht zowel van het terrein als van de omgeving wordt niet overschreden.*

## **2.5 Conclusie**

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

*Stedenbouwkundige vergunning kan worden verleend volgens het tijdens de beroepsprocedure ingediend afgeslankt en beperkt aangepast programma met bredere groenstrook, rammelstroken en extra ontsluiting naar de parking van het aanpalend warenhuis.*

*...*

Dit 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**

### **A. Ontvankelijkheid wat betreft de tijdigheid van het beroep**

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

## **B. Ontvankelijkheid wat betreft het belang van de verzoekende partijen**

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen stellen dat zij hun belang putten uit de vestiging van hun professionele activiteiten op het adres te Geraardsbergsestraat 22 te Brakel. Vermits hun activiteiten worden uitgeoefend in de vorm van een tijdelijke handelsvennootschap dient de vordering ingeleid te worden ten verzoeken van alle vennoten samen. Zij voeren aan dat zij ten gevolge van de vestiging en de exploitatie van het tankstation op 150 meter van hun perceel rechtstreekse hinder zullen ondervinden. Zij verwijzen hiervoor naar hun bezwaren, zoals geuit tijdens het openbaar onderzoek.

De verzoekende partijen verwijzen ook naar het advies van Ruimte Vlaanderen van 21 mei 2015 naar aanleiding van de milieuvergunningsaanvraag waarin wordt gesteld: *“Hoe dan ook betekent twee afzonderlijke naast elkaar gelegen commerciële toegangen tot de gewestweg, ervan gescheiden door een breed voetpad/parkeerstrook en een fietspad, en dit in de onmiddellijke nabijheid van het rond punt waarop twee gewestwegen uitkomen, bijkomende verkeerscomplicaties. Hier moet het advies van de wegbeheerder prevaleren.”*

De bouw van het tankstation zal volgens de verzoekende partijen onmiskenbaar een impact hebben op de verkeersdoorstroming, op de bereikbaarheid van hun onderneming, als ook op de veiligheid van hun klanten en leveranciers.

2.

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen. Volgens de verwerende partij is de mogelijke negatieve invloed van de aanvraag op de vennootschap van de verzoekende partijen een economisch nadeel dat de verzoekende partijen niet rechtstreeks raakt. De verwerende partij ziet niet in hoe het op- en afrijden bij een tankstation een negatieve invloed kan hebben op het op- en afrijden bij de eigendom van de verzoekende partijen 150 meter verder.

De verwerende partij benadrukt dat er geen sprake kan zijn van een economisch nadeel.. De verzoekende partijen hebben dan ook geen belang bij de voorliggende vordering.

3.

De tussenkomende partij betwist eveneens het belang van de verzoekende partijen. Zij lichten volgens de tussenkomende partij niet toe waarom de verkeersdoorstroming ter hoogte van de Geraardsbergsestraat voor hun bedrijf zo belangrijk is. Daarenboven ligt het tankstation op 150 meter van hun vestiging zodat de tussenkomende partij niet inziet hoe de veiligheid van de klanten en de leveranciers in het gedrang wordt gebracht.

De enige reden waarom de verzoekende partijen een beroep hebben ingesteld tegen de bestreden beslissing is volgens de tussenkomende partij de aanwezigheid van een tankstation op hun eigendom. De belangen van de verzoekende partijen zijn dan ook louter van commerciële en niet van stedenbouwkundige aard. De verzoekende partijen tonen hun commercieel nadeel evenwel niet concreet aan, waardoor het beroep volgens de tussenkomende partij onontvankelijk is.

4.

De verzoekende partijen antwoorden dat hun bezwaren tijdens het openbaar onderzoek werden weerhouden. De verwerende en de tussenkomende partij gaan er al te gemakkelijk vanuit dat er geen verkeersproblemen zullen ontstaan. Nochtans heeft de verwerende partij volgens de verzoekende partij onwettige planaanpassingen doorgevoerd om verkeerscongesties te vermijden.

Ondergeschikt wijzen de verzoekende partijen erop dat zij minstens over een commercieel belang beschikken. De verzoekende partijen wijzen op de rechtspraak van de Raad waaruit blijkt dat een handelsbelang een geoorloofd belang kan zijn. De stelling van de tussenkomenende partij dat niet zou blijken waaruit het commercieel nadeel bestaat en dat de verzoekende partijen geen cijfers voorleggen, gaat niet op. Het kan volgens de verzoekende partijen immers niet betwist worden dat een nieuw tankstation op 150 meter van het bestaande tankstation op hun perceel voor concurrentie zal zorgen.

5.

De tussenkomenende partij wijst er in haar laatste schriftelijke uiteenzetting op dat het verzoekschrift onontvankelijk is in zoverre ingesteld door de tijdelijke handelsvereniging 'Betonwerken Eeckhout' wegens gebrek aan rechtspersoonlijkheid.

Verder stelt de tussenkomenende partij dat de Raad enkel rekening mag houden met hetgeen uiteengezet is in het inleidend verzoekschrift. De verzoekende partijen wijzen in hun wederantwoordnota voor de eerste keer op hun commercieel nadeel, zodat dit volgens de tussenkomenende partij niet in aanmerking kan worden genomen. Daarenboven stellen de verzoekende partijen zelf dat de voorliggende procedure niet werd opgestart ter vrijwaring van hun commerciële belangen.

De tussenkomenende partij benadrukt dat evenmin rekening kan gehouden worden met de aanvulling van het belang op het vlak van verkeersproblemen. De verzoekende partijen tonen volgens de tussenkomenende partij niet aan dat hun statutair doel door de verkeersproblemen in het gedrang komt. Het feit dat zij een bezwaar hebben ingediend tijdens het openbaar onderzoek volstaat evenmin.

#### *Beoordeling door de Raad*

Om als derde belanghebbende bij de Raad een beroep te kunnen instellen, vereist artikel 4.8.11, §1, eerste lid, 3° VCRO dat de verzoekende partijen rechtstreekse of onrechtstreekse hinder of nadelen kunnen ondervinden ingevolge de bestreden vergunningsbeslissing. Zij dienen de ingeroepen hinder of nadelen in dit stadium niet op absolute wijze aan te tonen.

Het volstaat dat zij het mogelijk bestaan van deze hinder of nadelen voldoende waarschijnlijk maken, de aard en de omvang ervan voldoende concreet omschrijven en aantonen, minstens waarschijnlijk maken dat er een rechtstreeks of onrechtstreeks causaal verband kan bestaan tussen de uitvoering of de realisatie van de vergunningsbeslissing en de hinder of nadelen die zij ondervindt of meent te zullen ondervinden.

De verzoekende partijen verduidelijken in hun verzoekschrift dat zij een vestiging uitbaten op 150 meter van het perceel waarop de aanvraag betrekking heeft. De verzoekende partijen stellen dat zij verkeersproblemen vrezen te ondergaan, alsook dat hun vestiging minder bereikbaar zal zijn en dat de veiligheid van leveranciers en klanten in het gedrang kan komen. Zij verwijzen ook naar hun bezwaren in het openbaar onderzoek waarin ook de verkeersproblemen en geluidshinder werden aangehaald. De verzoekende partijen tonen naar het oordeel van de Raad voldoende aan dat zij over het rechtens vereiste belang beschikken. De realiteit van de ingeroepen hinder en nadelen maakt deel uit van het debat ten gronde.

De exceptie van de verwerende en de tussenkomenende partij wordt verworpen.

#### **VI. ONDERZOEK VAN DE MIDDELEN**

## A. Eerste middel

### *Standpunt van de partijen*

1.

De verzoekende partijen roepen de schending in van artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO, van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de openbare onderzoeken over aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsaanvragen en aanvragen tot verkavelingswijziging, van artikel 4.7.23, §1 VCRO, alsook van het materieel motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als beginselen van behoorlijk bestuur.

In hun eerste onderdeel stellen de verzoekende partijen dat de stedenbouwkundige plannen na het openbaar onderzoek, in graad van administratief beroep, gewijzigd werden. Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO zijn slechts beperkte planaanpassingen toegestaan onder strikte voorwaarden. Volgens de verzoekende partijen zijn de planaanpassingen geenszins beperkt aangezien ze een bijkomend openbaar onderzoek vereisen. De planaanpassingen hebben geen betrekking op kennelijk bijkomstige zaken en hebben volgens de verzoekende partijen een grote impact. Door het wijzigen van de circulatie op het terrein en door het aanpassen van de in- en uitritstroken wordt de impact van de activiteiten op het terrein en op de omgeving gewijzigd. De verzoekende partijen stellen dat hun rechten geschonden zijn, aangezien zij geen bezwaar hebben kunnen indienen omdat ten onrechte geen nieuw openbaar onderzoek werd georganiseerd. De verzoekende partijen verwijzen hierbij naar rechtspraak van de Raad en de Raad van State.

De verzoekende partijen wijzen er ook op dat de planaanpassingen niet werden onderworpen aan een bijkomend advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, terwijl zij nochtans graag hadden geweten of de aanpassing tegemoetkomt aan het negatieve advies van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Daarnaast is de motivering in de bestreden beslissing niet voldoende en schendt de verwerende partij, volgens de verzoekende partijen, de materiële motiveringsplicht omdat in de bestreden beslissing foutief wordt geoordeeld dat de rechten van derden niet worden geschonden. De planaanpassingen zijn immers van substantiële aard.

In een tweede onderdeel stellen de verzoekende partijen dat het andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar niet of onvoldoende weerlegd wordt.

2.

De verwerende partij antwoordt vooreerst dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij dit middel. Volgens de verwerende partij worden de economische belangen van de verzoekende partijen niet geschaad door de planaanpassingen.

De verwerende partij stelt verder dat het geleiden van op- en afrijdend verkeer door smalle op- en afritten de verkeersveiligheid ten goede komt. De doorsteek naar het grootwarenhuis zorgt ervoor dat personen die zowel het tankstation als het grootwarenhuis wensen te gebruiken niet over de openbare weg hoeven. Hierdoor wordt volgens de verwerende partij elk mogelijk verkeersconflict vermeden.

De verwerende partij verwijst hierbij ook naar haar overwegingen in de bestreden beslissing, die volgens haar redelijk en correct zijn. De motivering in de bestreden beslissing vormt tevens een afdoende weerlegging van het andersluidend verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

3.

De tussenkomende partij stelt dat de plannen zijn aangepast naar aanleiding van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Na het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar heeft de tussenkomende partij een mobiliteitsstudie laten uitvoeren. Uit deze studie is gebleken dat de plannen met het oog op de verkeersveiligheid en vlotte doorstroming op deze punten konden worden geoptimaliseerd:

- Beplanting ter hoogte van de gewestweg beperken tot grondbedekkers om de zichtlijnen optimaal te houden;
- Verplichten tot haaks in- en uitrijden ingevolge de aanleg van een rammelstrook;
- Geleiding met grondmarkering voor wachtende voertuigen;
- Doorsteek met één richting-regime naar de naastliggende Colruyt.

Volgens de tussenkomende partij motiveert de verwerende partij ook waarom de plannen aangepast worden en verwijst zij ook naar de voorwaarden uit artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO.

Wanneer de verzoekende partijen stellen dat de planaanpassingen geen betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken, wijst de tussenkomende partij erop dat zij een foute lezing geven aan artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO. Het gewijzigde artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO legt immers nu op dat de planaanpassingen tegemoet moeten komen aan adviezen of bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of dat ze betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken. Indien tegemoet wordt gekomen aan adviezen of bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend, stelt de vereiste van kennelijk bijkomstige zaken zich niet.

Los van deze vaststelling zijn de planaanpassingen volgens de tussenkomende partij van beperkte aard. Het voorwerp van de aanvraag wordt immers niet gewijzigd, enkel de circulatie wordt aangepast.

De tussenkomende partij stelt tot slot dat de planaanpassingen geen afbreuk doen aan de rechten van derden. De aanpassingen zorgen immers voor een betere verkeersveiligheid en een kwalitatieve ingroening. Het is voor de tussenkomende partij niet duidelijk op welke wijze de planaanpassingen de rechten van de verzoekende partijen zouden schenden.

4.

In haar wederantwoordnota stellen de verzoekende partijen dat zij wel degelijk belang hebben bij dit middel. De mogelijke verkeersproblematiek, meer in het bijzonder filevorming en verkeersveiligheid, hebben wel degelijk een invloed op het belang van de verzoekende partijen. Zij hebben immers hun opmerkingen over de planaanpassingen niet kunnen doen gelden. De verzoekende partijen benadrukken dat de verwerende partij niet aantoonde dat de planaanpassing beperkt zijn.

De tussenkomende partij verliest volgens de verzoekende partijen de ratio legis van het gewijzigde artikel 4.3.1, §1, laatste lid VCRO uit het oog. Volgens de verzoekende partijen zijn de planaanpassingen geenszins van beperkte aard omdat hun rechten worden geschonden en er een nieuw openbaar onderzoek diende te worden georganiseerd. De verzoekende partijen wijzen erop dat hun belangen worden geschaad door de planaanpassingen die een gewijzigde mobiliteitsimpact hebben. Zij verwijzen nog naar het advies van Ruimte Vlaanderen van 21 mei 2015 waarbij geadviseerd werd om slechts één enkele gecombineerde in- en uitrit voor de Colruyt-vestiging en de DATS-vestiging te voorzien, terwijl door de vergunning nog steeds twee uitritten en twee inritten toegelaten worden. De verzoekende partijen menen dat zulks zal leiden tot een verkeerschaos langsheen de samenloop van drie drukke verkeerswegen.

5.

De verwerende partij dient geen laatste nota in.

6.

In haar laatste nota betwist de tussenkomende partij ook het belang van de verzoekende partijen bij dit middel. De planaanpassingen verbeteren immers de mobiliteit en het verhogen van de veiligheid.

De tussenkomende partij herhaalt dat de planaanpassingen beperkt zijn van aard en dat het voorwerp geenszins wordt gewijzigd.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verwerende en de tussenkomende partij gaan er zonder meer vanuit dat de planaanpassingen een positief effect hebben op de mobiliteitsimpact en op de verkeersveiligheid zodat de verzoekende partijen geen belang hebben bij dit middel. De verzoekende partijen steunen hun belang bij de voorliggende vordering op de mogelijke mobiliteitshinder op de omgeving en op de veiligheid van hun klanten en leveranciers. De planaanpassingen, en met name minstens de doorsteek tussen de geplande vestiging en de bestaande Colruyt-winkel hebben naar het oordeel van de Raad onbetwistbaar een effect op het belang van de verzoekende partijen bij de voorliggende vordering omdat zij de verkeerscirculatie essentieel wijzigen ten aanzien van de oorspronkelijk ingediende plannen. De beoordeling van de hieruit voortvloeiende mobiliteitsimpact maakt het voorwerp uit van het onderzoek ten gronde.

Deze vaststelling volstaat om de exceptie te verwerpen.

2.

Artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO bepaalt dat een vergunning moet geweigerd worden als de aanvraag onverenigbaar is ofwel met stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften tenzij daarvan op geldige wijze is afgeweken, ofwel met een goede ruimtelijke ordening.

Artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO, gewijzigd bij decreet van 4 april 2014, in werking getreden op 25 april 2014, laat het vergunningverlenend bestuursorgaan onder bepaalde voorwaarden toch toe de vergunning af te leveren ondanks een conform artikel 4.3.1, §1, eerste lid VCRO vastgestelde onverenigbaarheid. Het artikel omschrijft deze voorwaarden als volgt:

*“ ...*

*In de gevallen, vermeld in het eerste lid, 1° en 2°, kan het vergunningverlenende bestuursorgaan de vergunning toch afleveren, wanneer het van oordeel is dat de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening gewaarborgd kan worden door het opleggen van voorwaarden, met inbegrip van het opleggen van een beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen. Die voorwaarden kunnen niet dienen om de leemten van een onvolledige of vage aanvraag op te vangen.*

*Een aanpassing van de plannen, zoals vermeld in het tweede lid, is slechts mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:*

*1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;*



*2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;*  
*3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.*  
*...*

Uit deze bepaling volgt dat de verwerende partij een vergunning kan verlenen, teneinde de overeenstemming van het aangevraagde met het recht en de goede ruimtelijke ordening te waarborgen, op grond van beperkt aangepaste bouwplannen in de mate dat voldaan is aan de voorwaarden zoals bepaald in het derde lid.

Tijdens de parlementaire voorbereiding bij het ontwerp van decreet houdende wijziging van diverse bepalingen van de VCRO, werd de wijziging van de hiervoor geciteerde bepaling toegelicht als volgt (*Parl.St. VI.Parl, 2013-2014, 2371, nr. 1, p. 34*):

*“ ...*

*1. Met het wijzigingsdecreet van 16 juli 2010 werd een aanpassing doorgevoerd aan artikel 4.3.1, §1, VCRO, waardoor ook in graad van beroep door de deputatie kleine planwijzigingen kunnen worden opgelegd, zodat aanvragers geen nieuwe aanvraag moeten indienen. De voorwaarde dat de aanpassing enkel betrekking mag hebben op kennelijk bijkomstige zaken werd toen behouden, maar maakt het oplossingsgericht vergunnen in de praktijk vaak onmogelijk.*

*2. Teneinde de vergunningverlenende overheid op dat vlak meer mogelijkheden te bieden, wordt artikel 4.3.1, §1, tweede lid, VCRO, aangepast, zonder dat wordt geraakt aan de essentiële elementen van de rechtsbescherming van derden.*

*Een aanpassing van de plannen wordt volgens het aangepaste artikel 4.3.1, §1, VCRO, mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:*

*1° de wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;*  
*2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend;*  
*3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.*

*Op deze manier maakt het decreet op een evenwichtige wijze het oplossingsgericht vergunnen mogelijk, waarbij zowel de belangen van derden als de belangen van de aanvrager worden gevrijwaard.*

*3. De SARO merkt op dat voorliggend ontwerp van decreet dezelfde bepaling in de VCRO invoert als het voorontwerp van decreet betreffende de omgevingsvergunning. Zij herneemt uit haar advies van 5 juni 2013 dat de voorwaarden zeer vaag zijn.*

*Echter, de mogelijke situaties waarin al dan niet afbreuk wordt gedaan aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening, kunnen dermate verschillend zijn, dat een vastgelegde lijst inherent altijd ontoereikend zal zijn. De toepassing van deze bepaling veronderstelt dan ook een dossiermatige beoordeling aan de hand van de feitelijke elementen van de concrete vergunningsaanvraag.*

*4. De SARO stelt verder terecht vast dat via voorliggende wijziging van de VCRO niet geregeld wordt in welke zin planaanpassingen mogelijk zijn als er geen openbaar onderzoek vereist is.*

*Het decreet wordt dan ook aangepast in die zin dat een aanpassing van de plannen, slechts mogelijk is wanneer:*

*1° de wijzigingen geen afbreuk doen aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;*

*2° de wijzigingen tegemoetkomen aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend 'of betrekking hebben op kennelijk bijkomstige zaken';*

*3° de wijzigingen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee brengen.*

*Door deze toevoeging wordt duidelijk dat beperkte aanpassingen mogelijk zijn op initiatief van het vergunningverlenend bestuursorgaan, maar dat ook hier een grens staat op wat mogelijk is zonder tweede openbaar onderzoek.*

*...*

Artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO expliciteert aldus de doelstelling van de mogelijkheid om voorwaarden op te leggen met inbegrip van een beperkte aanpassing van de ingediende plannen. Een aanpassing van de stedenbouwkundige plannen strekt ertoe om een onverenigbaarheid van de vergunningsaanvraag met het recht of de goede ruimtelijke ordening te remediëren. Die finaliteit wordt in de memorie van toelichting van het ontwerp van decreet tot aanpassing en aanvulling van het ruimtelijke plannings-, vergunningen- en handhavingsbeleid als volgt verwoord: *“Door het opleggen van een voorwaarde geeft het vergunningverlenende bestuursorgaan te kennen dat zonder deze voorwaarde het aangevraagde niet vergunbaar is.”* (Parl.St. VI.Parl 2008-09, 2011/1, 116). De finaliteit van artikel 4.3.1, §1, tweede en derde lid VCRO is niet gewijzigd door het wijzigingsdecreet van 4 april 2014.

Zowel uit de bewoordingen van artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO als uit de toelichting blijkt dat nog steeds enkel “beperkte” aanpassingen van de plannen mogelijk zijn tijdens de administratieve vergunningsprocedure. In de geciteerde toelichting wordt een “beperkte aanpassing” beschouwd als “kleine planwijzigingen”.

3.

De Raad stelt vast de stedenbouwkundige plannen als volgt worden aangepast in graad van administratief beroep:

1. De groenstrook wordt verbreed tot 2 meter aan de achterzijde;
2. De in- en uitritstroken worden versmald en er worden ribbelbetonstenen aangelegd om het verkeer beter te geleiden;
3. Er wordt een doorsteek gemaakt naar de Colruyt winkel.

4.

De verwerende partij oordeelt in de bestreden beslissing, in het onderdeel 2.3 De juridische aspecten, als volgt dat het om een beperkte aanpassing van de plannen gaat en dat wordt voldaan aan de voorwaarden van artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO:

*“...*

*Overeenkomstig artikel 4.3.1 §1 lid 2 VCRO is aanpassing van plannen mogelijk wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan :*

*1° wijzigingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening;*

*2° de wijzigingen komen tegemoet aan de adviezen of aan de standpunten, opmerkingen en bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend of hebben betrekking op kennelijk bijkomstige zaken;*

*3° de wijzigingen brengen kennelijk geen schending van de rechten van derden met zich mee.*

*In casu zijn de aanpassingen beperkt : de groenstrook wordt breder gemaakt, er wordt voorzien in rammelstroken om het verkeer beter te geleiden op de site, en er komt een extra ontsluiting naar de parking van het naastgelegen warenhuis.*

*Deze aanpassingen komen ze tegemoet aan de adviezen en opmerkingen van de PSA en aan de bezwaren die tijdens het openbaar onderzoek zijn ingediend. Deze aanpassingen doen geen afbreuk aan de bescherming van de mens of het milieu of de goede ruimtelijke ordening. Ook brengen zij geen schending van de rechten van derden met zich mee.*

*Deze aanpassingen zullen de verenigbaarheid van het gevraagde in de omgeving verhogen door eventuele hinder t.a.v. de achterliggende woonzone nog bijkomend beperkt en de verkeersstromen beter controleren.*

*...*

In zoverre de verzoekende partijen in hun eerste middelonderdeel aanvoeren dat de motivering in de bestreden beslissing wat de planaanpassing betreft ruimschoots onvoldoende is, oordeelt de Raad dat dit middelonderdeel gegrond is.

Uit de bovenstaande motivering blijkt immers geenszins dat de verwerende partij heeft onderzocht op welke manier zij besluit dat de door haar toegestane planaanpassingen beschouwd kunnen worden als een *“beperkte aanpassing van de ter beoordeling voorgelegde plannen”*. Overeenkomstig artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO dienen de planaanpassingen immers vooreerst steeds beperkt te zijn. De verwerende partij verwijst naar de drie voorwaarden uit artikel 4.3.1, §1, derde lid VCRO, en gaat er daarna zonder meer vanuit dat de planaanpassingen een beperkt karakter hebben en dat aan de drie gestelde voorwaarden uit het derde lid wordt voldaan.

De verwerende partij onderzoekt echter niet het al dan niet beperkt karakter van de planaanpassingen. Het volstaat niet om een loutere opsomming van de 3 planaanpassingen te geven om daarna te besluiten dat deze aanpassingen beperkt zijn. Deze motivering kan bezwaarlijk als afdoende en zorgvuldig worden beschouwd. De circulatie van de aanvraag wordt door de aanpassing van de plannen gewijzigd door de nieuwe eenrichting doorsteek naar de naastgelegen Colruyt. Deze doorsteek betreft een nieuw gegeven op de stedenbouwkundige plannen en is geen aanpassing van een reeds bestaand element, maar organiseert een nieuwe verbinding tussen beide vestigingen, zonder dat geraakt wordt aan de voorziene in- en uitritten. De nieuwe doorsteek naar het naastgelegen Colruyt filiaal kan dan ook niet in alle redelijkheid beschouwd worden als een *“beperkte aanpassing”* van de plannen. Deze vaststelling klemmt des te meer aangezien de verzoekende partijen menen mobiliteitshinder te ondervinden, en deze doorsteek een invloed heeft op de circulatie van het geplande project. De verwerende partij doet hierover in de bestreden beslissing geen overwegingen gelden en gaat er zonder meer vanuit dat de plannen op een beperkte wijze worden aangepast.

De planaanpassingen blijken, zoals de tussenkomende partij zelf aangeeft, gebaseerd te zijn op een na het negatieve verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar uitgevoerde mobiliteitsstudie die bijgevolg geen deel uitmaakte van het oorspronkelijk dossier dat voorwerp was van het openbaar onderzoek. Evenmin maakte deze studie en de als gevolg hiervan gesuggereerde planaanpassingen het voorwerp uit van een bijkomend advies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De verwerende partij motiveert in haar beslissing niet hoe de voorgestelde, bijkomende doorsteek, met behoud van de initieel voorziene in- en uitrit, afdoende is om een daadwerkelijke positieve impact te hebben, van aard om het door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar gestelde mobiliteitsprobleem te verhelpen. De bestreden beslissing geeft geen pertinent antwoord op de vaststelling van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dat de bouwplaats gelegen is in de nabijheid van drukke gewestwegen en dat het

tankstation zal leiden tot een significante vermeerdering van het aantal afslaan- de verkeersbewegingen, terwijl dat deel van de Geraardsbergsesteenweg reeds kampt met een mobiliteitsprobleem. De stelling dat het tankstation slechts een lokaal belang dient en zich toespitst op de Colruyt-klanten, wordt in de bestreden beslissing weinig of niet onderbouwd en is op het eerste gezicht tegenstrijdig met de locatie op een drukke gewestweg. De bestreden beslissing stelt voorts dat meer dan 90 % van de tankbeurten zich situeren overdag tussen 7u en 22u, om hieruit af te leiden dat er zich geen probleem stelt voor de nachtrust van de omwonenden. Evenwel wordt niet onderzocht in welke mate de in- en uitrijdende voertuigen tijdens de spitsuren ook overdag niet zullen leiden tot bijkomende mobiliteitsproblemen en een problematische verkeersafhandeling, zoals gesteld wordt door de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. De Raad is van oordeel dat het eindadvies van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar, die stelt dat de voorgestelde locatiekeuze problematisch is op dit gedeelte van de gewestweg, niet afdoende wordt weerlegd.

De Raad stelt dan ook vast dat artikel 4.3.1, §1, tweede lid VCRO wordt geschonden.

Het eerste middel is in de aangegeven mate gegrond.

## **B. Derde middel**

### *Standpunt van de partijen*

1.

In hun derde middel roepen de verzoekende partijen de schending in van artikel 5.1.0 van het koninklijk besluit betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen van 28 december 1972 (hierna Inrichtingenbesluit), van artikel 4.3.1, §1, 1°, b) en §2 VCRO juncto artikel 1.1.4 VCRO, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, alsook van het materiële motiveringsbeginsel, het redelijkheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen stellen dat de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming woongebied niet afdoende wordt aangetoond in de bestreden beslissing. Overeenkomstig artikel 5.1.0 van het Inrichtingenbesluit kan het aangevraagde tankstation slechts worden toegestaan voor zover het om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moet worden afgezonderd en voor zover het verenigbaar is met de onmiddellijke omgeving.

De verzoekende partijen verwijzen naar de motivering in de bestreden beslissing waarbij de verwerende partij enerzijds oordeelt dat de aanvraag in overeenstemming is met de bestemming woongebied en anderzijds wat de bestaanbaarheid met de onmiddellijke omgeving betreft, zelf stelt dat de woonkwaliteit in de buurt reeds onder druk staat. De verwerende partij wijst hierbij in de bestreden beslissing tevens op de verhoogde dynamiek van een 24/24 uur bereikbaar tankstation, doch concludeert dat dit aanvaardbaar is in het licht van de plaatselijke aanleg. Deze motivering volstaat volgens de verzoekende partijen geenszins. De aanvraag heeft een grote impact op de omgeving, zoals de verwerende partij zelf erkent, en is dan ook niet bestaanbaar met de bestemming woongebied.

Daarnaast voeren de verzoekende partijen aan dat de motivering in de bestreden beslissing inzake de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening kennelijk onredelijk en niet correct is. De verwerende partij oordeelt immers foutief dat er geen sprake is van een mobiliteitsprobleem. De verzoekende partijen verwijzen naar hun bezwaren tijdens het openbaar onderzoek, naar het negatieve advies van het Agentschap Wegen en Verkeer en naar de

ongunstige adviezen van het college van burgemeester en schepenen en van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar. Uit deze gegevens blijkt volgens de verzoekende partijen het gevaar voor de zwakke weggebruiker bij de inplanting van het geviseerde tankstation en de reeds chaotische verkeerssituatie aan het rondpunt waar de gewestwegen N48 en N8 samenkomen. De verwerende partij schiet manifest tekort in haar materiële motiveringsplicht nu zij in de bestreden beslissing oordeelt dat er geen mobiliteitsprobleem is aan het rondpunt.

Het is voor de verzoekende partijen ook niet duidelijk op welke wijze de planaanpassingen tegemoet komen aan de geuite mobiliteitsbezwaren. In tegenstelling tot wat de verwerende partij oordeelt, is er door de koppeling met de Colruyt winkel wel degelijk een aanzuigeffect.

De verzoekende partijen besluiten dat de motivering in de bestreden beslissing kennelijk onredelijk is omdat de aanvraag niet voldoende getoetst werd aan de onmiddellijke omgeving en haar karakteristieken, meer bepaald een tankstation op amper 30 meter van een rondpunt waar de drukke gewestwegen N48 en N8 samenkomen en waar een hoge frequentie aan fiets- en wandelverkeer is.

2.

De verwerende partij betwist het belang van de verzoekende partijen bij het middel voor zover zij een gebrekkige motivering aanvoeren van de bestaanbaarheid van de aanvraag met de gewestplanbestemming. Het bedrijf van de verzoekende partijen is immers niet gelegen in het woongebied rondom het tankstation, maar in het aanpalende industriegebied.

Voor het overige verwijst de verwerende partij, wat de bestaanbaarheid van de aanvraag met de gewestplanbestemming betreft, naar de motivering in de bestreden beslissing. Ook wat de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening betreft, verwijst de verwerende partij naar de motivering uit de bestreden beslissing. Volgens de verwerende partij heeft de aanvraag geen impact op het bedrijf van de verzoekende partijen en heeft zij in alle redelijkheid geoordeeld dat door de planaanpassingen er geen onaanvaardbare verkeershinder of mobiliteitshinder zal zijn.

3.

De tussenkomende partij verwijst naar de bewoordingen van artikel 5.1.0 van het Inrichtingenbesluit en stelt dat de aanvraag voldoet aan de twee voorwaarden van dit artikel.

Het staat volgens de tussenkomende partij vast dat de activiteit “tankstation” verenigbaar is met de gewestplanbestemming woongebied, omdat een tankstation kan beschouwd worden als een toegelaten nevenfunctie zijnde dienstverlening.

Wat de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening betreft, wijst de tussenkomende partij op de discretionaire bevoegdheid van de verwerende partij. In de bestreden beslissing wordt de verenigbaarheid van de aanvraag met de goede ruimtelijke ordening afdoende gemotiveerd. De tussenkomende partij benadrukt dat de verwerende partij in de bestreden beslissing uitgaat van de juiste feitelijke gegevens en zij verwijst tevens naar de omschrijving van de ligging van de bouwplaats die niet betwist wordt.

De tussenkomende partij stelt dat zij op de hoorzitting een mobiliteitsstudie heeft neergelegd waaruit blijkt dat er geen sprake is van een mobiliteitsprobleem. De verwerende partij heeft volgens haar dan ook terecht geoordeeld dat er geen mobiliteitsprobleem is. De omstandigheid dat de verzoekende partijen een andere mening zijn toegedaan dan de verwerende partij, leidt er volgens de tussenkomende partij niet toe dat de feitelijke gegevens onjuist zijn. De tussenkomende partij wijst er op dat de verwerende partij heeft geoordeeld dat het tankstation bestaanbaar is met de onmiddellijke omgeving omdat er in de onmiddellijke omgeving reeds andere activiteiten aanwezig zijn naast de woonfunctie.

4.

In hun wederantwoordnota antwoorden de verzoekende partijen dat zij wel degelijk een belang hebben bij dit middel en zij verwijzen hiervoor naar een arrest van de Raad van State dat luidt:

*“Een verzoeker heeft belang bij een middel als een vernietiging op basis van dit middel zou kunnen bijdragen tot een voordeel dat de verzoeker beoogt of wanneer, anders gezegd, dit middel het door de verzoeker geschetste nadeel zou kunnen weren.”*

Het feit dat het bedrijf van de verzoekende partijen niet gelegen is in woongebied doet geen afbreuk aan hun belang. De verzoekende partijen hebben immers rechtmatige verwachtingen dat er in het naastgelegen woongebied geen project wordt voorzien dat verkeershinder en overlast zal veroorzaken.

Verder antwoorden de verzoekende partijen op de nota van de tussenkomende partij dat zij zich geenszins beperken tot loutere opportuniteitskritiek.

De motivering in de bestreden beslissing wat de bestaanbaarheid van de aanvraag met de onmiddellijke omgeving betreft, is intern tegenstrijdig. Enerzijds oordeelt de verwerende partij dat de woonkwaliteit in de buurt reeds onder druk staat en anderzijds wordt gesteld dat het betreffende gedeelte van de Geraardsbergsestraat momenteel niet lijkt te kampen met een mobiliteitsprobleem. De verzoekende partijen verwijzen hierbij ook naar het advies van Ruimte Vlaanderen van 21 mei 2015, naar aanleiding van de milieuvergunning, waarin wordt gesteld dat een afzonderlijke in- en uitrit een te grote druk veroorzaakt op het woongebied. Volgens de verzoekende partijen beperkt de bestreden beslissing zich tot een beoordeling van de gecreëerde doorsteek naar het grootwarenhuis.

Wat de verenigbaarheid van de aanvraag met de onmiddellijke omgeving betreft, stellen de verzoekende partijen dat uit de bestreden beslissing niet kan worden afgeleid waarom de verwerende partij afwijkt van het advies van het college van burgemeester en schepenen, van het advies van het Agentschap Wegen en Verkeer, van het verslag van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar en van het advies van Ruimte van Vlaanderen van 21 mei 2015. Daarnaast benadrukken zij de kennelijke onredelijkheid van de motivering.

5.

In haar laatste nota antwoordt de tussenkomende partij dat de bestreden beslissing niet aangetast is door een interne tegenstrijdigheid. De vaststelling dat de woonkwaliteit onder druk staat door de aanwezigheid van de gewestweg, en de aanwezigheid van handel en bedrijvigheid is niet tegenstrijdig met de vaststelling dat het betreffende gedeelte van de Geraardsbergsestraat niet te kampen heeft met een mobiliteitsprobleem.

Verder verwijst de tussenkomende partij naar de bijgebrachte mobiliteitsstudie waaruit blijkt dat er geen sprake is van een mobiliteitsprobleem, zodat de verwerende partij geenszins op een kennelijk onredelijke wijze heeft geoordeeld.

#### *Beoordeling door de Raad*

1.

De verwerende partij werpt op dat het bedrijf van de verzoekende partijen zich niet in het woongebied bevindt, maar in het aanpalende industriegebied. De verzoekende partijen steunen hun belang, zoals reeds hierboven aangehaald, op de mogelijke verkeershinder en op de veiligheidshinder voor hun klanten en leveranciers. Gelet op de ligging van het perceel waarop de aanvraag betrekking heeft in woongebied en gelet op de dynamiek en mogelijke hinder die het aangevraagde met zich meebrengt voor de omgeving, verantwoorden de verzoekende partijen op afdoende wijze hun belang bij het ingeroepen middel. Het gegeven dat hun perceel zich niet in woongebied bevindt, doet niet anders besluiten.

De Raad verwerpt de exceptie.

2.

Het wordt niet betwist dat de aanvraag volgens het gewestplan Oudenaarde gelegen is in woongebied.

Artikel 5.1.0 Inrichtingenbesluit luidt:

“ ...

*De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven.*

*Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.*

...”

Bij de toepassing van deze bepaling dient beoordeeld te worden of een stedenbouwkundige aanvraag voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf *“om redenen van goede ruimtelijke ordening”* afgezonderd moet worden van het woongebied. Bovendien moet worden nagegaan of het gevraagde verenigbaar is met de *“onmiddellijke omgeving”*.

De voorgaande bepalingen verplichten derhalve om te onderzoeken of het woongebied de aangevraagde taken van het bedrijf toelaat, dan wel of deze bedrijven om redenen van goede ruimtelijke ordening in een ander bestemmingsgebied moeten afgezonderd worden. Indien het aangevraagde bestaanbaar wordt geacht met het woongebied, dan nog kan het aangevraagde maar toegelaten worden indien het verenigbaar is met de *“onmiddellijke omgeving”*.

Bij het beoordelen van de bestaanbaarheid met de bestemming woongebied, dient rekening gehouden te worden met de aard en de omvang van het tankstation en dient beoordeeld te worden of het wegens het intrinsiek hinderlijk of storend karakter ervan, dan wel wegens het bijzonder karakter van het woongebied, afgezonderd moet worden van het woongebied.

Bij het beoordelen van de verenigbaarheid met de onmiddellijke omgeving, moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van de onmiddellijke omgeving en in het bijzonder de aard en het gebruik of de bestemming van de in die omgeving bestaande gebouwen of open ruimten.

Daarnaast bepaalt artikel 4.3.1, §1, eerste lid, 1°, b) VCRO dat een vergunning wordt geweigerd indien de aanvraag onverenigbaar is met een goede ruimtelijke ordening. In artikel 4.3.1, §2, eerste lid VCRO wordt vervolgens bepaald hoe de overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld, met name:

“ ...

*1° het aangevraagde wordt, voor zover noodzakelijk of relevant, beoordeeld aan de hand van aandachtspunten en criteria die betrekking hebben op de functionele inpasbaarheid, de mobiliteitsimpact, de schaal, het ruimtegebruik en de bouwdichtheid, visueel-vormelijke elementen, cultuurhistorische aspecten en het bodemreliëf, en op hinderaspecten, gezondheid, gebruiksgenot en veiligheid in het algemeen, in het bijzonder met inachtneming van de doelstellingen van artikel 1.1.4;*

*2° het vergunningverlenende bestuursorgaan houdt bij de beoordeling van het aangevraagde rekening met de in de omgeving bestaande toestand, doch het kan ook beleidsmatig gewenste ontwikkelingen met betrekking tot de aandachtspunten, vermeld in 1°, in rekening brengen;*  
...

Deze bepaling verplicht het vergunningverlenende bestuursorgaan om op concrete wijze te onderzoeken of een aanvraag beantwoordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, waarbij zij de noodzakelijke of relevante aspecten van de goede ruimtelijke ordening bij haar beoordeling dient te betrekken en dient rekening te houden met de in de omgeving bestaande toestand.

3.

De Raad kan zijn beoordeling van de goede ruimtelijke ordening niet in de plaats stellen van die van de bevoegde overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen wettigheidsstoezicht is hij wel bevoegd om na te gaan of de administratieve 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.

De artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen bepalen dat elke eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één 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 deze afdoende moeten zijn.

Een vergunningsbeslissing moet derhalve duidelijk en op afdoende wijze de redenen opgeven waarop het vergunningverlenend bestuursorgaan haar beslissing steunt.

4.

In het onderdeel 2.4 betreffende de goede ruimtelijke ordening oordeelt de verwerende partij wat de verenigbaarheid in de onmiddellijke omgeving, gelet op de bestemming woongebied, als volgt:

“ ...

*De verenigbaarheid van het gevraagde met de goede ruimtelijke ordening dient niet louter beoordeeld te worden in functie van de voorliggende weg maar tevens ten opzichte van de aanpalende bewoning.*

*Zoals reeds eerder gemeld is de eigendom gelegen in een omgeving met een hoofdfunctie wonen doch aangevuld met handel en verderop nijverheid. Het eigendom paalt aan de rechter- en achterzijde aan percelen met een woning. Aan de overzijde van de straat, alsook over het links aanpalende warenhuis aan dezelfde straatzijde, bevinden zich lintbebouwingen van gesloten en halfopen woonentiteiten.*

*Door de specifieke ligging langs de gewestweg, alsmede door de aanwezigheid van de handel en bedrijvigheid, staat de woonkwaliteit in deze buurt reeds onder druk. Het gebied kent reeds een bepaalde dynamiek, die slechts beperkt zal toenemen door het gevraagde.*

*De extra belasting van de woonomgeving met de verhoogde dynamiek van een 24/24 uur bereikbaar tankstation kan aanvaard worden daar een dergelijke exploitatie verenigbaar is met de goede plaatselijke aanleg.*



*Het ontwerp voorziet in een kwalitatieve ingroening van het gevraagde ten opzichte van de omgeving door het rondom voorzien van voldoende brede en kwaliteitsvolle groenbuffers om de visuele hinder van het tankstation voor de omliggende woningen te beperken. Deze ingroening werd naar aanleiding van het beroep nog verder verduidelijkt.*

*De voorgestelde maatregelen inzake groenbuffering volstaan om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende kavels rechts en achter afdoende te beperken en om het tankstation in het algemeen voldoende in te kaderen binnen deze omgeving.*

*...*

5.

De Raad stelt vast dat de verwerende partij er in de bestreden beslissing zonder veel motivering van uit gaat dat de bouw van een tankstation in woongebied principieel in overeenstemming is met de voorschriften van het geldend gewestplan.

Inzake de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening in het algemeen wordt weliswaar omstandig stilgestaan bij de mobiliteitsproblematiek. Uit de beoordeling van het eerste middel blijkt evenwel dat deze beoordeling niet afdoende gemotiveerd is in het licht van de vaststellingen van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar.

De verwerende partij wijst anderzijds op de planaanpassingen die volgens haar de verenigbaarheid van het aangevraagde ten aanzien van de achterliggende woonzone zullen bevorderen en de hinder zullen beperken. Uit de bespreking van het eerste middel blijkt evenwel dat de verwerende partij onvoldoende rekening houdt met het gegeven dat het tankstation wordt ingeplant op een drukke gewestweg en zodoende niet afdoende motiveert waarom zij van oordeel is dat het tankstation in essentie veeleer lokaal verkeer zal bedienen gericht op de Colruyt-vestiging.

In alle redelijkheid kan niet betwist worden dat een tankstation dat 24/24 uur beschikbaar is, en dat vlakbij twee drukke gewestwegen gelegen is, een dynamiek met zich meebrengt waardoor de verenigbaarheid met de bestemming woongebied niet zonder meer kan verondersteld worden.

Het is bovendien de taak van de verwerende partij om in het kader van de vereisten gesteld door artikel 5.1.0 van het Inrichtingsbesluit na te gaan of een bijkomende handelszaak – indien er sprake is van multifunctionaliteit en een concentratie van handelszaken – de bestaanbaarheid met de bestemming woongebied al dan niet in het gedrang brengt.

De bestreden beslissing overweegt kort dat het perceel aan de rechterzijde en aan de achterzijde grenst aan bewoonde percelen en dat er gesloten en halfopen lintbebouwing in de onmiddellijke omgeving voorkomt. De verwerende partij wijst op de aanwezigheid van een warenhuis op het linksaanpalende perceel, alsook op het perceel aan de overzijde. De aanwezigheid van een warenhuis houdt echter op zich niet in dat het aangevraagde tankstation verenigbaar is met de gewestplanbestemming. De aanwezigheid van twee warenhuizen zorgt er immers reeds voor dat het woongebied onder druk staat. De verwerende partij is zich in de bestreden beslissing bewust van het feit dat het woongebied reeds onder sterke druk staat door de ligging langs de gewestweg en door de aanwezigheid van de handel en bedrijvigheid. Volgens haar neemt de dynamiek van het gebied echter slechts beperkt toe door het aangevraagde.

De verwerende partij concludeert dat de extra belasting van de woonomgeving met de verhoogde dynamiek van een 24/24 uur bereikbaar tankstation aanvaard kan worden omdat een dergelijke exploitatie verenigbaar is met de goede plaatselijke aanleg.

De Raad oordeelt dat deze motivering niet als een zorgvuldige en afdoende motivering kan worden beschouwd. De verwerende partij stelt eerst zelf vast dat de woonomgeving reeds onder sterke druk staat, gelet op de aanwezigheid van een drukke gewestweg en de aanwezigheid van twee

warenhuizen. Zij erkent verder dat het tankstation een verhoogde dynamiek met zich mee brengt omdat dit 24/24 uur bereikbaar is, om daarna eenvoudig te stellen dat het aangevraagde aanvaard kan worden omdat het verenigbaar is met de goede plaatselijke aanleg. Deze motivering komt de Raad eerder tegenstrijdig over en kan in alle redelijkheid niet beschouwd worden als een afdoende motivering van de verenigbaarheid met de bestemming woongebied.

De motivering in de bestreden beslissing dat de groenbuffering volstaat om de hinder naar de rechtstreeks aanpalende kavels op de rechtse en achterste perceelsgrens te beperken en om het tankstation voldoende “te kaderen” binnen de omgeving, kan niet verhelpen aan de hierboven gedane vaststelling. Deze motivering kan immers niet aanzien worden als een onderzoek naar de bestaanbaarheid van de aanvraag met de bestemming woongebied.

6.

Het derde middel is in de aangegeven mate gegrond.

### **C. Overige middelen**

De Raad onderzoekt de overige middelen niet in de mate dat deze niet tot een ruimere vernietiging kunnen leiden.

## **VII. KOSTEN**

Op het verzoek van de verwerende partij om de kosten ten laste van het Vlaamse Gewest te leggen, kan niet worden ingegaan aangezien artikel 33 DBRC-decreet bepaalt dat de kosten ten laste gelegd worden van de partij die ten gronde in het ongelijk wordt gesteld.

## BESLISSING VAN DE RAAD VOOR VERGUNNINGSBETWISTINGEN

1. Het verzoek tot tussenkomst van cvba COLIM is ontvankelijk.
2. De Raad vernietigt de beslissing van de verwerende partij van 2 april 2015, waarbij aan de tussenkomende partij de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend onder voorwaarden voor het bouwen van een DATS 24 tankstation op een perceel gelegen te 9660 Brakel, Geraardsbergsestraat zn, met als kadastrale omschrijving afdeling 1, sectie C, nummer 398H.
3. De Raad beveelt de verwerende partij een nieuwe beslissing te nemen over het administratief beroep van de tussenkomende partij en dit binnen een termijn van vier maanden te rekenen vanaf de dag na de dag van de betekening van dit arrest.
4. De Raad legt de kosten van het beroep, bepaald op 550 euro, ten laste van de verwerende partij.
5. 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 25 april 2017 door de vierde kamer.

De toegevoegd griffier,

De dienstdoende voorzitter van de vierde kamer,

Chana GIELEN

Marc VAN ASCH